

DÉPARTEMENT
DES
YVELINES

ARRONDISSEMENT
DE
SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

SÉANCE DU

19 DÉCEMBRE 2013

Le nombre de Conseillers
en exercice est de 39

OBJET

**Lisière Percire –
Convention de maîtrise
d'ouvrage pour la
création d'un passage
souterrain**

En vertu de l'article L.2131-1
du C.G.C.T.
Le Maire de Saint-Germain-en-Laye
atteste que le présent document
a été publié le 23 décembre 2013
par voie d'affichages
notifié le
transmis en sous-préfecture
le 20 décembre 2013
et qu'il est donc exécutoire.

Le 23 décembre 2013

Pour le Maire,
Par délégation,
Le Directeur Général Adjoint
des Services


Aline RIDET

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN-EN-LAYE

=====

L'an deux mille treize, le 19 décembre à 21 heures, le Conseil Municipal de Saint-Germain-en-Laye, dûment convoqué par Monsieur le Maire le 12 décembre deux mille treize, s'est réuni à l'Hôtel de Ville, lieu ordinaire de ses séances, sous la Présidence de Monsieur Emmanuel LAMY, Maire.

Etaient présents :

Monsieur SOLIGNAC, Madame BOUTIN, Monsieur PIVERT, Madame de CIDRAC, Monsieur BATTISTELLI, Madame RICHARD, Monsieur AUDURIER, Monsieur LEBRAY, Madame GENDRON, Madame MAUVAGE, Monsieur HAÏAT, Madame USQUIN*, Monsieur STUCKERT, Madame DE CASTRO COSTA, Monsieur RAVEL, Madame TÉA, Monsieur FAVREAU, Monsieur ROUSSEAU, Mademoiselle DEMARIA-PESCE, Monsieur PRIOUX, Madame GUERRY, Monsieur BLANC, Monsieur PÉRICARD, Madame RHONÉ, Monsieur LÉVÊQUE, Monsieur FRUCHARD, Monsieur BIHOUIS

*Madame USQUIN (sauf pour les dossiers 13 G 11a, 13 G 11b, 13 G 11c, 13 G 11d, 13 G 12a, 13 G 12b, 13 G 13, 13 G 14, 13 G 15 et 13 G 16)

Avaient donné procuration :

Monsieur BAZIN d'ORO à Monsieur PIVERT
*Madame USQUIN à Monsieur LAMY
Madame NICOT à Madame GENDRON
Monsieur CHARREAU à Monsieur SOLIGNAC
Madame ROCCHETTI à Madame RICHARD
Monsieur PERRAULT à Madame de CIDRAC
Madame KARCHI-SAADI à Madame TÉA
Monsieur QUÉMARD à Monsieur BLANC
Madame BRUNEAU-LATOUCHE à Madame BOUTIN
Madame LEGRAND à Monsieur PÉRICARD

Étaient absents:

Madame GOMMIER
Monsieur MAILLARD

Secrétaire de séance :

Monsieur PRIOUX

OBJET : LISIÈRE PEREIRE – CONVENTION DE MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA
CREATION D'UN PASSAGE SOUTERRAIN

RAPPORTEUR : Monsieur LEBRAY

**Monsieur le Maire,
Mesdames, Messieurs,**

Le projet d'aménagement de la Lisière Pereire prévoit la construction d'un franchissement sous-voie ferrée au gabarit camions prévu au PLU afin de permettre la desserte du projet et son raccordement sur la RN184.

Cet ouvrage nécessité par l'opération d'aménagement, présente les principales caractéristiques suivantes : largeur d'environ 14 mètres - longueur d'environ 38 mètres - gabarits routier et piétonnier à l'intérieur de l'ouvrage respectivement de 4,68 mètres et 2,70 mètres. Il se situe sous le domaine public ferroviaire qui appartient à Réseau Ferré de France (RFF).

Ce type d'ouvrage est en général réalisé par le propriétaire RFF qui délègue la construction à la SNCF en qualité de gestionnaire délégué d'infrastructure et aux frais du demandeur, en l'occurrence la Ville qui est aménageur.

Pour pouvoir garder la maîtrise du calendrier et du coût de réalisation de ce passage sous-voie, la Ville a sollicité et obtenu l'accord de Réseau Ferré de France (RFF) pour assurer elle-même la conception et la réalisation de l'ouvrage.

A l'issue des travaux de construction et à la réception de ces derniers, l'ensemble de l'ouvrage d'art sera remis à RFF, propriétaire, qui en assurera l'entretien.

Une convention établie entre RFF et la Ville définit les obligations de chacune des parties :

La Maîtrise d'ouvrage de ce projet sera assurée par la Ville et encadrée par le gestionnaire délégué d'infrastructure (GID) à savoir la SNCF qui validera chaque phase du projet et prescrira des impératifs techniques quant aux charges supportées par l'ouvrage.

La convention prévoit le paiement des frais libératoires prévus par le décret statutaire du 5 mai 1997, dans le cadre de la maintenance future de l'ouvrage par RFF et sont définis par une règle interne à RFF, commune à toutes les conventions ayant cet objet.

Ces frais libératoires sont de 8% sur une assiette comprenant, sur la base de la définition actuelle du projet (niveau AVP) :

- le coût de construction : 2 180 000 € HT
- les honoraires de maîtrise d'œuvre : 172 000 € HT
- la dépose et repose des voies ferrées existantes : 104 000 € HT
- une actualisation à 4% annuelle, soit 191 920 € HT à la livraison attendue de l'ouvrage fin 2015.

Sur cette base, le montant est évalué à 211 833 € H.T.

Il sera versé après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux, à l'issue de la réception et de la remise de l'ouvrage sur présentation de factures, donc sur frais réels.

Le versement de cette somme permet à la Ville d'être dégagée de toute dépense future relative à l'entretien ultérieur de l'ouvrage cadre.

Il est proposé au Conseil Municipal d'approuver la convention de maîtrise d'ouvrage relative à la création d'un passage sous-voie ferrée entre la Ville de Saint-Germain-en-Laye et Réseau Ferré de France.

DÉLIBÉRATION

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après avoir entendu les explications qui précèdent et en avoir délibéré,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

À L'UNANIMITÉ,

APPROUVE la convention de maîtrise d'ouvrage relative à la création d'un passage sous-voie ferrée entre la Ville de Saint-Germain-en-Laye et Réseau Ferré de France,

AUTORISE Monsieur le Maire à signer tous les documents s'y rapportant.

POUR EXTRAIT CONFORME,
AU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS,

Pour le Maire,
Le 1^{er} Maire-Adjoint,



Maurice SOLIGNAC
Vice-Président du Conseil Général des Yvelines

Convention

De maîtrise d'ouvrage unique
et d'occupation du domaine public

pour la création d'un passage souterrain au PK 019+300 de la ligne de
la Grande Ceinture de Paris
(St Germain-en-Laye GC)

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION	4
ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE	4
ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION SUR LE DOMAINE DE RFF	4
ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION.....	5
ARTICLE 5 - SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	5
5.01 - Suivi de la convention	5
5.02 - Prescriptions particulières avant le début des travaux.....	5
5.03 - Consultation du GID (Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué).....	5
ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES.....	6
ARTICLE 7 - PASSATION ET SUIVI DES CONTRATS	6
ARTICLE 8 - MODIFICATION DU PROJET	6
ARTICLE 9 - RESPECT DES REGLEMENTS ET NORMES EN VIGUEUR	6
ARTICLE 10 - MODALITES D'EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN EN LAYE	6
10.01 - Mesures vis-à-vis de la sécurité ferroviaire.....	6
10.02 - Mesures vis-à-vis de la maintenabilité et de l'entretien des installations.....	7
10.03 - Incidence sur l'exploitation ferroviaire :	7
10.04 - Stabilité des ouvrages existants appartenant à RFF	7
10.05 - Prescriptions particulières avant le début des travaux.....	7
ARTICLE 11 - COORDINATION AVEC LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DELEGUE POUR LA RECEPTION DES TRAVAUX ET LA REMISE DE L'OUVRAGE.....	8
ARTICLE 12 - PROPRIETE DE L'OUVRAGE ET DISPOSITIONS FONCIERES	9
ARTICLE 13 - GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE REALISE DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION.....	9
13.01 - Remise d'ouvrage.....	9
13.02 - Convention de superposition domaniale.....	9
13.03 - Compensation financière des charges d'entretien ultérieur	10
ARTICLE 14 - OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC.....	10
ARTICLE 15 - RESPONSABILITE.....	10
GARANTIES	11
.....	11
ARTICLE 16 -.....	11
ARTICLE 17 - LITIGES.....	11
ARTICLE 18 - VALIDITE DE LA CONVENTION.....	11
Article 19 MESURES D'ORDRE	12

Entre

La Ville de Saint-Germain-en-Laye, dont l'hôtel de ville est 16, rue de Pontoise 78551 Saint-Germain-en-Laye, ci-après désignée "la VILLE", représentée par Monsieur Emmanuel LAMY, Maire de Saint-Germain-en-Laye, d'autre part,

Et

Réseau ferré de France, Etablissement Public national à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92, avenue de France, 75 468 Paris cedex 13, désigné dans ce qui suit par « RFF », représenté par Monsieur Jean Faussurier Directeur Régional Ile-de-France, de Réseau ferré de France.

Vus

- La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- Le décret n°97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues au profit de Réseau ferré de France,
- La loi dite « MOP » n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- L'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004 portant modification de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIIT

PREAMBULE

L'ancienne cour de marchandises de la gare de Saint-Germain Grande Ceinture (lot CM4) a été acquise fin 2009 par la Ville de Saint-Germain en vue d'y réaliser un projet d'aménagement mixte logements / bureaux / activités porté en régie par la Ville.

L'acquisition par la Ville du lot TXM séparant l'ex lot CM4 de l'emprise des voies principales, actuellement propriété de RFF, a été conclue le 26 décembre 2011.

Dans le cadre de son projet urbain, la Ville souhaite aménager un accès routier au nouveau quartier depuis la RN184 au Nord du site. Pour cela, l'actuel passage à niveau piéton doit laisser place à un passage sous voie routier conformément à la vue aérienne ci-joint (cf annexe 1 : vue aérienne localisant le passage sous-voie ferrée à réaliser). La voie ferrée considérée n'est pas circulée à ce jour, mais devra à terme accueillir la future Tangentielle Ouest.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de :

- désigner la Ville de Saint-Germain en Laye comme maître d'ouvrage unique de l'ensemble de l'opération, y compris les études et les travaux, en application des dispositions de l'article 2.II. de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 le maître d'ouvrage unique de cette opération ;
- définir les caractéristiques générales de l'opération à réaliser au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires ;
- déterminer les droits et obligations respectifs des parties en ce qui concerne l'élaboration, l'exécution, l'achèvement et le financement de l'opération à réaliser ainsi que les modalités de réception, de remise, d'entretien et de prise en charge ultérieure des aménagements réalisés;
- définir les prescriptions minimales que la Ville de Saint-Germain en Laye devra respecter à l'occasion des travaux, tant à proximité des voies que dans les emprises de RFF ;
- définir les principes fonciers et les modalités de gestion inhérents à la réalisation de ces équipements.

ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE

Dans le cadre des travaux sur le domaine ferroviaire qui sont la conséquence de l'opération d'aménagement urbain voulue par la ville sur le site de l'ancienne cour de marchandise de Saint-Germain-en-Laye, la Ville de Saint-Germain-en-Laye est, par la présente convention, désignée, d'un commun accord, comme maître d'ouvrage unique de l'opération, exerçant à ce titre la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble de l'opération dans l'intégralité du périmètre défini ci-après, et pour toutes les prérogatives, droits et obligations afférents.

En sa qualité de maître d'ouvrage, la Ville de Saint-Germain-en-Laye prend en charge toutes les procédures administratives et réglementaires nécessaires à la réalisation de l'opération.

Le transfert de maîtrise d'ouvrage prend fin à la remise des ouvrages, sous réserve de la levée des réserves émises.

ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION SUR LE DOMAINE DE RFF

Le programme des travaux sur le domaine public ferroviaire dont Réseau ferré de France est le propriétaire et le gestionnaire d'infrastructure est le suivant :

- réalisation d'un accès routier de gabarit poids-lourd aux emprises ferroviaires situées à l'extrémité Sud-Ouest du site
- réalisation d'un passage sous voie routier de gabarit poids-lourds en lieu et place du passage à niveau piéton existant ; le pont rail ainsi constitué doit pouvoir supporter des trains ayant une charge à l'essieu de 22.5t et permettre la circulation des trains à 100km/h, les rampes doivent être au maximum de 15/1000.

- protection des emprises ferroviaires sur toute leur longueur par clôtures selon les prescriptions fournies par RFF.

Cf ; Annexe 2 : notice technique des études d'avant-projet, plans et coupes de détails

ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION

La durée prévisible globale, détaillée dans le planning prévisionnel annexé à la présente convention, est de :

- 17 mois pour les études (sur la base d'un délai de validation du GID de 3 mois par phase d'études)
- 12 mois pour les travaux

ARTICLE 5 - SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

5.01 - Suivi de la convention

A tout moment et si l'une des parties en fait la demande, le suivi de l'exécution de la présente convention sera assuré dans le cadre d'un comité technique composé d'un représentant de chaque signataire de la présente convention.

En cas de modification du programme initial, la Ville de Saint-Germain-en-Laye doit en informer RFF, avec communication des éléments justificatifs.

RFF donnera ou non son accord sur les modifications de programme pouvant impacter ses infrastructures.

5.02 - Prescriptions particulières avant le début des travaux

Avant le commencement des travaux, un procès-verbal contradictoire présentant l'état des lieux actuel des ouvrages existants appartenant à RFF sera établi suite à une visite en présence des parties.

Au terme des travaux, un état des lieux contradictoire s'assurera de la remise à l'identique des ouvrages existants appartenant à RFF.

5.03 - Consultation du GID (Gestionnaire de l'Infrastructure Délégué)

Chaque phase du projet devra être soumise pour avis au GID. L'avis GID devra être fourni à RFF, il sera nécessaire pour la validation des dossiers d'études.

L'AVP a d'ores et déjà fait l'objet d'un avis du GID en date du 11 juillet 2013. (cf. Annexe 3, avis du GID)

La Ville de Saint-Germain-en-Laye devra contractualiser avec le GID pour les études, la réalisation et la remise de l'ouvrage. Au titre de la convention 02-192, le GID agit au nom et pour le compte de RFF.

ARTICLE 6 - DISPOSITIONS FINANCIERES

La Ville de Saint-Germain-en-Laye supportera l'ensemble des dépenses liées aux études et travaux objet de cette convention.

ARTICLE 7 - PASSATION ET SUIVI DES CONTRATS

La Ville de Saint-Germain-en-Laye passe les marchés selon ses propres procédures conformément aux règles qui lui sont applicables.

La Ville de Saint-Germain-en-Laye est chargée du suivi de l'exécution de ces marchés et exerce à cet effet tous les attributs d'un maître d'ouvrage.

ARTICLE 8 - MODIFICATION DU PROJET

La Ville de Saint Germain en Laye réalisera le programme de travaux décrit à l'article 3 de la présente convention ainsi que le dossier d'avant-projet décrit en annexe 2.

RFF ou la Ville de Saint-Germain-en-Laye seront susceptibles de proposer des modifications de programme ou de projet en vue d'optimisation, amélioration ou compléments aux solutions préconisées, d'adaptation à de nouvelles contraintes, instructions ou réglementations, ainsi que pour faire face à d'éventuels aléas ou imprévus.

La partie demanderesse établira une fiche de demande de modification, sur la base de laquelle la Ville de Saint-Germain-en-Laye produira un rapport comportant les éléments techniques, fonctionnels, temporels et financiers de la modification demandée. RFF devra faire part de son avis ou décision dans un délai maximal de 21 jours à compter de la réception de ce rapport.

ARTICLE 9 - RESPECT DES REGLEMENTS ET NORMES EN VIGUEUR

Dans le cadre de sa mission, la Ville de Saint-Germain-en-Laye s'engage à respecter et à faire respecter par les entreprises, titulaires des marchés conclus pour la réalisation des travaux concernés par la présente convention, l'ensemble des règlements et normes en vigueur au travers notamment de l'élaboration et du suivi d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF).

ARTICLE 10 - MODALITES D'EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE LA VILLE DE SAINT-GERMAIN EN LAYE

10.01 - Mesures vis-à-vis de la sécurité ferroviaire

Une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) sera établie pour définir les prescriptions à respecter pendant l'exécution des travaux pour la construction des parties de l'ouvrage à proximité de la voie ferrée. Ce document sera initié par la SNCF, maître d'œuvre pour la sécurité ferroviaire dans le cadre de la convention études et travaux.

La NPSF énumère les prescriptions techniques que doivent respecter les entreprises chargées des travaux. La Ville de Saint-Germain en Laye s'engage à faire figurer cette NPSF dans les appels d'offres de travaux et dans les pièces contractuelles des marchés qu'elle signe.

Dans le cadre de la NPSF, avant tout travaux affectant la sécurité des circulations, il est rédigé une Consigne de sécurité ferroviaire prescrivant les directives à mettre en œuvre.

10.02 - Mesures vis-à-vis de la maintenabilité et de l'entretien des installations

La Ville de Saint-Germain-en-Laye se coordonnera avec le gestionnaire d'infrastructure délégué pour :

- obtenir les accords formalisés correspondants sur l'exploitabilité et la maintenabilité des installations prévues dans le dossier d'études et des installations réalisées au fur et à mesure de l'avancement de l'opération ;
- organiser le transfert de garde des ouvrages et équipements au gestionnaire d'infrastructure délégué ;
- programmer les opérations de réception des ouvrages et la mise à disposition du GID des installations et équipements réalisés.

10.03 - Incidence sur l'exploitation ferroviaire :

Les voies de la Grande Ceinture Ferroviaire concernées n'étant pas circulées, les travaux seront réalisés sous couvert de la présente convention de désignation de maîtrise d'ouvrage unique, d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) et d'un Plan de Prévention attachés aux travaux.

10.04 - Stabilité des ouvrages existants appartenant à RFF

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, le maître d'œuvre de la Ville de Saint-Germain-en-Laye doit prendre toutes les dispositions techniques dans la conception de l'ouvrage pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux, au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Préalablement au démarrage du chantier, un procès-verbal sera dressé afin de définir les installations qui seront remises à la Ville de Saint-Germain-en-Laye. La ville de Saint-Germain-en-Laye produira un plan d'emprise, RFF, éventuellement au travers de son GID, préparera le procès-verbal de mise à disposition des emprises à la ville de Saint-Germain-en-Laye.

10.05 - Prescriptions particulières avant le début des travaux

Avant tout commencement d'exécution, la Ville de Saint-Germain-en-Laye transmettra au maître d'œuvre pour la sécurité ferroviaire, les plans d'exécution attestant de la stabilité des ouvrages ferroviaires existants et de la compatibilité des travaux avec la pérennité des plateformes ferroviaires encadrantes.

La Ville de Saint-Germain-en-Laye informera le maître d'œuvre pour la sécurité ferroviaire, des modifications ou compléments qu'il serait nécessaire d'apporter à la NPSF, à la mise au point des marchés, ou pour tenir compte du mode d'exécution des travaux définitivement arrêté, lors des études d'exécution ou du déroulement des travaux.

ARTICLE 11 - COORDINATION AVEC LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DELEGUE POUR LA RECEPTION DES TRAVAUX ET LA REMISE DE L'OUVRAGE

La Ville de Saint-Germain-en-Laye prend en charge en sa qualité de maître d'ouvrage :

- le recueil et l'instruction des avis du GID (Gestionnaire d'Infrastructure Délégué) de RFF permettant de déterminer les contraintes et prescriptions d'ensemble s'appliquant à la réalisation de l'opération;
- la soumission au GID de RFF pour instruction des demandes de dérogation par les maîtres d'œuvre ;
- l'obtention auprès du GID de RFF des accords formalisés correspondants sur l'exploitabilité et la maintenabilité des installations prévues dans le dossier d'études et des installations réalisées, RFF est tenu informé de chaque obtention ;
- la coordination régulière avec RFF et son GID permettant d'assurer le bon respect de la prise en compte des dispositions arrêtées ;
- l'organisation du transfert de garde de l'ouvrage au GID de RFF;
- l'association du GID et de RFF aux opérations de réception des ouvrages et la mise à disposition des installations et équipements réalisés.
- La levée des réserves éventuellement émises par le GID.

La Ville de Saint-Germain-en-Laye, en sa qualité de maître d'ouvrage, réceptionne les travaux. Elle fait son affaire des opérations préalables à la réception (OPR). Elle invitera RFF et le gestionnaire d'infrastructure délégué à assister à ces opérations.

Le document de réception sera annexé à un courrier de la Ville de Saint-Germain-en-Laye à RFF pour la bonne fin des travaux.

Les ouvrages dont la charge et l'entretien incombent à RFF et à son gestionnaire d'infrastructure délégué seront remis par la Ville de Saint-Germain-en-Laye au GID de RFF, agissant en son nom, après réception des travaux notifiée aux entreprises et à condition que la Ville de Saint-Germain-en-Laye ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour lui permettre une mise en service immédiate.

La remise interviendra à la demande de la Ville de Saint-Germain-en-Laye sous réserve qu'elle soit réalisée avant la fin de la garantie de parfait achèvement. Un constat contradictoire devra intervenir entre la Ville de Saint-Germain-en-Laye et le GID de RFF.

Lors de la remise de l'ouvrage au GID de RFF, la Ville de Saint-Germain-en-Laye remet à celui-ci, sur support papier et support informatique, tous les documents nécessaires et notamment :

- le dossier des ouvrages exécutés (DOE),
- le rapport final du bureau de contrôle technique,
- le dossier d'intervention ultérieur sur l'ouvrage (DIUO),
- les procès verbaux des OPR,
- le procès-verbal de réception,
- les marchés passés avec les entreprises titulaires et les attestations d'assurances de ces entreprises.

A compter de la remise de ces documents par la Ville de Saint-Germain-en-Laye, le GID de RFF agissant en son nom, dispose d'un délai de 21 (vingt-et-un) jours pour accepter la remise de l'ouvrage, le cas échéant avec réserves. Lorsque le GID de RFF émet des réserves, la Ville de Saint-

Germain-en-Laye s'engage à les traiter dans les plus brefs délais. Lorsqu'il estime les réserves bloquantes, c'est-à-dire rendant impossible l'exploitation de la partie d'ouvrage devant lui revenir, le GID de RFF peut refuser, sur avis motivé, la remise de l'ouvrage.

Si des réserves sont émises lors de la remise de l'ouvrage au GID, la mission de la Ville de Saint-Germain-en-Laye, en sa qualité de maître d'ouvrage unique, se poursuivra jusqu'à la levée de la dernière réserve, y compris lorsque cette levée intervient postérieurement à l'expiration de la garantie de parfait achèvement.

ARTICLE 12 - PROPRIETE DE L'OUVRAGE ET DISPOSITIONS FONCIERES

Dès réception des travaux selon les modalités de l'article 11, RFF demeure propriétaire à part entière de l'ouvrage correspondant au passage souterrain de franchissement de la ligne de la Grande Ceinture de Paris au PK 19+200.

L'espace dégagé sous ouvrage sera affecté au domaine public viaire de la Ville de Saint-Germain-en-Laye, comprenant notamment les espaces techniques de voirie dans les culées creuses. Une convention de superposition d'affectation du domaine public sera rédigée entre les deux parties.

La voirie poids-lourds aménagée par la ville au sud-ouest du site pour permettre l'accès des équipes techniques du GID aux emprises ferroviaires viendra grever le foncier acquis par la ville (lot TXM en cours) sous forme d'une servitude de passage.

ARTICLE 13 - GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE REALISE DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

13.01 - Remise d'ouvrage

Après la remise des ouvrages, installations et équipements aux maîtres d'ouvrages, ces derniers sont pleinement responsables de la gestion (surveillance, entretien, réparation, renouvellement) de l'ouvrage ou partie d'ouvrage relevant de leur propriété.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

13.02 - Convention de superposition domaniale

Une convention de superposition domaniale précisera les modalités de gestion ultérieure du pont-rail et de ses équipements.

Les principes suivants pourront être retenus :

➤ pour ce qui concerne le génie civil de l'ouvrage réalisé

RFF assurera à ses frais, la gestion technique du gros œuvre du pont-rail y compris les garde-corps bordant les voies ferrées, des voies ferrées, réseaux et installations ferroviaires.

➤ pour ce qui concerne les autres ouvrages et équipements

La Ville de Saint-Germain-en-Laye assurera à ses frais, la gestion technique de ces ouvrages :

- les équipements de l'ouvrage réalisé même s'ils sont solidaires de la structure tels que l'éclairage, la signalisation routière, les dispositifs de sécurité routière, les dispositifs de protection de la palée contre les heurts de véhicules routiers, les chaussées, les trottoirs, les réseaux d'assainissement routiers situés sous et de part et d'autre de l'ouvrage,
- les équipements nécessaires à l'exploitation de la voirie

La convention de superposition domaniale précisera également les modalités d'information réciproque de chaque partie des travaux programmés afin d'assurer la sécurité des circulations ferroviaire et routière.

13.03 - Compensation financière des charges d'entretien ultérieur

Dans le cadre de la maintenance future de l'ouvrage, des frais libératoires sont évalués à 8% du montant du coût de l'ouvrage.

« Le montant de la soulte est évalué à 211 833 euros HT courants selon le détail de calcul joint en annexe 3, mais ne sera fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux. » et l'annexe 3 jointe au mail.

(a) Facturation et recouvrement

La facturation a lieu au moment du solde. Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture.

A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

ARTICLE 14 - OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC

La présente convention vaut autorisation d'occupation du domaine public de RFF pour la réalisation de l'opération.

Dans l'hypothèse où la réalisation de l'opération nécessiterait la délivrance d'autorisations d'occupation du domaine public d'autres personnes morales de droit public, les demandes relatives à ces occupations seront effectuées par la Ville de Saint-Germain-en-Laye.

ARTICLE 15 - RESPONSABILITE

En cas de faute commise dans le cadre de ses fonctions de maître d'ouvrage unique de l'opération, la Ville de Saint-Germain en Laye supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux faisant l'objet de la présente convention, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de RFF;
- aux tiers.

Dans la mesure où les travaux sur les infrastructures ferroviaires sont sollicités par la Ville de Saint Germain en Laye pour satisfaire à des besoins qui lui sont propres, il est précisé que la Ville de Saint Germain en Laye s'engage à garantir RFF contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers, du fait de dommages ou nuisances présentant un caractère anormal et spécial, et qui, sans qu'aucune faute puisse lui être imputée, serait le résultat des travaux dont la Ville de Saint Germain en Laye assure la maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 16 - GARANTIES

La remise à RFF de la partie des ouvrages lui revenant opère de plein droit transfert des garanties légales afférentes à cette partie au profit de RFF à compter de l'expiration de la période de garantie de parfait achèvement. A compter de cette date, RFF se trouve subrogée dans les droits et actions de la Ville de Saint-Germain-en-Laye liés à l'exercice des garanties légales.

Jusqu'à l'expiration de cette période de garantie de parfait achèvement, la Ville de Saint-Germain-en-Laye demeure seule habilitée à exercer les actions et recours en garantie de parfait achèvement auprès des entreprises concernées.

ARTICLE 17 - LITIGES

Les parties s'engagent à trouver une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal administratif de Paris.

ARTICLE 18 - VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prendra effet à la date de signature du dernier signataire.

Dans l'hypothèse où la convention originale ne serait pas retournée signée par le dernier signataire à l'autre partie dans un délai de quatre mois à compter de la signature de celle-ci, la convention sera caduque. Dans cette éventualité, le dernier signataire se verra notifier en recommandé avec accusé de réception par l'autre partie la caducité de la convention.

La mission de la Ville de Saint-Germain-en-Laye prend fin dès la remise des installations.

Lorsque des réserves ont été faites lors de la remise des installations, la mission de la Ville de Saint-Germain en Laye se poursuit jusqu'à la levée de la dernière réserve, y compris lorsque cette levée intervient postérieurement à l'expiration de la garantie de parfait achèvement.

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

La convention peut-être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

RFF se réserve en outre la faculté de revenir sur le transfert de maîtrise d'ouvrage, notamment en cas de sujétion imprévue ou d'interférence avec une autre opération sur le réseau ferroviaire.

En cas de résiliation, il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par le maître d'ouvrage unique. Ce constat fait l'objet d'un procès-verbal qui précise les mesures conservatoires que le maître d'ouvrage unique doit prendre pour assurer la conservation et la sécurité des prestations exécutées.

Article 19 MESURES D'ORDRE

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux, **un pour chacun des signataires.**

A Paris, le

A Saint-Germain-en-Laye, le

Pour Réseau Ferré de France
Le Directeur Régional Ile de France

Pour la Ville de Saint-Germain-en-Laye
Le Maire

Jean FAUSSURIER

Emmanuel LAMY

ANNEXE 1 : vue aérienne localisant le passage sous-voie ferrée



ANNEXE 2 : Programme

Notice technique des études avant-projet, plan et coupes de détails

ANNEXE 3 - Avis du GID

ANNEXE 4 : planning prévisionnel

PROCEDURES ADMINISTRATIVES

CM de décembre 2013 : signature de la convention de maîtrise d'ouvrage publique et d'occupation du domaine public

ETUDES

Octobre à décembre 2013 : Phase PRO

Janvier 2014 : validation MOA, OPC, CT et CSPS > Transmission à RFF et au GID

Validation du GID : février à mai 2014

Mai à juillet 2014 : phase DCE

Août 2014 : validation MOA, OPC, CT et CSPS > Transmission à RFF et au GID

Validation du GID : septembre à décembre 2014

Janvier à avril 2015 : lancement de l'appel d'offre travaux, analyse et passage en CAO

Notification du marché pour un démarrage de travaux en mai 2015

TRAVAUX

Mai à décembre 2015 : construction du tunnel et des ouvrages de génie civil

Janvier à mai 2016 : finition voirie du tunnel

En fonction des retours d'avis du GID, ce planning prévisionnel pourra être optimisé.

ANNEXE 5 : Compensation financière prévisionnelle des charges d'entretien ultérieur

Annexe 3 – Compensation financière prévisionnelle des charges d'entretien ultérieur (en euros courants).

La compensation financière est calculée sur la base du Décompte Général et Définitif de l'opération

Numéro opération : 409 037 (réf. Spire)	
Imputation budgétaire : FP RFF	
Convention de financement n° :	
Date de signature :	
<u>Attestation relative à la compensation financière des charges d'entretien ultérieur de l'ouvrage</u>	
Montant des travaux de réalisation de l'ouvrage d'art	2 180 000 €
% de charges d'entretien ultérieur de l'ouvrage	8 %
Compensation financière des charges d'entretien ultérieur (Soulte)	211 833 €
Fait le	

Il appartient au Bénéficiaire de la soulte d'émettre ensuite, en utilisant la présente annexe, une facture à la Ville de Saint-Germain-en-Laye, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement.

Dans le cadre de la présente convention, le Bénéficiaire de la soulte est RFF, conformément à l'article 13 des Conditions Particulières.

La lisière Péreire

A SAINT GERMAIN-EN-LAYE



Maîtrise d'ouvrage

Ville de Saint GERMAIN-EN-LAYE

86-88, rue Léon Désoyer
BP 10101
78101 St Germain-en-Laye cedex
Tél : 01 30 87 22 41

Maîtrise d'oeuvre

Architecte-urbaniste mandataire

**jfa / jacques ferrier
architectures**

77, rue Pascal 75013 PARIS
Tél : 01 43 13 20 20
Fax : 01 43 13 20 21

Bureau d'études techniques - VRD / ECONOMIE

Omnium Général d'Ingénierie

27, rue Garibaldi 93100 MONTREUIL-SOUS-BOIS
Tél : 01 41 58 55 69
Fax : 01 41 58 55 89

Paysagiste

Agence TER

20, rue du Faubourg du Temple 75011 PARIS
Tél : 01 43 14 34 00
Fax : 01 43 38 13 03

Bureau d'études techniques - MOBILITES

ITER

18-20, rue Tillier 75012 PARIS
Tél : 01 43 72 10 09
Fax : -

Titre :

NOTE TECHNIQUE DE LA REALISATION DU TUNNEL ET DES MURS DE SOUTÈNEMENT

ECHELLE : 1/250e

DATE	PHASE	INDICE	EMETTEUR	N° D'ORDRE
20 Décembre 2012	A.V.P.	0	OGI	XXXX

VILLE DE SAINT GERMAIN EN LAYE – LA LISIERE PEREIRE

**NOTE TECHNIQUE DE LA REALISATION DU TUNNEL
ET DES MURS DE SOUTÈNEMENT**

Table des matières

Chapitre 1 - DESCRIPTION DES OUVRAGES	3
Article 1.1 - Tunnel sous voies ferroviaires.....	3
Article 1.2 - Murs de soutènement.....	3
1.2.1 - Mur M1	3
1.2.2 - Mur M2	4
1.2.3 - Mur M3	4
1.2.4 - Mur M4	4
Article 1.3 - Garde-corps	4
Chapitre 2 - METHODOLOGIE CONSTRUCTIVE	5
Article 2.1 - Tunnel sous voies ferroviaires.....	5
Article 2.2 - Murs de soutènement.....	5
2.2.1 - Mur M1	5
2.2.2 - Murs M2, M3 et M4.....	5
Chapitre 3 - LES HYPOTHESES DE CONCEPTION	6
3.1.1 - Hypothèse sur les charges ferroviaires à valider par la SNCF	6
3.1.2 - Hauteur du remblai sous voies ferroviaires à valider par la SNCF	6
3.1.3 - Condition de flèche	6
3.1.4 - Le talus.....	6
3.1.5 - Les poussées dues aux trains sur le mur de soutènement M1	6
3.1.6 - Hypothèses géotechniques	6
3.1.7 - Servitude dans le terrain SNCF.....	7
3.1.8 - Remblaiement	7
3.1.9 - Etude de pollution des sols	7

Chapitre 1 - DESCRIPTION DES OUVRAGES

Article 1.1 - Tunnel sous voies ferroviaires

Le tunnel est un ouvrage servant au passage des véhicules et des piétons au-dessous des voies ferroviaires de la gare Grande Ceinture à Saint Germain en Laye.

Il s'agit d'un ouvrage type PICF de forme parallélogramme d'une largeur d'environ 14 m et d'une longueur d'environ 38 m.

La coupe du tunnel montre de deux travées : l'une réservée aux véhicules et l'autre pour les piétons.

Les gabarits routier et piétonnier à l'intérieur de l'ouvrage sont de 4.68 m et 2.70 respectivement.

La traverse supérieure a une épaisseur de 70 cm.

Les traverses inférieures ont une épaisseur de 60 cm.

Le piédroit file 3 a une épaisseur de 70 cm.

Les piédroits files 1 et 2 ont une épaisseur de 60 cm.

Les poteaux files 2 ont une épaisseur de 60 cm et une largeur de 1m. Ils sont espacés tous les 2.70 m.

Les piédroits sont encastrés dans les pieux de diamètre 1000 (file 1) ou 1200 (files 2 et 3).

Les pieux sont espacés de 2.70 m et 5.40 m, respectivement, pour les files 2+3 et la file 1.

La longueur des pieux et le principe de fondations sont à justifier et à confirmer suivant le rapport géotechnique G12.

L'arase supérieure de la traverse supérieure est à la cote de 76.90 NGF.

Article 1.2 - Murs de soutènement

1.2.1 - Mur M1

Le mur de soutènement M1 a une longueur d'environ 110 m. La hauteur du mur varie de 1.50 m à 6.20 m.

Le rideau a une épaisseur de variable de 30 cm en partie haute et de 70 cm en partie basse. La semelle a une épaisseur de 40 cm ou de 50cm et une largeur de 3.30 m à 5.50 m.

Le mur M1 se situe à côté de la limite foncière. Le talon du mur de soutènement dépasse cette limite ce qui risque d'être refusé par la SNCF.

En cas de refus de la SNCF, le mur M1 sera fondé profondément sur des micropieux de diamètre 250 mm. Deux files de pieux espacées de 2.00 m ou 1.00 m dans le sens de la longueur du mur et de 1.50 m ou 1.00 m dans le sens perpendiculaire à l'axe longitudinal du mur. Une file de pieux sera inclinée à un angle de 30° par rapport à la verticale afin de pouvoir reprendre les efforts horizontaux dus à la poussée des terres et des

surcharges. La longueur des micropieux sera à confirmer par les études géotechniques G12.

La solution du mur fondé sur des micro-pieux est très coûteuse et compliquée à réaliser.

1.2.2 - Mur M2

Le mur M2 a une longueur d'environ 47 m. La hauteur du mur varie de 1.44 m à 3.43 m.

Le rideau a une épaisseur variable de 30 cm. La semelle a une épaisseur de 35 cm et une largeur de

1.2.3 - Mur M3

Le mur M3 a une longueur d'environ 43 m. La hauteur du mur varie de 1.80 m à 7 m.

Le rideau a une épaisseur variable de 40 cm à 60 cm. La semelle a une épaisseur de 40 cm ou 55 cm et une largeur variable de 2.40 m à 3.90 m.

1.2.4 - Mur M4

Le mur M2 a une longueur d'environ 59 m. La hauteur du mur varie de 1.19 m à 3.13 m.

Le rideau a une épaisseur variable de 20 cm à 30 cm. La semelle a une épaisseur de 20 cm à 30 cm et une largeur de 2.00 m à 2.55 m.

Article 1.3 - Garde-corps

Le garde-corps au long des murs de soutènement et du tunnel est en béton armé de 20 cm d'épaisseur et de 1.10 m de haut.

Chapitre 2 - METHODOLOGIE CONSTRUCTIVE

Article 2.1 - Tunnel sous voies ferroviaires

Compte tenu de la possibilité d'interception des voies ferroviaires, le tunnel sera réalisé par tranchée ouverte. Les démarches sont les suivantes :

- Interception des voies ferroviaires par la SNCF,
- Dépose des voies par la SNCF,
- Réalisation de la tranchée avec la pente du talus de 2 pour 1 afin de ne pas déstabiliser le terrain,
- Réalisation du tunnel,
- Rebouchage de la tranchée,
- Repose des voies par la SNCF.

L'estimation de l'AVP ne comprend pas la prestation de la dépose et de la repose des voies ferroviaires.

Article 2.2 - Murs de soutènement

2.2.1 - Mur M1

Le mur M1 se trouve à proximité immédiate de la limite foncière entre la ville de Saint Germain en Laye et la SNCF. Il sert à tenir des terres et la plateforme ferroviaire côté SNCF. Par conséquent, la réalisation du mur génère une interface avec la plateforme ferroviaire et la méthodologie de la réalisation du mur dépend de la discussion avec la SNCF.

Actuellement, la solution que nous envisageons est de terrasser côté ferroviaire avec le talus de 1/2. Après la réalisation du mur, la plateforme sera remblayée et remise à niveau. Cette solution est moins coûteuse et plus simple à réaliser.

Vis-à-vis de la SNCF, cette solution est réalisable dans la mesure où les voies ferroviaires présentes actuellement dans l'emprise de terrassement devront être déposées, car elles débouchent soit dans l'espace vert aménagé, soit dans le terrain appartenant à la ville de Saint Germain en Laye.

2.2.2 - Murs M2, M3 et M4

La réalisation des murs M2, M3 et M4 est prévue comme suit :

- Terrassement jusqu'au niveau nécessaire avec le talus de 1/2. Les déblais seront évacués partiellement et stockés sur site. Une partie sera utilisée pour le remblaiement après la réalisation des murs de soutènement.
- Réalisation des murs de soutènement.
- Remblaiement jusqu'au niveau fini des plateformes côté extérieur des murs et jusqu'au niveau du fond de forme de la voirie côté intérieur des murs.

Chapitre 3 - LES HYPOTHESES DE CONCEPTION

3.1.1 - Hypothèse sur les charges ferroviaires à valider par la SNCF

Notre hypothèse actuelle sur les surcharges ferroviaires est le convoi LM71 conformément à l'EUROCODE 1.

Cette surcharge est à valider par la SNCF.

3.1.2 - Hauteur du remblai sous voies ferroviaires à valider par la SNCF

Le niveau existant des voies SNCF est de 78.13 NGF. L'arase supérieure de la traverse est de 76.90 NGF. Par conséquent, la hauteur entre la traverse et les voies est de 1.23 m. Nous supposons que cette hauteur est suffisante pour que la SNCF mette en œuvre des ballasts, des traverses et des rails.

Cette hauteur est à confirmer par la SNCF.

3.1.3 - Condition de flèche

La vérification de flèche est conforme à l'EUROCODE 2. La flèche sous la charge quasi permanente est limitée à 1/500 de la portée soit 2 cm. Cette contrainte de flèche concerne les déformations susceptibles d'endommager les éléments des structures avoisinantes de l'élément considéré.

Cette condition de flèche admissible est à confirmer par la SNCF. La SNCF nous communiquera ses observations dans le cas où elle demanderait des critères différents de l'EUROCODE 2.

3.1.4 - Le talus

Tout terrassement sera réalisé avec le talus de 1 pour 2 à partir de 3 mètres de l'axe de la voie. Si la pente de 1 pour 2 n'est pas assurée, un blindage sera réalisé.

3.1.5 - Les poussées dues aux trains sur le mur de soutènement M1

Nous n'avons aucune information sur le futur aménagement de la plateforme ferroviaire. Cet aménagement a une incidence sur la conception du mur M1 en particulier en ce qui concerne les poussées générées par le passage des trains sur le mur.

Nous avons considéré que les charges des trains sont présentes dans toutes les emprises de la SNCF. Cette hypothèse est très défavorable pour le calcul lors de la phase AVP.

Cette hypothèse reste à confirmer par la SNCF lors de la phase PRO.

3.1.6 - Hypothèses géotechniques

Les études géotechniques G12 et G2 pour l'ensemble du tunnel et des murs de soutènement doivent être réalisées avant la phase PRO.

Notre conception actuelle se base sur le rapport des sondages géotechniques G11 de SEMOFI :

« Etudes de sols sur l'opération des Franges Ferroviaires (Gare de St Germain en Laye – Grande Ceinture) Rue Bastiat et Henri Dunant – Place Christiane Frahier 78100 Saint Germain en Laye – ind.A du 13/04/2009 N°dossier C09.2899.

Les sondages ont été réalisés superficiellement et à proximité du tunnel, les interprétations sont adaptées aux projets des bâtiments.

Le rapport a préconisé la portance de 2 à 2.5 bars à la base des bâtiments et l'ancrage minimal de 0.50 m dans les alluvions anciens ou les sables de Beauchamp.

Ce rapport est moins adapté au projet du tunnel et des murs de soutènement. Par conséquent, il reste des aléas dans la conception actuelle de leurs fondations. Le principe et les caractéristiques dimensionnelles des fondations sont à justifier et à confirmer suivant les études des sols G12 et G2.

3.1.7 - Servitude dans le terrain SNCF

La solution la plus adaptée pour le mur de soutènement est de mettre un talon côté ferroviaire. Cependant elle entraîne une servitude sur le terrain de la SNCF. Ce talon est assez profond et ne gêne en aucun cas la mise en place des voies ferroviaires, s'il y en a.

Cette servitude devra être validée par la SNCF.

3.1.8 - Remblaiement

En l'absence du rapport géotechnique en particulier les préconisations sur le réemploi des matériaux du site, nous avons pris l'hypothèse que des déblais issus des terrassements après le recyclage pourront être utilisés pour la remise à niveau des plateformes.

Cette hypothèse est à confirmer par le rapport géotechnique.

3.1.9 - Etude de pollution des sols

En l'absence de l'étude de pollution des sols, des quantités des sols pollués prises dans l'estimation sont à titre indicatif.

Ces quantités sont à confirmer suivant le rapport de l'étude de pollution des sols.

Le MOE recommande une étude sur la pollution des sols sur site en phase PRO.