



**ILE-DE-FRANCE MOBILITES**



**Yvelines**  
Le Département

**LE DEPARTEMENT DES YVELINES**



**LA COMMUNAUTE URBAINE  
GRAND PARIS SEINE & OISE**



**POISSY**

**LA VILLE DE POISSY**



**SNCF RESEAU**



**SNCF VOYAGEURS**

**CONVENTION-CADRE  
RELATIVE AUX MODALITES DE REALISATION DES TRAVAUX,  
DE GESTION ET D'ENTRETIEN ULTERIEURS  
DU DOMAINE PUBLIC DES COLLECTIVITES  
CONCERNE PAR L'OPERATION TRAM T13 PHASE 2  
A POISSY**

Entre,

En premier lieu,

- **Ile-de-France Mobilités (ci-après « IDFM »)**, Etablissement Public à Caractère Administratif, dont le siège est situé 39 bis-41, rue de Châteaudun à Paris 9ème, représenté par Monsieur Laurent PROBST, en sa qualité de Directeur Général, agissant en vertu de la délibération n°20211209-297 du 9 décembre 2021, dûment habilité,
- **SNCF Réseau**, société anonyme, dont le siège est situé à Saint-Denis (93200), 15/17 rue Jean Philippe RAMEAU, représentée par Madame Séverine LEPERE, Directrice Générale Ile de France,
- **SNCF Voyageurs**, société anonyme dont le siège est à Saint-Denis (93200), 9 rue Jean-Philippe Rameau, immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le numéro 519 037 584, représentée pour sa branche Transilien par Madame Sylvie CHARLES, Directrice Transilien,

IDFM, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs sont ci-après désignés, ensemble, « **les COMOA** », en tant que maîtres d'ouvrages du projet Tram T13 phase 2.

En deuxième lieu,

- **Le Département des Yvelines**, domicilié à l'Hôtel du département, 2 Place André Mignot, 78012 Versailles Cedex, représenté par Monsieur Pierre Bédier, Président du Conseil départemental, dûment habilité par délibération du Conseil départemental n°..... du 30 juin 2023,
- La **Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise (ci-après « GPS&O »)**, domiciliée Immeuble Autoneum 78410 Aubergenville, représentée par Madame Cécile Zammit-Popescu en sa qualité de Présidente, dûment habilitée par délibération du Conseil communautaire du.....,
- La **ville de Poissy**, domiciliée à l'Hôtel de Ville, place de la République, 78300 Poissy, représentée par Sandrine BERNO DOS SANTOS en sa qualité de Maire, dûment habilitée par délibération du Conseil municipal du.....,

Le Département des Yvelines, GPS&O et la ville de Poissy sont ci-après désignés « **les Collectivités** ».

Les COMOA et les Collectivités sont désignés, ensemble et ci-après, « **les Parties** ».

## PREAMBULE :

Par arrêté préfectoral n°78-2018-12-06-013 en date du 06 /12 /2018, est déclarée d'utilité publique, sur le territoire de Saint-Germain-en-Laye, Poissy et Achères, la réalisation de la phase 2 du projet de Tram T13. Ce projet complète la phase 1 du Tram T13 permettant ainsi de desservir le Nord-Est du département des Yvelines, sur un axe de Nord-Sud de 30 km reliant les villes de Saint-Cyr à Achères.

Le dossier d'avant-projet (ci-après « **AVP** ») a été soumis à l'avis des Collectivités durant l'année 2021 puis approuvé sous conditions en Conseil d'administration d'IDFM du 11 Octobre 2021.

Dans le cadre de cette opération, une partie des travaux doit être réalisée en interface avec le domaine public routier départemental des Yvelines, géré par le Département des Yvelines et pour certains équipements par GPS&O ou la ville de Poissy, le domaine public routier communautaire géré par GPS&O, ainsi que le domaine public de la ville de Poissy. Le projet rend donc nécessaire l'exécution de travaux de création, d'aménagement, de rétablissement ou de déplacement des ouvrages du domaine public routier.

Dans le cadre de cette opération, une partie des travaux doit être réalisée sur les voies et ouvrages suivants :

- **Du domaine public routier départemental :**
  - La route départementale 190 (ci-après « **RD190** ») (Avenue de Versailles et Boulevard Gambetta) entre le carrefour avec la rue de la Bruyère (PR 27+430) et le Boulevard de l'Europe (PR 28+800), correspondant à la séquence d'aménagement n°4, 5 et 6 du secteur 3 de l'AVP ;
  - La route départementale 308 (ci-après « **RD308** ») (Boulevard Robespierre) entre le Boulevard Gambetta (PR 12+1396) et le boulevard de la Paix (PR 12+1254) ;
  - La Place de l'Europe (carrefour entre le Bd Gambetta, le Bd Robespierre, la rue Maurice Berteaux et le Bd de l'Europe) correspondant à la séquence d'aménagement n°7 du secteur 3 de l'AVP ;
  - La route départementale 30 (ci-après « **RD 30** ») (avenue de Pontoise) entre les PR 19+200 à 19+500 correspondant à la séquence d'aménagement n°9 du secteur 4 de l'AVP.
  
- **Du domaine public routier communautaire situé sur le territoire de la commune de Poissy :**
  - L'avenue Fernand Lefebvre, au droit du pont-rail et du carrefour avec la rue de la Bruyère ;
  - La rue de la Bruyère entre l'avenue Fernand Lefebvre et l'avenue de Versailles correspondant à la séquence d'aménagement n°3 du secteur 3 de l'AVP ;
  - Le parking de l'ancienne Gare de Poissy Grande Ceinture ;
  - Le boulevard Pirmasens le long du square Erard Prieur depuis la RD190 ;
  - Le boulevard de l'Europe, entre la place de l'Europe et la rue des Prés (actuellement communautaire) ;
  - Le raccordement entre le boulevard de la Paix et la rue des Prés ;
  - La rue Saint-Sébastien au droit du pont de la RD30 (avenue de Pontoise) jusqu'à la rue Adrienne Bolland ;
  - La rue Adrienne Bolland ;
  - Le raccordement aux voiries suivantes, dans le cadre de l'aménagement de carrefours au titre de l'opération :
    - Avenue du Maréchal Foch au droit de la RD190,
    - Rue Charles Maréchal au droit de la RD190,
    - Boulevard Devaux au droit de la RD190,
    - Boulevard de la Paix au droit de la RD190,

- Avenue Maurice Berteaux au droit de la place de l'Europe,
- Rue Saint-Sébastien au droit de la rue Adrienne Bolland,
- Dans le cadre de l'aménagement d'un itinéraire cyclable complémentaire en dehors du tracé du projet Tram T13 phase 2 :
  - L'avenue Fernand Lefebvre, entre la rue de la Bruyère et le Bd Victor Hugo ;
  - Le Bd Victor Hugo, entre l'avenue l'avenue Fernand Lefebvre et le Bd de la Paix ;
  - Le Bd de la Paix, entre le Bd Victor Hugo et la RD190 ;
  - Le Bd de la Paix, entre la RD190 et la rue des Prés.
- **Du domaine public communal de Poissy :**
  - Le square Erard Prieur (parcelles BD300 et BD 301) ;
  - L'espace public le long de l'avenue de Versailles et au droit des résidences Yvelines-Essonne situées au 24-30 rue Madeleine Charretier (parcelle BD533) ;
  - L'espace public à l'angle nord-ouest de l'intersection bd de la Paix et 18 bd Gambetta (parcelles AW35 et AW259) ;
  - L'espace public au 2 bd Robespierre sur la parcelle occupée par l'office du tourisme (parcelle AW40) ;
  - L'espace vert situé à l'angle du bd Robespierre et bd Gambetta (parcelles AW 43 et AW44) ;
  - L'espace public et le raccordement à la sente de la Paix, au droit du 60 bd de la Paix (parcelle AW244) ;
  - L'espace public à l'angle du bd de la Paix et de la rue des Prés et au droit du 2 rue des Prés (parcelle AW262) ;
  - Le terrain clôturé situé entre le talus de la RD30 et la rue Saint-Sébastien (parcelle AX21) ;
  - Le talus de la rue St Sébastien (parcelles AY178 et AY371) ;
  - Le parking de la piscine St Exupéry (parcelle AY 374).

**IDFM** assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux du projet Tram T13 phase 2 dont le tracé intéresse directement le domaine public routier départemental et communautaire ainsi que le domaine public communal, précités, suivant le dossier AVP, à l'exception des études et travaux suivants :

- **SNCF Réseau** assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux ci-après :
  - Dépose du pont-rail de la Grande Ceinture franchissant l'avenue Fernand Lefebvre, dans le cadre du scénario sans mesures conservatoires fret avec fermeture administrative de la Grande Ceinture, ainsi que, en lien avec les concessionnaires de réseaux compétents, le dévoiement préalable, provisoire, voire définitif des réseaux le long de la Grande Ceinture ;
  - Reprise du talus SNCF, réalisation d'un mur de soutènement et d'une clôture occultante en haut de talus rue Adrienne Bolland ;
  - En lien avec les concessionnaires de réseaux compétents, le dévoiement provisoire, voire définitif des réseaux le long de la Grande Ceinture, afin de libérer les emprises préalablement aux travaux sous maîtrise d'ouvrage d'IDFM, au niveau du pont-rail franchissant la RD190 ;
  - Libération des emprises foncières du RFN et de SNCF Fret et reconstitution des équipements ferroviaires, dont restructuration de la base maintenance/travaux de l'Infrapôle Paris-Saint-Lazare pour les besoins de réalisation des travaux du Tram T13 phase 2 sous maîtrise d'ouvrage IDFM.

- **SNCF Voyageurs** assure la maîtrise d'ouvrage des études des systèmes d'exploitation en ligne et en station, et notamment l'installation des caméras de vidéo d'exploitation. Au-delà et dans le contexte de la mise en concurrence des réseaux de transport urbain exploités, la maîtrise d'ouvrage sera alors assurée par **IDFM**, notamment pour les phases de préparation de la consultation des entreprises de travaux puis de réalisation des travaux.

**IDFM** assure également la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux des ouvrages d'eaux pluviales mutualisés entre la voirie et le projet Tram T13 phase 2, en particulier sur la rue de la Bruyère, la RD190 et le Bd de l'Europe existant.

**IDFM** assure également la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux d'accompagnement suivants dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 suivant le dossier AVP :

- Réalisation d'un mur de soutènement (avenue de Versailles) et reprise de l'escalier d'accès au parking de l'ancienne gare de la Grande Ceinture ;
- Réaménagement de la RD308 (Boulevard Robespierre) entre le Boulevard Gambetta et le boulevard de la Paix à Poissy ;
- Réalisation d'une rampe de raccordement modes doux entre la RD30 et la rue Saint-Sébastien à Poissy ;
- Percée piétonne dans le merlon depuis la rue Saint-Sébastien à Poissy pour accéder à la piscine Saint-Exupéry ;
- Réaménagement du Bd de la Paix entre la RD190 et la rue des Prés, dans le cadre de la réalisation d'un itinéraire cyclable complémentaire, en dehors du tracé T13 phase 2, à Poissy.
- Réaménagement du square Erard Prieur ;

Dans le cadre du projet Tram T13 phase 2, les COMOA ont convenu de désigner **IDFM** en tant que **maître d'ouvrage coordonnateur**. A ce titre, IDFM est notamment chargé :

- D'établir un planning d'ensemble des opérations faisant apparaître l'état d'avancement général des études et travaux des différents maîtres d'ouvrage ainsi que les interfaces entre chaque périmètre, et d'en assurer une mise à jour et un suivi régulier ;
- D'agrèger et de synthétiser les éléments relatifs à l'exécution de l'opération, notamment les éléments techniques et financiers ;
- D'identifier le plus en amont possible les questions posées par l'articulation des périmètres et par les conditions d'intervention des différents maîtres d'ouvrage.

IDFM, en tant que maître d'ouvrage coordonnateur, ne se substitue en aucun cas aux différents maîtres d'ouvrage dans les responsabilités propres qui leur incombent et ne peut leur imposer des choix ou des solutions qui relèvent de leurs prérogatives.

Chaque maître d'ouvrage est chargé d'apporter les éléments d'information qui le concernent à IDFM, en tant que maître d'ouvrage coordonnateur, afin que celui-ci puisse exercer la mission qui lui est dévolue.

**GPS&O** assure la maîtrise d'ouvrage des études détaillées (ci-après « **PRO** ») et des travaux de réalisation d'un itinéraire cyclable complémentaire, en dehors du tracé T13 phase 2, à Poissy, suivant le dossier AVP du projet T13 phase 2 sur les sections suivantes :

- L'avenue Fernand Lefebvre, entre la rue de la Bruyère et le Bd Victor Hugo ;
- Le Bd Victor Hugo, entre l'avenue Fernand Lefebvre et le Bd de la Paix ;
- Le Bd de la Paix, entre le Bd Victor Hugo et la RD190.

Concernant l'enfouissement des réseaux aériens existants à Poissy à la charge de **GPS&O**, celle-ci souhaite en confier les études et les travaux à **IDFM** pour ce qui concerne les raccordements des riverains au réseau public, étant entendu que ce dernier est lui-même enfoui par le concessionnaire dans le cadre des travaux sur les réseaux existants liés à la réalisation du tramway et ce compte tenu de la nécessaire coordination avec les travaux de reconstitutions riveraines au titre du projet Tram T13 phase 2 sur la RD190 à Poissy.

Concernant l'enfouissement des réseaux aériens existants à Poissy à la charge de la **ville de Poissy**, celle-ci souhaite en confier les études et les travaux aux COMOA pour ce qui concerne l'ensemble des réseaux présents dans le square Erard Prieur (réseaux principal et raccordements des riverains), compte tenu de la nécessaire coordination avec les travaux de réaménagement du square au titre du projet Tram T13 phase 2.

Le **Département des Yvelines**, en sa qualité de propriétaire du domaine public routier départemental est maître d'ouvrage du projet de prolongement du Boulevard de l'Europe qui s'étend de la Rue de la Faisanderie au carrefour avec la RD 30.

Les travaux dont la maîtrise d'ouvrage est effectuée par les COMOA du projet Tram T13 phase 2, sont situés sur des emprises pour partie propriétés du Département des Yvelines, de GPS&O ou de la ville de Poissy, lesdites emprises étant par surcroît, pour certaines d'entre elles, incluses dans le domaine public des Collectivités.

En conséquence, il y a lieu de fixer, par la présente convention-cadre, les modalités d'occupation du domaine public ou privé et de réalisation des travaux liés au projet de Tram T13 phase 2, de remise et d'entretien ultérieurs des ouvrages et aménagements réalisés.

Les modalités de financement associées à la répartition de la maîtrise d'ouvrage entre GPS&O et IDFM pour la réalisation de l'itinéraire cyclable complémentaire en dehors du tracé T13 phase 2 à Poissy, les enfouissements de réseaux aériens existants, la réalisation des ouvrages d'eaux pluviales mutualisés font l'objet de conventions spécifiques.

## Table des matières

Article I.	Objet de la convention .....	8
Article II.	Modalités de conduite des études du projet de Tram T13 phase 2 .....	8
Section 2.01	Etudes AVP .....	9
Section 2.02	Etudes PRO.....	9
(a)	Echéancier PRO.....	9
(b)	Missions à la charge des COMOA du projet Tram T13 phase 2.....	9
(c)	Points d'arrêt avec les Collectivités.....	10
(d)	Prescriptions techniques imposées par les Collectivités.....	10
Section 2.03	Phase ACT .....	11
(a)	Echéancier ACT.....	11
(b)	Missions à la charge des COMOA du projet Tram T13 phase 2.....	11
(c)	Point d'arrêt avec les Collectivités .....	11
(d)	Marchés publics et constats préalables à la réalisation des travaux .....	12
Article III.	Phase Travaux .....	12
Section 3.01	Echéancier travaux.....	12
Section 3.02	Répartition des responsabilités .....	12
(a)	Contenu des missions .....	12
(b)	Comité des gestionnaires en phase travaux .....	13
(c)	Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux .....	13
(d)	Dossiers d'exploitation sous chantier et arrêtés de police de la circulation .....	13
(e)	Sollicitation des Collectivités pour les besoins de raccordements de certains équipements .....	14
(f)	Mises à disposition de parties d'Aménagements pour les besoins d'exécution des travaux.....	15
(g)	Gestion des évolutions.....	15
Section 3.03	Prescriptions techniques imposées par les Collectivités.....	15
Article IV.	Gestion et organisation des occupations temporaires .....	16
Article V.	Modalités de réception et de remise en propriété et en gestion des Aménagements réalisés .....	16
Section 5.01	Réception des aménagements .....	16
Section 5.02	Remise des aménagements aux Collectivités concernées .....	17
Article VI.	Entretien et maintenance ultérieurs des aménagements remis aux Collectivités.....	19
Article VII.	Interfaces entre le projet Tram T13 phase 2 et le projet de prolongement du boulevard de l'Europe .....	20
Article VIII.	Dispositions diverses.....	21
Section 8.01	Responsabilité.....	21
(a)	Domages causés du fait des Parties .....	21
(b)	Domages causés du fait de tiers (usagers).....	22
Section 8.02	Assurances .....	22
Section 8.03	Obligations des Parties en cas de sinistre dans les emprises occupées.....	22
Section 8.04	Durée de la convention .....	23
Section 8.05	Règlement des litiges .....	23
Article IX.	Liste des annexes .....	23

**EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :****ARTICLE I. OBJET DE LA CONVENTION**

La présente convention a pour objet de définir les modalités de réalisation par les COMOA des travaux de l'opération Tram T13 phase 2 et des travaux d'accompagnement, sous leur maîtrise d'ouvrage tels que présentés en préambule. Un plan synoptique est joint en [annexe 1](#).

Ces travaux sont ci-après désignés les « **Aménagements** ». Les plans des aménagements projetés sont donnés à titre indicatif en [annexe 2](#).

Cette convention vise également à définir les principes attachés à l'occupation temporaire du domaine public routier départemental et communautaire ainsi que du domaine public communal pour la réalisation des Aménagements et à préciser les conditions et obligations particulières de chacune des Parties pour la gestion, la surveillance, l'entretien et l'organisation des travaux de réalisation des Aménagements.

Cette convention vise enfin à définir les principes de remise et d'entretien ultérieurs des Aménagements entre les Parties. Des conventions particulières viendront ultérieurement préciser les modalités, avec l'objectif d'une conclusion de ces conventions au moins **six (6) mois** avant la mise en service du Tram T13 phase 2.

**ARTICLE II. MODALITES DE CONDUITE DES ETUDES DU PROJET DE TRAM T13 PHASE 2**

Les COMOA du projet Tram T13 phase 2 sont autorisés par les Collectivités à mener les études nécessaires à la réalisation des travaux du T13 phase 2 et l'ensemble des procédures nécessaires à leur conduite sur leur périmètre de maîtrise d'ouvrage défini en préambule, et pour toutes les prérogatives, droits et obligations afférentes. Les COMOA assument toutes les responsabilités attachées à cette fonction et mettent en œuvre les règles qui lui sont applicables en propre et en particulier pour la passation des marchés publics à intervenir.

L'ensemble des échanges de commentaires concernant les différentes phases d'études du projet Tram T13 Phase 2 font l'objet d'une traçabilité précise, de manière à faciliter la collaboration entre les Collectivités et les COMOA. Cette traçabilité est assurée par échange de courriers ou tableaux de suivi.

Les études envisagées dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 à réaliser sous maîtrise d'ouvrage des COMOA porteront notamment sur :

**- Ouvrages du Département des Yvelines :**

- La chaussée, les dépendances et les équipements ou ouvrages le long des RD 190 (PR 27+400 à 28+800), RD 308 (PR 12+1254 à 12+139) et RD 30 (PR 19+200 à 19+500) ;
- L'assainissement de la RD30 collectant les eaux pluviales de la chaussée du pont-route de la RD30 franchissant les voies ferrées du groupe V ;

**- Ouvrages de GPS&O :**

- La chaussée, les dépendances et les équipements ou ouvrages de la voirie communautaire située sur la commune de Poissy ;



- Les équipements d’Éclairage Public, de signalisation verticale de Police, les équipements de Signalisation Lumineuse Tricolore, le mobilier urbain (bancs, corbeilles, barrières de voirie, ...), les arbres d’alignement sur le domaine public routier départemental ou communautaire ;
- L’assainissement du domaine public routier départemental ou communautaire, en dehors de l’assainissement de la RD30 collectant les eaux pluviales de la chaussée du pont-route franchissant les voies ferrées du groupe V ;
- Les raccordements à la voirie communautaire sur le territoire de la ville de Poissy dans le cadre du réaménagement des carrefours de la voirie départementale ;

#### - Ouvrages de la Ville de Poissy :

- Les équipements de signalisation d’intérêt local, les aménagements paysagers et le mobilier urbain (mobilier publicitaire ou d’informations municipales ou associatifs, abribus, vidéoprotection, signalisation commerciale, ... sur le domaine public départemental, communautaire et communal ;
- Le mobilier urbain (bancs, corbeilles, barrières, ...) situé sur le domaine public communal de la ville de Poissy.

### SECTION 2.01 ETUDES AVP

L’AVP du projet Tram T13 phase 2 a été validé sous conditions le 11 octobre 2021 par le Conseil d’administration d’IDFM. Le CA IDFM a notamment demandé aux maîtres d’ouvrage du projet Tram T13 phase 2 :

- d’instruire en phase « études de projet » (PRO) toutes les pistes d’économies identifiées dans le cadre de l’expertise du dossier d’étude d’avant-projet pilotée par Île-de-France Mobilités et de rechercher toutes les optimisations supplémentaires permettant de réduire le coût d’objectif du projet. Ces recherches devront être menées avec l’ensemble des collectivités/territoires concernés ;

- d’étudier dès à présent une variante pour les ouvrages du débranchement sud de Poissy, du pont rail de la RD190 et de la section RFN de 700m au chêne feuillu avec la levée des mesures conservatoires fret et la fermeture administrative de la Grande Ceinture Ouest et de poursuivre l’étude de cette variante en phase PRO ;

- de produire d’ici fin 2022 au plus tard, sur la base des études réalisées, un AVP modificatif présentant le résultat de ces études et permettant de réduire le coût d’objectif de l’opération ;

L’objectif de présentation de l’AVP modificatif au CA IDFM a été recalé à **juin 2023**.

### SECTION 2.02 ETUDES PRO

#### (a) Echancier PRO

La durée prévisionnelle des études PRO est de **dix (10) mois** pour la première version du dossier PRO (PRO V0), avec l’objectif d’une validation de la version finale du PRO en **septembre 2023**.

L’échancier a pour vocation de définir à titre indicatif les temps de consultation de l’avis technique des Collectivités dans le cadre du PRO. Suite à cette consultation, les Collectivités donnent leur accord à la poursuite de l’opération.

#### (b) Missions à la charge des COMOA du projet Tram T13 phase 2

L’étude PRO faite conformément aux articles L2410-1 à L2432-2 du Code de la commande publique aura notamment pour objet :

- De préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre ;
- De déterminer l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques ;
- De préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides ;
- D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré ;
- De permettre aux COMOA, au regard de cette évaluation, d'arrêter le coût prévisionnel de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, d'estimer les coûts de son exploitation ;
- De déterminer le délai global de réalisation de l'ouvrage

L'étude PRO a également vocation à définir les principes d'exploitation et de maintenance ultérieures des **Aménagements**.

#### *(c) Points d'arrêt avec les Collectivités*

Les COMOA du projet Tram T13 phase 2 respectent les jalons techniques suivants, basés sur l'échéancier du PRO défini à l'article 2.02.a :

- Association des Collectivités aux réunions techniques périodiques dans le cadre de la conduite études PRO, en fonction de leur avancement ;
- Echanges/commentaires autour du dossier d'étude PRO et ses différentes versions, préalablement au passage en phase DCE/ACT.

De plus, les points d'arrêts suivants avec les Collectivités sont nécessaires à la poursuite de l'opération :

- Partage du phasage prévisionnel de réalisation du Tram T13 phase 2 et des résultats des études de circulation, sur la base du modèle de trafic mis à disposition par CDVIA, tant pour la période de travaux que pour la situation après mise en service ;
- Validation des conditions de raccordement au PC SITER ;
- Validation des modalités d'exploitation sous chantier à intégrer aux DCE travaux en phase ACT, en veillant notamment au maintien des possibilités d'interventions courantes des Collectivités sur les ouvrages et équipements dont ils assurent l'entretien, de circulation des véhicules chargés de la collecte des ordures ménagères et des véhicules de transport public collectif. Dans ce cadre, les Collectivités feront part aux COMOA des prescriptions ou restrictions de circulation ou de périodes de travaux à prendre en compte dans les DCE travaux en phase ACT ;
- Avis sur les modalités d'exploitation et d'entretien ultérieurs des Aménagements qui ont vocation à être remis aux Collectivités.

#### *(d) Prescriptions techniques imposées par les Collectivités*

Les COMOA respectent lors des études PRO les prescriptions générales et techniques des Collectivités (cf. **annexe 3** - Prescriptions générales et techniques), sous réserve de faisabilité technique et dans la limite du respect du coût objectif du Projet Tram T13 phase 2, arrêté par délibération du CA d'IDFM, compte tenu notamment de l'objectif de recherches des pistes d'économie et de maîtrise des coûts du projet Tram T13 phase 2.

Les Collectivités s'engagent à mettre à disposition des COMOA l'ensemble des prescriptions générales et techniques dès le démarrage des études PRO.

En cas de difficulté à prendre en compte les prescriptions générales et techniques des Collectivités, les Parties se rapprochent pour partager les adaptations qui peuvent être adoptées.

Pour le **Département des Yvelines**, les études PRO doivent prendre en compte les prescriptions figurant en **annexe 3a** et faisant référence :

- Aux excavations ;
- A l'élargissement de la chaussée de la RD ;
- Aux accès riverains et aux stationnements ;
- Aux trottoirs et accotements ;
- Aux bordures, caniveaux, conduites et émergences de voirie ;
- A la reconstitution de la signalisation et des équipements ;
- A la sécurité et l'exploitation des voies pendant les travaux ;
- A l'implantation d'ouvertures de chantier et récolement.

Pour **GPS&O**, outre les prescriptions figurant en **annexe 3b**, les études PRO doivent prendre en compte :

- Le règlement du service public de collecte des déchets ménagers et assimilés – septembre 2018 ;
- Le règlement assainissement de GPS&O ;
- La charte de qualité des espaces publics de GPS&O ;

## SECTION 2.03 PHASE ACT

### (a) Echéancier ACT

La durée prévisionnelle de la phase ACT qui s'étend jusqu'à l'attribution des derniers marchés de travaux est de **soixante-cinq (65) mois**, de janvier 2022 à **mai 2027**.

L'échéancier a pour vocation de définir à titre indicatif les temps de consultation de l'avis technique des Collectivités dans le cadre de la phase ACT. Suite à cette consultation, les Collectivités donnent leur accord à la poursuite de l'opération.

### (b) Missions à la charge des COMOA du projet Tram T13 phase 2

La phase de passation du ou des contrats de travaux (ACT) est faite conformément aux articles L2410-1 à L2432-2 du Code de la commande publique et a pour objet :

- De préparer la consultation des entreprises de travaux, en fonction du mode de passation et de dévolution des marchés ;
- De préparer, s'il y a lieu, la sélection des candidats et d'examiner les candidatures obtenues ;
- D'analyser les offres des entreprises de travaux et, s'il y a lieu, les variantes à ces offres ;
- De préparer les mises au point permettant la passation du ou des contrats de travaux par le maître de l'ouvrage.

### (c) Point d'arrêt avec les Collectivités

Les COMOA doivent respecter les jalons techniques suivants :

- Association des Collectivités aux réunions techniques organisées dans le cadre de l'élaboration des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE), en particulier concernant les clauses relatives au phasage de travaux et aux modalités d'exploitation sous chantier ;
- En cas de négociation avec les candidats, solliciter l'avis des Collectivités pour tout sujet relatif à leur domaine public et son exploitation ;

Par ailleurs, et d'une manière générale, les COMOA s'assurent de la prise en compte, dans leurs DCE travaux, de l'avis formulé antérieurement par les Collectivités sur les études PRO.

*(d) Marchés publics et constats préalables à la réalisation des travaux*

Les COMOA sont chargés de procéder aux déclarations et aux demandes d'autorisation administratives préalables à l'ouverture du chantier.

Préalablement au démarrage du chantier, les COMOA réaliseront :

- Des référés préventifs vis-à-vis des propriétés et ouvrages riverains n'ayant pas vocation à être impactés par la réalisation des travaux du projet Tram T13 phase 2.
- Sur le domaine public objet des travaux du projet Tram T13 phase 2, un état des lieux dressé contrairement avec les Collectivités concernées, en présence des entreprises de travaux, suivant le calendrier prévisionnel d'intervention de chaque entreprise de travaux. Le principe de ces états des lieux préalables sera intégré aux DCE travaux.

Les COMOA assurent la relation contractuelle avec les entreprises qu'ils désignent et qui exécutent les travaux, et à ce titre, les COMOA sont chargés de le(s) rémunérer.

### ARTICLE III. PHASE TRAVAUX

#### *SECTION 3.01 ECHEANCIER TRAVAUX*

La durée prévisionnelle de réalisation des travaux est de quatre (4) ans, en ce compris les travaux préparatoires sous maîtrise d'ouvrage des COMOA du projet Tram T13 phase 2, avec un objectif de mise en service commerciale **d'ici fin 2028** et de recherche de pistes d'optimisation de calendrier de réalisation des travaux.

#### *SECTION 3.02 REPARTITION DES RESPONSABILITES*

*(a) Contenu des missions*

La phase de direction de l'exécution du ou des contrats de travaux (DET), confiée par les COMOA à leurs maîtres d'œuvre, est faite conformément aux articles L2410-1 à L2432-2 du Code de la commande publique et a pour objet :

- De s'assurer que les documents d'exécution ainsi que les ouvrages en cours de réalisation respectent les dispositions des études effectuées ;
- De s'assurer que les documents qui doivent être produits par l'entrepreneur, en application du contrat de travaux ainsi que l'exécution des travaux sont conformes audit contrat ;
- De délivrer tous ordres de service, établir tous procès-verbaux nécessaires à l'exécution du contrat de travaux, procéder aux constats contradictoires et organiser et diriger les réunions de chantier ;
- De vérifier les projets de décomptes mensuels ou les demandes d'avances présentés par l'entrepreneur, d'établir les états d'acomptes, de vérifier le projet de décompte final établi par l'entrepreneur, d'établir le décompte général ;
- D'assister le maître de l'ouvrage en cas de différend sur le règlement ou l'exécution des travaux.

Le suivi de la bonne exécution des travaux relève également de la responsabilité des maîtres d'œuvre désignés par chaque maître d'ouvrage.

La mise en place et l'entretien des équipements provisoires nécessaires à la réalisation des travaux du tram T13 phase 2 (ex : balisage, signalisation lumineuse provisoire, éclairage provisoire, ...) sont réalisés par les entreprises de travaux désignées et rémunérées par les COMOA. Les modalités d'exploitation provisoire,

notamment s'agissant de la signalisation et du balisage en phase travaux, sont partagées avec les Collectivités, notamment dans le cadre de l'instruction des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC).

Pendant la durée de conduite des travaux du périmètre sur les ouvrages des Collectivités, ces derniers conservent leurs prérogatives en matière d'exploitation générale du réseau routier relevant de leur compétence. Toutefois, dans le cas de parties d'Aménagements mis à disposition au cours de l'exécution des travaux et dans l'attente de leur réception et de leur remise à la Collectivité concernée, l'entretien courant de ces parties d'Aménagements est assuré par l'entreprise de travaux désignée par le maître d'ouvrage concerné (cf. article 3.03.f ci-après).

#### *(b) Comité des gestionnaires en phase travaux*

Pour les besoins de coordination et d'information entre les COMOA et les Collectivités en tant que gestionnaires du domaine public, un comité des gestionnaires est instauré dès la phase d'élaboration des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC) et pendant toute la phase travaux. Il réunit les COMOA, les maîtres d'œuvre, les entreprises de travaux, les Collectivités, les opérateurs exploitant les transports en commun, les services de secours et les forces de l'ordre, ainsi que la DDT78 pour les voies faisant partie du Réseau à Grande Circulation et/ou empruntées par des itinéraires de transport exceptionnel.

Des réunions périodiques du comité des gestionnaires sont organisées à l'initiative de l'OPC Général désigné par IDFM, en tant que maître d'ouvrage coordonnateur, et pendant toute la durée des travaux, avec une fréquence pouvant aller jusqu'à une fréquence hebdomadaire pendant la pleine période des travaux.

Les maîtres d'œuvre alerteront les participants sur le caractère nécessaire ou facultatif de leur participation, au regard notamment de l'ordre du jour, en particulier suivant la nature des travaux prévus ou en cours et des modifications, basculements d'emprise, changement de phase travaux prévus pouvant intéresser l'ensemble des participants.

#### *(c) Calendrier prévisionnel de réalisation des travaux*

En période de préparation de travaux, et au regard du phasage prévisionnel de réalisation partagé au stade des études PRO, le calendrier prévisionnel de réalisation des travaux des entreprises sera partagé avec les Collectivités, notamment dans le cadre des réunions périodiques du comité des gestionnaires.

#### *(d) Dossiers d'exploitation sous chantier et arrêtés de police de la circulation*

Pour programmer les différentes phases de chantier impactant la circulation sur le réseau routier, et pour arrêter les modalités d'exploitation correspondantes, des dossiers d'exploitation sous chantier (DESC) devront être élaborés par les entreprises de travaux désignées par les COMOA pour validation et prise d'arrêté de police de la circulation par le maire de Poissy, en agglomération, après consultation des autres Collectivités ou autorités compétentes (par exemple, la RD190 et la RD308 qui font partie du Réseau à Grande Circulation et qui nécessitent un avis du Préfet des Yvelines). Ces arrêtés seront transmis aux COMOA par la ville de Poissy.

Les DESC devront contenir à minima :

- Une notice de présentation des travaux et des mesures d'exploitation, comprenant :
  - o Une description synthétique du chantier faisant apparaître l'objet des travaux ;
  - o Les dates, la durée et le phasage éventuel des travaux ;
  - o Les données de trafics disponibles ;

- Les modes d'exploitation retenus par phase de travaux et leur justification au regard des impacts sur les conditions de circulation des différents usagers et services publics du domaine public routier et des impacts sur le fonctionnement des carrefours à feux ;
  - En cas de modification du phasage des carrefours à feux, le nouveau diagramme de fonctionnement de ces carrefours à feux ;
  - Les mesures retenues pour informer les usagers de la route et les riverains.
- Un plan de situation ;
  - Les schémas de signalisation de chantier (panneaux, marquages, etc.) et de déviation le cas échéant ;
  - Les différents avis recueillis, comptes-rendus de réunions ou courriers de demande d'avis devenus tacitement favorables des organismes consultés, dans le cadre de la préparation du DESC initial ;
  - L'avis du coordonnateur Sécurité et protection de la santé (CSPS) sur le DESC et des services de secours (SDIS78) rendus dans le cadre de la préparation du DESC, ainsi que les suites données à ces avis ;
  - Les numéros de téléphone des responsables du chantier joignables pendant les travaux ;

Les COMOIA devront anticiper les délais d'instruction, de validation et de signature des arrêtés de police de la circulation et faire obligation aux entreprises de travaux qu'ils missionnent d'en tenir compte. Pour la délivrance de l'arrêté de police de la circulation couvrant l'intégralité des travaux d'une entreprise à l'échelle de secteurs ou de tronçons cohérents :

- Une première version du DESC sera transmise aux Collectivités concernées pour pré-instruction au plus tard **deux (2) mois** avant la date prévisionnelle de début des travaux et les Collectivités concernées devront faire connaître leur avis dans un délai maximum de **vingt-et-un (21) jours** calendaires ;
- La version finale du DESC tenant compte des observations formulées par les Collectivités dans le cadre de la pré-instruction sera transmise officiellement au maire de Poissy, copie aux autres Collectivités concernées, au plus tard **un (1) mois** avant la date prévisionnelle de début des travaux.

Chaque arrêté de police de la circulation initial précisera les éventuelles arrêtés spécifiques, complémentaires ou modificatifs à obtenir au cours des travaux. Les entreprises devront veiller à solliciter de tels arrêtés auprès du maire de Poissy, copie aux autres Collectivités concernées, au plus tard **un (1) mois** avant la date visée pour l'obtention de ces arrêtés.

Suivant les besoins et la nature des autorisations complémentaires ou modificatives à obtenir, la possibilité d'optimiser ce délai de sollicitation préalable sera examinée en lien avec les Collectivités concernées, dans le cadre notamment des réunions périodiques du comité des gestionnaires.

#### *(e) Sollicitation des Collectivités pour les besoins de raccordements de certains équipements*

Les entreprises de travaux du projet Tram T13 phase 2 solliciteront directement les Collectivités concernées pour les besoins de raccordement aux réseaux existants gérés par ces Collectivités.

Pour les demandes de raccordement aux réseaux d'eau potable et d'assainissement, le délai de prévenance de GPS&O est de **trois (3) mois**.

Pour les demandes de modification du réseau d'éclairage public, le délai de prévenance de GPS&O est de **dix (10) jours**.

Pour les demandes de modification de la signalisation lumineuse de trafic et de fonctionnement des carrefours, le délai de prévenance du Département des Yvelines est de **dix (10) jours**.

*(f) Mises à disposition de parties d'Aménagements pour les besoins d'exécution des travaux*

Pour les besoins de réalisation des travaux, et suivant le phasage de réalisation partagé avec les Collectivités, la mise à disposition de certains aménagements ou parties d'aménagements aux COMOA, par les entreprises de travaux titulaires, peut s'avérer nécessaire, dans le cadre offert par l'article 43 du CCAG Travaux, dans l'attente de la réception des travaux et de la remise des Aménagements aux Collectivités concernées.

En particulier, cela est utile lors de travaux réalisés par phases successives (demi-chaussée, demi-carrefour, ...) nécessitant des ouvertures, fermetures ou basculements de circulation sur des parties d'Aménagements non encore réceptionnées.

Dans le cas d'une mise à disposition, le maître d'ouvrage concerné ne prend pas possession des parties d'Aménagements mis à disposition qui restent sous la responsabilité de l'entreprise concernée. Le maître d'œuvre, missionné par le maître d'ouvrage concerné, et l'entreprise établissent un état des lieux contradictoire avant et à l'issue de la mise à disposition qui peut comprendre des réserves. Ces réserves doivent être motivées par écrit et adressées au maître d'œuvre.

Dans le cas d'une ouverture au public ou d'un basculement de circulation sur des parties d'Aménagements mis à disposition par une entreprise, les Collectivités concernées sont associées par le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre concernés, en amont de la mise à disposition, à une visite préalable, de manière à ce que les Collectivités concernées fassent part de leurs observations éventuelles. Ces visites préalables font l'objet d'un procès-verbal établi par le maître d'ouvrage ou son représentant. Les COMOA tiennent compte des observations formulées par les Collectivités concernées lors de l'établissement de l'état des lieux contradictoire avec l'entreprise de travaux. Le suivi des observations conditionnera la délivrance des arrêtés de police de la circulation concernés par la ville de Poissy.

Pendant les phases de mise à disposition de parties d'Aménagements avec ouverture au public et/ou à la circulation routière, les Collectivités concernées sont responsables de l'exploitation des parties d'Aménagements concernés. L'entreprise de travaux concernée reste chargée de l'entretien courant des parties d'Aménagement mises à disposition. En cas d'incident ou d'accident, le Gestionnaire concerné alerte sans délai le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre concernés et prend les mesures de sécurisation immédiate des circulations, en lien, le cas échéant, avec les services de secours et les forces de l'ordre.

*(g) Gestion des évolutions*

En cas de divergence majeure avec le PRO rencontrée en phase travaux, il sera nécessaire d'effectuer un point d'arrêt avec les Collectivités, afin de partager les évolutions techniques et les suites à donner. Pour les besoins de modifications à la marge, ce point d'arrêt ne sera pas nécessaire.

Dans le cas de modifications au cours du chantier, les entreprises de travaux désignées par les COMOA devront mettre à jour, de manière hebdomadaire le cas échéant, le planning de réalisation des travaux, les modalités d'exploitation sous chantier et les plans de signalisation temporaire.

De telles modifications pourront notamment être partagées au cours des réunions périodiques du comité des gestionnaires.

***SECTION 3.03 PRESCRIPTIONS TECHNIQUES IMPOSEES PAR LES COLLECTIVITES***

Les COMOA respectent, lors de la phase travaux, les prescriptions générales et techniques des arrêtés de police de la circulation, des conventions d'occupation temporaire du domaine public ainsi que celles issues des réunions périodiques du comité des gestionnaires organisées pendant la phase travaux.



## ARTICLE IV. GESTION ET ORGANISATION DES OCCUPATIONS TEMPORAIRES

Pour la réalisation des travaux objets du Tram T13 phase 2 rappelés en préambule de la présente convention, les Collectivités autorisent les COMOA à occuper le domaine public routier départemental et communautaire ainsi que le domaine public communal concernés.

Cette occupation temporaire se fera à titre gratuit, en application de l'article L2125-1 4° du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Les modalités d'occupation temporaire de ces emprises foncières feront l'objet de conventions d'occupation temporaire ad hoc entre chaque COMOA et Collectivité concernée.

Aussi, ces conventions d'occupation temporaire spécifiques à chaque Gestionnaire, en tant qu'affectataire, précisent pour chaque emprise : les dates et durées prévisionnelles d'occupation, le type d'occupation et la nature des travaux éventuellement prévus, les modalités de prise de possession, les responsabilités et les modalités de suivi de l'opération, l'aménagement et les conditions de restitution prévus. Un état des lieux d'entrée et un état des lieux de sortie contradictoires seront réalisés pour chaque convention.

En tout état de cause, il est prévu que ces conventions d'occupation temporaire puissent prendre effet à compter de leur signature et jusqu'à la libération effective des emprises occupées par les COMOA et, en cas d'Aménagement à remettre, jusqu'à la remise du dernier ouvrage à la Collectivité concernée.

## ARTICLE V. MODALITES DE RECEPTION ET DE REMISE EN PROPRIETE ET EN GESTION DES AMENAGEMENTS REALISES

Les COMOA associent les Collectivités compétentes en amont des opérations préalables à la réception (OPR) des Aménagements réalisés dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 et ayant vocation à être remis à ces Collectivités.

Afin de minimiser la gêne aux usagers et sans attendre la mise en service du projet Tram T13 phase 2, les Aménagements destinés à être remis aux Collectivités compétentes pourront, selon les phases de réalisation, faire l'objet d'une réception partielle, sous réserve qu'ils correspondent à une unité fonctionnelle cohérente, ou d'une réception générale, précédée d'opérations préalables à leur réception.

En tout état de cause, la fonctionnalité et la pérennité des Aménagements sont requises avant remise en propriété aux Collectivités compétentes.

### *SECTION 5.01 RECEPTION DES AMENAGEMENTS*

La réception des Aménagements est organisée par les COMOA ou leurs représentants selon les modalités suivantes :

- **Avant les opérations préalables à la réception**, chaque COMOA organisera une visite des Aménagements à réceptionner à laquelle participeront les Collectivités compétentes et le maître d'œuvre chargé du suivi du chantier. Chaque COMOA remettra aux Collectivités compétentes l'ensemble des éléments disponibles (contrôles techniques d'usage, PV d'essais, plans de récolement ou à défaut plans EXE avec modifications éventuelles...), dans un délai compatible permettant leur analyse par les représentants des Collectivités compétentes, au minimum **deux (2) semaines** avant la date prévue pour la visite préalable aux OPR. Cette visite donnera lieu à l'établissement d'un compte rendu qui reprendra les observations présentées par les Collectivités concernées et qu'ils entendent voir réglées avant d'accepter la remise des Aménagements ayant vocation à leur revenir. Chaque COMOA indique les mesures qu'il entend prendre pour tenir compte de ces observations et leur calendrier de réalisation.
- Les COMOA s'assurent ensuite de la bonne mise en œuvre des **opérations préalables à la réception** (OPR).



- Les COMOA transmettent par courrier électronique aux Collectivités compétentes leur **projet de décision de réception** pour avis. Les Collectivités concernées font connaître leur avis aux COMOA dans les **vingt-et-un (21) jours** suivant la réception de la proposition d'IDFM. Le défaut d'avis des Collectivités concernées dans ce délai vaut absence de remarques. Ce délai sera intégré aux dispositions contractuelles des marchés de travaux et pourra, au besoin, nécessiter une dérogation à l'article 41.3 du CCAG Travaux ;
- Les COMOA établissent ensuite la **décision de réception** (avec ou sans réserves) ou la décision de refus de réception et la notifient aux entreprises de travaux. Copie en sera transmise aux Collectivités concernées.

Entrent dans la mission des COMOA, la **levée des réserves** formulées lors de la décision de réception des Aménagements ou parties d'Aménagement, et la mise en œuvre éventuelle des garanties légales et contractuelles. Les Collectivités laissent toutes facilités aux COMOA pour assurer ces obligations sur leur domaine public respectif, y compris après réception et remise des Aménagements. Toutefois, en cas de litige au titre des garanties biennale ou décennale, toute action contentieuse reste de la seule compétence des COMOA concernés.

Les COMOA associent les Collectivités compétentes pour toute levée de réserves formulée lors de la réception des Aménagements.

En cas de dysfonctionnement ou de défaut constaté au cours de l'année suivant la réception, y compris dans le cas d'une réception partielle, la reprise ou la remise en état sera à la charge des COMOA, en lien avec les entreprises concernées, au titre de la garantie de parfait achèvement (GPA) des marchés de travaux.

Lors de la levée des réserves et à l'issue de la période de GPA, notification en est faite par les COMOA aux Collectivités compétentes par lettre recommandée avec accusé de réception.

#### *SECTION 5.02 REMISE DES AMENAGEMENTS AUX COLLECTIVITES CONCERNEES*

Les principes de répartition des responsabilités en matière de propriété et de gestion ultérieure figurent en [annexe 4](#).

En particulier, **IDFM conserve en propriété les Aménagements suivants** dont elle en assure à ce titre, elle-même ou par le biais d'un contrat avec le futur exploitant / mainteneur du T13 phase 2 ou d'autres intervenants, l'exploitation, la surveillance, l'entretien, la maintenance et le cas échéant le renouvellement :

- L'ensemble des aménagements et équipements compris au sein du GLO (les rails, l'armement du rail, les joints, les contre-rails, la chambre d'éclissage, signalisation ferroviaire, ...)
- Les revêtements de voirie à l'intérieur du GLO jusqu'aux bordures de délimitation du bord du GLO ;
- Les surlargeurs lorsqu'elles sont du même revêtement que la plateforme ;
- Les stations et leurs équipements, y compris leur éclairage ;
- La SLT associée au tramway (statique et dynamique), à l'exception des carrefours avec le réseau routier qui font l'objet de clauses de répartition entre les divers gestionnaires ;
- Les sous-stations d'alimentation électrique du tramway, les poteaux supports de ligne aérienne de contact et la ligne aérienne de contact ;
- La multitubulaire ;
- Les caméras d'exploitation au droit des carrefours et zones de manœuvre.

Les Aménagements réalisés par IDFM sur le domaine public, et dont il est prévu qu'IDFM en conserve la propriété, feront l'objet de conventions ad hoc entre IDFM et les propriétaires concernés.

**SNCF Réseau conserve en propriété les Aménagements suivants** dont elle confiera la surveillance, l'entretien, la maintenance et le cas échéant le renouvellement à l'Infrapôle Paris-Saint-Lazare (IPSL) : talus, mur de soutènement et clôture occultante rue Adrienne Bolland, à l'exception de l'entretien et de la maintenance des plantations sur talus et de la façade de la clôture occultante côté voirie.

**Les autres Aménagements sont remis par les COMOAs aux Collectivités compétentes.**

La réception emportant transfert aux COMOAs de la garde des Aménagements réalisés, y compris pour des Aménagements faisant l'objet d'une réception partielle, les Parties s'engagent à organiser la remise en propriété et en gestion des Aménagements revenant aux Collectivités concernées, dans toute la mesure du possible, de manière concomitante à la décision de réception. Cette remise peut intervenir à la réception desdits Aménagements, sans réserve relative à la fonctionnalité ou à la pérennité des Aménagements concernés. La remise d'Aménagements ayant fait l'objet d'une réception avec réserves mineures est ainsi permise.

La remise aux Collectivités compétentes peut être programmée par les COMOAs après transmission par les COMOAs :

- De l'inventaire des Aménagements réalisés objets de la remise ;
- Des PV de réception de Aménagements objets de la remise et, le cas échéant, des PV de levée de réserves ;
- Des comptes rendus des réunions de chantier ;
- Du Journal des Points Ouverts (JPO) des OQA et du Journal d'Echange Technique (JET) du département sécurité transports guidés (DSTG) de la DRIEAT ;
- Du dossier des ouvrages exécutés (DOE), comprenant notamment :
  - Les plans de récolement conformes à l'exécution ;
  - Les descriptifs, fiches produits, notices de fonctionnement et prescriptions de maintenance des fournisseurs d'éléments d'équipement mis en œuvre ;
  - Les notes de calculs éventuelles,
  - Pour la SLT, les dossiers carrefours ;
  - Le cas échéant, la définition précise des zones d'exclusion d'obstacles fixes mentionnant le repérage des mobiliers sécables et les attestations de sécabilité correspondantes ;
  - Les rapports initiaux et finaux des essais de fonctionnement ;
  - Les rapports initiaux et finaux des bureaux de contrôles.
- Du dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage (DIUO) des Aménagements concernés, ainsi que tous les documents utiles à l'exploitation et à la maintenance des ouvrages ;
- Des documents utiles à la mise en jeu des garanties biennale et décennale, en ce compris les coordonnées des titulaires des marchés de travaux et les références des marchés de travaux et les éventuels dossiers contentieux travaux liés à la réception (réserves non levées, vices apparents, tous sinistres survenus post-réception et touchant les Aménagements objets de la remise : déclaration de sinistre, rapports internes, rapports d'expert, correspondances avec toutes les parties concernées, état des indemnités en cours ou réglées).

Dans le cadre de la transmission des documents, un accusé de réception est établi sans délai par la Collectivité concernée qui vérifie la complétude de ces documents sous un délai de **quinze (15) jours**. Passé ce délai le dossier est réputé complet et la remise des Aménagements concernés peut être organisée.

Lorsque les entreprises remettent aux COMOA les DOE et les DIUO des Aménagements à remettre aux Collectivités concernées au plus tard lors des opérations préalables à la réception (OPR), ces derniers sont transmis aux Collectivités par les COMOA en accompagnement du projet de décision de réception, dans les conditions prévues à l'article 5.01. Dans ce cas, les Collectivités concernées en vérifient la complétude dans le délai prévu à cet article 5.01, faute de quoi les documents sont considérés comme complets par les Collectivités. Ce délai nécessitera des dispositions contractuelles spécifiques dans les marchés de travaux pour prévoir la possibilité pour les COMOA de formuler des réserves lors de la décision de réception des travaux, en l'absence de retour des Collectivités sur les DOE et DIUO dans le délai prévu à l'article 5.01.

La remise des Aménagements aux Collectivités concernées intervient à la demande des COMOA. Elle fait l'objet d'un procès-verbal de remise entre le maître d'ouvrage et la Collectivité concernées, qui sera établi, dans toute la mesure du possible, de manière concomitante à la réception des Aménagements, sans que ce délai ne dépasse **un (1) mois** à compter de la demande présentée par le maître d'ouvrage.

La remise des Aménagements aux Collectivités concernées emporte :

- Transfert de propriété et des droits et obligations du propriétaire de l'ensemble des Aménagements visés par la remise ;
- Transfert des garanties légales associées, à l'exclusion de la garantie de parfait achèvement (GPA) qui reste de la responsabilité des COMOA, en lien avec les entreprises de travaux concernées.

La remise des Aménagements prend effet le lendemain de la date de signature du procès-verbal contradictoire.

Dans l'attente la remise des Aménagements :

- Les droits et obligations du propriétaire sur ces Aménagements restent assurés par le maître d'ouvrage des travaux concernés ;
- A ce titre, le maître d'ouvrage concerné prend en charge financièrement l'ensemble des dépenses liées à l'entretien patrimonial de ces Aménagements.

## **ARTICLE VI. ENTRETIEN ET MAINTENANCE ULTERIEURS DES AMENAGEMENTS REMIS AUX COLLECTIVITES**

Pour les besoins d'entretien et de maintenance ultérieurs des Aménagements réalisés par les COMOA dans le cadre du projet Tram T13 phase 2 et ayant vocation à être remis aux Collectivités compétentes, des conventions spécifiques sont conclues entre le maître d'ouvrage et la Collectivité propriétaire ou gestionnaire concernée, au plus tard **six (6) mois** avant la mise en service du Tram T13 phase 2.

Ces conventions précisent notamment :

- La répartition des responsabilités entre les Parties, tout en précisant les obligations transférées au futur exploitant / mainteneur du Tram T13 phase 2 et aux éventuels autres intervenants en matière d'entretien et de maintenance du Tram T13 phase 2 et des Aménagements remis à la Collectivité concernée ;
- Les modalités d'intervention ultérieure pour les besoins d'entretien et de maintenance du Tram T13 phase 2 et des Aménagements remis aux Collectivités concernées, ainsi que les facilités d'accès réciproques ;
- Les modalités d'information et d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;

- Les modalités d'information, d'autorisation et d'intervention pour la réalisation de travaux, notamment pour les travaux susceptibles d'avoir une incidence sur l'exploitation du Tram T13 phase 2 ;
- Les modalités d'information et d'instruction des modifications des Aménagements pouvant avoir une incidence sur la sécurité du Tram T13 phase 2, des usagers et des tiers, au regard du décret n° 2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés (dit « **décret STPG** ») ;
- Les modalités d'établissement du rapport annuel d'exploitation du Tram T13 phase 2 requis par le décret STPG ;
- Les attributions du Comité des gestionnaires en phase exploitation ;
- L'engagement des Parties pour le maintien des performances d'exploitation du Tram T13 phase pendant toute sa durée d'exploitation ;
- La répartition, entre les Parties, des frais d'exploitation, d'entretien, de maintenance et de réparation des Aménagements ;

A compter de l'entrée en vigueur de ces conventions, les Collectivités concernées exercent l'entretien courant des Aménagements visés par ces conventions et, lorsque cela s'applique, les missions d'exploitant routier, conformément aux principes de répartition des responsabilités en matière de propriété et de gestion ultérieure figurant en [annexe 4](#).

#### ARTICLE VII. INTERFACES ENTRE LE PROJET TRAM T13 PHASE 2 ET LE PROJET DE PROLONGEMENT DU BOULEVARD DE L'EUROPE

Le franchissement de la place de l'Europe à Poissy par le tracé du projet Tram 13 phase 2, rend nécessaire le report du trafic routier départemental de l'actuel boulevard Robespierre (RD308) sur une nouvelle voirie à créer juste au Nord, le Boulevard de l'Europe. Ce dernier prend place le long du tracé du Tram T13 phase 2, entre la place de l'Europe à l'Ouest et l'avenue de Pontoise (RD30) à l'Est, entre les voies SNCF au Nord et le futur écoquartier Rouget de Lisle au Sud. La faisabilité d'intégrer le boulevard à 2 x 1 voie a été vérifiée, en termes d'emprises et d'aménagements de carrefours nécessaires pour permettre des conditions de circulation et d'écoulement du trafic départemental satisfaisantes.

L'actuelle RD 308, entre la Place de l'Europe et la RD30 a vocation à être déclassée dans le domaine public routier communautaire après la mise en service du projet de Boulevard de l'Europe.

Dans le cadre du projet Tram T13 phase 2, sous maîtrise d'ouvrage IDFM, l'actuelle RD308 :

- Est mise en sens unique depuis la Place de l'Europe jusqu'au boulevard de la Paix, pour la circulation générale,
- Fait l'objet d'un aménagement d'une voie réservée aux bus et aux cyclistes depuis le boulevard de la Paix jusqu'à la place de l'Europe.

Le passage du Tram 13 phase 2 sur la Place de l'Europe imposera également aux véhicules un tourne-à-droite obligatoire depuis le Boulevard de l'Europe vers la RD 190 Nord.

Concernant le prolongement du boulevard de l'Europe entre la rue de la Faisanderie et le carrefour avec la RD 30, sous maîtrise d'ouvrage du Département, IDFM et le Département s'engagent à respecter les [articles II et III](#) de la présente convention dans le cadre de la conduite des études et de la réalisation du projet Tram T13 phase 2.

IDFM s'engage à veiller au maintien en état des aménagements qui auront été préalablement réalisés par le Département dans le cadre du projet de prolongement du Boulevard de l'Europe et, le cas échéant, à effectuer les travaux de remise en état qui s'avèreraient nécessaires.

Pour répondre à ces objectifs, des réunions d'interface périodiques réunissant IDFM et le Département, ainsi que leurs maîtres d'œuvre respectifs et l'OPC général désigné par IDFM, seront notamment organisées à la demande et suivant les besoins des deux maîtres d'ouvrage concernés.

Les travaux de dévoiement de réseaux nécessaires à la réalisation du projet Tram T13 phase 2, en particulier sur la RD30 dans le périmètre du projet de prolongement du Boulevard de l'Europe devront être anticipés autant que possible et pourront le cas échéant être réalisés pendant les travaux du boulevard de l'Europe, dans le cadre d'un planning coordonné avec le Département, sous l'égide d'IDFM et de son OPC réseaux / OPC général. Il appartiendra à IDFM de s'assurer du respect de ce planning par les différents intervenants. Si ces travaux de dévoiement de réseaux se font pendant les travaux du boulevard de l'Europe, ils devront intervenir avant la réalisation, par le Département, de la couche de roulement de la RD30. Dans le cas où, les travaux de dévoiement devaient être réalisés après la mise en œuvre de la chaussée neuve de la RD30, des techniques alternatives (ex : fonçage, forage dirigé, etc.) devront être étudiées et partagées afin de ne pas endommager la structure de chaussée et la couche de roulement neuves.

Les travaux de raccordement en réseaux du CDMU du projet Tram T13 phase 2 nécessitent la réalisation d'une tranchée ouverte et la pose des réseaux nécessaires dans les emprises et pendant les travaux du prolongement du boulevard de l'Europe, avant la réalisation de la couche de roulement du boulevard de l'Europe, par le Département. Ce point sera détaillé dans le cadre d'un planning coordonné établi avec le Département et GPS&O, et il appartiendra à IDFM de s'assurer du respect de ce planning par les différents intervenants. Dans le cas où les travaux de raccordement en réseaux du CDMU devaient être réalisés après la mise en œuvre de la chaussée neuve du boulevard de l'Europe, des techniques alternatives (ex : fonçage, forage dirigé, etc.) devront être étudiées et partagées afin de ne pas endommager la structure de chaussée et la couche de roulement neuves.

S'agissant de la section existante du boulevard de l'Europe entre la Place de l'Europe et la rue de la Faisanderie, IDFM réalise les études et les travaux du projet Tram T13 phase 2, dans les conditions prévues aux [articles II](#) et [III](#) de la présente convention. Les travaux du projet Tram T13 phase 2 ont vocation à être engagés par IDFM sur la section existante du boulevard de l'Europe, après la mise en service du prolongement du boulevard de l'Europe par le Département.

## **ARTICLE VIII. DISPOSITIONS DIVERSES**

### **SECTION 8.01 RESPONSABILITE**

#### ***(a) Dommages causés du fait des Parties***

Les dispositions du présent article s'appliquent à tous les dommages survenus du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention par les Parties, leurs préposés, usagers, prestataires ou sous occupants, y compris à ceux résultant de travaux de quelque nature que ce soit.

Sous réserve qu'aucune faute ou négligence n'ait été commise par le propriétaire, ses préposés, ou des tiers agissant pour son compte, la Partie responsable supporte les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature visés à l'alinéa précédent, y compris la prise en charge financière de la réalisation, même provisoire, de biens nécessaires à la continuité des services publics, et causés par son fait :

- Aux emprises de chacune des Parties respectivement ainsi qu'aux ouvrages, constructions et installations qui s'y trouvent ;

- Aux biens et à la personne des tiers, préposés ou usagers du (ou des) sous-occupant(s) situés à l'intérieur comme à l'extérieur des emprises évoquées au sein de la présente convention.

*(b) Dommages causés du fait de tiers (usagers)*

En cas de dommages survenus du fait d'un tiers, la responsabilité de ce dernier sera recherchée à l'initiative de la Partie victime du dommage.

La Partie qui aura subi les dommages pourra se retourner vers leurs auteurs pour obtenir réparation.

Les Parties sont informées que, le cas échéant, leur responsabilité pourra être recherchée par la voie de l'appel en garantie ou de l'action récursoire au cas où l'une des parties, se verrait citée devant la juridiction compétente par un usager ou un tiers riverain du fait du non-respect par l'une des Parties des obligations qui lui sont imparties, découlant de la présente convention ou encore dans le cadre de l'exécution des travaux d'entretien prévus par la présente convention.

## *SECTION 8.02 ASSURANCES*

Les COMOA font leur affaire personnelle des risques mis à leur charge au terme de la présente convention et, pour ce faire, reconnaissent avoir la connaissance et la capacité d'apprécier et d'évaluer les risques découlant des obligations auxquelles ils s'engagent.

De même, les COMOA s'engagent à souscrire les polices d'assurances nécessaires pour couvrir leurs responsabilités de maîtres d'ouvrage au titre de la présente convention, auprès de compagnies notoirement solvables, et à les maintenir en vigueur pour toute la durée de la présente convention. Ils souscriront notamment des polices d'assurances couvrant leur responsabilité civile, ainsi que leur responsabilité décennale, et s'assureront, préalablement à la signature des contrats d'études et de travaux, que les intervenants qu'ils missionnent disposent des couvertures d'assurance nécessaires couvrant leur responsabilité (responsabilité civile et, pour les travaux, responsabilité civile décennale), pour des montants suffisants.

## *SECTION 8.03 OBLIGATIONS DES PARTIES EN CAS DE SINISTRE DANS LES EMPRISES OCCUPEES*

En cas de sinistre dans les emprises contiguës appartenant aux Parties, et qui pourrait avoir une incidence sur une emprise appartenant à l'autre Partie, le fonctionnement et la sécurité des usagers de la voirie routière au cours des études ou des travaux du Tram T13 phase 2, les Parties s'engagent à:

- Aviser l'autre **Partie**, immédiatement en cas de danger grave ou imminent ou dans les 48 heures, de tout sinistre subi ou provoqué sur les biens précités (y compris les ouvrages, constructions et installations situées sur les emprises considérées) ;
- Faire, dans les conditions de délais prévues par chaque police d'assurance, les déclarations qui lui incombent.

Les Parties engageront les démarches nécessaires pour l'indemnisation des dommages causés sur ses emplacements, ouvrages, constructions ou installations.

Elles s'engagent à affecter les indemnités perçues à la réparation desdits emplacements, ouvrages, constructions et installations.

Les Parties doivent tenir régulièrement informée l'autre Partie de toutes ses/leurs démarches et du suivi du règlement du sinistre.

Tous les droits, frais et honoraires quelconques qui pourraient être dus à raison de l'accomplissement des obligations mentionnées ci-dessus, sont à la charge de la Partie concernée (sans préjudice de la faculté pour lui de se retourner contre les responsables du sinistre).

#### SECTION 8.04 DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de sa signature par les Parties, et prendra fin à la date la plus tardive parmi les événements suivants :

- Signature des conventions d'exploitation / maintenance entre les COMOA et les Collectivités ;
- Signature des PV de remise en propriété et en gestion ultérieure des Aménagements réalisés entre les COMOA et les Collectivités ;
- Notification aux Collectivités par les COMOA des décisions de levée de réserves et de la garantie de parfait achèvement ;
- Régularisation foncière des terrains acquis par les COMOA ayant vocation à être transférés aux Collectivités concernées ;

Toute modification de la présente convention fera l'objet d'un avenant signé par l'ensemble des Parties.

#### SECTION 8.05 REGLEMENT DES LITIGES

Les Parties s'engagent à rechercher un règlement amiable à tout différend résultant de l'exécution ou de l'interprétation, et des conséquences de la présente Convention.

Tout litige qui n'aura pu être réglé à l'amiable sera porté devant le tribunal administratif de Versailles.

#### ARTICLE IX. LISTE DES ANNEXES

**Annexe 1** : Plan synoptique du projet Tram T13 phase 2

**Annexe 2** : Plan des aménagements projetés (à titre indicatif)

**Annexe 3** : Prescriptions générales et techniques des Collectivités :

Annexe 3a : Prescriptions générales et techniques du Département des Yvelines

Annexe 3b : Prescriptions générales et techniques de la CU GPS&O

**Annexe 4** : Principes de répartition des responsabilités en matière de propriété et de gestion ultérieure des Aménagements

Les annexes font partie intégrante de la présente Convention.

En cas de contradiction entre les annexes et la présente Convention, les stipulations de la présente Convention prévalent sur celles des annexes.

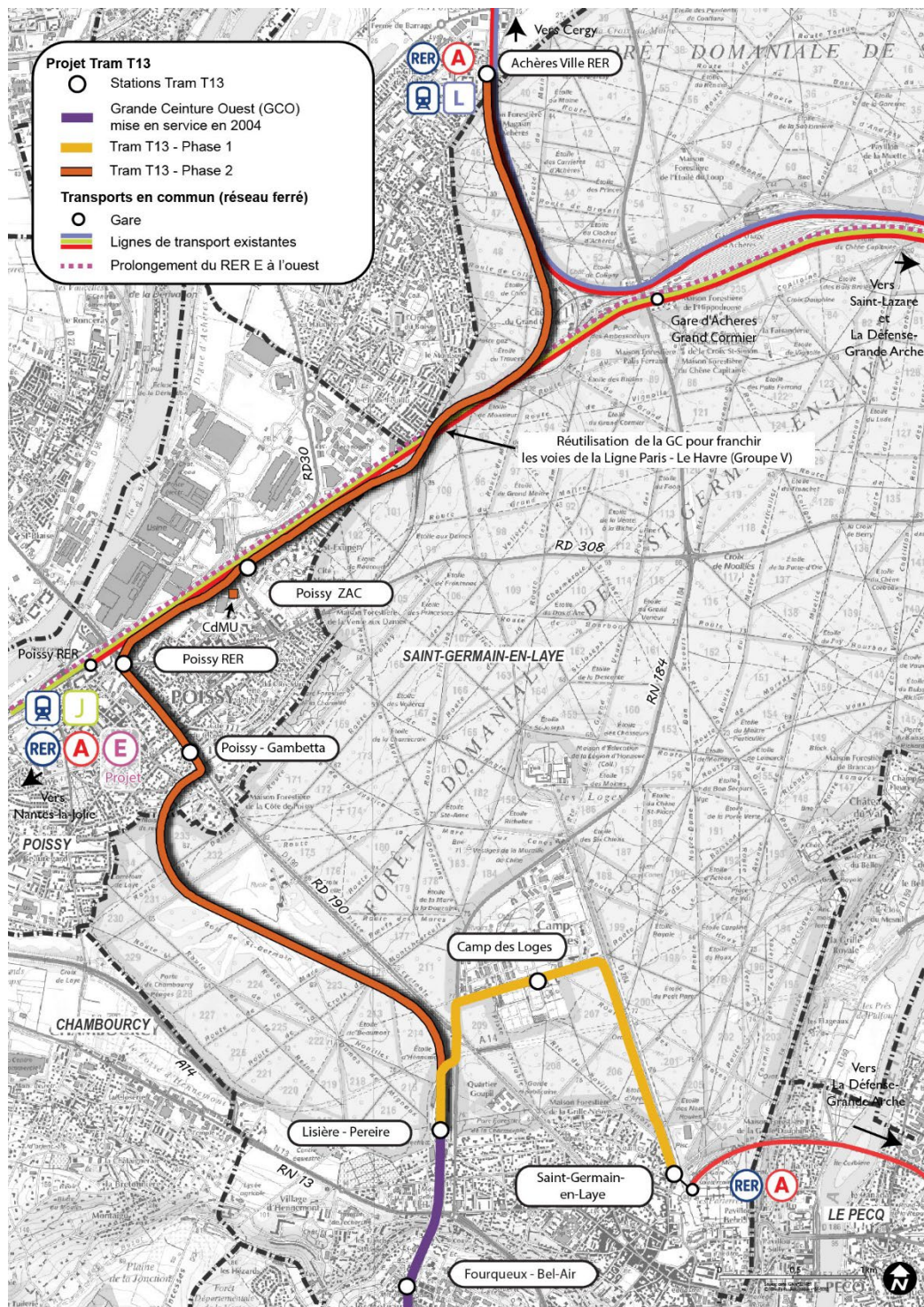
Fait en six (6) exemplaires originaux,

Signée par toutes les parties et notifiée le

Pour Ile-de-France Mobilités,	Pour SNCF Réseau,	Pour SNCF Voyageurs,
Pour le Département des Yvelines,	Pour la Communauté Urbaine Grand Paris Seine et Oise	Pour la ville de Poissy



## ANNEXE 1 Plan synoptique



Source : IDFM, PRO

**ANNEXE 2**

**Plans des aménagements projetés (à titre indicatif)**

**ANNEXE 3**  
**Prescriptions générales et techniques des Collectivités**

**ANNEXE 3a**

Prescriptions générales et techniques du Département des Yvelines

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront respecter les prescriptions du code de l'environnement : livre V – titre V – chapitre IV, articles R554-19 à R554-38, et ses arrêtés subséquents, notamment les arrêtés du 15 février 2012 et du 28 juin 2012. A ce titre, ils auront préalablement adressé aux différents organismes concernés par l'emprise des travaux et dont les coordonnées sont fournies sur la plateforme du guichet unique (<http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/>), les Déclarations de projet de Travaux (DT) puis d'intention de commencement de travaux (DICT). Les réponses des concessionnaires devront être disponibles sur le lieu du chantier, dès le début des travaux et jusqu'à l'achèvement de ces derniers.

Pour l'exécution des travaux sur le domaine public, des arrêtés temporaires de circulation sont obligatoires. Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront obtenir ces arrêtés temporaires auprès des pouvoirs de police de la circulation concernés, dans le cas présent : mairie de Poissy. Il est également rappelé que l'avis des collectivités locales, communes et/ou intercommunalités, est obligatoire avant toute intervention sur le domaine public en agglomération.

Les travaux seront réalisés conformément aux prescriptions techniques suivantes.

Excavations :

Avant excavation :

- la couche de roulement de la chaussée ou le revêtement existant des trottoirs seront sciés proprement sur toute leur épaisseur,
- la structure de chaussée ou trottoir sera tranchée sur toute la profondeur des matériaux existants traités aux liants hydrocarbonés ou hydrauliques.

Un blindage sera systématiquement utilisé au-delà de 1.30 mètres de profondeur.

En cas d'apparition d'eau, le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées engageront, à leurs frais, un pompage permanent et informeront le gestionnaire de voirie qui fera connaître les mesures à prévoir et à réaliser par le pétitionnaire.

La totalité des déblais sera évacuée et transportée en décharge autorisée à recevoir les matériaux extraits.

Elargissement de la chaussée de la RD :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 0.5 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements de l'existant) devra être respectée.

Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

>Couche de roulement, d'aspect identique à l'existant, composée au minimum de 6 cm d'enrobé bitumineux (EB 10 roulement) BBSG classe 3 conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) avec fermeture des joints à l'émulsion de bitume à 65 % avec gravillons porphyres 4/6. La couche de roulement sera reprise en débordement sur la chaussée existante et sur à minima une demie voie de circulation soit 1,50 m. Aucun joint longitudinal ne sera accepté sur une bande de roulement des véhicules. Pour ce faire, la reprise de la

couche de roulement sur l'existant sera étendue jusqu'à l'axe de la chaussée existante aux deux extrémités du chantier.

> couches d'assise en enrobé bitumineux (EB 14 assise), Grave Bitume classe 3 (GB3) conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) sur à minima 20 cm d'épaisseur exécutées en 2\*10 cm avec épaulements successifs de 20 cm sur l'existant pour chacune des couches.

> Remblai jusqu'au fond de fouille et sur à minima 35 cm d'épaisseur en grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540) ; avec des objectifs de densification (NF P 98-331) : Q3 sur au minimum 35 cm (partie supérieure des remblais) et Q4 jusqu'au fond de fouille d'une profondeur permettant de garantir une portance minimale de 50 MPa (PF2) de la plateforme support des matériaux bitumineux.

Des mesures de compacité pour les remblais et des contrôles de fabrication et de mises en œuvre pour les bétons bitumineux exécutés sur chaussée de la RD, sont demandés au pétitionnaire. Ces mesures et contrôles devront être réalisés par un laboratoire compétent et indépendant conformément aux normes susvisées.

#### Accès riverains et stationnements :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 0.5 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements de l'existant) devra être respectée.

Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

> Couche de roulement, d'aspect identique à l'existant, composée au minimum de 6 cm d'enrobé bitumineux (EB 10 roulement) BBSG classe 3 conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) avec fermeture des joints à l'émulsion de bitume à 65 % avec gravillons porphyres 4/6.

OU

> Béton désactivé d'une formule et d'un aspect équivalents à l'existant, dosé à minima à 350kg et sur 15 cm d'épaisseur minimum.

> Remblai jusqu'au fond de fouille et sur à minima 30 cm d'épaisseur en grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540).

#### Trottoir et accotements :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 1 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements existants) devra être respectée. Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

#### Trottoirs revêtus en enrobés bitumineux

> 4 cm d'enrobé bitumineux 0/6 conformément aux normes NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1 de couleurs identiques à l'existant ;

> à minima 20 cm de grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540)

### Bordures, caniveaux, conduites et émergences de voirie

Les bordures et caniveaux devront faire l'objet d'une dépose soignée intégrant la découpe des enrobés bitumineux existants côté voirie et trottoir sur toute leur profondeur.

Les bordures et caniveaux seront reposés et remplacés en cas de dommage par des éléments de dimensions et caractéristiques identiques. Ils feront l'objet d'une mise en œuvre sur solin béton dosé à 300 kg. Les raccords à l'existant se feront sans creux ni saillies avec une tolérance minimale de + / - 0,5 cm. L'écart maximal de désaxement, mesuré à la règle de trois mètres ou au cordeau, ne doit pas dépasser 1 cm et la tolérance sur la largeur des joints ne doit pas excéder 5 mm.

Les dispositifs de fermeture et conduites sous chaussée et sous trottoir/accotements doivent répondre respectivement aux classes D 400 et C 250 de la norme NF EN 1433. Les émergences de voirie (couvercles de regards, grilles, avaloirs, bouches à clé...) se raccorderont à la surface des revêtements de chaussée ou de trottoir, sans creux ni saillies avec une tolérance minimale de + / - 0,5 cm.

Pour tous les réseaux, un dispositif avertisseur de caractéristiques conformes à la norme NF EN 12613 et de couleurs conformes à la norme NF P 98-332 doit être mis en place à environ 0,30 m au-dessus de la canalisation.

### Implantations d'équipements et de végétaux à proximité de la LAC et de ses supports

Aucun équipement de voirie (candélabres et crosses, luminaires, caméras, SLT, signalisation de police, jalonnement, mobilier urbain, panneaux publicitaires...) ne devra être implanté à moins de trois (3) mètres de la ligne aérienne de contact (LAC).

Toute nouvelle implantation de végétaux devra respecter les règles suivantes :

- Pas d'implantation à moins d'un (1) mètre d'un câble de suspension de LAC (câbles transversaux) ;
- Pas d'implantation à moins d'un (1) mètre d'un support de LAC ;
- Pas d'implantation à moins de trois (3) mètres de la ligne aérienne de contact (LAC) ;
- Ne pas constituer un masque à la visibilité réciproque de la plateforme et de l'espace public.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux équipements, mobiliers présents antérieurement ou mis en place à l'occasion de la réalisation du tramway et jugés compatibles avec l'environnement du tramway.

### Reconstitution de la signalisation et des équipements :

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront veiller à conserver l'intégrité de l'ensemble des équipements présents. Le marquage horizontal sur la chaussée sera exécuté en enduit à chaud rétro réfléchissant répondant aux performances suivantes (Référentiel NF 2 de la norme NF EN 1436) : Q3 (Qd>130) ; R3 (RL>150), P5 (1 000 0000 passages de roues).

### Sécurité et exploitation des voies pendant les travaux

Les entreprises mandatées pour l'exécution des travaux devront, sous le contrôle du pétitionnaire, signaler le chantier conformément aux arrêtés de restrictions de circulation qui auront été sollicités préalablement et en application des dispositions du code de la route et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I - 8ème partie - signalisation temporaire) approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 (manuel du chef de chantier, volume 1 édition 2000 et volume 2 édition 2002 – SETRA). Cette signalisation devra systématiquement comporter des panneaux "AK 5" en amont et sur chaque voie débouchant sur le chantier.

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront garantir le rétablissement des continuités des circulations et les accès riverains pendant toute la durée des travaux. Des itinéraires de déviations et l'ensemble

des modalités nécessaires en cas de fermeture de la circulation devront être prévus. L'organisation du chantier devra être impérativement concertée avec l'ensemble des services concernés et notamment de secours, des transports en communs et des ordures ménagères.

La circulation au droit du chantier sera systématiquement rétablie dès que l'avancement des travaux le permet. Pour toute interruption de travaux supérieure à deux jours des dispositifs de fermeture et de remblaiement provisoires devront être prévus afin de rétablir la circulation dans des conditions au plus proche de la normale.

#### Implantation ouverture de chantier et récolement

La réalisation des travaux autorisés dans le cadre du présent arrêté ne pourra excéder une durée de trois mois à partir de la date de leur démarrage.

La conformité des travaux sera contrôlée par le gestionnaire de la voirie au terme du chantier par constat contradictoire et fera l'objet d'une remise de plans de récolement ainsi que des schémas des ouvrages principaux exécutés sur la voie publique sous forme papier et sous forme dématérialisée. Le pétitionnaire devra communiquer la localisation des réseaux créés ou impactés dans le cadre de ces travaux conformément au code de l'environnement : livre V – titre V – chapitre IV, en fournissant notamment les relevés topographiques prévus à l'article R554-34 du même Code.

**ANNEXE 3b**

## Prescriptions générales et techniques de la CU GPS&amp;O

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront respecter les prescriptions du code de l'environnement : livre V – titre V – chapitre IV, articles R554-19 à R554-38, et ses arrêtés subséquents, notamment les arrêtés du 15 février 2012 et du 28 juin 2012. A ce titre, ils auront préalablement adressé aux différents organismes concernés par l'emprise des travaux et dont les coordonnées sont fournies sur la plateforme du guichet unique (<http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/>), les Déclarations de projet de Travaux (DT) puis d'intention de commencement de travaux (DICT). Les réponses des concessionnaires devront être disponibles sur le lieu du chantier, dès le début des travaux et jusqu'à l'achèvement de ces derniers.

Pour l'exécution des travaux sur le domaine public, des arrêtés temporaires de circulation sont obligatoires. Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront obtenir ces arrêtés temporaires auprès des pouvoirs de police de la circulation concernés, dans le cas présent : mairie de POISSY, mairie d'ACHERES. Il est également rappelé que l'avis des collectivités locales, communes et/ou intercommunalités, est obligatoire avant toute intervention sur le domaine public en agglomération.

Les travaux seront réalisés conformément aux prescriptions techniques suivantes.

Excavations :

Avant excavation :

- la couche de roulement de la chaussée ou le revêtement existant des trottoirs seront sciés proprement sur toute leur épaisseur,
- la structure de chaussée ou trottoir sera tranchée sur toute la profondeur des matériaux existants traités aux liants hydrocarbonés ou hydrauliques.

Un blindage sera systématiquement utilisé au-delà de 1.30 mètres de profondeur.

En cas d'apparition d'eau, le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées engageront, à leurs frais, un pompage permanent et informeront le gestionnaire de voirie qui fera connaître les mesures à prévoir et à réaliser par le pétitionnaire.

La totalité des déblais sera évacuée et transportée en décharge autorisée à recevoir les matériaux extraits.

Elargissement de la chaussée de la voirie communautaire :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 0.5 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements de l'existant) devra être respectée.

Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

>Couche de roulement, d'aspect identique à l'existant, composée au minimum de 6 cm d'enrobé bitumineux (EB 10 roulement) BBSG classe 3 conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) avec fermeture des joints à l'émulsion de bitume à 65 % avec gravillons porphyres 4/6. La couche de roulement sera reprise en débordement sur la chaussée existante et sur à minima une demi-voie de circulation soit 1,50 m. Aucun joint longitudinal ne sera accepté sur une bande de roulement des véhicules. Pour ce faire, la reprise de la couche de roulement sur l'existant sera étendue jusqu'à l'axe de la chaussée existante aux deux extrémités du chantier.



>couches d'assise en enrobé bitumineux (EB 14 assise), Grave Bitume classe 3 (GB3) conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) sur à minima de 9 cm d'épaisseur avec épaulements successifs de 9 cm sur l'existant pour chacune des couches.

>Remblai jusqu'au fond de fouille et sur à minima 20 cm d'épaisseur en grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540) ; avec des objectifs de densification (NF P 98-331) : Q3 sur au minimum 35 cm (partie supérieure des remblais) et Q4 jusqu'au fond de fouille d'une profondeur permettant de garantir une portance minimale de 50 MPa (PF2) de la plateforme support des matériaux bitumineux.

Des mesures de compacité pour les remblais et des contrôles de fabrication et de mises en œuvre pour les bétons bitumineux exécutés sur chaussée de la voirie, sont demandés au pétitionnaire. Ces mesures et contrôles devront être réalisés par un laboratoire compétent et indépendant conformément aux normes susvisées.

Les structures devront être validées en fonction des classes de trafic pour une période de retour de 30 ans pour le réseau structurant et 20 ans pour le réseau non structurant.

#### Accès riverains et stationnements :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 0.5 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements de l'existant) devra être respectée.

Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

>Couche de roulement, d'aspect identique à l'existant, composée au minimum de 6 cm d'enrobé bitumineux (EB 10 roulement) BBSG classe 3 conforme aux normes (NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1) avec fermeture des joints à l'émulsion de bitume à 65 % avec gravillons porphyres 4/6.

OU

> Béton désactivé d'une formule et d'un aspect équivalents à l'existant, dosé à minima à 350kg et sur 15 cm d'épaisseur minimum.

>Remblai jusqu'au fond de fouille et sur à minima 20 cm d'épaisseur en grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540).

#### Trottoir et accotements :

Une tolérance d'uni en surface minimale de +/- 1 cm (écart maxi en tout point le long d'une règle d'un mètre et reposant sur les épaulements existants) devra être respectée. Les matériaux utilisés et leur compactage devront garantir les exigences minimales suivantes (du niveau fini au fond de fouille) :

#### Trottoirs revêtus en enrobés bitumineux

>4 cm d'enrobé bitumineux 0/6 conformément aux normes NF EN 13108-1 et NF P 98-150-1 de couleurs identiques à l'existant ;

>à minima 20 cm de grave Naturelle GNT 2 (NF EN 13285) ou grave recyclée avec des matériaux de sous classe F71 (NF P 11 300) et de typologie Grave GR2 (XP P 18-540)

#### Mobilier urbain



Le RAL du mobilier urbain sera défini en concertation avec la commune.

#### Bordures, caniveaux, conduites et émergences de voirie

Les bordures et caniveaux devront faire l'objet d'une dépose soignée intégrant la découpe des enrobés bitumineux existants côté voirie et trottoir sur toute leur profondeur.

Les bordures et caniveaux seront reposés et remplacés en cas de dommage par des éléments de dimensions et caractéristiques identiques. Ils feront l'objet d'une mise en œuvre sur solin béton dosé à 300 kg. Les raccords à l'existant se feront sans creux ni saillies avec une tolérance minimale de + / - 0,5 cm. L'écart maximal de désaxement, mesuré à la règle de trois mètres ou au cordeau, ne doit pas dépasser 1 cm et la tolérance sur la largeur des joints ne doit pas excéder 5 mm.

Les dispositifs de fermeture et conduites sous chaussée et sous trottoir/accotements doivent répondre respectivement aux classes D 400 et C 250 de la norme NF EN 1433. Les émergences de voirie (couvercles de regards, grilles, avaloirs, bouches à clé...) se raccorderont à la surface des revêtements de chaussée ou de trottoir, sans creux ni saillies avec une tolérance minimale de + / - 0,5 cm.

Pour tous les réseaux, un dispositif avertisseur de caractéristiques conformes à la norme NF EN 12613 et de couleurs conformes à la norme NF P 98-332 doit être mis en place à environ 0,30 m au-dessus de la canalisation.

#### Reconstitution de la signalisation et des équipements :

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront veiller à conserver l'intégrité de l'ensemble des équipements présents. Le marquage horizontal sur la chaussée sera exécuté en enduit à chaud rétro réfléchissant répondant aux performances suivantes (Référentiel NF 2 de la norme NF EN 1436) : Q3 (Qd>130) ; R3 (RL>150), P5 (1 000 0000 passages de roues).

#### Sécurité et exploitation des voies pendant les travaux

Les entreprises mandatées pour l'exécution des travaux devront, sous le contrôle du pétitionnaire, signaler le chantier conformément aux arrêtés de restrictions de circulation qui auront été sollicités préalablement et en application des dispositions du code de la route et de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I - 8ème partie - signalisation temporaire) approuvée par l'arrêté interministériel du 6 novembre 1992 (manuel du chef de chantier, volume 1 édition 2000 et volume 2 édition 2002 – SETRA). Cette signalisation devra systématiquement comporter des panneaux "AK 5" en amont et sur chaque voie débouchant sur le chantier.

Le pétitionnaire et les entreprises qu'il aura mandatées devront garantir le rétablissement des continuités des circulations et les accès riverains pendant toute la durée des travaux. Des itinéraires de déviations et l'ensemble des modalités nécessaires en cas de fermeture de la circulation devront être prévus. L'organisation du chantier devra être impérativement concertée avec l'ensemble des services concernés et notamment de secours, des transports en communs et des ordures ménagères.

La circulation au droit du chantier sera systématiquement rétablie dès que l'avancement des travaux le permet. Pour toute interruption de travaux supérieure à deux jours des dispositifs de fermeture et de remblaiement provisoires devront être prévus afin de rétablir la circulation dans des conditions au plus proche de la normale.

Implantation ouverture de chantier et récolement

La réalisation des travaux autorisés dans le cadre du présent arrêté ne pourra excéder une durée de trois mois à partir de la date de leur démarrage.

La conformité des travaux sera contrôlée par le gestionnaire de la voirie au terme du chantier par constat contradictoire et fera l'objet d'une remise de plans de récolement ainsi que des schémas des ouvrages principaux exécutés sur la voie publique sous forme papier et sous forme dématérialisée. Le pétitionnaire devra communiquer la localisation des réseaux créés ou impactés dans le cadre de ces travaux conformément au code de l'environnement : livre V – titre V – chapitre IV, en fournissant notamment les relevés topographiques prévus à l'article R554-34 du même Code.

**ANNEXE 4**  
**Principes de répartition des responsabilités**  
**en matière de propriété et de gestion ultérieure des Aménagements**

Remise et gestion ultérieure des ouvrages sur le secteur de Poissy (secteurs 3 et 4)

Secteur	Ouvrage	MOA réalisateur	Foncier actuel	Propriétaire ultérieur pressenti	Précisions éventuelles sur la gestion ultérieure
3	Mur de soutènement square Jean Moulin	IDFM	Ville de Poissy (domaine public communal)	Ville de Poissy	
	Plantations sur talus rue La bruyère	IDFM	RFN	IDFM ou Ville de Poissy	
	Escalier d'accès et aménagement piéton de desserte du parking ancienne gare GC	IDFM	Ville de Poissy / SNCF R	CU GPS&O	
	Mur de soutènement de la RD 190 au droit station Gambetta	IDFM	Ville de Poissy	Département 78	
	Mur de limite du domaine ferroviaire et clôtures le long du boulevard de l'Europe et rue Saint Sébastien	SNCF R	RFN	SNCF R	
4	Equipements de protection de la LAC (750V) sur le pont de la RD 30	IDFM	Département 78	IDFM	IDFM/exploitant tram
	Rampe modes doux entre RD30 et rue Saint- Sébastien	IDFM	DOMNIS / Ville de Poissy / CU GPS&O	Département 78 le long de la RD30 jusqu'au mur de soutènement inclus	

			CU GPS&O jusqu'à la rue St Sébastien	
Equipements de protection de la LAC (750V) sur le pont de la RD 30	IDFM	Département 78	IDFM	IDFM/exploitant tram
Mur arrière de la station Poissy ZAC (quai Nord)	IDFM	RFN	IDFM	IDFM/exploitant tram (côté station) SNCF R (côté RFN)
Passage dans le merlon (piscine St Exupéry)	IDFM	Ville de Poissy	Ville de Poissy pour les talus CU GPS&O pour le cheminement	
Clôture occultante/mur de soutènement/poteaux LAC rue A. Bolland	SNCF R	RFN / ASL Clos St Exupéry	RFN	Clôture occultante (hors entretien courant côté tram) et mur de soutènement chez SNCF R. Clôture occultante (entretien courant côté tram) : Ville de Poissy Poteaux LAC sur mur de soutènement : IDFM/exploitant tram
Aménagement paysager talus ferroviaire	IDFM	RFN / ASL Clos St Exupéry	RFN	Ville de Poissy
Haie rue Adrienne Bolland (haie créée)	IDFM	CU GPS&O (domaine public communautaire)	Ville de Poissy	

	Reprise mur acoustique clos Saint-Exupéry (mur existant)	IDFM	CDC Habitat	Ville de Poissy	Ville de Poissy pour le mur SNCF R pour l'accès piéton existant et pour l'entretien du drainage
--	--	------	-------------	-----------------	--

Remise des aménagements et des équipements du domaine public sur le secteur de Poissy (secteurs 3 et 4)

Aménagement	Propriétaire ultérieur pressenti		
	Sur le domaine public routier départemental (78) en agglomération	Sur le domaine public routier communautaire (CU GPS&O) en agglomération	Sur le domaine public communal (Poissy)
Voirie, y compris bordures chasse-roue	Département 78	CU GPS&O	N/A
Signalisation de police	Département 78 : sur chaussée CU GPS&O : sur trottoirs	CU GPS&O	Ville
Signalisation directionnelle hors équipements	Département 78	CU GPS&O	N/A
Signalisation directionnelle des équipements	Ville	Ville	Ville
SLT de voirie ou raccordée à un contrôleur de carrefour – équipements statiques	CU GPS&O (pour les carrefours mixtes avec voie communautaire)	CU GPS&O	N/A

SLT de voirie ou raccordée à un contrôleur de carrefour – équipements dynamiques	Département 78	CU GPS&O	N/A
Surlargeurs de plate-forme tram si nature différente du GLO	Département 78	CU GPS&O	N/A
Revêtement de voirie en carrefour (à l'intérieur du GLO hors rails et joints du rail)	Département 78	CU GPS&O	N/A
Bande ou piste cyclable sur chaussée	Département 78	CU GPS&O	N/A
Piste cyclable sur trottoir	Département 78	CU GPS&O	N/A
Trottoirs	Département 78	CU GPS&O	N/A
Mobilier urbain sur trottoir – Bancs, corbeilles, barrières de voirie	CU GPS&O	CU GPS&O	Ville
Mobilier urbain sur trottoir – Panneaux publicitaires, d'information municipale ou associatif	Ville	Ville	Ville
Arbres d'alignement	Département 78	CU GPS&O	N/A
Plantations basses hors GLO et arbres hors alignement	Ville	Ville	Ville
Eclairage public (hors stations), crosses d'éclairage sur supports LAC	CU GPS&O	CU GPS&O	Ville
Assainissement de la voirie et des trottoirs	CU GPS&O sauf pont-route RD30 (Département 78)	CU GPS&O	Ville
Abris bus	Ville	Ville	Ville
Vidéoprotection	Ville	Ville	Ville

Murs de soutènement / Escaliers / Ouvrages d'art soutenant la voirie	Département 78	CU GPS&O	Ville
Cheminement piéton et cyclable dans les espaces verts	N/A	N/A	Ville