



# Convention

Relative au financement des études et  
de la réalisation de la suppression du PN  
préoccupant n°1 de la Patrotte au km  
160,319 à Metz  
(ligne 192 000 de Ceinture de Metz)

n°900187

SPIRE n°	ARCOLE n°
----------	-----------

## Entre les soussignés,

**La Ville de Metz**, représentée par son Maire, Monsieur Dominique GROS, en vertu de la délibération du 2 juillet 2009, ci-après désignée indifféremment par « *la Ville* », ou « *la Ville de Metz* »

**Le Département de la Moselle**, représenté par son Président, Monsieur Philippe LEROY, en vertu de la délibération du 25 juin 2009, ci après désigné par « *le Département* »

**L'Etat**, Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, représenté par le Préfet de la Région Lorraine, M. Bernard NIQUET, ci-après désigné par « *l'Etat* »

**La Société Nationale des Chemins de fer Français**, Etablissement Public National à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le n°B552 049 447, dont le siège est situé à Paris – 34, rue du Commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Alain AUTRUFFE, Directeur Régional de la région Lorraine, ci-après désignée par « *la SNCF* »

et

**Réseau Ferré de France**, Etablissement Public national à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par "RFF", représenté par Monsieur le Président de RFF, Hubert du Mesnil, ayant donné délégation de signature à Monsieur Philippe LAUMIN, Directeur Régional Alsace, Lorraine, Champagne-Ardenne, ci-après désigné par « *RFF* »

## Vu :

- la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,

## IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

### Préambule

---

Le passage à niveau n°1 de Metz-devant-les-Ponts (Patrotte), situé à l'intersection de la route de Woippy (RD50) et de la ligne ferroviaire de ceinture de Metz (192 000), est un passage à niveau à signalisation automatique lumineuse à deux demi-barrières.

Entre 1996 et 2007 ce PN n'a connu aucun incident cependant il est classé dans la liste nationale des PN jugés « préoccupants » au titre de son moment de circulation très élevé, produit des circulations ferroviaires et routières.

Le trafic ferroviaire sur la ligne concernée est en moyenne de 69 trains par jour circulant à la vitesse maximale de 100km/h. Le trafic routier incident est de 19 500 véhicules / jour.

La suppression du PN1 de la Patrotte est une préoccupation de longue date des collectivités territoriales.

Par la présente convention les signataires font acte de leurs engagements réciproques pour la conduite des études d'avant-projet et de projet puis pour les travaux de dénivellation du PN1 de la Patrotte.

La voie ferrée fait partie du réseau ferré national et tout aménagement sur ce périmètre relève de maîtrise d'ouvrage de Réseau ferré de France. La route départementale est propriété du Département de la Moselle, qui consent à la ville de Metz une autorisation d'occupation du domaine public pour y réaliser des aménagements urbains tels que trottoirs, éclairage, plantations. La Ville de Metz est par ailleurs propriétaire de la rue Nicolas JUNG dont le tracé est à modifier et de terrains concernés par l'opération (parc, parking, friches militaires). Afin de simplifier le schéma de

maîtrise d'ouvrage, il a été retenu de confier la maîtrise d'ouvrage du génie civil des trémies, du pont rail et du pont route à créer à Réseau ferré de France et de confier à la Ville de Metz celle de l'ensemble des aménagements routiers et urbains induits par la suppression du passage à niveau. Ainsi il s'agit d'une opération réalisée en co-maîtrise d'ouvrage qui justifiera que la présente convention soit complétée par un acte conclu entre la Ville de Metz, Réseau Ferré de France, la SNCF et le Département concernant les modalités et conditions du transfert de la maîtrise d'ouvrage, de l'entretien et de la maintenance des équipements ainsi créés. Cette convention devra être signée avant l'engagement de la réalisation des ouvrages prévus au titre de la présente convention. La superposition et l'occupation de domaine seront traitées conformément à l'article L.2123-7 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

**EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :**

## **Article 1 - Objet de la présente convention**

---

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties signataires en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études d'avant-projet et de projet ainsi que des travaux nécessaires à l'opération relative à la suppression du PN1 de la Patrotte.

## **Article 2 - Maîtrise d'ouvrage**

---

RFF assure sous maîtrise d'ouvrage unique les études et travaux de réalisation du pont-route pour piétons et cycles, du pont-rail, des culées et du génie civil des trémies.

La Ville assure sous maîtrise d'ouvrage unique les travaux d'aménagement routiers et urbains et tous les travaux de réseaux et de génie civil d'infrastructure rendus nécessaires par ces aménagements.

## **Article 3 - Description du pré-programme du projet et consistance de l'opération**

---

Le pré-programme du projet est établi sur la base de l'étude de faisabilité avec approche financière datée de février 2009 et ci-annexée qui a été pilotée par RFF et établie par SETEC ALS, et qui ne comprend pas les opérations liées à des fouilles archéologiques, les opérations domaniales et le traitement des friches.

La solution 3a avec surlongueur de 4 mètres est prise comme solution technique de référence.

La consistance de l'opération retenue à ce stade et qui servira de base au lancement des études d'avant-projet est la suivante :

### **A. Sous maîtrise d'ouvrage de RFF**

RFF est le maître d'ouvrage de droit concernant la réalisation d'un pont-rail au nord du passage à niveau et pour la dépose des installations du PN.

Par ailleurs, RFF se verra confier la maîtrise d'ouvrage de deux opérations de natures différentes :

- Réalisation d'un pont-route pour cycles et piétons, parallèle au pont-rail côté ouest
- Réalisation du génie civil des trémies du passage sous voies

#### **A.1 Réalisation d'un pont-rail au nord du passage à niveau et dépose des installations de PN**

Ces travaux comportent :

- Remaniements temporaires et permanents des infrastructures ferroviaires, nécessaires à la réalisation des ouvrages d'art
- Rabattement de la nappe phréatique
- Réalisation des culées du pont-rail
- Réalisation du tablier ferroviaire d'une longueur de 15,40 mètres et d'une largeur de 15 mètres dégageant une hauteur libre minimale de 4,40 mètres entre le point bas de la future chaussée et l'extrados de l'ouvrage
- Dépose du PN et aménagement connexes (clôtures)

#### **A.2 Réalisation d'un pont-route pour cycles et piétons**

Ces travaux comportent :

- Réalisation des culées du pont-route
- Réalisation d'un tablier parallèle au pont-rail, d'une longueur de 15,40 mètres et d'une largeur de 4 mètres, situé à la plus petite distance possible garantissant la sécurité des circulations piétonnes et cyclistes vis-à-vis des circulations ferroviaires
- Réalisation du dispositif de protection réglementaire entre les deux tabliers visant à prévenir tout risque de pénétration dans les emprises ferroviaires

#### A.3 Réalisation du génie civil des trémies du passage sous voies

Ces travaux comportent :

- Rabattement de la nappe phréatique
- Réalisation du génie civil des trémies d'accès à l'ouvrage souterrain avec les contraintes géométriques suivantes :
  - Profil en travers sous ouvrage : pistes mixtes cycles-piétons de 3,3 mètres de part et d'autre de l'ouvrage et chaussée routière de 8,8 mètres de large entre les pistes mixtes ; hauteur libre entre le bord supérieur de la chaussée et l'extrados de l'ouvrage de 4,40 mètres et de 2,50 mètres pour les pistes cycles-piétons.
  - Profil en long de la chaussée : il sera basé sur la proposition de l'étude de faisabilité de février 2009 ; si nécessaire ce profil sera adapté en maintenant des pentes de 7% maximum
  - Profil en long des pistes mixtes : il sera basé sur la proposition de l'étude de faisabilité précitée ; si nécessaire ce profil sera adapté en respectant les contraintes réglementaires liées aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Réalisation de l'assainissement nécessaire au fonctionnement de l'ouvrage pour la récupération, l'évacuation et le traitement des eaux de pluie, avec notamment la mise en place d'un système de pompage qui sera dimensionnée de manière à pouvoir vider l'ouvrage lors des crues exceptionnelles.

### **B. Sous maîtrise d'ouvrage de la Ville**

**Le Département souhaite confier une maîtrise d'ouvrage unique à la Ville pour la réalisation des aménagements routiers ci-dessous définis :**

- Réalisation de structures de chaussée sur l'ensemble du projet (y compris sur la partie sous MOA RFF)
- Réalisation des terrassements et soutènements entre chaque extrémité du projet et jusqu'au début du génie civil des trémies
- Réalisation de la signalisation horizontale et verticale pour la voie routière et les trois pistes cycles-piétons, pose des équipements de sécurité
- Installation des garde-corps entre les pistes cycles-piétons et la voie routière dans le passage souterrain
- Réalisation du giratoire de sortie et des voiries incidentes
- Destruction et remise en état des terrains de toutes les voiries rendues inutiles par le projet
- Rétablissement des accès riverains et commerces
- Réalisation des aménagements urbains et paysagers connexes
- Les charges relatives aux travaux de fouilles archéologiques éventuelles et aux acquisitions de terrains

### **C. Coordination administrative des maîtrises d'ouvrage**

La Ville assurera la coordination et la cohérence de l'opération complète et, dans ce cadre, elle constitue, lorsque cela est nécessaire, les dossiers pour chacune des maîtrises d'ouvrage, en vue le cas échéant d'une saisine conjointe des autorités compétentes, pour :

- l'enquête publique préalable à la DUP,
- l'enquête publique prévue à l'article L. 123-1 du code de l'urbanisme,
- l'enquête publique Loi sur l'eau,
- les enquêtes parcellaires,
- les phases de concertation,
- les fouilles archéologiques éventuelles

à l'exception de l'enquête de commodo et incommodo relevant de la seule compétence de RFF.

Elle procède à l'élaboration des conventions de superposition de domanialité publique et de détermination des modalités d'entretien des ouvrages.

Elle assure toutes les opérations liées aux acquisitions foncières et cessions.

La Ville porte une mission d'ordonnancement, de pilotage et de coordination de l'opération ainsi que toute procédure dont l'objet ne relève pas strictement du domaine ferroviaire et est utile à la réalisation de celle-ci.

Elle assure la validation des documents d'étude et d'exécution sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de RFF.

## Article 4 - Planning de l'opération

Les partenaires expriment leur volonté de terminer le projet avant la fin de l'année 2013.

Il est prévu qu'à la suite de la signature de la présente convention par tous les partenaires l'exécution de l'opération soit réalisée selon les phases suivantes :

Phases	MOA Ville	MOA RFF
Concertation préalable	4T 2009	/
AVP ferroviaire	/	3T 2009 à 2T 2010
AVP routier	4T 2009 à septembre 2010	/
Demander les plages travaux		Avant fin 1T 2010
Enquête publique	Selon dispositions réglementaires	/
PRO ferroviaire	/	1T 2011 à 4T 2011
PRO routier	1T 2011 à 4T 2011	/
Travaux	2013	A partir de mi 2012
<b>Mise en service</b>	<b>Début 2014</b>	<b>Fin 2013</b>

Le planning prévisionnel est joint en annexe n°1 à la présente convention, il est susceptible d'évolution sur justification des maîtres d'ouvrage et notamment en cas de prescriptions archéologiques.

Il est rappelé que les interventions sur des voies ferrées nécessitent la réservation de plages travaux trois (3) ans à l'avance. Cette contrainte peut déterminer le chemin critique de l'opération et implique que le phasage de l'opération ferroviaire soit précisément déterminé à l'issue de la phase AVP.

## Article 5 - Suivi de l'opération

Le suivi de l'exécution sera assuré par un comité technique au sein duquel participent les signataires de la présente convention (ou leurs représentants). Il se réunira pour vérifier l'avancement des études et des travaux.

L'objectif du comité est de veiller notamment à la bonne information des co-financeurs.

Ce comité se réunira :

- pour se faire présenter semestriellement l'avancement de l'opération par les différents maîtres d'ouvrage ;
- à la demande des maîtres d'ouvrage ou de l'une des autres parties, en cas de besoin, pour s'accorder sur des orientations à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage serait amené à prévoir une modification substantielle du programme ou un risque de dépassement de l'enveloppe prévue pour l'opération
- de manière obligatoire à l'issue des études d'avant-projet pour décider du lancement des phases de projet et de travaux et pour préparer un avenant au plan de financement de l'opération

## Article 6 - Estimation de l'opération et besoin de financement

### 6.1 Etudes d'avant-projet (AVP)

Le coût des études d'avant-projet relatives à l'opération qui fait l'objet de la présente convention est estimé globalement à 261 772 € HT, y compris frais de mandat de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage de RFF (0,5% de l'opération). Ce coût est établi sur la base des conditions économiques de janvier 2009, date d'établissement de l'étude de faisabilité susvisée ainsi que sur les montants réellement engagés par Réseau ferré de France.

Il se décompose par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

Maîtres d'ouvrages	Coût estimatif en € HT	Conditions économiques
RFF	196 300 €	01/2009
Ville de Metz	65 472 €	01/2009
Total études avant projet	261 772 €	01/2009

Le besoin prévisionnel de financement relatif aux études d'avant-projet est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études d'avant-projet qui devraient s'étendre jusqu'à 2010
- de l'évolution des prix sur la base des index déjà publiés entre les conditions économiques de référence et celles de la date de signature de la présente convention d'une part, et d'un taux prévisionnel de 4% par an au-delà d'autre part.

Il est ainsi évalué à 285 968 € HT courants, réparti par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

Maîtres d'ouvrages	Besoin prévisionnel de financement en € HT	Conditions économiques
RFF	212 320 €	€ courants
Ville de Metz	73 648 €	€ courants
Total études avant projet	285 968 €	€ courants

## 6.2 Etudes de projet et travaux

Le coût prévisionnel des études de projet et des travaux relatifs à l'opération qui fait l'objet de la présente convention est estimé globalement à 9 771 769 € HT, y compris frais de mandat de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage de RFF (0,5% de l'opération), aux conditions économiques de janvier 2009.

Il se décompose par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

	Coût estimatif en € HT	Conditions économiques
1. Maîtrise d'ouvrage RFF		
- Travaux	5 315 612 €	01/09
- Frais de maîtrise d'œuvre et de mandat de maîtrise d'ouvrage	818 163 €	01/09
- Frais de maîtrise d'ouvrage (RFF)	31 448 €	01/09
- Frais de gestion ultérieure de l'ouvrage d'art (à verser à RFF)	6% des culées et du tablier du pont-rail soit 86 625 €	01/09
- Frais de ralentissement des trains	PRIS EN CHARGE PAR LA SNCF	
2. Maîtrise d'ouvrage Ville de Metz		
- Travaux	3 117 733 €	01/09
- Frais de maîtrise d'œuvre	294 938 €	01/09
- Frais de coordination de maîtrise d'ouvrage	107 250 €	01/09
3. Total estimé de l'opération au stade études de projet et travaux (hors AVP)	9 771 769 €	01/09

Le besoin prévisionnel de financement relatif aux études de projets et aux travaux a été établi en fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de projet et des travaux qui devraient s'étendre jusqu'à 2013
- de l'évolution des prix sur la base des index déjà publiés entre les conditions économiques de référence et celles de la date de signature de la présente convention d'une part (indice TP01), et d'un taux prévisionnel de 4% par an au-delà d'autre part.

Il est ainsi évalué à 11 888 851 € HT courants, réparti par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

	Besoin prévisionnel de financement en € HT	Conditions économiques
1. Maîtrise d'ouvrage RFF		
- Travaux	6 467 255 €	€ courants
- Frais de maîtrise d'œuvre et de mandat	995 420 €	€ courants
- Frais de maîtrise d'ouvrage (RFF)	38 261 €	€ courants
- Frais de gestion ultérieure de l'ouvrage d'art (à verser à RFF)	6% des culées et du tablier soit 105 393 €	€ courants
- Frais de ralentissement des trains	PRIS EN CHARGE PAR LA SNCF	
2. Maîtrise d'ouvrage Ville de Metz		
- Travaux	3 793 199 €	€ courants
- Frais de maîtrise d'œuvre	358 837 €	€ courants
- Frais de coordination de maîtrise d'ouvrage	130 486 €	€ courants
3. Total estimé de l'opération au stade études de projet et travaux (hors AVP)	11 888 851 €	€ courants

### **6.3 Synthèse de l'ensemble de l'opération**

Le coût prévisionnel de l'ensemble de l'opération qui fait l'objet de la présente convention est estimé à 10 033 541 € HT, y compris frais de mandat de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage de RFF (0,5% de l'opération), aux conditions économiques de janvier 2009.

Il se décompose par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

Maîtres d'ouvrages	Coût estimatif en € HT	Conditions économiques
RFF	6 448 148 €	01/2009
Ville de Metz	3 585 393 €	01/2009
Total	10 033 541 €	01/2009

Le besoin prévisionnel de financement relatif à l'ensemble de l'opération a été établi en fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études d'avant-projet qui devraient s'étendre jusqu'à 2010 et des études de projet et des travaux qui devraient s'étendre jusqu'à 2013
- de l'évolution des prix sur la base des index déjà publiés entre les conditions économiques de référence et celles de la date de signature de la présente convention d'une part (indice TP01), et d'un taux prévisionnel de 4% par an au-delà d'autre part.

Il est ainsi évalué à 12 174 819 € HT courants, réparti par périmètre de maîtrise d'ouvrage comme suit :

Maîtres d'ouvrages	Besoin prévisionnel de financement en € HT	Conditions économiques
RFF	7 818 649 €	€ courants
Ville de Metz	4 356 170 €	€ courants
Total	12 174 819 €	€ courants



## Article 7 - Dispositions financières

### 7.1 Principes

Le plan de financement des études d'avant-projet et de projet et des travaux faisant l'objet de la présente convention ainsi que toutes les dépenses participant de l'opération et les modalités de versement des participations des financeurs sont établis dans le cadre du programme national d'intervention pour la suppression des passages à niveau préoccupants.

Ainsi dans le cadre de ce programme :

- l'Etat, via RFF, s'engage à financer l'opération à hauteur de 25,000% du coût total de l'opération visé au paragraphe 6.3
  - RFF s'engage à financer l'opération à hauteur de 25,000% du coût total de l'opération visé au paragraphe 6.3
- Conjointement l'Etat et RFF financeront ainsi l'opération à hauteur de 50,000%.

S'agissant d'une suppression de passage à niveau, la SNCF s'engage à ne pas facturer les frais de ralentissement des trains liés à l'opération, elle apporte à ce titre une contribution financière à l'opération.

Le Département s'engage à financer 13,953% du coût total de l'opération visé au paragraphe 6.3, dans le cadre du rétablissement de la RD50.

La Ville s'engage à financer 36,047% du coût total de l'opération visé au paragraphe 6.3.

### 7.2 Plan de financement de l'opération

Les cofinanceurs s'engagent à participer au financement de l'opération selon les clefs de répartition définies ci-dessous, en euros aux conditions économiques de janvier 2009 :

Financeurs		Total en € HT CE 01/09	Estimation de l'actualisation
Etat via RFF	€ HT CE 01/09	2 508 386 €	3 043 705 €
	%	25,000 %	
RFF	€ HT CE 01/09	2 508 386 €	3 043 705 €
	%	25,000 %	
CG57	€ HT CE 01/09	1 399 980 €	1 698 752 €
	%	13,953 %	
Ville	€ HT CE 01/09	3 616 789 €	4 388 657 €
	%	36,047 %	
Total		10 033 541 €	12 174 819 €

A l'issue des études d'avant-projet, il sera procédé à un nouveau calcul du coût de l'opération ainsi qu'à une actualisation à l'horizon de la date de mise en service du projet.

Les montants ainsi recalculés seront repris dans l'avenant évoqué aux paragraphes 7.3.1 et 7.3.2, et les participations des financeurs ajustées en conséquence, déduction faite de l'avance liée aux études d'avant-projet. Le nouveau plan de financement sera alors rédigé en € courants.

### 7.3 Modalités de versement des participations

La participation de l'Etat à l'opération visée au paragraphe 7.2 est versée à RFF indépendamment de la présente convention. Par conséquent aucun appel de fonds n'est fait dans le cadre de cette convention et la Ville appellera auprès de RFF la participation de RFF et de l'Etat.



### **7.3.1 En phase d'études d'avant-projet**

Afin de simplifier la gestion de la présente convention il est retenu le principe de préfinancement des études d'avant-projet. Ainsi dès la signature de la présente convention chaque maître d'ouvrage initiera les études d'avant-projet dans la limite du besoin prévisionnel de financement en euros courants prévu au paragraphe 6.1 sur ses fonds propres.

A la remise des études d'avant-projet, chaque maître d'ouvrage présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de mandat de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et les frais de maîtrise d'ouvrage.

Sur la base de celui-ci et du coût de l'opération niveau avant-projet il sera procédé à la réalisation d'un avenant à l'article 6 et au paragraphe 7.2 de la présente convention et les frais engagés en phase avant-projet par chaque maître d'ouvrage viendront en déduction de leur participation prévue au paragraphe 7.2 à la réalisation des études de projet et des travaux. En outre l'avenant intégrera les frais financiers de l'avance correspondante, et les effets d'actualisation de l'opération jusqu'à sa date de mise en service.

En l'absence de signature d'un tel avenant avant le 31 décembre 2010, RFF et la Ville procéderont au solde de la présente convention et appelleront chaque financeur au prorata de sa participation prévue au paragraphe 7.2 au total de l'opération, sur la base des dépenses réellement constatées.

### **7.3.2 En phase d'études de projet et de travaux**

A l'issue des études d'avant-projet et sous réserve de la signature de l'avenant évoqué au paragraphe 7.3.1, il sera procédé au lancement des études de projet puis des travaux de réalisation de l'opération.

RFF procèdera aux appels de fonds auprès des cofinanceurs (hors Etat) comme suit :

- ◆ premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :
  - à la date de prise d'effet de l'avenant évoqué au paragraphe 7.3.1, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de leur participation respective en € courants au projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF, indiquée au paragraphe 7.2 modifié par avenant,
  - après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance prévisionnelle aura été consommée, des acomptes au minimum trimestriels en fonction de l'avancement des études et des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par la participation de chaque co-financeur au projet sous maîtrise d'ouvrage de RFF visée à l'article 7.2. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'opérations de RFF.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de RFF visé au paragraphe 7.2.

- ◆ solde :
  - Après achèvement de l'intégralité des travaux, RFF présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre et le versement libératoire des charges d'entretien ultérieur de l'ouvrage.
  - Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

La Ville procèdera aux appels de fonds auprès des cofinanceurs (hors Etat) comme suit :

- ◆ premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires :
  - à la date de prise d'effet de l'avenant évoqué au paragraphe 7.3.1, un premier appel de fonds correspondant à 20% du montant de leur participation respective en € courants au projet sous maîtrise d'ouvrage de la Ville, indiquée au paragraphe 7.2 modifié par avenant,
  - après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance prévisionnelle aura été consommée, des acomptes au minimum trimestriels en fonction de l'avancement des études et des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par la participation de chaque co-financeur au projet sous maîtrise d'ouvrage de la Ville visée à l'article 7.2. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur de la Mission Grands Projets de la Ville.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement de l'opération sous maîtrise d'ouvrage de la Ville visé au paragraphe 7.2.

◆ solde :

- Après achèvement de l'intégralité des travaux, la Ville présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
- Sur la base de celui-ci, la Ville procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

### 7.3.3 Mandatement et intérêts moratoires

Les sommes dues au titre de la présente convention à RFF et à la Ville de Metz seront mandatées par les partenaires concernés dans un délai maximum de 45 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points.

### 7.4 Facturations et recouvrement

Les paiements sont effectués par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
RFF	Société Générale Agence Opéra - Paris	30003	03620	00020062145	94
Ville de Metz	Banque de France	30001	00529	C5700000000	16

### 7.5 Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
	Nom du service	N° de téléphone	Adresse électronique
RFF Pôle Finance et Achats Service finance et gestion des flux 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13	Service finance et gestion des flux - unité back office exploitation	01 53 94 31 21	jerome.delot@rff.fr
Mairie de Metz Comptabilité Générale BP21 025 57036 Metz Cedex	Service finance	03 87 55 50 63	plegoux@mairie-metz.fr
Conseil Général de la Moselle Direction des Routes, des Transports et des Constructions (DRTC) 17, Quai Paul Wiltzer BP11096 57036 METZ Cedex 1	DRTC/DRD/Service Administratif, Juridique et Financier	03 87 34 76 59	annick.antoine@cg57.fr

## Article 8 - Gestion des écarts

### 8.1 Pour les études d'avant-projet

Les règles suivantes s'appliquent par périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Le montant des études d'avant-projet de chaque maître d'ouvrage sera déduit à l'issue des études d'avant-projet par avenant à sa participation en tant que financeur dans le plan de financement prévu au paragraphe 7.2, dans la limite du besoin de financement prévisionnel en euros courants prévu au paragraphe 6.1.

En cas de dépassement du besoin de financement prévisionnel en euros courants prévu au paragraphe 6.1, les co-financeurs sont informés selon les dispositions de l'article 5. La présente convention fera alors l'objet d'un avenant.

## **8.2 Pour les études de projet et les travaux**

Les règles suivantes s'appliquent par périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Le plan de financement prévu au paragraphe 7.2 aura été modifié par avenant à l'issue des études d'avant-projet pour déduire de la participation de la Ville et de RFF à l'opération le coût de leurs études d'avant-projet.

En cas d'économies, c'est-à-dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini au paragraphe 7.2 modifié par avenant, la participation de chaque co-financeur est calculée par application de sa clé de répartition, conformément à l'article 7. En cas de trop-perçu les co-financeurs sont remboursés à due concurrence.

Dans l'hypothèse d'un dépassement du besoin de financement, les modalités suivantes s'appliquent :

- tant que le montant des dépenses (études et travaux), ramené en euros constants aux conditions économiques de référence de janvier 2009 reste inférieur ou égal au coût prévisionnel en euros constants indiqué au paragraphe 6.2, les cofinanceurs s'engagent à mettre en place les financements complémentaires selon leur clé de répartition prévue au paragraphe 7.2, par voie d'avenant, au-delà des montants prévus dans le besoin prévisionnel de financement au paragraphe 6.3 ; le coût total de l'opération (études et travaux) n'est pas considéré comme étant dépassé dans ce cas ;
- en dehors du cas qui précède, notamment de modification de la consistance du programme de travaux arrêté dans le cadre de la présente convention, le maître d'ouvrage sollicite l'accord préalable des cofinanceurs pour toute modification de la consistance des travaux et/ou la mobilisation d'un financement complémentaire ; en cas d'accord un avenant à la présente convention formalisera ledit accord.

## **Article 9 - Propriété des études**

---

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété des maîtres d'ouvrages.

Les résultats des études peuvent être communiqués aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Les partenaires s'engagent à faire mention de l'aide financière de chacun dans toute publication ou communication des études.

## **Article 10 - Gestion ultérieure et remise des ouvrages**

---

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

- surveillance,
- entretien,
- toutes réparations,

La gestion des ouvrages pendant les travaux est de la responsabilité de chaque maître d'ouvrage sur son périmètre désigné à l'article 2.

A l'achèvement des travaux, RFF sera reconnu propriétaire et gestionnaire du pont-rail uniquement, la Ville sera reconnue propriétaire et gestionnaire du pont-route destiné aux circulations cycles-piétons, des trémies d'accès au passage souterrain et des culées d'ouvrages.

A l'issue des travaux et de la procédure de réception liant la Ville de Metz et RFF à laquelle le Conseil Général sera convié, et s'il n'y a pas de réserves majeures, le Département reprendra, dans son domaine routier l'emprise du nouveau tracé de la RD50. Il assurera la gestion de la chaussée, en excluant les trottoirs, les voies piétonnes et cyclistes, l'îlot central du giratoire et les différents aménagements connexes non liés à la circulation automobile (espaces verts, mobilier urbain, éclairage public, etc...). L'ensemble de ces équipements seront gérés par la Ville de Metz.

Les précisions nécessaires seront décrites dans le cadre de l'établissement d'une convention particulière de gestion et de superposition domaniale à intervenir entre les trois partenaires (cf. paragraphe 10.2)

## **10.1 Dispositions applicables à la réception des ouvrages**

a. RFF assure la maîtrise d'ouvrage du pont-route, des trémies d'accès en fond de forme et des culées de ces ouvrages et dans le cadre du transfert de la maîtrise d'ouvrage et de la propriété de ces ouvrages, il est convenu qu'une réception de ces ouvrages sera organisée entre RFF et la Ville. En cas de réserves majeures, de la part de la Ville, engageant leur résistance et leur structure, formulées lors de la réception, RFF continuera d'assurer la maîtrise d'ouvrage du pont-route, des trémies d'accès et des culées d'ouvrages le temps strictement nécessaire à la levée de celles-ci. Ces réserves ne peuvent en aucun cas porter sur le changement de la conception des ouvrages ou des sujétions nouvelles par rapport aux prescriptions techniques du dossier marché. Exceptées les réserves majeures, RFF et la Ville procéderont à la réception contradictoire des ouvrages précités selon les règles en vigueur et l'établissement du procès-verbal de réception.

b. La Ville assure la maîtrise d'ouvrage des chaussées, des terrassements et soulèvements entre chaque extrémité du projet, la signalisation horizontale et verticale, le giratoire et dans le cadre du transfert de la maîtrise d'ouvrage et de la propriété de ces ouvrages, il est convenu qu'une réception de ces ouvrages sera organisée entre la Ville et le Département.

En cas de réserves majeures, de la part du Département, engageant leur résistance et leur structure, formulées lors de la réception, la Ville continuera d'assurer la maîtrise d'ouvrage le temps strictement nécessaire à la levée de celles-ci. Ces réserves ne peuvent en aucun cas porter sur le changement de la conception des ouvrages ou des sujétions nouvelles par rapport aux prescriptions techniques du dossier marché. Excepté les réserves majeures, la Ville et le Département procéderont à la réception contradictoire des ouvrages précités selon les règles en vigueur et l'établissement du procès-verbal de réception.

## **10.2 Dispositions applicables à la propriété de l'ouvrage**

En l'absence de réserves engageant la résistance et la structure du pont-route, des trémies d'accès en fond de forme et des culées du pont-route, le transfert de propriété et de maîtrise d'ouvrage entre RFF et la Ville sera réalisé à la fin des travaux.

RFF s'engage à fournir à la Ville le dossier simplifié ou normal des ouvrages nécessaire au transfert de la maîtrise d'ouvrage et de propriété de ces ouvrages. La Ville accepte les ouvrages tels qu'ils sont réalisés, et en assure la gestion. La gestion et l'entretien des accessoires notamment l'entretien ultérieur des ouvrages précités demeurent entièrement de la responsabilité de la Ville.

Si la Ville souhaite pour une raison quelconque réaliser ultérieurement des travaux de réfection, de modification ou d'entretien du pont-route, des trémies d'accès et des culées du pont-route, ces travaux seront entièrement réalisés sous sa responsabilité, RFF ne peut, pour quelque que cause que ce soit, se voir associé tant contractuellement, financièrement que techniquement à ces travaux d'entretien, d'amélioration ou de réfection.

A compter de la signature d'un procès-verbal contradictoire de transfert de propriété et de maîtrise d'ouvrage des ouvrages précités, la Ville est subrogée dans ses droits et obligations à RFF.

Les garanties contractuelles applicables aux ouvrages devront pouvoir être transférables.

La gestion ultérieure de l'ensemble des ouvrages ainsi créés, leur maintenance, ainsi que les servitudes d'usage, d'occupation ou de superposition du domaine seront reprises dans le cadre d'une convention de gestion et de superposition domaniale à établir par la Ville en accord avec RFF et le Département.

Cette convention devra être signée avant l'engagement de la réalisation des ouvrages prévus au titre de la présente convention, par la Ville, le Département, RFF et la SNCF.

La superposition et l'occupation de domaine y seront traitées conformément à l'article L.2123-7 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

## **Article 11 - Opérations domaniales**

---

### **11.1 Cessions et acquisitions**

La Ville procédera à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et documents d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation du projet.

La cession des terrains appartenant au domaine public ferroviaire appartenant à RFF éventuellement nécessaires s'effectuera conformément aux règles en vigueur et en particulier aux articles 46 à 55 du décret n°97-444 relatif aux missions et aux statuts de RFF.

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés. Les frais correspondants à cette cession seront pris en charge par la Ville.

La Ville procédera en outre, pour le compte de chaque maître d'ouvrage, à l'acquisition de tous les autres terrains nécessaires à la réalisation de la présente opération, aux sondages et fouilles archéologiques éventuelles.

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

### **11.2 Classement – déclassement**

L'ancien délaissé de la RD50 sera déclassé et cédé gracieusement par le Département à la Ville de Metz.

Les emprises de la RD50 modifiée par le projet seront cédées par la Ville de Metz au Département dans les mêmes conditions et seront classées dans le domaine public départemental.

## **Article 12 - Modification et résiliation de la présente convention**

---

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant, après saisine du comité de pilotage mentionné à l'article 5 ci-dessus.

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

Dans tous les cas les co-financeurs s'engagent à rembourser à chaque maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, les dépenses d'étude et de travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif, ainsi que le versement libératoire se rapportant aux ouvrages tels que devenus.

Sur cette base le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou reversement du trop-perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

## **Article 13 - Informations extérieures**

---

Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication des études.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, RFF et la Ville font mention du financement de l'Etat et du Département de la Moselle.

En phase de chantier, la Ville en tant que coordinateur de la maîtrise d'ouvrage fera figurer sur le chantier un panneau rappelant le coût de l'opération, le nom des maîtres d'ouvrage et des financeurs ainsi que leur taux de participation à l'opération.

## **Article 14 - Litiges**

---

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

## **Article 15 - Mesures d'ordre**

---

La présente convention prend effet à la date de sa signature par le dernier signataire et expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

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

Pour l'exécution de cette convention les parties font élection de domicile en leurs sièges respectifs.

La présente convention est établie en 5 exemplaires, un pour chacun des signataires.

A Metz, le  
Pour l'Etat,  
Le Préfet de la Région Lorraine

A Metz, le  
Pour la Ville  
Le Maire de Metz

Monsieur Bernard NIQUET

Monsieur Dominique GROS

A Metz, le  
Pour le Département  
Le Président du Conseil Général de Moselle

A Strasbourg, le  
Pour RFF,  
Le Directeur Régional Alsace, Lorraine,  
Champagne-Ardenne

Monsieur Philippe LEROY

Monsieur Philippe LAUMIN

A Metz, le  
Pour la SNCF  
Le Directeur de la Région Lorraine

Monsieur Alain AUTRUFFE