



LIGNE FERROVIAIRE PARIS - BORDEAUX

*** * ***

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE PROJET ET
DES TRAVAUX COMPLEMENTAIRES RELATIFS
A LA CONSTRUCTION DU PONT – RAIL DE TREGHEY**

Entre

La Communauté Urbaine de Bordeaux, domiciliée Esplanade Charles de Gaulle, 33076 Bordeaux cedex, représentée par son Président, **Vincent FELTESSE**, habilité aux fins des présentes en vertu de la délibération du Conseil de Communauté n° 2007/..... du 2007, reçue de la Préfecture le2007,

d'une part,

et

RESEAU FERRE DE FRANCE, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n°B.412.280.737 - (2002 B 08 113) dont le siège social est : 92, avenue de France, 75648 PARIS cedex 13 désigné dans ce qui suit par **RFF**, représenté par **Monsieur Bruno de Monvallier, Directeur Régional**,

d'autre part.

Vu :

- la loi du 13 février 1997 modifiée portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions et au statut de RFF, notamment de son article 4 qui dispose que RFF ne peut accepter un projet d'investissement inscrit sur un programme à la demande de l'Etat, d'une collectivité locale, ou d'un organisme public que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement.
- la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la convention de financement des études de projet relative à la mise à 4 voies entre la Benauges et Bordeaux St Jean signée le 16 juillet 2004 par l'Etat, le Conseil Régional d'Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Conseil Général de la Gironde et RFF
- la convention de financement de études AVP complémentaires du franchissement à Bordeaux Tregey signée le 11 janvier 2008 par la CUB
- la convention de financement REA relative à la mise à 4 voies entre la Benauges et Bordeaux St Jean signée le 16 décembre 2004 par l'Etat, le Conseil Régional d'Aquitaine, la Communauté Urbaine de Bordeaux, le Conseil Général de la Gironde et RFF

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

Le territoire de la plaine rive droite constitue l'un des grands sites de renouvellement urbain de l'agglomération bordelaise.

La Communauté urbaine de Bordeaux en lien avec les communes concernées, mène actuellement une réflexion sur ce territoire.

Cependant, les voies ferrées produisent un effet de coupure physique entre les quartiers de Bordeaux, de Floirac et de Cenon qu'elles traversent. Cette rupture urbaine est accentuée par la mise à 2x2 voies du réseau ferroviaire.

La programmation de nouvelles traversées souterraines, à usage urbain, du faisceau ferroviaire s'est avérée nécessaire notamment à Trégey afin de redonner des liens de proximité entre les quartiers et une meilleure accessibilité aux équipements d'intérêt intercommunal situés de part et d'autre.

Ce passage souterrain sera réalisé approximativement au point kilométrique 582+386 des voies ferrées Bordeaux -Paris et Bordeaux-Saintes.

Les différents partenaires engagés dans le projet de suppression du bouchon ferroviaire ont décidé d'inscrire dans la convention de financement de travaux signée le 16 juillet 2004, la réalisation de mesures conservatoires d'un pont rail nécessaire pour un futur passage sous les voies ferrées à Trégey dans le cadre de l'opération de la mise à 2x2 voies du réseau ferré.

Seules ces mesures conservatoires pour cette future voirie étaient prévues et ont fait l'objet d'études AVP et Projet dans le cadre de cette convention de financement signée le 16 juillet 2004.

Compte tenu des enjeux forts que représente ce franchissement en terme de développement urbain, il a été convenu que la Communauté urbaine de Bordeaux prendrait en charge la réalisation des études et des travaux complémentaires permettant l'achèvement de cet ouvrage.

Afin de profiter des plages d'interception prévues pour la réalisation des travaux relatifs à la mise à 4 voies et de minimiser ainsi le coût de réalisation des travaux nécessaires à l'achèvement de l'ouvrage complet à la charge de la Communauté urbaine de Bordeaux, il a été convenu que ces derniers seraient conduits concomitamment à la réalisation de la mise à 2x2 voies du réseau ferroviaire.

Dans la convention signée le 11 janvier 2008, la Communauté urbaine de Bordeaux a financé des études complémentaires de niveau AVP des travaux du pont-rail qui viennent en complément des mesures conservatoires.

Les études de Projet et les travaux du pont-rail sont par conséquent à la charge de RFF pour la partie équivalente aux mesures conservatoires et à la charge de la Communauté urbaine de Bordeaux pour la partie qui vient en complément des mesures conservatoires

Le financement nécessaire à la réalisation complète du pont rail de Tregey se décompose de la façon suivante :

	Montant HT CE 06/06
Mesures conservatoires (financement par la convention REA du 16/07/04)	2,500
Etudes et travaux complémentaires pour la réalisation de l'ouvrage complet (financés au titre de la présente convention)	2,154
Versement libératoire (financé au titre de la présente convention)	0,372
TOTAL en millions € HT aux CE. de juin 2006	5,026

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1. OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser :

- les caractéristiques générales des études de projet et des travaux complémentaires pour la réalisation du pont rail complet,
- les obligations respectives de RFF et de la Communauté Urbaine de Bordeaux en ce qui concerne l'exécution et le financement des études et travaux complémentaires pour la réalisation du pont rail complet,
- les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage des études de projet et des travaux complémentaires pour la construction du pont rail complet, comme indiqué aux articles 2.1 et 2.2.

La Communauté Urbaine de Bordeaux est maître d'ouvrage des travaux hors domaine ferroviaire visés à l'article 2.2.2 ci-après.

2.1 – Etudes de PROJET - Appels d'offres – Lettres de commande – Visa des documents d'exécution.

RFF sera chargé des études de PROJET, de l'organisation des appels d'offres, de l'analyse des offres, de la mise au point des marchés et du contrôle des documents d'exécution (notes de calcul, plans d'exécution, procédures travaux).

2.2 – Travaux

2.2.1 – RFF sera chargé de la programmation, de l'exécution, du contrôle et du suivi des travaux complémentaires de construction de l'ouvrage, à savoir :

- Déblais,
- Installation de chantier, y compris assainissement, voiries et signalisations provisoires,
- Réalisation de l'aire de préfabrication et de sa démolition,
- Préfabrication de l'ouvrage hors emprises ferroviaires,
- Mise en place du tablier de l'ouvrage par ripage ou grutage durant une interruption des circulations ferroviaires,
- Travaux de voie nécessaire à la mise en situation définitive,
- Pose des garde-corps sur l'ouvrage,
- Epreuves de l'ouvrage,
- Travaux corrélatifs à exécuter dans les emprises du chemin de fer, en particulier le déplacement des artères de câbles, la protection des voies ferrées en cours de chantier et les équipements de sécurité,

Les caractéristiques générales de l'ouvrage sont les suivantes :

- implantation de l'axe de l'ouvrage au km 582+387
- Biais de 100 grades
- Ouverture de 24m entre nus intérieurs bruts des piédroits,
- Hauteur libre de 4m en prenant en compte un profil en long à 1%

Les caractéristiques détaillées sont décrites dans l'avant projet du 24/07/2007.

A l'issue de ces travaux RFF remettra un dossier des ouvrages exécutés à la CUB.

2.2.2 – la Communauté Urbaine de Bordeaux se chargera d'exécuter ou de faire exécuter ultérieurement les travaux suivants : (travaux hors présente convention):

- Réalisation des trémies d'accès
- Réalisation du radier du pont rail et déblai
- Raccordement définitif vers le réseau pluvial existant,
- Pose éventuelle des parements architecturaux,
- Réalisation du corps de chaussée,
- Pose de l'ensemble des bordures, regards, bouches d'égout,
- Exécution des revêtements des chaussées et trottoirs,
- Pose de la signalisation routière.
- Réalisation de l'éclairage et des réseaux divers

Ces travaux ne nécessiteront pas d'autorisation particulière, sous réserve que la méthodologie de construction soit validée par le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire délégué : la SNCF.

La Communauté Urbaine de Bordeaux se chargera également des acquisitions foncières, et des occupations temporaires nécessaires à la réalisation de la 2^{ème} phase du projet.

ARTICLE 3. MODALITES D'EXECUTION DES ETUDES ET TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE RFF

Le planning de principe de l'opération est repris en **annexe 2**.

La réalisation de l'ouvrage est prévue :

- coté Est pendant le basculement des circulations ferroviaires à l'ouest programmée sur cette section de ligne dans le cadre des travaux du Bouchon ferroviaire de Bordeaux de mai 2008 à avril 2010

- coté Ouest pendant une interruption des circulations ferroviaires de 2 mois à l'Est programmée sur cette section de ligne dans le cadre des travaux du Bouchon ferroviaire de Bordeaux. Cette interruption est actuellement programmée du 10 mai 2010 au 15 juillet 2010.

En cas de décalage de cette plage spéciale de travaux liée au Bouchon Ferroviaire de Bordeaux, les travaux du pont-rail seraient alors automatiquement décalés de la même façon afin de conserver le bénéfice de la durée d'interruption des circulations ferroviaires.

Si pour une raison ou une autre, la Communauté Urbaine de Bordeaux souhaitait dissocier ces deux opérations et anticiper voir retarder la réalisation du pont rail, la solution technique de réalisation devra alors être modifiée et l'enveloppe financière redéfinie.

Démarrage des travaux : mai 2008

Fin des travaux : septembre 2010

ARTICLE 4. – ESTIMATION DE L'OPERATION

Le coût des études et travaux complémentaires sous maîtrise d'ouvrage RFF visée à l'article 2 est évalué à **2,526 millions d'euros HT**, aux conditions économiques de juin 2006, suivant le détail estimatif faisant l'objet de **l'Annexe n°1**.

Ce montant comprend le coût des études Projet et des travaux complémentaires à réaliser sous maîtrise d'ouvrage RFF, les frais de maîtrise d'ouvrage (phases PRO et REA), les frais de maîtrise d'œuvre (phases PRO et REA), les frais de missions SPS (phases PRO et REA), et le versement libératoire des frais d'entretien ultérieur de l'ouvrage représentant 8% du montant de l'opération.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts, ce montant est exonéré de la TVA.

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux,
- de l'évolution des prix

ARTICLE 5. DISPOSITIONS FINANCIERES

5.1. Principe de financement

Les études de projet, les travaux complémentaires seront financés par la Communauté Urbaine de Bordeaux pour un montant prévisible de **2,154 millions d'euros** aux conditions économiques de juin 2006.

La Communauté Urbaine de Bordeaux s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses normales que les études et travaux définis à l'article 2.1 et 2.2 entraîneraient pour l'établissement public, y compris les frais de prestations de mise en sécurité des circulations ferroviaires, les frais de Maîtrise d'Ouvrage, de Maîtrise d'œuvre et les éventuels frais de perturbations ferroviaires.

RFF s'engage à mettre en œuvre l'ensemble des moyens nécessaires au contrôle de ces dépenses, et notamment les moyens de surveillance et de contrôle des entreprises chargées des travaux.

5.2. Versement libératoire pour entretien

En outre, la Communauté Urbaine de Bordeaux versera à RFF une somme forfaitaire destinée à le libérer des charges d'entretien ultérieur de l'ouvrage. Le montant du versement libératoire, calculé sur la base de 8% du montant HT de l'opération est évalué à **372 300 €** net de taxes. Ce montant ne sera fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

5.3 Montant définitif du financement

Le montant des études et travaux visés à l'article 5.2 de la convention est automatiquement réévalué en fonction de la variation de l'index TP 02 publié par le "Bulletin Officiel de la Concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes" (B.O.C.C.R.F) par application à chaque demande d'acompte du coefficient :

$$C = TP1/TP0$$

Dans lequel :

TP0 = index TP 01 de juin 2006 : 556,9

TP1 = index TP 01 connu au mois où le paiement de l'acompte sera demandé.

Si pour une cause autre que la réévaluation susvisée et sous réserve des modalités fixées à l'article 5.1 de la convention le montant ci-dessus devait être dépassé, la Communauté Urbaine de Bordeaux procédera sur avis justificatif de RFF, à un engagement complémentaire préalable au démarrage des travaux correspondants afin que RFF soit remboursé des dépenses exposées.

5.4 Echancier des paiements

RFF procède aux appels de fonds auprès de la CUB, comme suit :

- premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires
 - à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 15 % du besoin de financement définie à l'article 5.1,
 - après le démarrage des études et travaux et dès que l'avance provisionnelle de 10 % est consommée, des acomptes au minimum trimestriels, fonction de l'avancement des études et travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et par le besoin de financement visé à l'article 5.1 hors versement libératoires.

Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opérations de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % des montants limites définis à l'article 5.1.

- Solde

Après achèvement de l'intégralité des études et travaux menés au titre de la présente convention, RFF dresse le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre. Sur la

base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

5.5 FACTURATION ET RECOUVREMENT

Les paiements des acomptes se feront au prorata de l'estimation de l'opération incluse à l'article 5.2 de la convention et selon le calendrier indiqué à l'article 5.5 de la convention, sous réserve toutefois de la fourniture des pièces (études, notification des marchés, etc) justifiant du respect du calendrier joint en annexe 2.

Le paiement du solde sera fait sur la base de la fourniture des pièces justificatives des dépenses réellement réalisées.

Le délai maximal de paiement par de la Communauté Urbaine de Bordeaux à compter de la réception des pièces justificatives sera de 45 jours.

Le défaut de paiement dans ce délai fait courir de plein droit et sans autre formalité, des intérêts moratoires. Le taux des intérêts moratoires est celui de l'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts moratoires ont commencé à courir augmenté de deux points.

La Communauté Urbaine de Bordeaux se libérera des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte de RFF ouvert à la Société Générale, agence Opéra à Paris, code banque 30003, code guichet 03620, n° de compte 00020062145 (clé RIB 94).

Les domiciliations des parties pour les règlements sont :

RFF	Direction Financière 92 avenue de France 75648 PARIS cedex 13
CUB	Monsieur le Président de la Communauté Urbaine de Bordeaux Pôle Finances – Direction des Finances – Comptabilité Générale Esplanade Charles De Gaulle 33075 Bordeaux Cedex

ARTICLE 6. GESTION DES ECARTS

Avant passation des marchés pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fera connaître à la Communauté Urbaine de Bordeaux les entreprises qu'il se propose de désigner à l'issue du dépouillement des offres ainsi que le montant des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

L'estimation de l'opération et le besoin de financement visés respectivement aux articles 4 et 5 ne sont donnés qu'à titre indicatif, la Communauté Urbaine de Bordeaux s'engageant à rembourser les dépenses réellement faites par RFF, dans les conditions visées aux articles 5.1 et 5.2 de la convention.

Si le besoin de financement indiqué à l'article 4 devait être dépassé, RFF devrait obtenir de la Communauté Urbaine de Bordeaux l'autorisation de dépassement correspondant avant

l'engagement des travaux. La Communauté Urbaine de Bordeaux procédera alors à un engagement complémentaire. Cet accord sera formalisé par un avenant à la présente convention.

A défaut, les frais engagés par RFF pour ses études, ses travaux en cours ou les travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif seront facturés de la Communauté Urbaine de Bordeaux sur présentation de justificatifs.

Dans le cadre de l'article 5.1 de la convention, RFF sera remboursé des dépenses réelles.

ARTICLE 7. OPERATIONS DOMANIALES

La Communauté Urbaine de Bordeaux procède aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention. Ces terrains sont ensuite remis à titre gratuit à RFF pour être incorporés au domaine public ferroviaire. Les dépenses correspondantes ainsi que les frais accessoires sont à la charge de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

La cession de terrain ou de volume éventuellement nécessaire s'effectue conformément aux règles en vigueur et en particulier à l'article 55 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF.

En outre, de la Communauté Urbaine de Bordeaux se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

ARTICLE 8. GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE ET DES AMENAGEMENTS REALISES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

Le terme "gestion" recouvre ici l'ensemble des obligations ci-après :

- Surveillance,
- Entretien,
- Toutes réparations,
- Renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement, établi à l'initiative de RFF, contradictoirement entre les parties de la présente convention, précisera les modalités de gestion ultérieure du pont rail et de son équipement, sur la base des principes figurant ci-dessous :

8.1 GESTION ULTERIEURE INCOMBANT A LA COMMUNAUTE URBAINE DE BORDEAUX

A cet effet, il est convenu que de la Communauté Urbaine de Bordeaux continuera à assurer la charge financière et technique de la gestion ultérieure des aménagements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage dans le cadre de la présente convention.

Pour assurer la gestion des installations réalisées, la Communauté Urbaine de Bordeaux devra se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer, aux règles de surveillance appliquées à la SNCF, en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure déléguée, et aux instructions données par les agents qualifiés de la SNCF.

Il devra en outre informer suffisamment à l'avance RFF et la SNCF agissant dans le cadre de sa mission de gestion du trafic et d'entretien du réseau ferré national, de toutes les opérations à effectuer au voisinage de la voie et de leur processus opératoire. Ceci, afin de leur permettre de prendre éventuellement, en temps utile, les mesures de sécurité réglementaires, et de faire connaître de la Communauté Urbaine de Bordeaux les prescriptions auxquelles elle devra se soumettre avant et pendant les travaux ainsi que les clauses à imposer à l'entrepreneur et les documents nécessaires qu'il aura à remettre, sous sa responsabilité, à ce dernier.

Avant intervention, le gestionnaire de l'ouvrage et RFF rechercheront les solutions et les modes opératoires les plus appropriés en vue de dégager la solution la plus économique à mettre en œuvre pour les deux parties.

Les frais occasionnés à RFF et ou la SNCF, pour prendre les mesures de sécurité et d'exploitation nécessitées par les interventions de surveillance, d'entretien, ou de réparations, seront remboursés par de la Communauté Urbaine de Bordeaux.

8.2 GESTION ULTERIEURE INCOMBANT A RFF

RFF assurera à ses frais, la gestion ultérieure des aménagements réalisés sous sa Maîtrise d'Ouvrage.

Pour ce faire, la Communauté Urbaine de Bordeaux procédera, dans le cadre de cette convention, au versement auprès de RFF d'un forfait libératoire comme indiqué ci-dessus.

ARTICLE 9. RESPONSABILITES

9.1 Pendant les travaux d'aménagements et de gestion ultérieure

Les parties s'accordent pour exécuter de bonne foi les présentes de telle sorte que leurs intérêts ne soient affectés que de manière limitée et après information préalable, par les décisions prises hors du champ des présentes.

Par ailleurs et en application du même principe, RFF s'engage à contracter en parfaite transparence, laquelle donnera lieu aux communications visées à l'article 6 "gestion des écarts".

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage 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 dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage
- aux tiers

Dans la mesure où la création du pont rail est sollicitée par la Communauté Urbaine de Bordeaux pour satisfaire à des besoins qui lui sont propres, il est précisé que la Communauté Urbaine de Bordeaux s'engage à garantir RFF et la SNCF contre toute action, et réclamation, qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores pour le riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF et de la SNCF serait perturbé à l'occasion d'accidents ou d'incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion des installations réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la

Communauté Urbaine de Bordeaux, cette dernière garantit à RFF, qui le reversera le cas échéant à la SNCF, en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées, le règlement des frais éventuels suivants :

- Les frais de perturbations ferroviaires,
- Les frais de personnel,
- Les frais de ralentissements des trains.

Si, à l'occasion de l'une de ses tournées, un représentant qualifié de la SNCF, en qualité de gestionnaire délégué de l'infrastructure, constatait la nécessité de prendre des mesures destinées à assurer la sécurité ou la bonne marche de l'exploitation ferroviaire, il demanderait à la Communauté Urbaine de Bordeaux de prendre ces mesures immédiatement, celle-ci conserverait l'entière responsabilité de l'exécution de ces mesures et en supporterait les frais correspondants.

En cas d'urgence, la SNCF en qualité de gestionnaire délégué de l'infrastructure par RFF, après en avoir avisé la Communauté Urbaine de Bordeaux, réalisera, aux frais de celle-ci, tous les travaux d'entretien ou de réparation qu'elle jugerait nécessaires pour sauvegarder la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

9.2 Hors de toute intervention liée à la gestion de l'ouvrage

La Communauté Urbaine de Bordeaux restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les installations, réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourra, de ce chef, réclamer ni à RFF ni à la SNCF aucune indemnité de quelque nature que ce soit.

ARTICLE 10. ENREGISTREMENT

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

ARTICLE 11. LITIGES

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 compétent.

ARTICLE 12. 12 MESURE D'ORDRE

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux. Elle prend effet à compter de la dernière des 2 dates de signature ci-dessous.

ANNEXES

1. Détail estimatif
2. Planning

À Bordeaux, le

**Pour RFF
Le directeur régional de Réseau ferré de
France**

Bruno de Monvallier

A Bordeaux, le

**Pour la Communauté Urbaine de
Bordeaux
Le Président**

Vincent FELTESSE

Annexe 1

Détail estimatif

Pont Rail Trégey

	en K€ de	en K€ de
	juin-02	juin-06
Indice TP01 constaté	466,2	556,9
Génie Civil mesures conservatoires (fondations)	1 353,000	1 616,228
Génie Civil travaux complémentaires (Tabliers)	1 331,000	1 589,948
Travaux connexes pour mesures conservatoires (fondations)	460,326	549,883
Travaux connexes pour travaux complémentaires (tabliers)	231,063	276,017
	3 375,389	4 032,077
Travaux mesures conservatoires	1 813,326	2 166,112
Travaux complémentaires pour OA complet	1 562,063	1 865,965
MOE+MOA Déléguée pour mesures conservatoires	273,230	326,387
MOE+MOA Déléguée pour travaux complémentaires OA complet	235,370	281,162
	3 883,989	4 639,626
MOA RFF pour mesures conservatoires	6,347	7,581
MOA RFF pour travaux complémentaires OA complet	5,467	6,531
	3 895,803	4 653,738
TOTAL Mesures conservatoires (Convention PRO REA Tranches 123 de juillet 2004)	2 092,903	2 500,080
TOTAL travaux complémentaires OA complet (Présente convention PRO REA complément Trégey)	1 802,900	2 153,657
	3 895,803	4 653,738
Versement libératoire 8% des travaux (Présente convention PRO REA complément Trégey)	311,664	372,299
Total présente convention PRO REA complément Trégey	2 114,564	2 525,957

Annexe 2 Planning

