

ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTÉ PARIS RIVE GAUCHE

CONVENTION

entre la SEMAPA, RFF, la SNCF, la Ville de Paris

**pour la gestion de l'ouvrage de couverture des emprises
ferroviaires dans la ZAC Paris Rive Gauche**

SOMMAIRE

Préambule.....	4
Article 1 – Généralités.....	9
Article 2 – Objet de la convention	9
Article 3 – Entrée en vigueur de la convention.....	10
Article 4 – Principes de propriété des ouvrages et de division en volume.....	10
Article 5 – Définition, réalisation et prise en charge des opérations de surveillance, d'entretien et de grosses réparations des « ouvrages de couverture ».....	11
5.1 Surveillance	11
5.2 Entretien courant.....	13
5.3 Grosses réparations (ou entretien exceptionnel)	14
5.4 Dispositions applicables en cas de défaillance des « propriétaires successifs » dans leurs obligations d'entretien et de grosses réparations	14
Article 6 – Modalités d'intervention pour la gestion des « ouvrages de couverture »	14
Article 7 – Dispositions financières.....	14
7.1 Définition de la redevance.....	14
7.2 Actualisation de la redevance	15
7.3 Modalités de versement de la redevance.....	15
7.4 Prestations exclues de la redevance	17
Article 8 – Durée	17
Article 9 – Modification des ouvrages.....	17
Article 10 – Exécution de la convention	17
Article 11 – Transfert des droits et obligations	18
Article 12 – Litiges.....	18

CONVENTION

Entre les soussignés :

La Ville de Paris, ci-après dénommée la ville de Paris, représentée par Madame Véronique BEDAGUE-HAMILIUS, Secrétaire Générale, en vertu de la délibération du Conseil de Paris des 19 & 20 mars 2012, agissant pour son compte et en tant que porte fort de son aménageur, la SEMAPA, ou de toute société d'aménagement qui viendrait s'y substituer ou la remplacer,

Et

La Société d'Etude, de Maîtrise d'ouvrage et d'Aménagement Parisienne, ci-après dénommée la SEMAPA, Société Publique Locale d'Aménagement à forme anonyme au capital de 472 287 Euros, dont le siège est à PARIS (75004), Hôtel de Ville, représenté par Monsieur Jean-François GUEULLETTE, Directeur Général, dûment habilité aux fins des présentes,

D'une part

Et

Réseau Ferré de France, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, ci-après dénommé RFF, dont le siège social est situé au 92 avenue de France – 75013 Paris, représenté par Monsieur Alain QUINET, Directeur Général Délégué, dûment habilité aux fins des présentes,

Et

La Société Nationale des Chemins de Fer français, Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial, ci-après dénommé la SNCF, dont le siège social est situé au 34 rue du Commandant Mouchotte – 75014 Paris, représenté par Monsieur Jean-Marc ROGER, Directeur de l'Immobilier, dûment habilité aux fins des présentes

D'autre part.

- VU la délibération du Conseil de Paris en date du 27 mai 1991 créant la Zone d'Aménagement Concerté "Paris Seine Rive Gauche" ;
- VU le traité de concession d'aménagement signé le 2 août 1991 entre la Ville de Paris et la SEMAPA, et ses avenants signés les 1^{er} octobre 1996 et 8 octobre 2002 ;
- VU la convention signée le 6 novembre 1991 entre la Ville de Paris et la SNCF ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date du 22 juillet 1996 modifiant la dénomination de la ZAC " Paris Seine Rive Gauche " en ZAC " Paris Rive Gauche " ;
- VU la convention signée le 25 septembre 1996 entre la Ville de Paris et la SNCF ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date du 7 juillet 1997 approuvant après enquête le Plan d'Aménagement de Zone modifié de la ZAC Paris Rive Gauche ;
- VU la convention de gestion des ouvrages de couverture des emprises ferroviaires signée le 30 novembre 2000 entre la SEMAPA, RFF et la SNCF ;
- VU la convention de gestion des ouvrages de couverture des emprises ferroviaires signée le 16 janvier 2001 entre la Ville de Paris, le Département de Paris la SEMAPA, RFF et la SNCF ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date des 24 et 25 février 2003 modifiant l'acte de création de la Zone d'Aménagement Concerté Paris Rive Gauche ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date des 22 et 23 septembre 2003 approuvant le dossier de réalisation de la Zone d'Aménagement Concerté Paris Rive Gauche ;
- VU la Convention Publique d'Aménagement signée le 12 janvier 2004 entre la Ville de Paris et la SEMAPA ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date des 15 et 16 novembre 2010 approuvant, après enquête publique, la révision simplifiée du Plan Local d'Urbanisme de Paris sur la ZAC Paris Rive Gauche - secteur "Masséna-Bruneseau" (13e) ;
- VU la délibération du Conseil de Paris en date des 15 et 16 novembre 2010 modifiant l'acte de création de la Zone d'Aménagement Concerté Paris Rive Gauche.
- VU la convention de partenariat signée le 7 novembre 2011 entre la Ville de Paris, la SEMAPA, RFF et la SNCF ;
- VU le cahier des charges générales ferroviaires déposé au rang des minutes de Maître Michel Bresjanac le 23/07/2012

IL EST TOUT D'ABORD EXPOSE CE QUI SUIT :

Préambule

L'opération d'aménagement

La Zone d'Aménagement Concerté Paris Seine Rive Gauche a été créée le 27 mai 1991, par délibération du Conseil de Paris. Son aménagement a été confié à la SEMAPA, par traité de concession signé le 2 août 1991, puis par convention publique d'aménagement signée le 12 janvier 2004 arrivant à échéance le 12 janvier

2016. Cette ZAC couvre une superficie d'environ cent trente hectares (130 ha), situés dans le 13ème arrondissement, entre le Boulevard de l'Hôpital et la limite communale avec la Ville d'Ivry, entre la Seine et les quartiers existants délimité principalement par la rue du Chevaleret.

La ZAC « Paris Seine Rive Gauche » a été renommée « Paris Rive Gauche », par délibération du Conseil de Paris du 22 juillet 1996. Le dossier de création de la ZAC a été modifié par le Conseil de Paris en sa séance des 24 et 25 février 2003, notamment pour permettre de développer l'offre de logements, au détriment de celle des bureaux. Le Plan d'Aménagement de Zone de la ZAC a été modifié en 1997, en intégrant notamment une réduction de 165 000 à 150 000 m² de la surface hors œuvre nette de droits à construire réservés aux établissements ferroviaires.

Aujourd'hui, la ZAC est arrivée à mi-parcours de sa réalisation. Ses quartiers bien desservis bénéficient d'une situation remarquable en bord de Seine et proche du centre, ce que confirme l'attractivité constatée de ce nouveau pôle urbain. Cependant, des pans entiers principalement contraints par les infrastructures ferroviaires et routières restent à aménager et nécessitent des investissements lourds, en particulier en situation de sursol.

Le dossier de création de la ZAC a été modifié par le Conseil de Paris en sa séance des 15 et 16 novembre 2010 pour entériner l'évolution souhaitée pour le secteur Masséna-Bruneseau. Le programme global des constructions de la ZAC permettra, à compter de l'approbation du dossier de réalisation, la construction d'environ 2 455 000 m² HON, au lieu de 2 255 000 m² HON précédemment.

Ces surfaces se répartissent entre 665 000 m² pour les grands équipements (université, BNF, hôpital, ferroviaire), 585 000 m² pour l'habitat, 745 000 m² pour les bureaux, 405 000 m² pour les activités, commerces, hôtels et services divers, et 55 000 m² pour les équipements publics de quartier.

Le programme restant à réaliser de l'ordre de 45% au 30 juin 2011 (Permis de Construire non délivrés) s'établit à environ 106 000 m² pour les grands équipements, 370 000 m² pour l'habitat, 275 000 m² pour les bureaux, 314 000 m² pour les activités, commerces, hôtel et services divers, et 30 000 m² pour les équipements publics de quartier.

L'imbrication avec le domaine ferroviaire

Le projet d'aménagement englobe des emprises ferroviaires qui seront utilisées pour partie en plein sol et pour partie en sursol. Ces emprises couvrent une superficie d'environ quarante sept hectares (47 ha), dont environ trente hectares (30 ha) sont devenus la propriété de RFF, en vertu de l'article 5 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997. Il reste aujourd'hui environ vingt cinq hectares (25 ha) d'emprises ferroviaires concernées par les acquisitions à réaliser pour permettre la poursuite de l'opération d'aménagement, dont environ onze hectares (11 ha) appartiennent à RFF et environ quatorze hectares (14 ha) à la SNCF.

Sur le site concerné par l'opération d'aménagement, le réseau ferré accueille principalement des circulations de voyageurs, qui se développent autour de deux

ensembles, la gare de Paris-Austerlitz et la gare Bibliothèque François Mitterrand. La SNCF dispose également sur le domaine d'un important atelier d'entretien des matériels roulants de type Corail. Le RER C, qui traverse la zone, transporte quotidiennement plus de 500 000 personnes et fait l'objet d'un Schéma Directeur qui vise à renforcer l'offre de service et à améliorer sa régularité. Parallèlement, des circulations Grandes Lignes, Trains d'Equilibre du Territoire (TET) et TER Centre desservent la gare de Paris Austerlitz.

Cette gare constitue le dernier réservoir de capacité d'accueil de nouveaux trains dans Paris intra-muros. Elle revêt donc un intérêt stratégique pour le développement du trafic ferroviaire depuis Paris, en particulier à travers la ligne nouvelle Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL). La proximité de la gare de Lyon a également conduit les établissements ferroviaires et les autorités organisatrices des transports à développer un projet de complémentarité des structures d'entretien et de maintenance du matériel roulant entre les gares de Lyon et d'Austerlitz.

Pour permettre, sur les emprises ferroviaires, l'implantation des nouveaux immeubles de l'opération d'aménagement, en plein sol ou en sursol, il sera nécessaire de procéder corrélativement aux cessions, à des travaux de libération et de reconstitution des installations ferroviaires existantes dans le périmètre de la ZAC. Ces travaux et les ouvrages de couverture doivent impérativement préserver le fonctionnement du service ferroviaire et la capacité à mettre en œuvre les projets de développement ferroviaire portés par les établissements ferroviaires.

Les principes des conventions de 1991 et de 1996

La convention partenariale qui a régi les rapports entre la SNCF et la Ville de Paris depuis le 6 novembre 1991 est basée notamment sur le principe suivant lequel la SNCF réalisait les travaux de libération des emprises, le cas échéant avec un préfinancement de la SEMAPA. La SNCF assurait leur portage foncier jusqu'à leur revente à l'aménageur, elle-même déclenchée par le calendrier de la vente de droits à construire, à un prix de base différencié selon les secteurs de la ZAC et calculé en tenant compte de l'évolution de la charge foncière des bureaux, d'une part, et de la variation de l'indice INSEE de la construction, d'autre part.

La convention de 1996 a eu pour objet de préciser, d'une part, l'engagement de la part de la SNCF de demander le déclassement et de céder les terrains selon un nouveau plan de phasage s'échelonnant entre 1996 et 2006, et d'autre part, de rappeler l'engagement de la Ville de Paris à acquérir les terrains, immeubles et volumes dépendant de la SNCF.

Les modalités de mise en œuvre du partenariat ont été précisées dans différentes conventions signées notamment par la Ville, la SNCF, la SEMAPA et /ou RFF (conventions de gestion des ouvrages de couverture des emprises ferroviaires, conventions de maîtrise d'ouvrage déléguée, cahier des charges générales ferroviaires).

L'évolution du contexte et la nécessité d'un nouveau cadre partenarial

Certains facteurs de changement déterminants intervenus depuis 1991 ont rendu nécessaire la définition de nouveaux rapports contractuels.

Cela concerne tout d'abord la création de RFF en 1997 et sa substitution à la SNCF pour les droits et obligations liés aux biens qui lui sont apportés, notamment les droits et obligations inscrits dans les conventions de 1991 et de 1996.

Par ailleurs, les éléments principaux de programmes, de coûts et de calendriers ont évolué de manière significative depuis 1991. Il s'agit des évolutions successives du programme de l'aménagement de la ZAC, de l'allongement des délais de mise en œuvre de l'opération et de l'évolution du coût des travaux ferroviaires et de couverture des voies ferrées.

Enfin, la valeur des charges foncières de bureaux, servant de référence à la revalorisation des emprises ferroviaires, n'a atteint que de façon exceptionnelle la valeur de base indiquée dans la Convention de 1991. En outre, l'absence de commercialisation de terrains et volumes destinés à recevoir des bureaux à certaines périodes n'a pas permis de mettre en œuvre les modalités de calcul du prix des terrains et sursols, fixées par la convention de 1991.

Pour ces raisons, la Ville de Paris, la SEMAPA, RFF et la SNCF sont convenus le 1er octobre 2010 de poursuivre la mise en œuvre de l'opération d'aménagement Paris Rive Gauche, dans un cadre contractuel redéfini sur la base d'un projet global optimisé s'inscrivant dans un calendrier recalé et maîtrisé, dans le respect des objectifs de chacun des partenaires. La convention de partenariat signée le 7 novembre 2011 fixe ce cadre et stipule :

« L'entretien et la maintenance des ouvrages de couverture sont réalisés suivant les dispositions prévues dans les conventions de gestion des ouvrages de couverture des emprises ferroviaires, ainsi que dans le cahier des charges générales ferroviaires.

Ces documents seront mis en conformité avec les dispositions de la présente convention dans un délai de trois mois à compter de sa signature.

Il est par ailleurs convenu que le cahier des charges générales ferroviaires et que les conventions de gestion des ouvrages de couverture des emprises ferroviaires en vigueur à la date de signature de présente convention, s'appliqueront aux actes à signer en 2011, ainsi qu'au lot A11 dans le cadre de la procédure de consultation en cours ».

Le cahier des charges générales ferroviaires ayant pour objet :

- d'une part, les conditions générales à respecter dans le périmètre de la ZAC Paris Rive Gauche pour toutes opérations de construction, d'exécution de travaux ou d'aménagement et toutes interventions notamment de surveillance, d'entretien, et de réparation à réaliser dans les volumes, terrains ou immeubles situés au dessus, au-dessous ou en contigüité du domaine ferroviaire,

- et d'autre part, les futures règles de coexistence entre les terrains et volumes RFF et SNCF et les volumes, terrains ou immeubles situés au dessus, au-dessous ou en contigüité du domaine ferroviaire,
a été établi en 2012 et déposé au rang des minutes de Maître Michel Bresjanac le 23/07/2012.

SNCF et RFF comparaissent à la présente convention en qualité de propriétaires des volumes sis sous l'ouvrage de couverture et appartenant au domaine public ferroviaire

IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 – Généralités

Les ouvrages de couverture des emprises ferroviaires (à savoir les appuis et fondations, les appareils d'appui et les dalles ou le cas échéant les immeubles ponts), ci-après désignés « les ouvrages de couverture », supposent une surveillance et un entretien devant être assurés de manière globale alors même que la propriété des différents éléments constitutifs de ces ouvrages est partagée entre les « propriétaires successifs » des volumes situés au-dessus du domaine ferroviaire (propriétaires de la dalle et de ses appareils d'appui) et les « propriétaires ferroviaires », à savoir RFF et la SNCF (propriétaires des appuis et fondations).

Il est précisé que le terme de « propriétaires successifs » comprend l'ensemble des propriétaires à venir des volumes situés au-dessus du domaine ferroviaire, en ce compris la SEMAPA et la Ville de Paris.

RFF et SNCF seront désignés dans la présente convention par « le ou les propriétaire(s) ferroviaire(s) ».

A la date de signature des présentes, les ouvrages de couverture des emprises ferroviaires représentent une surface totale de 243 500 m² environ dont 103 000 m² environ restant à réaliser et concernés par la présente convention :

- 49 000 m² environ seront constitués par des dalles qui supporteront des bâtiments ;
- 13 000 m² environ seront constitués par des immeubles-ponts ;
- 41 000 m² supporteront des espaces affectés à des espaces publics dont :
 - o 18 000 m² environ pour les voiries publiques,
 - o 2 000 m² environ pour les jardins publics,
 - o 21 000 m² environ pour d'autres espaces publics (promenade plantée,...).

Il est entendu que les surfaces ci-avant mentionnées ont un caractère indicatif et que les dispositions qui suivent, en particulier celles qui ont un caractère financier, s'appliqueront, conformément à l'Article 7 de la présente convention, aux surfaces d'ouvrages mentionnées dans les actes authentiques de vente.

Le plan joint en annexe 1 figure les zones couvertes faisant l'objet de la présente convention.

Article 2 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser :

1/ les obligations respectives :

- de RFF ou de la SNCF, propriétaires des volumes ferroviaires incluant, le cas échéant, les appuis et fondations des « ouvrages de couverture » ;
- des « propriétaires successifs » des volumes situés au dessus du domaine ferroviaire

au titre de la gestion des « ouvrages de couverture ».

2/ les modalités techniques et financières de la gestion des « ouvrages de couverture ».

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

- Surveillance,
- Entretien courant,
- Grosses réparations.

Article 3 – Entrée en vigueur de la convention

De convention expresse entre les parties, il est décidé que la présente convention se substitue aux conventions du 30 novembre 2000 et du 16 janvier 2001 pour s'appliquer à tous les « ouvrages de couverture » réalisés dans les emprises objets des actes authentiques de vente signés entre RFF/SNCF et la SEMAPA ou la Ville de Paris après la signature de la présente convention, sauf pour le lot A11 pour lequel les conventions antérieures resteront applicables quelle que soit la date de signature de l'acte authentique de vente.

Article 4 – Principes de propriété des ouvrages et de division en volume

La convention de partenariat signée le 7 novembre 2011 par la Ville de Paris, la SEMAPA, RFF et la SNCF définit dans son article 6.1, repris ci-dessous, les principes de répartition des propriétés des « ouvrages de couverture » :

« Les ouvrages à réaliser par l'Aménageur comprennent :

- les fondations et les appuis des dalles de couverture ou des « immeubles ponts »,
et*
- les dalles de couverture envisagées au dessus du faisceau ferroviaire (hors secteur immeubles ponts T5/T6).*

A l'issue de leur remise à RFF ou la SNCF, les fondations et appuis deviendront la propriété de ces derniers. Les dalles et appareils d'appui seront la propriété de l'Aménageur puis des acquéreurs successifs des volumes. »

Au fur et à mesure de la réalisation des « ouvrages de couverture » et pour chaque vente par les « propriétaires ferroviaires », un Etat Descriptif de Division en Volumes (EDDV) sera établi par un géomètre-expert. Il décrira l'ouvrage édifié, la définition des volumes en découlant et les différentes servitudes actives ou passives bénéficiant ou grevant les différents lots de volume. A noter que l'EDDV permettra notamment de définir qui de la SNCF et de RFF est le « propriétaire ferroviaire » pour la partie d'ouvrage de couverture concernée par ledit EDDV.

Seront annexés à cet EDDV, le cahier des charges générales ferroviaires, complété le cas échéant par un cahier des charges particulières ferroviaires, et la présente convention de gestion.

Article 5 – Définition, réalisation et prise en charge des opérations de surveillance, d'entretien et de grosses réparations des « ouvrages de couverture »

5.1 Surveillance

5.1.1 Surveillance organisée

Compte tenu de la nature particulière des « ouvrages de couverture », il a été convenu entre les parties d'en organiser une surveillance conforme aux principes de l'instruction technique du 16 février 2011 et du référentiel SNCF (procédure IN 1253 « Surveillance des ouvrages d'art et constructions apparentées »), ou de ceux qui leur seraient substitués.

La surveillance est définie à l'article 1.2 du fascicule 0 de l'instruction technique du 16 février 2011 comme étant « *l'ensemble des contrôles et des examens permettant de suivre son état afin de réaliser en temps utile les opérations d'entretien et, le cas échéant, de déclencher les mesures de sécurité nécessaires* ».

A la date de la signature de la présente convention, et sur la base de l'instruction technique et des référentiels en vigueur, cette surveillance est organisée comme suit :

- une inspection détaillée tous les six ans, à compter du point de départ de la surveillance, précisé ci-dessous ;
- une visite intermédiaire tous les six ans, en alternance avec les inspections détaillées;
- un nivellement des appuis et des mi-travées des poutres tous les six ans, réalisé par un géomètre préalablement à l'inspection détaillée, pour les dalles situées sous immeubles (privés ou publics) et les immeubles-ponts.

Le point de départ de cette surveillance est fixé à la date de fin de visite mentionnée sur le constat de l'état initial des « ouvrages de couverture » (PV0), constat que les « propriétaires successifs » s'engagent à fournir au « propriétaire ferroviaire » dans un délai de trois mois à compter de la date de fin de visite. Si ce PV n'est pas remis dans ce délai, le point de départ des opérations de surveillance n'est pas réputé être connu par le « propriétaire ferroviaire » qui ne pourra se voir reprocher par les « propriétaires successifs » le non respect du calendrier ci-dessus.

Concernant la surveillance depuis le domaine ferroviaire, cette périodicité pourra être ajustée par le « propriétaire ferroviaire » de manière à tenir compte des dates réelles de livraison des parties de « l'ouvrage de couverture » en globalisant les opérations de surveillance afin de les optimiser.

Les opérations de surveillance sont détaillées en annexe 2.

Les « propriétaires successifs » des volumes situés au-dessus des emprises ferroviaires réaliseront ou feront réaliser les visites et inspections en surface de dalle et dans l'espace intérieur à la dalle, lorsqu'il existe, et en supporteront le coût. Ces dispositions s'appliquent également à la structure porteuse des immeubles-ponts pour la partie non visible depuis les emprises ferroviaires.

Le « propriétaire ferroviaire » procédera ou fera procéder, pour son compte et à sa charge financière, aux opérations de surveillance des fondations et appuis.

Le « propriétaire ferroviaire » procédera ou fera procéder pour le compte des « propriétaires successifs » :

- aux visites et inspections à réaliser en sous face de dalles et d'immeubles-ponts (y compris des appareils d'appui),
- et pour les immeubles-ponts et les dalles situées sous immeubles, au nivellement des appuis et au suivi des flèches de poutres.

En outre, concernant les immeubles-ponts, le « propriétaire ferroviaire » procédera ou fera procéder pour le compte des « propriétaires successifs » des volumes supérieurs au constat de l'état initial de la sous face de l'immeuble pont (procès-verbal 0).

Le coût de l'ensemble de ces interventions sera supporté par les « propriétaires successifs ».

Le « propriétaire ferroviaire » adressera aux « propriétaires successifs », les procès-verbaux des visites, inspections, mesures périodiques qu'elle aura réalisées au titre de la surveillance des « ouvrage de couverture ». Pour chaque îlot, un procès-verbal unique sera établi et adressé à l'ensemble des propriétaires de l'îlot concerné.

Les « propriétaires successifs » adresseront au « propriétaire ferroviaire » les comptes rendus, constats, procès-verbaux des visites et inspections techniques qu'ils pourraient être amenés à faire établir concernant les « ouvrages de couverture ».

Les « propriétaires successifs » sont en charge d'assurer l'analyse et la synthèse des opérations de surveillance pour déterminer les opérations d'entretien ou de réparation à réaliser qui sont à leurs charges en application des articles 5.2 et 5.3. Ils devront, à la suite de cette synthèse, transmettre au « propriétaire ferroviaire » les éventuels points de vigilance à intégrer dans les opérations de surveillance organisée à venir.

5.1.2 Surveillance renforcée et haute surveillance

Le chapitre 4 du fascicule 2 de l'instruction technique du 16 février 2011 prévoit une surveillance renforcée des ouvrages, *« lorsque l'état d'un ouvrage le justifie ou en cas d'incertitude sur l'origine, la nature et la cause des désordres »*, cette surveillance est définie comme *« plus intense que la surveillance définie précédemment »*.