

**ZAC PARIS RIVE GAUCHE
(PARIS 13e)**

CAHIER DES CHARGES GENERALES FERROVIAIRES

**ZAC PARIS RIVE GAUCHE
(PARIS 13e)**

**CAHIER DES CHARGES GENERALES
FERROVIAIRES**

SOMMAIRE

PREAMBULE

CHAPITRE 1 – CADRE GENERAL

Article 1 – Généralités

- 1.1 – Objet du cahier des charges
- 1.2 – Champ d'application du cahier des charges

Article 2 – Description du cadre de l'opération

CHAPITRE 2 – ELEMENTS CONSTITUTIFS DES VOLUMES ET SERVITUDES LES AFFECTANT

Article 3 – Définition générale de la répartition de la propriété des volumes et des ouvrages et installations qu'ils contiennent

Article 4 – Servitudes générales

- 4.1 – Servitude d'appui
- 4.2 – Servitude d'accrochage et de passage des équipements
- 4.3 – Servitude de passage pour la gestion des ouvrages
- 4.4 – Servitude afférente aux gaines et conduits d'aération
- 4.5 – Servitude de vue et de prospect
- 4.6 – Dispositions communes

CHAPITRE 3 – TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE MODIFICATION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES »

Article 5 – Ouvrages réalisés en limite du domaine ferroviaire

Article 6 - Contraintes générales de construction

- 6.1 – Contraintes ferroviaires
- 6.2 – Implantations
- 6.3 – Limites d'emprises
- 6.4 – Sécurité incendie
- 6.5 – Corrosion électrolytique
- 6.6 – Bruit - Vibrations - Inductions électromagnétiques
- 6.7 – Désenfumage - Ventilation du domaine ferroviaire

Article 7 – Réseaux divers**CHAPITRE 4 – EXECUTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE MODIFICATION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES »****Article 8 – Respect des contraintes de programme****8.1 – Contraintes ferroviaires****8.2 – Interdépendance des chantiers****8.3 – Organisation du « Propriétaire »****8.3.1 – Représentation du « Propriétaire »****8.3.2 – Désignation et missions du coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé****8.3.3 – Contrats de maîtrise d'œuvre****8.3.4 – Prestataire délégué****Article 9 – Etat des lieux****Article 10 – Modalité d'intervention au-dessus, en dessous et en contiguïté du domaine ferroviaire****10.1 – Plan d'assurance de la qualité pour la conception et la réalisation des travaux de constructions et aménagements au-dessus, en dessous et en contiguïté du domaine ferroviaire****10.2 – Sécurité ferroviaire et notice particulière de sécurité ferroviaire****10.2.1 – Sécurité ferroviaire et Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF)****10.2.2 – Notice particulière de sécurité ferroviaire****10.2.3 – Dispositions liées à la sécurité et à l'exploitation ferroviaire****10.3 – Flèches des ouvrages constitutifs de la dalle au-dessus du domaine ferroviaire****10.4 – Prescriptions particulières****Article 11 – Sauvegarde de l'exploitation du domaine ferroviaire****CHAPITRE 5 – MODALITES DE GESTION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES » IMPLIQUANT LE DOMAINE FERROVIAIRE****Article 12 – Mesures à respecter aux fins d'assurer la sécurité et le maintien de l'exploitation ferroviaire****Article 13 – Cas particulier de la gestion des ouvrages de couverture, y compris fondations et appuis****CHAPITRE 6 – JOUISSANCE, MODIFICATION ET RECONSTRUCTION DES OUVRAGES ET AMENAGEMENTS
REGLES PARTICULIERES POUR LA COEXISTENCE AVEC LE
DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE****Article 14 – Jouissance des ouvrages et aménagements****Article 15 – Modifications des ouvrages ou des aménagements par les « Propriétaires »****Article 16 – Reconstruction**

CHAPITRE 7 – RESPONSABILITE ET ASSURANCES

Article 17 – Responsabilité pendant la réalisation des « Travaux »

17.1 – Accidents et dommages du fait des « Travaux » des « Propriétaires »

17.2 – Accidents et dommages du fait des « Travaux » des « propriétaires ferroviaires » ou de leurs préposés

Article 18 – Assurances des risques liés à la réalisation des « Travaux »

Article 19 – Responsabilité après « Travaux »

Article 20 – Assurances des risques après « Travaux »

Article 21 – Obligation concernant les polices d'assurance

PREAMBULE

La présence d'installations ferroviaires importantes à l'intérieur du périmètre de la ZAC Paris Rive Gauche et leur appartenance au domaine public ferroviaire nécessitent l'application et le respect de règles et prescriptions qui doivent être observées dans les rapports entre les propriétaires des emprises du domaine ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure, « l'aménageur » et les futurs propriétaires de terrains, d'immeubles ou de volumes situés au-dessus, en dessous ou en contiguïté avec le domaine ferroviaire.

Le présent cahier des charges, justifié par la présence d'équipements ferroviaires au-dessus, en dessous ou en contiguïté des volumes constituant des lots de la ZAC Paris Rive Gauche, a pour objectif de permettre et assurer la coexistence des projets des propriétaires avec les impératifs de l'exploitation ferroviaire.

Au jour du dépôt des présentes au rang des minutes du notaire :

- Les « propriétaires ferroviaires » sont RFF et la SNCF.
- Le « gestionnaire d'infrastructure » est RFF.
- Il est précisé qu'au titre de l'article L.2111-9 du code des Transports, la SNCF s'est vue conférer la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité de ce réseau pour le compte et selon les principes de gestion définis par RFF. La SNCF assure donc en l'état du droit les missions conférées au gestionnaire d'infrastructure. Pour ces missions, elle est désignée ci-après le « gestionnaire d'infrastructure délégué » ou « GID ». En cas de modification de ces dispositions réglementaires, les nouvelles prescriptions relatives à ces missions de gestion d'infrastructures ferroviaires s'appliqueront de plein droit au présent cahier des charges.

CHAPITRE 1 – CADRE GENERAL

ARTICLE 1 – GENERALITES

1.1 – Objet du cahier des charges

Le cahier des charges générales ferroviaires a pour objet de prévoir :

- 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, en dessous ou en contiguïté du domaine ferroviaire,
- et d'autre part, les futures servitudes et conditions de coexistence entre les terrains et volumes des « propriétaires ferroviaires » et les volumes, terrains ou immeubles situés au-dessus, en dessous ou en contiguïté du domaine ferroviaire.

Une convention signée en 2012 entre la SEMAPA, RFF, la SNCF et la Ville de Paris pour la gestion de l'ouvrage de couverture des emprises ferroviaires dans la ZAC Paris Rive Gauche a par ailleurs 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 ». »*

Les dispositions applicables aux obligations respectives des « propriétaires ferroviaires » et des « Propriétaires » au titre de la gestion des ouvrages de couverture ainsi que les modalités techniques de cette gestion sont reproduites à l'article 13 – « Cas particulier de la gestion des ouvrages de couverture, y compris fondations et appuis » du présent document. Sauf stipulation expresse contraire, les clauses du présent document sont intégralement applicables auxdites opérations de gestion des ouvrages de couverture.

1.2 – Champ d'application du cahier des charges

Le cahier des charges s'impose tant activement que passivement pour ce qui concerne les terrains, immeubles ou volumes situés dans le périmètre de la ZAC présentant une limite commune avec le domaine public ferroviaire :

- à tous leurs acquéreurs, leurs propriétaires et leurs ayants-droits successifs,
- aux maîtres d'ouvrage des constructions, des travaux et aménagements, et de toutes interventions notamment de surveillance, d'entretien, et de réparation, qui seront réalisés sur les terrains, immeubles, volumes situés dans le périmètre de la ZAC, qu'ils en soient ou non propriétaires.

Dans le présent document, ces différentes entités seront désignées sous le terme « Propriétaires ».

Ce terme ne vise pas les propriétaires du domaine ferroviaire, qui sont au jour de la rédaction du présent document RFF et SNCF et qui seront désignés sous le terme de « propriétaires ferroviaires ».

Par suite, les « Propriétaires » des terrains, immeubles et volumes dont il s'agit devront non seulement respecter l'ensemble des dispositions du présent cahier des charges générales mais également en faire respecter l'ensemble des dispositions par leurs ayants droits éventuels et notamment par tous maîtres d'ouvrage délégués, maîtres d'œuvre, entreprises.

Par conséquent, le présent cahier des charges sera annexé à tout état descriptif de division en volumes, à toute promesse de vente et à tout acte authentique de vente de terrains, immeubles, ou volumes situés dans le périmètre du présent cahier des charges, ainsi qu'à tout acte de mise à disposition de ces mêmes biens.

Le présent cahier des charges générales ferroviaires est complété si besoin par un cahier des charges particulières ferroviaires au regard de la spécificité des emprises cédées, qui devra lui aussi être annexé à tout état descriptif de division en volumes, toute promesse de vente et à tout acte authentique de vente concernant les terrains ou volumes sus visés, ainsi qu'à tout acte de mise à disposition desdits biens.

Les cahiers des charges particulières ferroviaires définissent notamment les ouvrages (appuis, fondations) du domaine ferroviaire destinés à supporter les dalles, les aménagements de surface, les immeubles ou les immeubles-ponts, ainsi que les données prises en compte dans leur conception et leur réalisation.

ARTICLE 2 – DESCRIPTION DU CADRE DE L'OPERATION

Par délibération du Conseil de Paris, en date du 27 mai 1991, la ZAC PARIS RIVE GAUCHE a été créée, le PAZ a été approuvé et l'aménagement de la ZAC confié à la SEMAPA (Société d'Economie Mixte d'Aménagement de Paris), ci-après « l'aménageur ».

Par délibération du Conseil de Paris en date des 15 et des 16 novembre 2010, la modification du dossier de création de la ZAC Paris Rive Gauche a été approuvée.

La SNCF et RFF ayant accepté le principe de couverture des voies ferrées, les volumes en sursol sont vendus à « l'aménageur » selon un découpage et un phasage déterminés par les possibilités de modification des installations ferroviaires et par les objectifs généraux et particuliers d'aménagement de la zone.

Il est également convenu que certains secteurs seront couverts grâce à des immeubles-ponts, immeubles à structure portante intégrée qui ne nécessitent pas la création au préalable d'une dalle mais uniquement d'appuis.

En cas de constructions édifiées au-dessus du volume ferroviaire exploité, « l'aménageur » réalise :

- les fondations et les appuis, soit des dalles de couverture, supports des projets immobiliers et des espaces publics, soit des immeubles-ponts,
- les dalles de couverture envisagées au-dessus du faisceau ferroviaire (hors secteur immeubles-ponts).

A l'issue de leur remise à RFF et 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 « Propriétaires » successifs des volumes.

« L'aménageur » communique aux futurs « Propriétaires », avec obligation pour ces derniers de transférer à leurs ayants droits successifs, toutes les données prises en compte dans la conception et la réalisation des dalles, appuis et fondations (Dossier des Ouvrages Exécutés, notes de calcul, plans d'exécution, caractéristiques techniques, Dossier d'Intervention Ulérieur sur l'Ouvrage, rapport final de visite et de conformité après travaux des bureaux de contrôle,...). Il garantit que les appuis, fondations et dalles dont il a assuré la Maîtrise d'Ouvrage ont les caractéristiques précisées dans les documents ci-dessus.

CHAPITRE 2 – ELEMENTS CONSTITUTIFS DES VOLUMES ET SERVITUDES LES AFFECTANT

ARTICLE 3 – DEFINITION GENERALE DE LA REPARTITION DE LA PROPRIETE DES VOLUMES ET DES OUVRAGES ET INSTALLATIONS QU'ILS CONTIENNENT

L'ensemble immobilier qui résulte de la couverture des installations ferroviaires comprend :

- au niveau voies ferrées : un ensemble de voies ferrées et d'installations ferroviaires ainsi que les fondations et appuis des constructions édifiées dans le volume en sursol.
- au niveau "sursol" : un ou des volumes à aménager ou à construire.

L'état descriptif de division en volumes qui devra être établi en vue de la promesse et la vente des volumes supérieurs le sera en fonction des principes suivants :

- le volume supérieur, destiné à être vendu, comprendra les appareils d'appui, et les ouvrages ou constructions réalisés dans le volume (dalle, immeuble-pont,...)
- le volume inférieur, destiné à être maintenu dans le domaine public ferroviaire des « propriétaires ferroviaires », comprend :
 - . les voies ferrées et toutes les installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation du service public ferroviaire,
 - . la totalité des appuis et fondations nécessaires aux constructions édifiées dans le volume en sursol.

Les niveaux des sous faces des dalles ou des immeubles-ponts devront rester dans les limites du volume supérieur. Cette disposition signifie que les flèches sous charges permanentes et surcharges des dalles ou immeubles-ponts doivent être incluses dans ce même volume supérieur, et ne doivent pas interférer avec le gabarit ferroviaire.

Ce gabarit est calculé à partir du plan de voies existant ou du plan de voie directeur dont les côtes altimétriques seront fournies en annexe des cahiers des charges particulières ferroviaires. Il est précisé que le gabarit correspondant à la préservation maximale des installations ferroviaires devra être retenu.

ARTICLE 4 – SERVITUDES GENERALES

Les servitudes grevant le domaine public suivront les règles de l'article L.2122-4 du code général de la propriété des personnes publiques.

4.1 – Servitude d'appui

Le volume supérieur bénéficie, à l'encontre du volume inférieur, d'une servitude d'appui. Cette servitude s'entend comme celle nécessaire à la réalisation de la dalle et des aménagements et constructions réalisés dans le volume supérieur.

Cette servitude ne peut s'exercer qu'en totale compatibilité avec l'exploitation du domaine ferroviaire pendant ou après les phases travaux et en optimisant toutes interventions ultérieures pour la maintenance des ouvrages.

Il est précisé que les structures supérieures de l'immeuble à construire devront s'adapter aux structures inférieures et en particulier à leurs caractéristiques mécaniques et géométriques. Les structures inférieures sont conçues de manière à résister aux hypothèses de charges qu'elles doivent supporter et qui sont mentionnées dans le cahier des charges particulières ferroviaires. Les « Propriétaires » devront respecter ces contraintes dans la conception et l'exécution de leurs constructions et ouvrages et dans leurs utilisations ultérieures.

Lesdites caractéristiques sont définies par les documents remis par « l'aménageur » et annexés à toute promesse de vente ou acte authentique contractés avec les « Propriétaires » des futurs terrains ou volumes.

Les charges de l'immeuble à construire ne devront pas dépasser la charge prévue indiquée dans le cahier des charges particulières ferroviaires de manière à assurer la pérennité des ouvrages réalisés, sachant que les dalles (si elles existent), appuis et fondations sont réalisés par « l'aménageur » préalablement à la vente des terrains ou volumes.

4.2 – Servitude d'accrochage et de passage des équipements

Les « propriétaires ferroviaires » ou leurs ayants-droit sont expressément autorisés à fixer sur tous les ouvrages de rives, de couvertures, poutrelles, poutres et poteaux jouxtant, traversant ou enjambant la plate-forme des voies ferrées, tous dispositifs d'accrochage ou support de caténaires nécessités par l'électrification des voies, tous dispositifs de signalisation, d'éclairage, de panneaux publicitaires, de sonorisation, de chronométrie, de revêtement, de signalétique et plus généralement tous équipements ferroviaires..., étant entendu que ces équipements ne doivent pas nuire à la pérennité des ouvrages.

En cas de projet d'accrochage, de fixation ou de passage des équipements précités dépassant les valeurs prises en compte pour le calcul des structures ou modifiant les ouvrages existants, les « propriétaires ferroviaires » ou leurs ayants-droit fourniront, préalablement aux travaux, aux propriétaires des structures supportant l'accrochage, la fixation ou le passage des équipements, un dossier technique ayant reçu si nécessaire l'avis d'un bureau de contrôle, précisant les nouvelles valeurs et prouvant la compatibilité des travaux avec les structures existantes.

Les terrains et volumes contigus ou au-dessus du domaine ferroviaire (fonds servants) sont donc grevés d'une servitude réelle, perpétuelle et gratuite d'accrochage et de passage au profit des terrains et volumes ferroviaires (fonds dominants).

Le personnel du « GID » et le personnel des entreprises agréées par lui sont autorisés à intervenir à tout moment pour l'implantation ou le déplacement des aménagements précités.

4.3 – Servitude de passage pour la gestion des ouvrages

Les différents volumes sont grevés de toute servitude de passage pour les besoins de surveillance, d'entretien, de réparations à faire aux ouvrages et constructions situés dans les autres volumes ou pour la surveillance, l'entretien, les réparations ou le remplacement de leurs éléments d'équipements.

Il est toutefois précisé que tout passage ou accès dans le domaine ferroviaire devra recevoir l'accord du « GID » et sera effectué selon des modalités à définir préalablement avec ce dernier.

Tous les frais de remise en état des éventuelles dégradations consécutives à la réalisation de ces travaux seront à la charge des bénéficiaires des travaux précités, sauf spécificités définies dans le cahier des charges particulières ferroviaires.

L'entretien de la dalle de couverture sera assuré dans les conditions définies au chapitre 5 ci-après.

4.4 – Servitude afférente aux gaines et conduits d'aération

Les « Propriétaires » devront laisser libres les espaces correspondants au débouché des gaines et conduits d'aération.

Il est interdit aux « Propriétaires » de réaliser tous travaux, ouvrages ou installations pouvant occasionner directement ou indirectement un dysfonctionnement, même partiel et/ou provisoire, du principe de désenfumage naturel des volumes inférieurs.

Si après mise en service, un représentant qualifié des « propriétaires ferroviaires » constatait la nécessité de prendre sur l'ouvrage de couverture des voies ferrées des mesures destinées à assurer la bonne marche du désenfumage des volumes ferroviaires, il adresserait aux « Propriétaires » une mise en demeure de prendre ces mesures immédiatement. Les « Propriétaires » conserveraient l'entière responsabilité de l'exécution de ces mesures et en supporteraient les frais correspondants.

En cas d'urgence, les « propriétaires ferroviaires », après en avoir avisé les « Propriétaires », réaliseront, aux frais de ceux-ci, tous les travaux nécessaires pour sauvegarder la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

4.5 – Servitude de vue et de prospect

Les servitudes de vue et de prospect grevant les propriétés des « propriétaires ferroviaires » nécessaires aux programmes à construire dans la ZAC, en limite des terrains et des volumes cédés, seront constituées dans le cadre des actes de vente par les « propriétaires ferroviaires » qui en préciseront les modalités financières.

4.6 – Dispositions communes

Les « Propriétaires » devront souffrir, sans indemnité, les troubles de jouissance qui pourraient résulter de la mise en œuvre des servitudes ci-dessus.

Pour l'exercice de ces servitudes, les « propriétaires ferroviaires », « l'aménageur » et les « Propriétaires » se devront une information mutuelle préalable.

Les servitudes définies aux présentes seront constituées aux termes des actes authentiques contenant les états descriptifs de division en volume, le présent cahier des charges générales et s'il y a lieu le cahier des charges particulières ferroviaires.

CHAPITRE 3 – TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE MODIFICATION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES »

ARTICLE 5 – OUVRAGES REALISES EN LIMITE DU DOMAINE FERROVIAIRE

Les « Propriétaires » doivent tenir compte dans la définition ou la modification à terme de leurs ouvrages, des déformations possibles de l'ensemble constitué des fondations, des ouvrages de couverture, des bâtiments et aménagements sur ouvrages de couverture et prendre toutes mesures pour supporter de telles déformations. Ils garantissent que les ouvrages construits sous leur maîtrise d'ouvrage n'entraveront ni la sécurité, ni l'exploitation et la pérennité des installations ferroviaires.

De plus, pour ce qui concerne l'interaction entre les fondations d'ouvrage existants et ceux à construire ou à modifier, les « Propriétaires » devront s'assurer par un modèle de calcul approprié que la mise en œuvre de dispositifs de fondations à proximité de ceux existants n'est pas de nature à provoquer des tassements sur ces fondations ou avoir des répercussions sur leur résistance intrinsèque.

En limite du domaine ferroviaire, certaines structures enterrées des « Propriétaires » (parois moulées, ...) peuvent être amenées à reprendre les efforts dus aux circulations ferroviaires. Leurs dimensionnements sont à réaliser conformément aux règles définies dans l'IN 0032 (Règles de conception et de calcul des ouvrages en béton, en métal ou mixtes) et l'IN 0033 (Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction) du Cahier des Prescriptions Communes applicables aux marchés de travaux de la SNCF, ou de ceux qui leur seraient substitués ou qui viendraient les compléter. Les « Propriétaires » pourront à toutes fins utiles se rapprocher du «GID » pour obtenir ces documents.

ARTICLE 6 – CONTRAINTES GENERALES DE CONSTRUCTION

6.1 – Contraintes ferroviaires

Les constructions réalisées en contiguïté, au-dessus ou en dessous du domaine ferroviaire doivent respecter les contraintes dues aux installations ferroviaires existantes ou à réaliser qui sont définies dans le cahier des charges particulières ferroviaires.

6.2 – Implantations

Les côtes d'implantation des appuis et ouvrages horizontaux ou verticaux par rapport aux installations ferroviaires doivent respecter les gabarits minima, qui pourront être précisés dans le cahier des charges particulières ferroviaires. Pour la réalisation des plans et l'implantation des appuis, le système de coordonnées Lambert en planimétrie et le système Ville de Paris en altimétrie sont à utiliser.

6.3 – Limites d'emprises

Toutes les constructions des « Propriétaires » doivent être établies à l'intérieur des terrains ou volumes cédés.

Dans le cas d'une communication possible entre les volumes ferroviaires et l'emprise des terrains ou volumes cédés, les « Propriétaires » doivent réaliser à l'intérieur de leurs terrains ou volumes, une grille anti-intrusion ou un mur de sécurité à la limite des emprises ferroviaires, empêchant l'accès jusqu'à une hauteur d'au moins 2,50 m (conforme aux référentiels concernant la sécurité et la sûreté des installations ferroviaires).

6.4 – Sécurité incendie

Les aménagements de sécurité incendie de toutes les constructions à édifier doivent être conçus de manière à ne pas diminuer l'efficacité des installations du domaine ferroviaire, et à garantir une indépendance totale pour la surveillance et la sécurité entre le domaine ferroviaire et les terrains et volumes cédés.

Pendant et après leurs réalisations, la conformité des constructions et aménagements réalisés au-dessus, en dessous et en contiguïté du domaine ferroviaire au regard de la sécurité incendie, fera l'objet de rapports de contrôles techniques que les « Propriétaires » devront missionner à leurs frais. Ces rapports seront transmis aux « propriétaires ferroviaires » concernés et au « GID » avant et après travaux.

L'exigence réglementaire a minima est un degré coupe feu 2h selon la norme ISO 834 entre les volumes ferroviaires et les volumes des « Propriétaires ». Cette exigence peut être supérieure en fonction de la nature des activités suivant la réglementation en vigueur (3h pour parkings et commerces). Les raccordements et joints avec les constructions avoisinantes, ainsi que les protections des appareils d'appui doivent être conçus et réalisés en respectant un degré coupe feu identique.

6.5 – Corrosion électrolytique

Les « Propriétaires » doivent se prémunir d'éventuels risques de corrosion électrolytiques en mettant à la terre les structures ou les éléments métalliques de leurs constructions.

Dans le cas des constructions sur dalles ou au-dessus du domaine ferroviaire, le cahier des charges particulières ferroviaires précise les emplacements à utiliser pour effectuer les connexions.

6.6 – Bruit – Vibrations – Inductions électromagnétiques

Les « Propriétaires » sont informés et font leur affaire de l'existence d'une activité ferroviaire à proximité de leur terrain, immeuble ou volume, susceptible d'engendrer des troubles, nuisances ou dommages de toute nature et notamment acoustiques, vibratoires ou électriques présents ou à venir, sans recours contre les « propriétaires ferroviaires ».

6.7 – Désenfumage – Ventilation du domaine ferroviaire

Le désenfumage et la ventilation du domaine ferroviaire seront naturels. Les conditions permettant de réaliser le désenfumage et la ventilation naturels ont fait l'objet de validation par des organismes agréés dans cette spécialité.

Les conditions et servitudes du désenfumage et de la ventilation seront spécifiquement décrites dans le cahier des charges particulières ferroviaires, dans lequel seront précisées notamment les trémies permettant aux fumées de s'échapper.

Les « Propriétaires » ne peuvent en aucun cas déroger à ces principes, y compris pendant les phases provisoires de travaux.

ARTICLE 7 – RESEAUX DIVERS

Il est précisé que le domaine ferroviaire ne pourra être traversé par aucune descente d'eau, ni aucun réseau de quelque nature que ce soit :

- les passages à travers le domaine ferroviaire des diverses canalisations devant assurer la liaison entre les immeubles à construire et les réseaux publics ne sont pas autorisés,
- il ne peut pas y avoir de raccordement aux collecteurs appartenant aux « propriétaires ferroviaires ».

Les ouvrages et aménagements des « Propriétaires » ne devront permettre aucune rétention d'eau, ni de fluides susceptible d'affecter la résistance de la dalle de couverture et/ou de perturber l'activité ferroviaire, et devront en conséquence être équipés de systèmes de vidage ou d'évacuation des eaux y compris accidentelles.

Sauf cas particulier prévu aux cahiers des charges particulières, les prises d'air à partir du domaine ferroviaire ou évacuations de toute nature vers le domaine ferroviaire sont interdites.

CHAPITRE 4 – EXECUTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION OU DE MODIFICATION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES »

Dans le présent chapitre, conformément à l'article 1.2 du présent document, le terme de « Propriétaires » vise notamment les maîtres d'ouvrage pour le compte desquels sont réalisés les constructions ou aménagement.

ARTICLE 8 – RESPECT DES CONTRAINTES DE PROGRAMME

8.1 – Contraintes ferroviaires

Aux différents stades de l'opération, les « Propriétaires » doivent respecter les contraintes liées à l'exploitation ferroviaire et coordonner leurs actions avec les « propriétaires ferroviaires ». Ces derniers conservent la possibilité permanente d'accéder aux installations ferroviaires et de les protéger, et fixent les conditions de surplomb, de traversée ou d'utilisation des ouvrages ferroviaires.

La réalisation de tous ouvrages et aménagement ne doit compromettre ni l'intégrité du domaine ferroviaire, ni la sécurité des circulations ferroviaires présentes et à venir.

Les « propriétaires ferroviaires » donnent leur accord pour que les « Propriétaires » et leurs constructeurs réalisent, sous leur responsabilité, leurs ouvrages et aménagements au-dessus, en dessous ou en contiguïté du domaine ferroviaire dans le respect des contraintes suivantes :

- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en prenant en compte les textes réglementaires en vigueur,
- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en tenant compte des gabarits ferroviaires et des contraintes de flèches admissibles des poutres, des dalles et des contreventements précisés dans le cahier des charges particulières ferroviaires,
- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en tenant compte de phases de constructions compatibles avec les interceptions des circulations ferroviaires et consignations caténaire. D'une manière générale, toute intervention au-dessus, en dessous ou en contiguïté du domaine ferroviaire à moins de 6 mètres des caténaires ne peut être effectuée que :
 - en l'absence de toute circulation ferroviaire et sans risque électrique,
 - ou en étant isolée du domaine ferroviaire (par exemple par la dalle de couverture).
- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en tenant compte des difficultés d'intervention ultérieures au-dessus du plateau ferroviaire dense exploité,
- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en respect des règles de sûreté et notamment l'obligation de clore les emprises ferroviaires par une clôture défensive (clôture métallique barreaudée de 2,50 m de haut ; clôture pleine de 2,50 m de haut pendant la durée du chantier),
- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés selon des phases de constructions compatibles avec les possibilités de chargement des voiles, des poutres et

des dalles, ainsi que des ouvrages avoisinants, notamment ceux réalisés ou inscrits au programme d'aménagement de la ZAC.

- les ouvrages et aménagements doivent être conçus et réalisés en prenant en compte les remarques et prescriptions d'un bureau de contrôle dûment missionné par les « Propriétaires » sur la solidité des ouvrages et aménagements réalisés et des ouvrages avoisinants, ainsi que sur la sécurité des personnes et la sécurité incendie vis-à-vis du domaine ferroviaire.

8.2 – Interdépendance des chantiers

Dans le cas d'un déroulement simultané des chantiers des « Propriétaires » et d'aménagement des installations des « propriétaires ferroviaires », l'organisation des chantiers est réglée d'un commun accord entre ces derniers et « l'aménageur », priorité étant cependant donnée aux travaux ferroviaires et à la construction des dalles au-dessus des installations des « propriétaires ferroviaires ». Aucun intervenant ne peut se plaindre des gênes susceptibles de résulter pour lui de la présence simultanée des chantiers.

Les « Propriétaires » et « propriétaires ferroviaires » doivent chacun prendre toutes les dispositions pour que leurs travaux soient organisés et conduits de sorte qu'il n'en résulte aucune atteinte à la sécurité des tiers et des clients du service ferroviaire et des intervenants aux chantiers. Ils devront prendre toute mesure pour qu'aucun dommage ne survienne aux ouvrages existants ou en cours de construction.

En conséquence, les conditions de réalisation des travaux font l'objet de réunions de coordination entre les différentes parties impliquées dès le début puis au cours des travaux, jusqu'à leur parfait achèvement.

8.3 – Organisation du « Propriétaire »

8.3.1 – Représentation du « Propriétaire »

Le « Propriétaire » désigne la personne qui le représente pendant la durée de l'opération et qui devient l'interlocuteur des « propriétaires ferroviaires » et du « GID ».

8.3.2 – Désignation et missions du coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé

Le coordonnateur désigné par le « Propriétaire » assure les missions définies par la réglementation en vigueur au jour des travaux.

8.3.3 – Contrats de maîtrise d'œuvre

Pour tous les travaux susceptibles d'affecter le domaine ferroviaire, les « Propriétaires » doivent informer les « propriétaires ferroviaires » de l'identité des maîtres d'œuvre techniques, des bureaux de contrôle dont l'intervention est requise par les textes en vigueur au jour des travaux ou exigée au titre du présent cahier des charges, soit notamment :

- mission sécurité des personnes dans les constructions,
- sécurité incendie vis-à-vis du domaine ferroviaire,
- solidité des ouvrages et des constructions avoisinantes.

8.3.4 - Prestataire délégué

Pour s'assurer du processus et des conditions de vérification de la conformité des travaux de construction et aménagements aux prescriptions des cahiers des charges ferroviaires, le « Propriétaire » a l'obligation de missionner le « GID » ou un prestataire désigné par les « propriétaires ferroviaires » préalablement au démarrage des études, conformément à l'article 10.1.

ARTICLE 9 – ETAT DES LIEUX

Avant tout début des travaux, les « Propriétaires » sollicitent les « propriétaires ferroviaires » afin d'établir un procès-verbal contradictoire de l'état des lieux notamment des installations ou équipements et réseaux divers relevant du domaine ferroviaire, y compris les zones d'accès qui seraient impactées par le chantier.

Après achèvement des travaux, des constats des lieux seront effectués dans les mêmes conditions, étant entendu que le coût des travaux de remise en état qui s'avèreraient nécessaires sera pris en charge par les « Propriétaires ».

En outre, le cahier des charges particulières ferroviaires précisera ou non la nécessité de réaliser un référé préventif à l'initiative et à la charge des « Propriétaires ».

ARTICLE 10 – MODALITES D'INTERVENTION AU-DESSUS, EN DESSOUS ET EN CONTIGUITE DU DOMAINE FERROVIAIRE

Toutes interventions au-dessus, en dessous et en contiguïté du domaine ferroviaire sont soumises aux dispositions décrites ci après pour la vérification :

- de leur conformité aux cahiers des charges ferroviaires, tant au stade de la conception qu'à celui de la réalisation jusqu'à la réception des ouvrages et aménagements notamment à travers le Plan d'Assurance de la Qualité (PAQ) ;
- du respect de la sécurité ferroviaire, notamment à travers la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF).

10.1 - Plan d'assurance de la qualité pour la conception et la réalisation des travaux de constructions et aménagements au-dessus, en dessous et en contiguïté du domaine ferroviaire.

Les « Propriétaires » devront impérativement solliciter les « propriétaires ferroviaires » dans un délai de deux mois préalablement au lancement des études, afin que ces derniers indiquent, dans ce délai, le prestataire en charge de s'assurer du processus et des conditions de vérification de leur conformité aux prescriptions des cahiers des charges ferroviaires.

Ce prestataire est dénommé ci après le « prestataire délégué » et son contrat sera rédigé suivant le modèle joint au Cahier des Charges Particulières Ferroviaires.

Les différentes prestations effectuées au titre de la vérification de la conformité aux prescriptions des cahiers des charges ferroviaires, y compris en phase conception, sont à la charge financière des « Propriétaires ».

Les « Propriétaires » remettent au « prestataire délégué », dès le début des études et avant le démarrage du chantier, les Plans d'Assurance de la Qualité (PAQ) couvrant les prestations des phases de conception, d'exécution et de réception.

Ces PAQ validés par les « Propriétaires » doivent être conformes aux normes en vigueur au jour des travaux.

Les PAQ fixeront notamment :

- les règles d'échanges des documents,
- au travers des Plans d'Organisation des Contrôles (POC) du maître d'œuvre et des entreprises, les points d'arrêt envisagés.

Les détails et les modalités de levée de ces points doivent être précisés dans chaque Plan d'Organisation des Contrôles (POC).

Le « prestataire délégué » donnera ses observations et précisera notamment les points d'arrêt pour lesquels les études et les travaux ne peuvent continuer sans son accord.

Les délais d'envoi et de réponse seront précisés dans le contrat à intervenir avec le « prestataire délégué ».

Aucun travaux de construction et aménagements au-dessus, en dessous ou en contiguïté du domaine ferroviaire ne pourra démarrer sans un accord écrit préalable du « prestataire délégué ».

▪ Phase CONCEPTION

Les « Propriétaires » remettent au « prestataire délégué », les plans « Projet » relatifs aux constructions et aménagements à réaliser, ainsi que l'avis favorable de leur contrôleur technique établi au regard de la réglementation en vigueur au jour des travaux et des prescriptions des cahiers des charges ferroviaires.

Un avis sera donné par le « prestataire délégué » sur tout ou partie de ces documents. Les observations émises devront être prises en compte dans la phase exécution.

▪ Phase EXECUTION

Les études d'exécution, les travaux de réalisation des constructions et aménagements identifiés dans le PAQ ou la NPSF sont conduits en respectant la réglementation en vigueur au jour des travaux et les prescriptions des cahiers des charges ferroviaires.

Afin que la conformité des implantations soit vérifiée dans un délai compatible avec la réalisation des travaux de constructions et aménagements, le « Propriétaire » transmettra au « prestataire délégué » les implantations des voiles, poteaux, ou tout ouvrage de structure (sur la base d'un relevé de géomètre) au plus tard 4 semaines avant le début des travaux.

▪ Phase RECEPTION

Au moins deux semaines avant la fin supposée des travaux, les « Propriétaires » aviseront par écrit le « prestataire délégué », de la date à laquelle les opérations de réception des ouvrages sont prévues.

Les « Propriétaires » adressent en fin de travaux au « prestataire délégué », et au plus tard 4 mois après la fin des travaux :

- Les DOE des ouvrages de structure contigus, en surplomb ou en dessous du domaine ferroviaire, constitués à partir de relevés topographiques de géomètres (un exemplaire papier, un exemplaire sous format électronique DWG).
- Les documents d'exécution visés par leur bureau de contrôle, donnant les descentes de charges apportées par leurs immeubles au niveau des ouvrages de couverture, des appuis ou fondations et faisant apparaître, pour chaque point d'appui, que les charges données par « l'aménageur » dans le tableau de descente des charges, communiqué aux propriétaires, n'ont pas été dépassées.

- Le rapport final (RVRAT) du bureau de contrôle missionné pour la sécurité des personnes et la solidité des ouvrages réalisés et des ouvrages avoisinants, ainsi que la sécurité incendie vis-à-vis des volumes ferroviaires.
- Le DIUO précisant notamment les caractéristiques des matériaux mis en œuvre, leur garantie et leurs règles de maintenance, et les conditions d'intervention.

10.2 – Sécurité ferroviaire et Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF)

10.2.1 - Sécurité ferroviaire

Les interventions doivent être organisées et conduites de façon à ce qu'il n'en résulte aucune atteinte à la sécurité en général, et notamment à la sécurité du personnel et des usagers ou clients, et aucune gêne pour le service ferroviaire sauf accord exprès du « gestionnaire d'infrastructure ».

Les intervenants des « Propriétaires » doivent se soumettre aux règles relatives à l'organisation, à la police, et à la sécurité des chantiers que le « gestionnaire d'infrastructure » impose dans le cadre de la réglementation générale pour ses propres travaux, en matière de surplomb des emprises, de protection contre les chutes d'objet, de matériels, d'éléments d'ouvrage sur le domaine ferroviaire et de mesures particulières à prendre compte tenu de la proximité des caténaires sous tension.

Ces règlements peuvent être obtenus, à titre onéreux, auprès du « GID » (SNCF – Direction de l'Infrastructure).

Les « Propriétaires » s'engagent à supporter tous les frais occasionnés au « gestionnaire d'infrastructure » et aux entreprises ferroviaires par les mesures que ces derniers seraient amenés à mettre en œuvre pour la protection de leurs installations, de leur personnel ou de leur exploitation dans le cadre des interventions à réaliser. Sauf urgence caractérisée, les « Propriétaires » sont avisés au préalable du montant de ces frais, établi à titre indicatif.

10.2.2 - Notice particulière de sécurité ferroviaire

La Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) est le document qui répond aux exigences que le « gestionnaire d'infrastructures » et le « GID » veulent voir prises en compte par les « Propriétaires » et leurs entreprises, en matière de sécurité ferroviaire, pour toutes interventions sur les ouvrages et aménagements en contiguïté, au-dessus ou en dessous des installations ferroviaires.

Cette notice est une composante essentielle du dispositif de prévention des risques induits par la construction de l'ouvrage sur la sécurité des circulations ferroviaires.

Les « Propriétaires » sont chargés d'établir ou de faire établir par leur maître d'œuvre respectif la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) pendant la phase études. Le maître d'œuvre contrôle son application pendant l'exécution des travaux.

La NPSF devra impérativement être transmise au « GID » et validée par ce dernier avant tout démarrage des travaux.

Les travaux ne peuvent pas commencer tant que les procédures décrites ci-dessus ne sont pas achevées. Au fur et à mesure des travaux, les « Propriétaires » s'engagent à informer par écrit le « GID » du respect des diverses clauses de la notice ferroviaire. En cas de non respect dûment constaté de ces procédures, des mesures coercitives seront prises par le « GID » à l'encontre des « Propriétaires ». Des arrêts de chantier pourront être envisagés.

Les « Propriétaires » se doivent de fournir la NPSF à tous les intervenants à l'acte de construire afin d'assurer l'intégrité du volume ferroviaire tant en phase provisoire qu'en phase définitive d'utilisation des ouvrages et aménagements.

10.2.3 – Dispositions liées à la sécurité et à l'exploitation ferroviaire

Les « Propriétaires » réalisant des travaux en contiguïté, au-dessus et en dessous du domaine ferroviaire doivent informer les « propriétaires ferroviaires » et le « GID » de tous leurs travaux de construction, aménagements ou interventions et de leur processus opératoire, afin que le « GID » puisse prendre, le cas échéant, les mesures utiles de protection et de surveillance, et leur préciser les délais nécessaires à leur mise en œuvre. Sauf urgence caractérisée, les « Propriétaires » sont avisés, au préalable, du montant de ces frais établi à titre indicatif.

Avant tout commencement d'exécution, les « Propriétaires » fournissent au « GID » les documents (notamment plans des ouvrages repérés par rapport aux voies ferrées, coupes, détails, notes de calcul, - y compris des ouvrages provisoires-, notices descriptives et notes méthodologiques, plans de phasages, plannings des opérations, plans d'emprises et d'installations de chantier, plans d'implantation et de survol des grues et notes de calcul et justificatifs de l'assise des grues, avis des bureaux de contrôles et coordonnateurs Santé Prévention Sécurité ; PGC et PPSPS ; Notices de Sécurité) lui permettant de s'assurer que les conditions intéressant la circulation et la sécurité de l'exploitation ferroviaire (gabarit, délimitation et protection des emprises notamment), sont respectées. En outre, les « Propriétaires » doivent mettre au point, en accord avec le « GID » toutes les dispositions qui intéressent directement celui-ci.

En tout état de cause, ces opérations ne peuvent être entreprises sans l'accord préalable du « GID ».

L'examen par le « GID » des documents indiqués ci-dessus ne saurait dégager la responsabilité des « Propriétaires » du fait de leurs travaux.

Le « GID » peut également faire procéder à un audit "sécurité" par ses services compétents pour s'assurer que les procédures définies dans le présent document sont bien respectées :

- par l'entreprise,
- par le maître d'œuvre,
- par le coordonnateur sécurité,
- par le maître d'ouvrage.

10.3 - Flèches des ouvrages constitutifs de la dalle au-dessus du domaine ferroviaire

Avant tous travaux de construction ou aménagements sur la dalle, la planimétrie de la dalle fera l'objet par son « Propriétaire » d'un relevé des points caractéristiques des poutres principales et de la dalle en limite du domaine ferroviaire. Ce relevé pourra être initié par le « Propriétaire » de la dalle dans le cadre d'un référé préventif à réaliser avec les « propriétaires ferroviaires ».

Un suivi du nivellement et des déplacements de la dalle ou de l'immeuble-pont sera effectué par les « Propriétaires » aux différentes étapes prévues au PAQ afin notamment de vérifier le respect des valeurs de calcul théoriques des dalles, des appareils d'appui, ainsi que la bonne conservation du gabarit ferroviaire.

Un relevé final de la dalle et des poutres principales ou de l'immeuble-pont sera effectué par les « Propriétaires » après réalisation complète des bâtiments et des aménagements.

En cas de modification ultérieure des constructions et aménagements, l'ensemble de ces obligations et constats avant et après travaux sont à la charge des « Propriétaires » à l'origine de ces travaux dans les mêmes conditions et devront être transmis au « GID ».

10.4 – Prescriptions particulières

Les « Propriétaires » s'engagent à introduire dans les marchés des intervenants aux travaux les clauses suivantes :

. Affichage en cours de travaux

a) il n'y aura aucun affichage sur les clôtures d'emprises de chantier qui pourraient se situer dans les emprises des « propriétaires ferroviaires » ou sur la face des clôtures en contiguïté avec les emprises des « propriétaires ferroviaires ». Cette faculté d'affichage est réservée aux « propriétaires ferroviaires ».

. Gêne occasionnée par les travaux

b) sans préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, l'entrepreneur doit prendre à ses frais et risques les dispositions nécessaires pour réduire, dans toute la mesure du possible, les gênes imposées aux clients et usagers du réseau ferroviaire et aux voisins, notamment celles qui peuvent être causées par les difficultés d'accès, le bruit des engins, les vibrations, les fumées, les poussières.

ARTICLE 11 – SAUVEGARDE DE L'EXPLOITATION DU DOMAINE FERROVIAIRE

Si les interventions des « Propriétaires », notamment les travaux de construction et d'aménagements, ne sont pas exécutées suivant les dispositions ci-dessus et / ou s'il en résulte une gêne ou un risque pour l'exploitation du domaine ferroviaire, les « propriétaires ferroviaires » ou le « GID », en cas d'urgence ou après mise en demeure non suivie d'effets auprès des « Propriétaires », feront exécuter eux-mêmes aux frais des « Propriétaires » les travaux indispensables pour faire disparaître cette gêne ou ce risque. Les « Propriétaires » supporteront en outre les conséquences financières que ces travaux pourraient induire sur l'exploitation ferroviaire.

Ces dispositions s'appliquent également en cas de défaillance dans le respect des obligations de surveillance, d'entretien et de réparations incombant aux « Propriétaires ».

CHAPITRE 5 – MODALITES DE GESTION DES OUVRAGES DES « PROPRIETAIRES » IMPLIQUANT LE DOMAINE FERROVIAIRE

ARTICLE 12 – MESURES A RESPECTER AUX FINS D’ASSURER LA SECURITE ET LE MAINTIEN DE L’EXPLOITATION FERROVIAIRE

Pour assurer la gestion de leurs ouvrages et équipements, y compris la pose des canalisations, les « Propriétaires » devront, lorsque leur intervention s'effectue dans le domaine ferroviaire, en contiguïté, au-dessus ou en dessous du domaine ferroviaire, se conformer aux lois et règlements relatifs à la police des chemins de fer, aux règles de surveillance applicables aux « propriétaires ferroviaires » et aux instructions données par les agents qualifiés du « GID ».

Ils devront en outre satisfaire aux obligations suivantes :

- Informer le « GID », suffisamment à l'avance, de toute intervention à effectuer dans le domaine ferroviaire, en contiguïté, au-dessus ou en dessous du domaine ferroviaire et de leur processus opératoire, afin de permettre au « GID » de prendre en temps utiles les mesures de sécurité réglementaires, et de faire connaître aux « Propriétaires » les prescriptions à respecter avant et pendant les travaux – notamment les clauses à imposer aux entrepreneurs ainsi que les documents nécessaires que les « Propriétaires » devront remettre à ces derniers. En fonction de l'importance des travaux d'entretien et de grosses réparations, le « GID » pourra demander l'application des dispositions prévues au Chapitre 4 du présent document.
- Rembourser les dépenses, incluant les taxes en vigueur, occasionnés aux « Propriétaires ferroviaires », aux entreprises ferroviaires ou au « GID » par la mise en œuvre de cette intervention.

ARTICLE 13 – CAS PARTICULIER DE LA GESTION DES OUVRAGES DE COUVERTURE, Y COMPRIS FONDATIONS ET APPUIS

Les principes de répartition de la gestion des ouvrages de couverture, y compris leurs fondations et appuis repris dans ce présent chapitre, ainsi que les modalités pratiques et financières de mise en œuvre de cette gestion sont définis et régis dans la convention de gestion des ouvrages de couverture jointe aux actes de vente, comme il est exposé à l'article 1.1 du présent cahier des charges.

Sont, ci-dessous, reproduits les articles 5 et 6 de la convention de gestion des ouvrages de couverture conclue entre la SEMAPA, RFF, la SNCF et la Ville de Paris relatifs aux modalités de gestion de ces ouvrages de couvertures au sein de la ZAC Paris Rive Gauche, comme il est exposé à l'article 1.1.

Il est rappelé qu'aux termes de cette convention de gestion :

- Le terme « propriétaires successifs » désigne l'ensemble des propriétaires à venir des volumes situés au-dessus du domaine ferroviaire, en ce compris la SEMAPA et la Ville de Paris
- Le terme « ouvrages de couverture » désigne les appuis et fondations, les appareils d'appui et les dalles ou le cas échéant les immeubles-ponts,
- Le terme « gestion » recouvre ici les obligations de :
 - Surveillance,

- Entretien courant,
- Grosses réparations.

«

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 ».

Ce même article prévoit et définit la haute surveillance qui doit être mise en œuvre « lorsque des désordres constatés sur un ouvrage paraissent susceptibles de mettre en cause la sécurité ou la tenue de l'ouvrage ».

Ces surveillance renforcée et haute surveillance ne sont naturellement pas exclusives de la réalisation de grosses réparations selon les modalités prévues à l'article 5.3.

Les opérations de surveillance renforcée ou de haute surveillance, au sens de l'instruction technique du 16 février 2011 ou des textes qui lui seraient substitués, ne sont pas couvertes par la redevance définie aux articles 7.1 et 7.2.

Ces opérations de surveillance renforcée ou de haute surveillance seront, le cas échéant, mises en œuvre sur décision du « propriétaire ferroviaire » ou à la demande des « propriétaires successifs » sur la base des critères ci-avant rappelés. Le montant du coût de ces opérations fera l'objet d'un accord préalable des « propriétaires successifs », ces derniers en supportant la charge. En cas d'urgence et de désaccord entre le « propriétaire ferroviaire » et les « propriétaires successifs », l'article 11 (Sauvegarde de l'exploitation du domaine ferroviaire) du Cahier des charges générales ferroviaires est applicable.

5.2 Entretien courant

L'entretien courant, tel que défini à l'article 3.1.1 du fascicule 0 de l'instruction technique du 16 février 2011, est celui qui « ne nécessitant pas une haute technicité, [...] doit être réalisé de façon régulière ».

Il consiste principalement et notamment en la réfection ponctuelle de surface des parties apparentes de l'ouvrage (réparations locales du béton, réfection ponctuelle de la peinture de structures mixtes, réfection ponctuelle du flocage,...), en la réfection des joints et des protections coupe-feu, en la réparation ponctuelle de l'étanchéité.

Les « propriétaires successifs » assureront l'entretien des parties supérieures des « ouvrages de couverture » dont ils sont propriétaires, notamment la réfection des joints accessibles du dessus, les réparations ponctuelles de l'étanchéité, etc et en supporteront le coût.

Le « propriétaire ferroviaire » assurera pour le compte des « propriétaires successifs » l'entretien superficiel des appareils d'appuis, de la sous-face de la dalle de couverture ou de l'immeuble-pont, la réfection des parties de joints visibles et accessibles du dessous des « ouvrages de couverture » et des protections au feu des appareils d'appui. Le coût en sera supporté par les « propriétaires successifs », comme précisé à l'Article 7 des présentes.

Le « propriétaire ferroviaire » assurera l'entretien courant des appuis et fondations, et en supportera le coût.

5.3 Grosses réparations (ou entretien exceptionnel)

Elles consistent principalement en des interventions sur des parties des « ouvrages de couverture » essentielles telles qu'appareils d'appuis et, plus généralement, en des interventions autres que superficielles sur les parties structurelles des « ouvrages de couverture » ; les grosses réparations comprennent également la réfection complète de l'étanchéité.

Les « propriétaires successifs » réaliseront - ou feront réaliser - les travaux de grosses réparations concernant les ouvrages dont ils sont propriétaires (dalles, immeubles-ponts, appareils d'appui) et en supporteront le coût.

Le « propriétaire ferroviaire » réalisera ou fera réaliser les travaux de grosses réparations concernant les appuis et fondations et en supportera le coût.

5.4 Dispositions applicables en cas de défaillance des « propriétaires successifs » dans leurs obligations d'entretien et de grosses réparations

En cas de défaillance des « propriétaires successifs » dans leurs obligations d'entretien et de grosses réparations rappelées ci-dessus, il sera fait application de l'article 11 (Sauvegarde de l'exploitation du domaine ferroviaire) du cahier des charges générales ferroviaires.

Article 6 – Modalités d'intervention pour la gestion des « ouvrages de couverture »

L'ensemble des opérations de gestion des « ouvrages de couverture » sera réalisé en respectant les prescriptions du Cahier des charges générales ferroviaires et des cahiers des charges particuliers ferroviaires rattachés aux zones concernées, et notamment les dispositions relatives aux servitudes. »

CHAPITRE 6 – JOUISSANCE, MODIFICATION ET RECONSTRUCTION DES OUVRAGES ET AMENAGEMENTS.

REGLES PARTICULIERES POUR LA COEXISTENCE AVEC LE DOMAINE PUBLIC FERROVIAIRE

ARTICLE 14 – JOUISSANCE DES OUVRAGES ET AMENAGEMENTS

Les « Propriétaires » d'une part, et les « propriétaires ferroviaires » d'autre part, peuvent utiliser leurs ouvrages et aménagements comme bon leur semble, sous réserve de l'observation des règles générales qui s'imposent aux propriétaires, et à condition de ne pas nuire aux droits d'autrui, et de ne rien faire qui puisse compromettre la solidité ou l'état des ouvrages et aménagements, chacun étant responsable à l'égard d'autrui des conséquences de ses fautes ou négligences et de celles de ses préposés, usagers, clients et occupants.

En particulier, les « Propriétaires » d'une part, et les « propriétaires ferroviaires », d'autre part, ne doivent jamais placer sur les planchers des surcharges d'exploitation excédant celles qui ont été retenues pour le calcul des constructions, ni autoriser le passage de véhicules dont le poids total en charge excéderait celui qui peut être admis sur les espaces libres des ouvrages de couverture des voies ferrées.

ARTICLE 15 – MODIFICATIONS DES OUVRAGES OU DES AMENAGEMENTS PAR LES « PROPRIETAIRES »

Les modifications envisagées par les « Propriétaires » ne doivent pas avoir pour conséquence d'entraîner des changements dans la consistance ou d'altérer le fonctionnement des constructions, installations ou volumes des « propriétaires ferroviaires », sauf accord préalable de ces derniers.

Ces modifications ne peuvent être entreprises que dans les conditions ci-après :

- elles doivent faire l'objet d'un accord préalable des « propriétaires ferroviaires » si elles affectent la solidité de l'ensemble immobilier, si elles concernent l'infrastructure, le gros œuvre, y compris l'étanchéité, ou sa protection, ou si elles ont des conséquences sur l'exploitation du domaine ferroviaire.
- elles doivent être menées dans les conditions stipulées aux cahiers des charges générales et particulières ferroviaires.

ARTICLE 16 - RECONSTRUCTION

En cas de destruction de tout ou partie des constructions des « Propriétaires » et « propriétaires ferroviaires », leur reconstruction est obligatoire si les ouvrages doivent à un autre volume appui, accrochage ou autres servitudes.

Les nouveaux ouvrages devront obligatoirement présenter des caractéristiques techniques au moins équivalentes à celles des ouvrages détruits.

L'ensemble des travaux de reconstruction des ouvrages détruits seront obligatoirement exécutés en respectant :

- les limites des « volumes » dont dépendent ces ouvrages, telles qu'elles ont été définies à l'article 3 du présent cahier des charges,
- les autorisations administratives éventuellement nécessaires et les règles de sécurité en vigueur,

- les dispositions prévues dans le cadre de l'état descriptif de division en volumes, du présent cahier des charges générales ferroviaires, et le cas échéant des cahiers des charges particulières ferroviaires.

Tout propriétaire refusant de s'exécuter sera tenu :

- soit de laisser traverser son volume par les structures d'appui et d'accrochage strictement nécessaires à la préservation des servitudes telles qu'elles existaient avant la destruction et ceci conformément à l'article 698 du Code civil,
- soit d'abandonner le volume strictement nécessaire à la préservation des servitudes telles qu'elles existaient avant la destruction.

Les dispositions de l'article 1142 du Code civil sont expressément écartées.

Les droits de construire tels qu'ils résulteront de la réglementation en vigueur, seront répartis entre les propriétaires des volumes en proportion des surfaces (SHON, surfaces de plancher ou toute nouvelle définition de surface s'y substituant régulièrement) existantes avant la destruction.

CHAPITRE 7 – RESPONSABILITE ET ASSURANCES

Il est rappelé que les dispositions visées au présent chapitre s'appliquent pour toutes les opérations et travaux d'aménagement, de construction, de reconstruction, d'équipement, d'exploitation et de maintenance effectués dans le périmètre du champ d'application du présent *Cahier des Charges Générales Ferroviaires* désignés dans le présent chapitre sous le terme « Travaux ».

Compte tenu de la présence de voies ferrées en exploitation et d'installations ferroviaires à proximité des ouvrages et aménagements des « Propriétaires », les « Propriétaires » renoncent à tout recours contre les « propriétaires ferroviaires », leurs préposés, ou « l'aménageur » en raison des troubles et sujétions quelconques qu'ils pourraient subir pouvant résulter de la présence d'une zone ferroviaire ou de l'exploitation ferroviaire normale et de l'exécution de tous travaux nécessaires pour assurer cette présence et cette exploitation.

L'existence d'Assurance(s) ne peut être considérée comme une quelconque limitation des responsabilités encourues et garanties dues par le(s) Propriétaire(s).

ARTICLE 17 – RESPONSABILITE PENDANT LA REALISATION DES « TRAVAUX »

17.1 – Accidents et dommages du fait des « Travaux » des « Propriétaires »

Sauf faute démontrée des « propriétaires ferroviaires » ou de leurs préposés, les « Propriétaires » supportent seuls, à l'égard des « propriétaires ferroviaires » ou de leurs préposés ou de tout autre tiers, les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature (qu'ils soient corporels, matériels et/ou immatériels) qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de leurs « Travaux », et atteindre les « propriétaires ferroviaires » ou leurs préposés ou tout autre tiers.

17.2 – Accidents et dommages du fait des « Travaux » des « propriétaires ferroviaires » ou de leurs préposés

Sauf faute démontrée des « Propriétaires » ou de leurs préposés, les « propriétaires ferroviaires » ou leurs préposés supportent seuls les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature (qu'il soit corporels, matériels et/ou immatériels) qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de leurs « Travaux » et atteindre les « Propriétaires » ou leurs préposés ou tout autre tiers.

ARTICLE 18 – ASSURANCES DES RISQUES LIES A LA REALISATION DES « TRAVAUX »

Sauf pour la Ville de Paris ou le Département de Paris lorsqu'ils sont leur propre assureur, au sens des dispositions légales et réglementaires du Code des Assurances, les « Propriétaires » sont tenus de souscrire une Police d'Assurance de :

« **Dommages Ouvrages** » pour les ouvrages soumis à cette obligation d'assurance et pour des sommes suffisantes, eu égard aux risques encourus, communément admises pour ce type d'opérations et qui pourront être précisées dans le *Cahier des Charges Particulières Ferroviaires*.

« **Responsabilité Civile** » pour des sommes suffisantes, eu égard aux risques encourus, communément admises pour ce type d'opérations et qui pourront être précisées dans le *Cahier des Charges Particulières Ferroviaires*.

Les « Propriétaires » devront s'assurer que les intervenants qu'ils missionneront pour ces « Travaux » sont bien titulaires d'une Police d'Assurance de :

a. Responsabilité Civile :

- I. Destinée à garantir les conséquences pécuniaires des responsabilités pouvant leur incomber du fait de l'exécution des marchés, y compris du fait d'éventuels sous-traitants, à raison des dommages de toute nature (qu'ils soient corporels, matériels et/ou immatériels) survenant tant pendant l'exécution des « Travaux » qu'après leur réception, et causés aux tiers y compris au Maître d'Ouvrage et/ou aux « propriétaires ferroviaires » ou leurs préposés.
- II. Cette Police devra comporter au minimum les garanties suivantes (et être souscrite pour des sommes suffisantes, eu égard aux risques encourus, communément admises pour ce type d'opérations) :
 - 1- Responsabilité Civile en cours de « Travaux » :**
Dommages corporels, Dommages matériels, immatériels consécutifs ou non, Atteintes accidentelles à l'environnement
 - 2- Responsabilité Civile après réception/livraison :**
Tous dommages corporels, matériels, immatériels consécutifs ou non étant entendu que les intervenant(s) s'engagent à ne pas réduire leurs montants de garanties (dont ils bénéficieraient par ailleurs) pour l'assurance des « Travaux » qui leurs sont confiés.
- III. Le montant des capitaux assurés par nature de dommages au titre de cette Police ne constitue en aucun cas une limite des responsabilités encourues ou des garanties dues par les intervenants.
- IV. Les garanties de cette Police doivent être expressément étendues aux conséquences pécuniaires des désordres ou dommages susceptibles d'être causés tant aux constructions et installations existantes qu'aux constructions avoisinantes détenues par les «propriétaires ferroviaires» ou leurs préposés, ainsi qu'à leurs occupants.

b. Responsabilité Civile Décennale :

1. Lorsqu'il s'agit d'ouvrage soumis à obligation d'assurance, ce contrat d'assurance garantissant la responsabilité civile découlant des dispositions des *Articles 1792, 1792-1 et suivant, et 1792-4-1 du Code Civil* devra se conformer aux caractéristiques suivantes :
 - I. il mentionnera la liste exacte des activités pour lesquelles les intervenants sont garantis, sera valable au jour de la Date d'Ouverture de Chantier (« DOC ») et sera nominatif au chantier avec mention de l'adresse et du montant total de l'opération (travaux + honoraires),
 - II. il stipulera que les garanties s'appliquent selon le régime de la capitalisation, et que le montant de la garantie est exclusif de toute règle proportionnelle de capitaux,
 - III. aucune limitation de garantie en nature ou en montant ne sera opposable au Maître d'Ouvrage,
 - IV. les intervenants s'interdiront formellement de mettre en œuvre des techniques non traditionnelles ou non agréées par les Assureurs sans avoir obtenu préalablement l'avis favorable du contrôleur technique.
2. Pour les désordres relevant de la garantie décennale affectant les « Travaux » réalisés par ou pour le compte des « Propriétaires » sur les ouvrages, constructions et installations des « propriétaires ferroviaires », les « Propriétaires » exerceront les réclamations et actions en garantie nécessaires et prendront toutes les mesures conservatoires destinées à prévenir et/ou limiter les désordres pouvant atteindre les « propriétaires ferroviaires » et en général, tout tiers susceptibles d'être affectés par ces dommages.

ARTICLE 19 – RESPONSABILITE APRES « TRAVAUX »

Les responsabilités encourues en raison des dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion des activités des « Propriétaires » et/ou de la présence ou de l'utilisation des constructions ou équipements tant des « Propriétaires » que des « propriétaires ferroviaires » ou leurs préposés, sont déterminées par les règles du droit commun.

ARTICLE 20 – ASSURANCES DES RISQUES APRES « TRAVAUX »

Sauf pour la Ville de Paris ou le Département de Paris lorsqu'ils sont leur propre assureur, au sens des dispositions légales et réglementaires du Code des Assurances, les « Propriétaires » doivent souscrire les assurances décrites ci-dessous, étant entendu que ces assurances devront comporter une clause de renonciation de leur assureur à exercer tout recours contre les « propriétaires ferroviaires », leurs préposés, « l'aménageur » et leurs éventuels assureurs en raison des troubles et sujétions quelconques qu'ils pourraient subir pouvant résulter de la présence d'une zone ferroviaire ou de l'exploitation ferroviaire normale et de l'exécution de tous travaux nécessaires pour assurer cette présence et cette exploitation.

Ces assurances sont :

1. Assurance de « **Responsabilité Civile** » :

destinée à garantir les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature (qu'ils soient corporels, matériels et/ou immatériels) qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de leurs biens et /ou activités.

2. Assurance de « **Dommmages aux Biens** » :

a. Les « Propriétaires » sont tenus d'assurer leurs « *propres biens* », par une assurance de « *Dommmages aux Biens / Incendie* », pour garantir les dommages de toute nature et quelle que soit leur origine, pouvant atteindre leurs biens.

b. Cette Police doit être assortie d'une clause prévoyant :

- i. d'une part, l'abrogation totale et absolue de la règle proportionnelle des capitaux assurés,
- ii. et d'autre part, l'indexation du montant des garanties en fonction des variations de l'indice FNB du coût de la construction ou de l'indice des « Risques Industriels » (RI), publié par l'APSAD ou ceux qui leur seraient substitués.

c. Cette Police doit en outre comporter les clauses destinées à garantir :

- i. les risques de voisinage « Recours des voisins et des tiers », à concurrence d'une somme suffisante, eu égard aux risques encourus, et qui ne saurait en aucun cas constituer une limite de responsabilité, pour les conséquences pécuniaires que les « Propriétaires » encourrent vis-à-vis des occupants, voisins (« propriétaires ferroviaires » ou leurs préposés) et tiers, à raison des dommages d'incendie, d'explosion et de dégâts des eaux ayant pris naissance à partir de leurs biens.

Cette garantie est une extension de l'assurance dommages aux biens et/ou de l'assurance de Responsabilité Civile.

- ii. les pertes indirectes à concurrence d'un forfait minimum de 10% du montant des dommages
- iii. les honoraires d'experts mandatés par les « Propriétaires »,
- iv. les frais de démolition et de déblais consécutifs à un sinistre, les coûts de reconstruction tels que prévus à l'Article 16 – RECONSTRUCTION,

ARTICLE 21 – OBLIGATIONS CONCERNANT LES POLICES D'ASSURANCE

1. Sauf pour la Ville de Paris ou le Département de Paris lorsqu'ils sont leur propre assureur, au sens des dispositions légales et réglementaires du Code des Assurances, les « Propriétaires » s'engagent à adresser aux « propriétaires ferroviaires » pour chacune des garanties visées au présent chapitre, une attestation d'assurance complétée et signée par leur assureur (ou assureurs si les polices à souscrire sont placées auprès de compagnies d'assurance distinctes) :
 - a. pour les polices d'assurance relevant du champ de la Décennale, l'Attestation sera remise au plus tard au jour de la « DOC ».
 - b. concernant les autres polices d'assurance : l'attestation sera remise :
 - i. avant le début des travaux pour les risques visés à l'Article 18 – ASSURANCES DES RISQUES LIES A LA REALISATION DES TRAVAUX,
 - ii. annuellement, pour les Polices visées à l'Article 20 – ASSURANCES DES RISQUES APRES « TRAVAUX ».
2. Sauf pour la Ville de Paris ou le Département de Paris lorsqu'ils sont leur propre assureur, au sens des dispositions légales et réglementaires du code des assurances, les « Propriétaires » doivent également justifier du paiement régulier des primes afférentes aux Polices susvisées au § 1 de l'Article 21 – Obligations concernant les Polices d'Assurance
3. Assurances et obligations des occupants des « Propriétaires » :

Tous les occupants des biens « des Propriétaires » à quelque titre que ce soit souscrivent les mêmes polices d'assurance et obligations que celles énumérées ci-dessus.