

Envoyé en préfecture le 21/11/2023

Reçu en préfecture le 21/11/2023

Publié le

ID : 091-219102860-20231113-DEL_2023_112-DE



Tramway T12

Massy – Evry-Courcouronnes

Convention de superposition d'affectations



CONVENTION DE SUPERPOSITION D'AFFECTATIONS

Entre :

La Commune de GRIGNY, dont le siège social est situé 19 route de Corbeil – 91350 Grigny représentée par son Maire en exercice, dûment habilité par délibération n° du Conseil municipal, en date du
(Dénommée ci-après « la Commune »)

Et

La Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, dont le siège social est situé 500 Place des Champs Elysées – BP62– 91054 Evry-Courcouronnes Cedex, représenté par son Président en exercice dûment habilités² par délibération n°du Conseil Communautaire en date du
(Dénommée ci-après « la Communauté d'Agglomération » ou « GPS »)

Et

ILE-DE-FRANCE MOBILITES, établissement public à caractère administratif dont le siège est situé 41 rue de Châteaudun, 75009 PARIS, n° SIRET 287 500 078 00020, représenté par son directeur général, M. Laurent PROBST, habilité par délibération n°2016-302 du 13 juillet 2016 portant délégation d'attribution du conseil au directeur général, modifiée par la délibération n°20211209-297 du 9 décembre 2021 ;

(Dénommé ci-après « Île-de-France Mobilités »)

La Commune et la Communauté d'Agglomération sont ensemble désignés comme **les Collectivités**.

La Commune, la Communauté d'Agglomération et Île-de-France Mobilités sont ensemble désignés **les Parties** ou individuellement une Partie.

SOMMAIRE

SOMMAIRE	3
PREAMBULE.....	5
CHAPITRE I – CLAUSES GENERALES	7
Article 1 : Définitions.....	7
Article 2 : Objet de la convention.....	8
Article 3 : Entrée en vigueur et durée	8
CHAPITRE II – DESIGNATION DES EMPRISES OCCUPEES	9
Article 4 : Emprises concernées	9
Article 5 : Conditions générales de la superposition.....	9
Article 6 : Occupation des emprises concernées par la présente convention	9
6.1 Occupation consentie par Île-de-France Mobilités	9
Île-de-France Mobilités s’engage, au terme de la présente convention pour quelque cause que ce soit, à faire son affaire, à ses frais, de la libération des lieux par son exploitant et ses sous-occupants.....	10
6.2 Occupation consentie par les Collectivités.....	10
CHAPITRE III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE, L’ENTRETIEN, LA MAINTENANCE ET LE RENOUELEMENT DES OUVRAGES	11
Article 7 : Principe de répartition des interventions.....	11
7.1 Périmètre d’intervention d’Île-de-France Mobilités	11
7.2 Périmètre d’intervention des Collectivités	11
Article 8 : Conditions générales de surveillance, maintenance et d’entretien et réparation des ouvrages et infrastructures	12
Article 9 : Conditions particulières de maintenance et d’entretien	13
9.1 Lignes aériennes de contact (LAC).....	13
9.2 Zones de carrefour.....	14
9.3 Nettoyage et déneigement	15
9.5 Assainissement	16
9.5 Signalisation	16
9.6 Mise au négatif traction (MANT)	18
Article 10 : Travaux de construction, d’aménagement et de renouvellement.....	19
Article 11 : Travaux des Collectivités pouvant avoir des incidences sur les conditions d’exploitation du Tram T12	19
11.1 Formalisation d’un accord entre Île-de-France Mobilités et les Collectivités	19
11.2 Travaux réalisés de jour et/ou sans consignation	20
11.3 Travaux réalisés de nuit avec consignation.....	20
Article 12 : Travaux d’Île-de-France Mobilités pouvant avoir des incidences sur les ouvrages ou installations appartenant aux Collectivités.....	20
Article 13 : Modalités des correspondances.....	21
Article 14 : Suivi des interfaces et de la sécurité des transports guidés.....	21
14.1 Maintien du niveau de sécurité.....	21
14.2 Comité des gestionnaires.....	22
14.2 Rapport annuel sur la sécurité de l’exploitation.....	22
14.3 Transmission d’information en cas d’accident ou d’incident grave.....	23
14.4 Mesures coercitives	23
Article 15 : Travaux réalisés en cas d’urgence.....	23
Article 16 : Prestataires	24
Article 17 : Modification d’aménagement ou de fonctionnement	24
17.1 Examen des modifications en phase exploitation	24

17.2 Production des dossiers de sécurité	25
17.3 Coordination.....	25
Article 18 : Maintien des performances	25
Article 19 : Indemnités	26
Article 20 : Prise en charge des frais d’entretien, maintenance, réparation	26
Article 21 : Charges.....	26
Article 22 : Impôts et frais divers	27
CHAPITRE V – RESPONSABILITES – ASSURANCES	28
Article 23 : Responsabilité	28
23.1 Dommages causés du fait d’Île-de-France Mobilités.....	28
23.2 Dommages causés du fait des Collectivités	28
23.3 Dommages causés du fait de tiers (usagers).....	29
Article 24 : Assurances	29
24.1 Assurance de Responsabilité Civile	29
24.2 Assurance des risques de l’exploitation	29
24.3 Assurance des risques de la construction	29
24.4 Communication des attestations d’assurance	30
24.5 Assurances contractées par le sous-occupant.....	30
Article 25 : Obligations en cas de sinistre dans les emprises dont Ile-de-France Mobilités est affectataire	30
CHAPITRE VI – FIN DE LA CONVENTION	31
Article 26 : Résiliation de la convention	31
26.1 Résiliation de la convention pour motif d’intérêt général.....	31
26.2 Résiliation de la convention pour faute.....	31
CHAPITRE VII - STIPULATIONS DIVERSES	32
Article 27 : Modification de la convention	32
Article 28 : Force majeure.....	32
Article 29 : Règlement des litiges	33
Article 30 : Domiciliation	33
Article 31 : Pièces contractuelles	34

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

PREAMBULE

1. - Ile-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice des transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France.

À ce titre, Ile-de-France Mobilités assure la maîtrise d'ouvrage de la réalisation d'une infrastructure de tram-train destinée au transport public de voyageurs par rame, entre Massy et Évry-Courcouronnes, dénommée ci-après le projet TRAM T12.

Le projet de tram-train TRAM T12 est réalisé dans le cadre d'une multi-maîtrise d'ouvrage (Ile-de-France Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs) suivant une logique globale de périmètre géographique dont les compétences se superposent parfois sur un même site.

Pour la section urbaine sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités :

- Certains ouvrages de génie civil ont été réalisés par SNCF Réseau en raison de leurs interfaces avec les infrastructures ferroviaires existantes,
- La DiRIF gestionnaire de l'A6 est un interlocuteur décisif en raison des trois ouvrages de franchissement prévus et des ouvrages de soutènement envisagés dans les talus de l'autoroute,
- L'ensemble des collectivités territoriales du secteur sont également concernées par le projet, tant pour les aménagements de voirie propres à l'opération que pour la coordination des opérations connexes identifiées.

2. – Le projet TRAM T12 présente les caractéristiques générales suivantes :

Le projet de Tram-Train Massy – Évry-Courcouronnes s'étend sur 20,4 km à travers douze communes de l'Essonne : Palaiseau, Massy, Champlan, Longjumeau, Chilly-Mazarin, Épinay-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Morsang-sur-Orge, Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis et Evry-Courcouronnes. Il relie le pôle multimodal de Massy-Palaiseau à la gare RER D d'Évry-Courcouronnes.

La ligne TRAM T12 emprunte pour partie une infrastructure existante qui était principalement circulée par le RER C (section ferroviaire) et une infrastructure nouvelle créée (section urbaine) :

- 10,1 km sur le Réseau Ferré National (de Massy au débranchement situé au sud de la station Petit Vaux à Épinay-sur-Orge),
- 10,3 km sur la partie urbaine (du débranchement d'Épinay-sur-Orge jusqu'à Évry-Courcouronnes).

Île-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des mobilités en Île-de-France, assure ou fait assurer l'exploitation du Tram T12 et s'est, de ce fait, rapprochée de la Ville d'Épinay-sur-Orge en tant que propriétaire et/ou gestionnaire des emprises occupées par le tramway et les aménagements induits à l'insertion du tramway (voirie, espaces verts...).

Aussi, la présente convention, conclue entre les Collectivités et Île-de-France Mobilités, définit :

- les conditions de superposition d'affectations des domaines publics respectifs des parties dans le cadre du projet TRAM T12

- les modalités de gestion, d'entretien et de maintenance s'appliquant à chaque affectataire
- les modalités financières de cette superposition d'affectations

CECI AYANT ETE RAPPELE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT

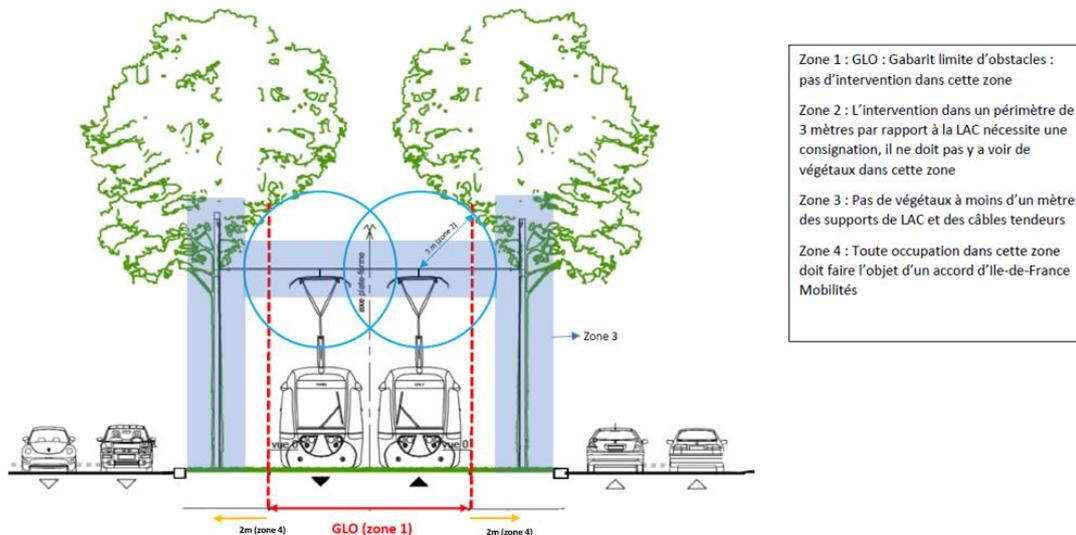
CHAPITRE I – CLAUSES GENERALES

Article 1 : Définitions

Au sens de la présente convention, les parties conviennent de retenir les définitions suivantes.

- Propriétaire : désigne les Collectivités en leur qualité de propriétaires actuels ou futurs de tout ou partie de l'assiette foncière du tramway sur son territoire.
- Ouvrages et infrastructures : ces termes visent les ouvrages et infrastructures construits ou aménagés sur le domaine public des Collectivités et dont certains sont nécessaires au fonctionnement du Tram T12. Ils sont listés en Annexe2.
- Exploitant : ce terme vise l'exploitant du système de transport, désigné par Île-de-France Mobilités, en sa qualité d'autorité organisatrice des services de transports publics réguliers de personnes en Île-de-France, conformément à l'article L.1241-2 du Code des Transports, chargé d'assurer l'exploitation du Tram T12.
- Bénéficiaire : ce terme désigne Île-de-France Mobilités en tant qu'occupant du domaine des Collectivités.
- Occupant : ce terme vise le (les) titulaire(s) d'un contrat d'occupation du domaine public d'Ile-de-France Mobilités conclu par ce dernier en vue de l'occupation de tout ou partie des emprises visées à l'article 4 de la présente convention, afin d'y réaliser et/ou de faire exploiter, entretenir et maintenir les ouvrages et infrastructures nécessaires à l'exploitation du Tram T12. Dans cette convention, l'Occupant d'Ile-de-France Mobilités est l'Exploitant du Tram T12.
- Gestionnaire : Ce terme désigne les entités en charge de la gestion des équipements, ouvrages ou espaces non constitutifs du système de transport mais en interface avec ce dernier, ce Gestionnaire pouvant être les Collectivités ou un tiers le cas échéant.
- Gabarit Limite d'Obstacle (GLO) : volume maximal dans lequel s'inscrivent les tramways en mouvement, en tenant compte des divers débattements dynamiques possibles. Il définit donc un espace à l'intérieur duquel aucun obstacle ne doit entraver le fonctionnement de la ligne.
- Ligne Aérienne de Contact (LAC) : câbles aériens servant à transporter l'énergie électrique vers les rames du tramway.
- Périmètre de sécurité : zone pouvant présenter un risque du point de vue de la sécurité des personnes intervenant à proximité de la plateforme tramway. Ce périmètre est

constitué du GLO et des limites d'intervention autour de la LAC.



- Comité des gestionnaires : il réunit l'Exploitant, Île-de-France Mobilités, les Collectivités et les autres Gestionnaires. Il permet d'assurer la coordination des interfaces. Ses modalités de fonctionnement sont précisées à l'article 14.2.

Article 2 : Objet de la convention

La présente convention est destinée à préciser les modalités et les conditions dans lesquelles le domaine public appartenant à Île-de-France Mobilités, nécessaire à l'exploitation et à la maintenance du TRAM T12 et tout autre équipement nécessaire au fonctionnement du système de transport, et le domaine public appartenant aux Collectivités coexistent.

La présente convention, conclue conformément aux articles L.2123-7 et suivants du Code général de la propriété des personnes publiques, n'emporte pas mutation domaniale et n'est pas constitutive de de droits réels au profit du Bénéficiaire. Les Collectivités conservent la pleine propriété des emprises faisant partie de leur domaine public et visées à l'article 4.

Cette convention précise également les obligations d'Île-de-France Mobilités et des Collectivités en matière de surveillance, d'entretien et de maintenance des ouvrages et équipements implantés sur les domaines publics respectifs.

Article 3 : Entrée en vigueur et durée

Cette convention prendra effet au jour de la notification, par Île-de-France Mobilités par recommandé avec accusé de réception des originaux signés à l'ensemble des parties.

Elle est conclue pour toute la durée d'exploitation du Tram T12 sous l'autorité d'Île de France Mobilités.

CHAPITRE II – DESIGNATION DES EMPRISES OCCUPEES

Article 4 : Emprises concernées

Les emprises concernées figurent sur les plans joints en Annexe 1 de la présente convention.

Il s'agit des surfaces d'assiette de la plateforme du tramway (bordure GLO comprises), des stations, et d'éléments annexes (massifs, poteaux...) ainsi que de certains éléments souterrains (multitubulaire, réseau d'assainissement de la plateforme...) sur la propriété des Collectivités.

Article 5 : Conditions générales de la superposition

Île-de-France Mobilités s'engage à respecter, en toutes circonstances, les lois et règlements en vigueur se rapportant tant à la superposition des emprises qu'aux activités autorisées. Elle ne pourra affecter les emprises dont elle est affectataire à une destination autre que l'activité de transport en commun de voyageurs par tramway.

Elle devra également assurer la sécurité des emprises dont elle est affectataire et maintenir son ouvrage en bon état d'entretien et de réparation, de façon à ne causer aucune gêne ou dommage et ne présenter aucun danger pour les biens et personnes situées sur les domaines publics objets de la présente convention.

Île-de-France Mobilités est tenue d'informer sans délai les Collectivités de tout incident qui aurait des conséquences sur l'intégrité ou la sécurité du domaine public routier des Collectivités ou susceptible de porter préjudice aux usagers ou aux occupants du domaine public routier des Collectivités.

Article 6 : Occupation des emprises concernées par la présente convention

6.1 Occupation consentie par Île-de-France Mobilités

Le Tram T12 est exploité dans le cadre d'un contrat d'exploitation conclu entre SNCF Voyageurs et Ile-de-France Mobilités. Ce contrat a vocation à laisser place à une Délégation de Service Public (DSP) conclue entre Île-de-France Mobilités et l'exploitant.

Ile-de-France Mobilités désigne son exploitant occupant du domaine public dont il est affectataire et met à la charge dudit exploitant les obligations acceptées au titre de la présente convention.

Les coordonnées de l'exploitant sont fournies dans l'annexe 4. Celle-ci sera mise à jour lors de la passation et du renouvellement de la DSP.

L'occupation n'emporte pas constitution de droits réels au profit de l'occupant.

Île-de-France Mobilités assume vis-à-vis des Collectivités la pleine et entière responsabilité des conséquences de de l'exploitation des emprises dont elle est affectataire et de leur occupation par l'exploitant ou par des tiers.

Île-de-France Mobilités s'engage, au terme de la présente convention pour quelque cause que ce soit, à faire son affaire, à ses frais, de la libération des lieux par son exploitant et ses sous-occupants.

6.2 Occupation consentie par les Collectivités

Les Collectivités ont la possibilité, dans les conditions ci-après définies, d'occuper, d'autoriser l'occupation ou la sous-occupation des emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire ou adjacentes à celles-ci, sous réserve qu'elle soit compatible avec l'exploitation et la maintenance du tramway.

Si l'occupation ou la sous-occupation impacte une zone située à moins de 2mètres des ouvrages et infrastructures nécessaires au tramway, elle devra faire l'objet d'un accord préalable écrit d'Île-de-France Mobilités. L'accord est réputé obtenu sans réponse d'Île-de-France Mobilités dans un délai de deux (2) mois.

La demande devra parvenir à l'exploitant et aux services d'Île-de-France Mobilités au moins trois (3) mois avant le début prévu de l'occupation ou la sous-occupation.

Si la zone impactée est située à plus de 2 mètres des ouvrages et infrastructures du tramway, elle fera l'objet d'une simple information à Île-de-France Mobilités par les Collectivités. Les Collectivités devront notamment veiller à informer ces occupants au titre du présent article des conditions de sécurité et d'intervention définies en Annexe 3 dans la présente convention et à leur rendre opposables.

Les modalités techniques de cette occupation ou sous-occupation feront l'objet d'une discussion entre les parties.

L'accès par les occupants ou sous-occupants aux emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire donneront lieu à des accords particuliers entre Île-de-France Mobilités et les occupants - sous-occupants concernés.

En cas d'intervention d'Île-de-France Mobilités, dans l'intérêt de l'entretien ou de l'exploitation du Tram T12 sur les emprises ayant une incidence sur les ouvrages, installations ou équipements appartenant à un ou plusieurs occupants des Collectivités, Île-de-France Mobilités se rapprochera du ou des occupants/sous-occupants concernés, afin de définir les modalités de ses interventions.

Île-de-France Mobilités ne supportera pas les frais exposés par les sous-occupants découlant de son intervention.

CHAPITRE III – DISPOSITIONS RELATIVES A LA SURVEILLANCE, L'ENTRETIEN, LA MAINTENANCE ET LE RENOUELEMENT DES OUVRAGES

Article 7 : Principe de répartition des interventions

La répartition des périmètres d'intervention est spécifiée dans les Annexes 1 et 2 de la présente convention.

7.1 Périmètre d'intervention d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est responsable de la surveillance, de l'entretien, de la maintenance et du renouvellement des ouvrages et infrastructures inclus dans les emprises dont elle est affectataire et nécessaires au fonctionnement du système de transport, il s'agit notamment de :

- La plateforme du tramway (à l'intérieur du GLO), son réseau d'assainissement et les bordures de GLO (uniquement dans les zones dépourvues de surlargeurs), hors revêtement en carrefours
- Les stations et leurs équipements, y compris leur éclairage

Île-de-France Mobilités est également responsable de l'entretien, de la maintenance et du renouvellement des ouvrages et infrastructures hors de ces emprises dont elle est affectataire. Il s'agit notamment de :

- La signalisation ferroviaire statique et dynamique
- L'alimentation électrique du tramway (poteaux LAC et fils de contact)
- Les autres équipements du système de transport
- La SLT associée au tramway (SAC/R17 et R18)
- Les caméras d'exploitation

7.2 Périmètre d'intervention des Collectivités

Les Collectivités sont responsables de la surveillance, de l'entretien, de la maintenance et le renouvellement des ouvrages et infrastructures hors du périmètre d'Île-de-France Mobilités. Les Collectivités peuvent être amenées à entretenir et/ou maintenir des ouvrages et infrastructures hors de ces emprises selon le détail des annexes 1 et 2. Il s'agit notamment :

- Des espaces publics du domaine des Collectivités attenants aux emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire au titre de l'article 4 ;
- De revêtement de voirie en zone de carrefour (à l'intérieur du GLO) hors rails et joints de rail ;
- Des plantations et espaces verts sur les espaces publics de voirie ;
- De l'assainissement des espaces publics de voirie et des trottoirs ;
- De l'éclairage public ;
- De la signalisation routière verticale et horizontale et la signalisation directionnelle ;
- De la signalisation lumineuse raccordée à un contrôleur de carrefour (soit tous les signaux routiers associés au tramway à l'exception du SAC et du R17/R18) ;

- Des équipements nécessaires à l'exploitation et la régulation du trafic routier : capteurs (boucles sur chaussée), réseau de transmission ;
- Des bordures de voirie, de trottoirs et de surlargeurs de GLO y compris en station ;
- Des surlargeurs du GLO

Certaines parcelles dont la gestion incombera aux Collectivités (ou à des tiers privés) font l'objet de prescriptions écologiques. Ces obligations portent sur une gestion écologique pendant les 30 prochaines années : les parcelles feront l'objet d'un suivi par un écologue mandaté par IDFM et un compte-rendu réalisé par IDFM vers la DRIEE sera assuré pendant 10 ans à compter de leur mise en œuvre. Le compte-rendu sera également transmis aux gestionnaires pour évolution éventuelle des pratiques. Ces mesures s'appuient sur l'arrêté préfectoral n°2018 DRIEE-IF/014. Le zonage des parcelles concernées et les mesures d'entretien à prendre en compte figurent dans l'annexe 5.

En matière d'entretien et de maintenance, les Collectivités s'engagent, dans le cadre de l'obligation de surveillance générale de leurs domaines, à signaler et à solliciter l'intervention des autorités intervenant sur son domaine dans le cadre de leurs compétences :

- Au titre notamment des articles L. 411-1 et suivants du code de la route et des articles L. 2212-1 et suivants, et L. 2213-1 à 6, L. 2521-1 et L. 3221-4 et suivants du CGCT ;
- Dans le respect des prescriptions particulières définies dans la présente convention et notamment celles relatives à la sécurité des transports guidés.

Les Collectivités communiqueront à Île-de-France Mobilités, pour information, la liste des conventions, ou règlements de voirie passés avec les collectivités concernant les équipements, espaces ou ouvrages en interface avec le système de transport.

Article 8 : Conditions générales de surveillance, maintenance et d'entretien et réparation des ouvrages et infrastructures

Sauf pour les cas particuliers, chaque partie est responsable de l'exploitation et de la maintenance des parties d'ouvrages et équipements qui lui appartiennent.

Île-de-France Mobilités est tenu d'entretenir ou de faire entretenir les ouvrages et infrastructures nécessaires au fonctionnement du tramway tels que précisés à l'annexe 2 de la présente convention, afin d'assurer la pérennité et l'intégrité du domaine public dont il est affectataire notamment pour garantir la sécurité de tous les usagers.

L'annexe 2 détaille pour chaque ouvrage et équipement (constituant le système de transport et les aménagements des espaces publics de voirie), qui de la Commune, de la Communauté d'Agglomération ou d'Île-de-France Mobilités assure la maintenance, l'entretien et la réparation. Ces principes de répartition sont applicables sur l'ensemble des emprises concernées.

Dans le cas où Île-de-France Mobilités n'effectuerait pas les travaux d'entretien et de réparation qui sont à sa charge en vertu des stipulations ci-dessus, les Collectivités auront la

faculté d'y faire procéder d'office, aux frais d'Île-de-France Mobilités, deux (2) mois après mise en demeure restée sans suite. Dans les cas où la sécurité des personnes et l'hygiène des lieux et de leur environnement seraient en cause, les travaux d'entretien et de réparation pourront avoir lieu sans mise en demeure préalable.

Les Collectivités seront tenues de maintenir en bon état les ouvrages et infrastructures (ou partie d'ouvrage et d'infrastructure) dont elles sont ou seront propriétaires.

Les Collectivités, l'Exploitant et Île-de-France Mobilités veillent, chacun pour les parties qui les concernent, au respect des prescriptions de l'arrêté préfectoral autorisant la mise en service du Tram T12 et à la mise en œuvre des plans d'action des rapports annuels et à l'application des prescriptions des personnes compétentes désignées par la réglementation sécurité des transports guidés.

Dans le cas où les Collectivités n'effectueraient pas les travaux d'entretien et de réparation qui sont à leur charge en vertu des stipulations ci-dessus, Île-de-France Mobilités aura la faculté d'y faire procéder d'office, aux frais des Collectivités, deux (2) mois après mise en demeure restée sans suite. Dans les cas où la sécurité des personnes et l'hygiène des lieux et de leur environnement seraient en cause, les travaux d'entretien et de réparation pourront avoir lieu sans mise en demeure préalable.

Article 9 : Conditions particulières de maintenance et d'entretien

Les problématiques suivantes, en interface entre les périmètres de l'exploitant et des propriétaires, font l'objet d'une répartition fine des interventions et d'une coordination particulière dans les conditions définies à l'article 11.

9.1 Lignes aériennes de contact (LAC)

En section courante, le gabarit de hauteur à respecter est de 6 m sous les câbles transversaux supportant une LAC.

Aux carrefours franchissant la ligne de tramway :

- Le gabarit de hauteur à respecter de passage sous une LAC sous tension est de 5,25 mètres ;
- Le gabarit de hauteur à respecter de passage sous une LAC hors tension est de 5,75 mètres ;
- Le passage est interdit à tout véhicule d'une hauteur supérieure à 5,75 mètres.

Île-de-France Mobilités procèdera à la mise en service et environ tous les 5 ans à des mesures électriques permettant d'évaluer l'importance des courants vagabonds. Elle informera les Collectivités des résultats. Les Collectivités auront accès aux installations d'Île-de-France Mobilités pour pouvoir réaliser ses propres mesures dans les conditions d'intervention de l'article 11.

L'Exploitant interviendra sur signalement d'anomalies provenant des concessionnaires ou des Collectivités. L'Exploitant procèdera alors à des vérifications de l'état de ses installations et éventuellement à des mesures électriques. Il informera les Collectivités des actions correctives

engagées le cas échéant sur ses installations. L'Exploitant assurera la protection de ses équipements pour éviter ces nuisances ou en réduire l'importance.

9.1.1 Intervention et entretien à proximité de la LAC

Les Collectivités veilleront à l'élagage des arbres et végétaux situés à proximité des emprises dont Ile-de-France Mobilités est affectataire de façon qu'il n'y ait pas de branche d'arbre à moins :

- De trois (3) mètres d'une LAC ;
- D'un (1) mètre d'un support de LAC ;
- D'un (1) mètre de câble de suspension de LAC.

Toute intervention à une distance inférieure à 3 mètres de la LAC devra bénéficier d'une période de consignation en dehors des horaires d'exploitation. La demande de consignation devra être réalisée auprès de l'Exploitant dans les conditions prévues à l'article 11.

Les Collectivités devront également veiller à maintenir de bonnes conditions de visibilité réciproque de la plateforme et de l'espace public dans le cadre de l'entretien des végétaux aux abords de la plateforme dont il a la charge de manière à ne pas remettre en cause la sécurité d'exploitation du tramway.

9.1.2 Implantations d'équipements et de végétaux à proximité d'une LAC et de ses supports

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

Toute nouvelle implantation de végétaux devra respecter les règles suivantes :

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

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

9.2 Zones de carrefour

Les Collectivités prendront à leur charge la maintenance, l'entretien et le renouvellement du revêtement béton de surface (couche d'usure) de la plateforme tramway située en chaussées circulées des carrefours avec les voiries routières.

Ceci en tenant compte des contraintes d'exploitation du système de transport. Les modalités d'intervention, en interface avec le système de transport, feront l'objet d'une procédure spécifique définie dans le cadre d'une fiche d'intervention partagée en comité des gestionnaires.

Si les réparations de la plateforme tramway, à l'intérieur du Gabarit Limite d'Obstacle (GLO), nécessitent une intervention au niveau des rails et/ou du joint de rail, elles seront effectuées par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités prendra également à sa charge le renouvellement des couches de forme et d'assise béton de la plateforme située en chaussées circulées des carrefours avec les voiries routières communales.

9.3 Nettoyage et déneigement

Les Parties conviennent de la nécessité de maintenir en état de propreté les ouvrages et les équipements constituant le système de transport et les aménagements des espaces publics de voirie.

9.3.1 Répartition globale

La limite de domanialité est présentée dans l'annexe 1.

Île-de-France Mobilités sera tenue de nettoyer (y compris feuilles mortes et décharges sauvages), de déneiger et de déverglacer :

- Les ouvrages et infrastructures dont elle est affectataire en application de l'annexe 2
- Les tronçons de passage piétons situés à l'intérieur du GLO en station
- Les rails y compris dans les zones de carrefours
- Les surlargeurs dont elle assure l'entretien

Les Collectivités seront tenues de nettoyer (y compris feuilles mortes et décharges sauvages), de déneiger et de déverglacer :

- Les ouvrages et infrastructures dont elle est affectataire en application de l'annexe 2
- Les tronçons de passage piétons situés à l'extérieur du GLO
- Les zones de carrefours y compris les traversées piétonnes de voies ferrées (hors station)
- Les surlargeurs

9.3.2 Cas des supports de LAC

Île-de-France Mobilités sera tenu d'entretenir tous les supports de LAC (y compris désaffichage et retrait des graffitis), y compris ceux situés sur trottoirs et d'assurer leur remise en peinture autant que nécessaire ;

Les Collectivités ou le gestionnaire de voirie pourra intervenir en complément des prestations d'Île-de-France Mobilités si nécessaire et uniquement pour du nettoyage sur les supports de Lignes Aériennes de Contact hors GLO, tout en respectant les principes de sécurité liés à la proximité d'une LAC.

9.5 Assainissement

Le réseau secondaire de drainage de la plateforme du tramway est propriété d'Île-de-France Mobilités. Il comprend tous les ouvrages destinés exclusivement au recueil et au transport des eaux de pluie, de nettoyage et d'arrosage collectées sur la plateforme.

Il est constitué d'un maillage entre d'une part des caniveaux à grilles transversaux et drains longitudinaux raccordés à des regards de régulation positionnés en surlargeur de GLO ou sous chaussée. Passé le regard de régulation, les eaux collectées sont déversées dans le réseau public d'assainissement.

Ce réseau secondaire est entretenu par Ile-de-France Mobilités jusqu'au réseau public d'assainissement ; il en est de même de ses ouvrages annexes (regards d'accès, regards de branchement, caniveaux à grille, boîtes à eaux, bassins ...).

9.5 Signalisation

9.5.1 Signalisation ferroviaire spécifique tramway

La signalisation ferroviaire spécifique tramway appartient à Île-de-France Mobilités et est maintenue par elle.

Il s'agit de :

- La signalisation par plaque indicatrice (limitation de vitesse, plaques diverses à l'attention des machinistes tramway) ;
- La signalisation lumineuse ferroviaire (non raccordée au contrôleur).

9.5.2 Signalisation lumineuse spécifique tramway

La signalisation lumineuse spécifique tramway à destination des conducteurs de tramway est entretenue par Ile-de-France Mobilités ou par délégation par son exploitant.

Il s'agit des signaux R17, R18 et les signaux d'aide à la conduite (SAC).

9.5.3 Signalisation lumineuse d'insertion

Elle est constituée d'éléments statiques et d'un système dynamique, entretenus et maintenus par les Collectivités.

Elle se compose des éléments suivants :

- Les signaux raccordés au contrôleur de carrefour

Il s'agit des signaux lumineux visés par l'Instruction Interministérielle sur la Sécurité Routière, à l'exception des signaux spécifiques tramway à destination des conducteurs de tramway listés dans le paragraphe 9.5.2. Il s'agit donc des signaux R11, R12, R24 et R25.

- Les contrôleurs de carrefours

Il s'agit d'automates gérant les signaux lumineux décrits ci-dessus. Les contrôleurs de carrefours sont logés dans des armoires qui abritent également les systèmes de reconnaissance vidéo et des interfaces avec les systèmes centraux et les borniers de branchement des boucles de détection du tramway.

- Les réseaux de câbles et de fibres optiques reliant les différents éléments décrits ci-dessus.

Les câbles de liaison transitent dans des fourreaux de la multitubulaire d'Île-de-France Mobilités.

Les Collectivités assurent la maintenance de tous les composants du contrôleur de carrefour décrits ci-dessus, y compris le bornier sur lequel Île-de-France Mobilités vient raccorder ses boucles.

Île-de-France Mobilités n'assure que la maintenance des éléments lui appartenant, à savoir la signalisation ferroviaire décrite à l'article 9.5.1 et de la signalisation lumineuse spécifique tramway à destination des conducteurs de tramway décrite à l'article 9.5.2, les capteurs (boucles de détection tramway) et le câblage jusqu'au bornier de l'armoire.

9.5.4. La signalisation verticale non lumineuse

Les Collectivités assurent la surveillance, l'entretien et la maintenance de la signalisation verticale non lumineuse. Il s'agit de signaux non lumineux visés par l'Instruction Interministérielle sur la Sécurité Routière, en particulier les panneaux : C20c, A9, B1, M9z.

9.5.5 Modalités d'intervention Île-de-France Mobilités / Collectivités

L'exploitant¹ des installations de signalisation est le seul à être habilité à consigner tout ou partie du réseau de signalisation, sauf dérogation particulière autorisée par les Collectivités.

Les facturations pour ces consignations seront à la charge financière du demandeur.

Toute intervention programmée d'Île-de-France Mobilités sur la signalisation devra faire l'objet d'une information préalable auprès des Collectivités sauf en cas de nécessité absolue (problème de sécurité notamment).

De même, toute intervention programmée des Collectivités sur la signalisation devra faire l'objet d'une information préalable auprès d'Île-de-France Mobilités et l'exploitant sauf en cas de nécessité absolue (problème de sécurité notamment).

9.5.6 Modalités d'intervention conjointe en cas de dysfonctionnement d'origine inconnue ou nécessitant une intervention simultanée

¹ L'exploitant au titre de la gestion de la voirie et non du système de transport

Dès lors qu'apparaît, sur le système central de supervision des carrefours, un dysfonctionnement relatif au système de détection du tramway, notamment sur les boucles de détection, sur le câblage ou sur les détecteurs et dès lors que la cause de ce dysfonctionnement n'est pas connue, les mainteneurs de l'Exploitant et des Collectivités interviendront conjointement et simultanément dans un délai de 5 jours ouvrés au plus pour établir le diagnostic. L'Exploitant accomplit le rôle de coordinateur entre les différentes parties.

Une réunion se tiendra après que l'Exploitant et les Collectivités aient effectué leurs propres vérifications sans avoir détecté de dysfonctionnement.

Aussi, en cas de boucle de détection du tramway défectueuse, l'Exploitant remettra un calendrier prévisionnel de réfection des boucles défectueuses 4 heures au plus tard après l'établissement du diagnostic. Ce calendrier précisera la date à laquelle la boucle de détection défectueuse sera remplacée et constituera un engagement de l'Exploitant. Les Collectivités pourront proposer un mode de fonctionnement temporaire du carrefour (si cela est possible).

9.6 *Mise au négatif traction (MANT)*

Les réseaux de mise au négatif traction des équipements d'éclairage public et des équipements satellites des Collectivités sont connectés au négatif du tramway afin d'accroître la sécurité.

Ces équipements sont raccordés au négatif traction au moyen d'un câble de cuivre, la boucle de ceinturage étant mise au rail par l'intermédiaire d'un intervalle de décharge.

La maintenance de ces équipements se répartit comme suit :

- Les Collectivités assurent la maintenance de ce raccordement pour la totalité des équipements raccordés à la MANT quel que soit leur positionnement, jusqu'à la barrette de raccordement située dans la chambre de tirage d'Île-de-France Mobilités ;
- Île-de-France Mobilités assure la maintenance des raccordements au négatif traction depuis la barrette de raccordement (incluse) jusqu'à la mise au rail, y compris l'intervalle de décharge et la maintenance et l'entretien du réseau de mise au négatif traction des poteaux LAC et du mobilier de station ;
- Île-de-France Mobilités et les Collectivités définiront conjointement les modalités de cette maintenance (vérifications périodiques, organisation des interventions etc...) ;
- Les Collectivités vérifieront annuellement toutes leurs installations électriques et mécaniques y compris les mises à la terre correspondantes et procédera à cette occasion aux interventions nécessaires à leur remise en état.

Si un défaut de mise au négatif traction apparaît au cours des vérifications, l'intervention s'effectuera conjointement entre les Collectivités et Île-de-France Mobilités, de même que pour toute intervention non programmée et urgente relative à un défaut de mise au négatif traction.

Article 10 : Travaux de construction, d'aménagement et de renouvellement

Île-de-France Mobilités est autorisé à réaliser tous travaux nécessaires à l'exploitation du Tram T12 sur les ouvrages et infrastructures sur les emprises dont elle est affectataire.

En cas d'impact sur l'exploitation de la ligne, les Collectivités réaliseront, en concertation avec Île-de-France Mobilités et son exploitant, les travaux d'aménagement et de renouvellement sur les ouvrages et installations dont il est propriétaire.

Article 11 : Travaux des Collectivités pouvant avoir des incidences sur les conditions d'exploitation du Tram T12

Le présent article s'applique aux travaux ou interventions tels que prévus à l'article 10 que les Collectivités souhaitent réaliser sur des ouvrages ou installations lui appartenant ou relevant de sa gestion, lorsque ces travaux sont susceptibles d'avoir des incidences sur les conditions d'exploitation du Tram T12 ou, plus généralement, sur les modalités de la superposition d'affectation prévues par la présente convention.

En cas de modifications susceptibles d'affecter la sécurité du système de transport, les Collectivités appliqueront les dispositions prévues à l'article 17. Il s'agit notamment des interventions dans les emprises telles que définies à l'article 4 et dans les surlargeurs.

Toute intervention dans le périmètre de sécurité du tramway défini à l'article 1 doit faire l'objet d'une autorisation préalable de l'Exploitant. Des dispositions doivent être prises avant toute intervention en raison des risques liés à la présence des lignes électrifiées, à la circulation des rames de tramway et à la circulation automobile.

11.1 Formalisation d'un accord entre Île-de-France Mobilités et les Collectivités

Les travaux visés à l'alinéa précédent devront faire l'objet d'une notification, accompagnée d'un descriptif des travaux à Île-de-France Mobilités et à l'Exploitant par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai – hors cas d'urgence – de deux (2) mois avant la date prévisionnelle de leur démarrage. En cas de travaux qui engendreraient un arrêt prolongé de l'exploitation, l'information sera faite dans un délai préalable de 1 an.

Île-de-France Mobilités pourra alors demander que les travaux soient réalisés autant que possible en dehors des heures d'exploitation du tramway et selon des règles de sécurité adaptées afin de limiter les gênes en résultant.

La circulation et le stationnement de véhicules dans les emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire (hors carrefours et zones banalisées) sont interdits sans accord préalable d'Île-de-France Mobilités.

Les modalités de réalisation des travaux visés aux deux alinéas précédents pourront donner lieu à la signature, par les Collectivités et Île-de-France Mobilités, d'un accord signé des deux parties. Cet accord devra alors être signé au moins quinze (15) jours avant la date prévisionnelle de démarrage des travaux.

11.2 Travaux réalisés de jour et/ou sans consignation

Les opérations d'entretien peuvent être programmées de jour si leur mode opératoire n'a pas d'impact sur les performances d'exploitation du tramway, et que cela ne nécessite pas de consignation. L'entretien de certains équipements pourra se faire sans consignation, suivant des modalités définies avec Île-de-France Mobilités dans le cadre du comité des gestionnaires.

11.3 Travaux réalisés de nuit avec consignation

Les interventions à moins de 3 mètres de la LAC nécessitant une consignation conformément à l'article 9.1 seront réalisées de nuit hors période d'exploitation. Les demandes de consignation devront être adressées à l'Exploitant dans un délai de 3 mois avant l'intervention.

Une consignation ne peut être considérée comme effective, avant toute intervention, qu'après confirmation écrite par délivrance d'un bon de consignation par l'agent de l'exploitant en charge de cette consignation. Ce bon est à lui restituer, à lui et à lui seul, en fin d'intervention pour permettre la remise sous tension de la ligne.

Les interventions des Collectivités sont à privilégier dans les consignations déjà programmées par l'Exploitant. En dehors des consignations déjà programmées par l'Exploitant, elles sont à la charge du demandeur sur facture de l'Exploitant.

Dans un souci de planification des interventions, les Propriétaires transmettront à chaque début d'année, le nombre de consignations qu'ils projettent de demander pour l'année à venir et la période pressentie. Un mois avant chaque Comité des Gestionnaires, les Propriétaires fourniront une mise à jour de leurs demandes affermies pour les (huit) 8 mois suivants le Comité, et leurs prévisions pour les six (6) mois d'après. Lors de chaque Comité de Gestionnaires, l'Exploitant transmettra aux Propriétaires la programmation prévisionnelle des consignations des huit (8) mois à venir. Dans le cas où ces consignations attribuées tenant compte des contraintes d'exploitation et de maintenance du Tram T12 ne conviendraient pas à l'un des Propriétaires, l'Exploitant pourra proposer d'autres créneaux dans le mois avant ou après la date demandée par le Propriétaire.

En cas de besoin urgent, l'Exploitant fera ses meilleurs efforts pour répondre favorablement aux demandes des Propriétaires.

Article 12 : Travaux d'Île-de-France Mobilités pouvant avoir des incidences sur les ouvrages ou installations appartenant aux Collectivités

Le présent article s'applique aux travaux et interventions nécessaires à l'exercice des activités définies à l'article 2 de la présente convention sur les emprises dont Ile-de-France Mobilités est affectataire, y compris celles définies à l'article 10, qu'Île-de-France Mobilités souhaite réaliser sur des ouvrages ou installations dont elle assure l'entretien et la maintenance, lorsque ces travaux sont susceptibles d'avoir des incidences sur les ouvrages ou installations appartenant aux Collectivités ou, plus généralement, sur le domaine des Collectivités.

Dans cette hypothèse, ces travaux devront faire l'objet d'une notification, accompagnée d'un descriptif des travaux, aux Collectivités par lettre recommandée avec accusé de réception dans

un délai – hors cas d’urgence – d’au moins deux (2) mois avant la date prévisionnelle de leur démarrage. Les Collectivités instruiront la demande et délivreront par écrit son accord express ou son refus 3 semaines avant le démarrage des travaux. L’absence de réponse ne vaut pas accord tacite.

Les travaux réalisés par Île-de-France Mobilités, et sans impact sur l’espace public de voirie, feront l’objet d’une simple information selon les modalités de correspondance définies à l’article 13. Indépendamment des pouvoirs de police détenus par les communes, et le Préfet et conformément au règlement général de voirie, l’accord express des Collectivités pourra également prescrire les modalités d’interventions d’Île-de-France Mobilités (ou son Exploitant), depuis les voiries publiques situées aux abords des emprises affectées à Île-de-France Mobilités, notamment en matière de stationnement occasionnel d’engins ou de véhicules induit par lesdites interventions.

Les Collectivités pourront alors demander que les travaux soient réalisés pendant une période et à des horaires déterminés, afin de limiter les gênes en résultant.

Les modalités de réalisation des travaux visées aux alinéas précédents pourront donner lieu à la signature, par les Collectivités et Île-de-France Mobilités, d’un accord écrit des deux parties. Ce document devra alors être signé au moins quinze (15) jours avant la date prévisionnelle du démarrage des travaux.

Île-de-France Mobilités n’est pas habilitée à intervenir sur les ouvrages pour lesquels elle n’exerce pas les droits et obligations du propriétaire conformément à l’article 5.

Le coût de ces travaux, interventions ou consignations est à la charge d’Île-de-France Mobilités.

Article 13 : Modalités des correspondances

Dans le cadre des articles 8 à 12 et 14 à 18 de la présente convention, toutes correspondances, qu’elle qu’en soit la forme (notifications, significations, courriers, mails, etc..) seront valablement émises par les Collectivités et adressées à l’Exploitant, Île-de-France Mobilités étant en copie et réciproquement.

Les Collectivités, Île-de-France Mobilités et l’Exploitant s’engagent à mettre en place, chacun pour ce qui le concerne, un interlocuteur chargé de coordonner l’action des services compétents en matière de maintenance et d’exploitation.

Article 14 : Suivi des interfaces et de la sécurité des transports guidés

14.1 Maintien du niveau de sécurité

En application de l’article 81 du décret n°2017-440 relatif à la sécurité des transports publics guidés (décret STPG), les Collectivités veillent pour ce qui les concernent, à ce que, pendant toute la durée de l’exploitation, le niveau de sécurité du tramway vis-à-vis des usagers, des personnels d’exploitation et des tiers soit maintenu.

Les Collectivités garantissent notamment que pendant toute la durée de la présente convention

la fusibilité des ouvrages est maintenue telle que prévue dans le dossier de sécurité visé dans l'arrêté de mise en service et en tout cas, telle que prescrite dans le guide technique STRMTG « Guide d'implantation des obstacles fixes à proximité des intersections tramways / voies routières » et tient à jour la liste des éléments fusibles et de leur emplacement.

En outre, aucune modification d'aménagement de voirie ne devra être de nature à remettre en cause le respect des dispositions du "Guide accessibilité des secours sur les sites de tramways" produit et mis à jour par le STRMTG, ni à modifier les conditions d'accès prévues au dossier de sécurité à l'appui duquel l'autorisation de mise en exploitation commerciale de la ligne de transport a été délivrée, prescriptions et modifications éventuelles incluses.

14.2 Comité des gestionnaires

Il sera mis en place à l'initiative d'Île-de-France Mobilités, a minima semestriellement, un comité de suivi des gestionnaires notamment chargé :

- De suivre le fonctionnement global de la ligne de tramway et de faire un bilan sur les principaux sujets touchant au (i) fonctionnement de la priorité aux feux et (ii) à la sécurité des transports publics guidés (événements particuliers, incidents, accidents, analyse des scénarios d'accident et particulièrement ceux impliquant des tiers vulnérables ...)
- De l'application des prescriptions législatives et réglementaires, ou des recommandations des personnes compétentes désignées par ces mêmes textes ;
- De veiller au maintien du niveau de sécurité de la ligne de tramway, en surveillant, analysant et corrigeant tout facteur précurseur d'une dégradation de celui-ci ;
- De faire l'inventaire des modifications à venir susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité de l'exploitation du système de transport, et d'étudier les éléments à transmettre aux services de l'Etat pour instruction le cas échéant ;
- De veiller à la mise à jour de la documentation (éléments constitutifs des dossiers des ouvrages exécutés des travaux de réalisation de la ligne : plans, dossiers carrefours, etc.) sous la responsabilité du gestionnaire du sous-système concerné ;
- De suivre les sujets et projets en interface ;
- De suivre l'élaboration par l'Exploitant des rapports annuels et la mise en œuvre du plan d'actions unique ;
- D'échanger sur les modalités de transmission d'information permettant d'analyser les circonstances des accidents ou incidents graves.
- De la mise à jour de l'annexe 4 comprenant les coordonnées des services compétents en matière de maintenance et d'exploitation ;
- D'échanger sur les modifications de vitesse du tramway susceptibles d'avoir une incidence sur la gestion de la SLT au niveau des carrefours.

Les Collectivités et Île-de-France Mobilités s'engagent à mettre en place, chacun pour ce qui le concerne, un référent sur ces sujets pour la tenue des comités des gestionnaires.

14.2 Rapport annuel sur la sécurité de l'exploitation

L'Exploitant établit le rapport annuel sur la sécurité de la ligne, en application de l'article 92 du décret n°2017-440 du 30 mars 2017 relatif à la sécurité des transports publics guidés. Ce rapport, dont le contenu est précisé par l'arrêté du 30 mars 2017 relatif aux dossiers de sécurité des systèmes de transports publics guidés urbains et dans les guides d'application du

STRMTG, comporte notamment une partie relative à l'accidentologie, une partie relative au contrôle interne, une partie relative aux évolutions du système, et une partie relative à un plan d'actions unique envisagé pour maintenir et améliorer la sécurité du système.

Les Collectivités contribuent à la rédaction de ce rapport annuel en élaborant, sous sa responsabilité et dans le respect des textes, des guides mentionnés à l'alinéa précédent et des délais imposés, les parties qui le concernent, et notamment les parties relatives aux modifications qu'il a réalisé ou autorisé durant l'année précédente et susceptibles d'affecter la sécurité de la ligne, ainsi que les parties relatives aux actions du plan d'actions unique relevant de sa responsabilité, et à son avis et ses observations sur ce plan d'actions unique.

Il est entendu que l'Exploitant ne se substitue en aucun cas aux responsabilités qui incombent aux Collectivités au titre de sa contribution.

14.3 Transmission d'information en cas d'accident ou d'incident grave

En application de l'article 89 du décret n°2017-440 précité, en cas d'accident ou d'incident grave, les Collectivités fournissent à l'Exploitant les informations permettant d'analyser les circonstances de l'accident ou incident grave.

Parmi les informations permettant d'analyser des circonstances de l'accident ou de l'incident grave, les Collectivités devront notamment transmettre les données issues du système SLT (Signalisation lumineuse de trafic) à l'Exploitant, dans la mesure où ces données sont disponibles.

14.4 Mesures coercitives

Au titre de l'article 86 du décret n°2017-440, le préfet de la région Île-de-France peut faire procéder à un diagnostic de la sécurité du système par un organisme qualifié. Chacun, des Collectivités, de l'Exploitant ou d'Île-de-France Mobilités assumera les frais afférents à ce diagnostic et assumera la réalisation des éléments attendus par le préfet, si cette demande est consécutive à un défaut ou une insuffisance dans la réalisation de ses missions.

Au titre de l'article 87 de ce même décret, le préfet de la région Île-de-France peut imposer des mesures restrictives d'exploitation ou de suspension d'exploitation. Chacun, des Collectivités, de l'Exploitant ou d'Île-de-France Mobilités supportera les conséquences financières de ces mesures et assumera la réalisation des éléments attendus par le préfet, si cette demande est consécutive à un défaut ou une insuffisance dans la réalisation de ses missions.

Article 15 : Travaux réalisés en cas d'urgence

Pour l'application du présent article, l'urgence est à entendre d'une situation risquant de mettre en péril la vie d'autrui, ou de porter une atteinte au domaine public ou à un ouvrage et infrastructure telle que leur pérennité seraient remises en cause, ou d'entraîner un niveau de congestion des voies excédant largement les conditions normales de circulation.

Dans les cas visés aux articles 8 à 12 ci-avant et en cas d'urgence, la notification préalable prévue se fera par courriel avec accusé de réception auprès des services suivants :

- Travaux réalisés par les Collectivités : des Collectivités à l'Exploitant et à Île-de-France Mobilités ;
- Travaux réalisés par l'Exploitant : de l'Exploitant aux Collectivités et à Île-de-France Mobilités

Cette notification devra en tout état de cause avoir lieu avant tout commencement de travaux.

Les parties définiront alors, dans les meilleurs délais, les modalités d'intervention.

Article 16 : Prestataires

Pour l'application des articles 8 à 12 et 15, les Parties s'engagent, chacun en ce qui le concerne pour les travaux réalisés pour leur compte, à contrôler le respect, par leurs prestataires, filiales, sous-traitants ou par toute personne intervenant pour leur compte, des mesures de sécurité qui auront été arrêtées.

Les conventions conclues entre les Collectivités et Île-de-France Mobilités seront communiquées aux entreprises chargées de l'exécution des travaux.

Les Parties ont la responsabilité de la réalisation des travaux qu'ils commandent et du respect du présent article.

Article 17 : Modification d'aménagement ou de fonctionnement

Conformément au décret STPG, la mise en service du Tram T12 est autorisée par le préfet, sur la base du dossier de sécurité, évalué par OQA (Organismes Qualifiés Agréés).

Après la mise en service, les Collectivités ou Île-de-France Mobilités pourraient éventuellement envisager de réaliser des modifications d'aménagement ou de fonctionnement des infrastructures du système de transport et/ou de la voirie. Ces modifications sont conçues et réalisées dans le respect de l'article 3 du décret STPG.

17.1 Examen des modifications en phase exploitation

En application de l'article 21 du décret n°2017-440, toutes les modifications que les Collectivités autoriseront ou apporteront au domaine public routier conformément à l'article L. 113-2 du code de la voirie routière, susceptibles d'affecter la sécurité du système de transport, doivent faire l'objet d'une information préalable et dans un délai suffisant, à Île-de-France Mobilités et à l'Exploitant.

Les Collectivités et Île-de-France Mobilités conviennent de s'informer mutuellement et préalablement, de toutes modifications envisagées pouvant potentiellement impacter la sécurité du tramway, ses performances ou son insertion urbaine, selon les dispositions de la fiche IUTCS n°5 relatives aux obligations des gestionnaires élaborée conjointement par le CEREMA et le STRMTG.

Ces projets de modifications font en particulier l'objet d'une information des gestionnaires, dans un délai suffisant au regard de leur mise en œuvre et de leur instruction au titre du décret n°2017-440 le cas échéant.

Les Parties et l'Exploitant analyseront ces modifications pour définir le type de dossier à produire, selon leur caractère substantiel au sens du décret STPG n° 2017-440 ou non (information simple, notes de non-régression de la sécurité ou dossiers de sécurité STPG). En cas de doute, une anticipation suffisante devra permettre de saisir les services de l'État afin qu'ils aident à qualifier le caractère substantiel ou non des modifications prévues. Les services de l'Etat pourront demander selon les cas une évaluation par un OQA de la sécurité de la conception et de la réalisation de cette modification, même si celle-ci est jugée non substantielle. Si la modification est jugée substantielle, la mise en œuvre de celle-ci ne pourra être engagée qu'après l'approbation par le préfet de la région Île-de-France d'un dossier préliminaire de sécurité.

17.2 Production des dossiers de sécurité

Les Collectivités, si elles envisagent des modifications, réalisent, sous leur responsabilité, l'ensemble des dossiers relatifs à la sécurité établis en application des articles 25 à 34 du décret n°2017-440, désigne l'OQA et supporte les frais afférents.

17.3 Coordination

Pour faciliter l'organisation et la coordination, l'ensemble de ces dossiers et notes établis et mis en œuvre sous la seule responsabilité des Collectivités qui envisage d'effectuer les modifications, sera soumis à l'Exploitant qui est chargé de les transmettre à Île-de-France Mobilités. Cette dernière les adressera ensuite aux services du Préfet de la Région Île-de-France.

Les responsabilités de l'Exploitant en tant que coordonnateur de l'établissement des différents dossiers de sécurité relatifs aux modifications d'aménagement ou de fonctionnement, ne se substituent en aucun cas aux responsabilités qui incombent aux Collectivités en charge de l'établissement de ces dossiers.

Article 18 : Maintien des performances

Les Parties maintiennent l'efficacité des dispositifs concourant à assurer les performances du système de transport. En particulier, les Collectivités responsable du maintien de la priorité du tramway lors du franchissement de l'ensemble des carrefours traversés.

La priorité maximale est définie par le passage au vert des tramways sans arrêt ni ralentissement, en l'absence cependant d'interférence entre plusieurs demandes de priorités antagonistes (demandes successives rapprochées de plusieurs tramways ou délai anormalement long dans le délai d'arrivée aux feux) et dans le respect de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière (livre I, partie 6).

Les Collectivités s'engagent à maintenir dans le temps la priorité telle que définie dans la notice gestion de la priorité tramway. Cette notice fondée sur la marche type sera modifiée en cas d'évolutions des conditions nominales de circulation du tramway.

En cas de dégradation ou d'interruption des conditions de circulation du tramway résultant d'aléas exceptionnels, les Collectivités, l'Exploitant et Île-de-France Mobilités rechercheront toute mesure permettant de rétablir la situation initiale dans les meilleurs délais.

CHAPITRE IV – STIPULATIONS FINANCIERES

Article 19 : Indemnités

Il est acté que la présente superposition d'affectations n'engendre pas de privation de revenus ni de dépenses telles que précisées dans les conditions visées à l'article L. 2123-8 du code général de la propriété des personnes publiques.

Par conséquent, la convention ne donnera lieu à aucune indemnisation à ce titre par Ile-de-France Mobilités au profit de la commune et de la communauté d'agglomération.

Article 20 : Prise en charge des frais d'entretien, maintenance, réparation

Chaque partie s'engage à prendre en charge, à ses frais, les dépenses d'entretien, de maintenance et de nettoyage lui incombant au titre de la présente convention.

Les travaux réalisés par les Collectivités ou Île-de-France Mobilités en application des articles 8 à 12 et 15 ne donneront lieu à aucune indemnité d'une partie à l'autre, lorsqu'ils sont réalisés ;

- Par les Collectivités, dans l'intérêt de leur domaine et conformément à sa destination ;
- Par Île-de-France Mobilités pour l'exercice des activités définies à l'article 2 de la présente convention et conformément à la destination des emprises dont elle est affectataire.

Les travaux réalisés par les Collectivités ou Île-de-France Mobilités en application des articles 8 à 12 et 15 pour d'autres motifs que ceux mentionnés à l'alinéa précédent donneront lieu à une indemnisation, selon les cas, des Collectivités ou d'Île-de-France Mobilités, afin de compenser les éventuels préjudices subis du fait des travaux, notamment ;

- L'interruption ou la dégradation du service public ;
- Le déplacement ou la modification des ouvrages ou installations dus à ces travaux ;
- L'affectation de moyens humains et matériels au suivi des travaux.

Article 21 : Charges

Les dépenses de raccordement aux réseaux publics, la location des compteurs, les consommations d'eau, d'électricité, de téléphone, de chauffage, etc., liées à l'exploitation du système de transport sont assumées par Île-de-France Mobilités, auprès des administrations, services ou entreprises concernés.

Toutefois, lorsque ces prestataires ne peuvent assurer directement et individuellement à Île-de-France Mobilités certaines prestations ou fournitures, celles-ci seront prises en charge par les Collectivités, dans le cadre des contrats conclus avec lesdits prestataires. Dans ce cas, les dépenses prises en charge par les Collectivités sont assumées par Île-de-France Mobilités sur présentation des pièces justificatives.

Les éventuelles consommations assumées par le réseau du tramway liées aux activités des Collectivités sont à la charge de ce dernier, qui procède aux remboursements à Île-de-France Mobilités des sommes inhérentes sur présentation des pièces justificatives par Île-de-France Mobilités.

Article 22 : Impôts et frais divers

Île-de-France Mobilités satisfera à toutes charges de ville et de police et supportera seule la charge de tous impôts, contributions, taxes, frais ou obligations, de toute nature, actuels ou futurs, relatifs aux lieux objets de la présente convention ou à son activité dans ces lieux, et remboursera aux Collectivités, le cas échéant, toute somme payée par lui à ce sujet.

CHAPITRE V – RESPONSABILITES – ASSURANCES

Article 23 : Responsabilité

23.1 Dommages causés du fait d'Île-de-France Mobilités

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

Sous réserve qu'aucune faute ou négligence n'ait été commise par les Collectivités, ses préposés, ou des tiers agissant pour son compte, Île-de-France Mobilités supporte les conséquences pécuniaires des dommages de toutes natures visés à l'alinéa précédent, y compris la prise en charge financière de la réalisation, même provisoire, de biens nécessaires à la continuité des services publics et des fonctions circulatoires, et causés :

- aux emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire, ainsi qu'aux ouvrages, constructions et installations qui s'y trouvent, que ces ouvrages, constructions et installations appartiennent aux Collectivités ou à Île-de-France Mobilités ;
- aux biens d'Île-de-France Mobilités ou aux biens de tiers dont Île-de-France Mobilités est détenteur ;
- aux biens et à la personne des tiers, préposés ou usagers du (ou des) occupant(s) situés, à l'intérieur comme à l'extérieur des emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire;
- aux biens des Collectivités, à la personne ou aux biens de ses préposés ou usagers, étant précisé que ces derniers ont la qualité de tiers par rapport à Île-de-France Mobilités.

23.2 Dommages causés du fait des Collectivités

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent à tous les dommages survenus du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention par les Collectivités, ses préposés, usagers et prestataires, y compris à ceux résultant des travaux de quelque nature que ce soit.

Sous réserve qu'aucune faute ou négligence n'ait été commise par Île-de-France Mobilités, ses préposés ou des tiers agissant pour son compte, les Collectivités supportent les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature visés à l'alinéa précédent, y compris la prise en charge financière de la réalisation, même provisoire, de biens nécessaires à la continuité des services publics et des fonctions circulatoires, et causés :

- aux emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire, ainsi qu'aux ouvrages, constructions et installations qui s'y trouvent, que ces ouvrages, constructions et installations appartiennent aux Collectivités ou à Île-de-France Mobilités ;

- aux biens d'Île-de-France Mobilités ou aux biens de tiers dont Île-de-France Mobilités est détenteur ;
- aux biens et à la personne des tiers, préposés ou des usagers du (ou des) occupant(s) situés à l'intérieur comme à l'extérieur des emprises dont Île-de-France Mobilités est affectataire ;
- aux biens des Collectivités à la personne ou aux biens de ses préposés ou usagers.

23.3 Dommages causés du fait de tiers (usagers)

En cas de dommages survenus du fait d'un tiers, la responsabilité de ce dernier sera recherchée à l'initiative de la partie (Île-de-France Mobilités ou Collectivités) victime du dommage.

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

Les Collectivités et Ile-de-France Mobilités sont informés que, le cas échéant, leur responsabilité pourra être recherchée par la voie de l'appel en garantie ou de l'action récursoire au cas où l'une des deux parties, se verrait cité devant la juridiction par un usager ou un tiers riverain du domaine public du fait du non-respect par les Collectivités ou Ile-de-France Mobilités des obligations qui leur sont imparties, découlant de la présente convention ou encore dans le cadre de l'exécution des travaux d'entretien prévus par la présente convention.

Article 24 : Assurances

24.1 Assurance de Responsabilité Civile

Île-de-France Mobilités doit contracter pour la prise d'effet de la présente convention, auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables, une assurance de responsabilité civile la garantissant contre les conséquences pécuniaires de la responsabilité pouvant lui incomber en raison des dommages corporels, matériels, ainsi que ceux, immatériels, qui en sont la conséquence, causés aux tiers, y compris les client, du fait de l'activité exercée dans le cadre de la présente convention ou à l'occasion de l'exécution de la présente convention.

24.2 Assurance des risques de l'exploitation

Île-de-France Mobilités doit contracter pour la prise d'effet de la présente convention, auprès de compagnies d'assurance notoirement solvables, une assurance multirisque incluant notamment incendies, explosions, foudre, dégâts des eaux ainsi que le recours des voisins et des tiers, garantissant pour leur valeur réelle les emprises, ouvrages, installations de caractère immobilier ainsi que les ouvrages et installations réalisés par lui dans les lieux dont il est affectataire avec abandon de recours contre le propriétaire et ses assureurs.

24.3 Assurance des risques de la construction

Île-de-France Mobilités devra, en tant que de besoin, souscrire toute police d'assurance relative aux ouvrages qu'il réalise lui-même ou fait réaliser, notamment ceux entrant dans le champ d'application de l'article L.241-1 du Code des assurances.

24.4 Communication des attestations d'assurance

Île-de-France Mobilités communique, aux Collectivités, à première demande, les attestations d'assurance afférentes aux polices qu'il est tenu de souscrire ou en cas d'occupations, les attestations d'assurance souscrites par l'occupant.

24.5 Assurances contractées par le sous-occupant

Île-de-France Mobilités sera dispensée de son obligation d'assurance si elle conclut un contrat d'occupation des emprises occupées dans la présente convention et que l'occupant est assuré par lui-même et par les contrats qu'il souscrit.

Les attestations d'assurance pourront être transmises sur demandes.

Article 25 : Obligations en cas de sinistre dans les emprises dont Ile-de-France Mobilités est affectataire

En cas de sinistre dans les emprises dont Ile-de-France Mobilités est affectataire, qui aurait une incidence sur l'intégrité du domaine public, le fonctionnement et la sécurité des usagers du domaine public, Île-de-France Mobilités doit :

- Aviser les Collectivités, immédiatement en cas de danger grave ou imminent ou dans les 48 heures, de tout sinistre subi ou provoqué sur les biens dont il est affectataire (y compris les ouvrages, constructions et installations appartenant à Île-de-France Mobilités) ;
- Faire, dans les conditions de délais prévus par chaque police d'assurance, les déclarations qui lui incombent.

Île-de-France Mobilités engagera les démarches nécessaires pour l'indemnisation des dommages causés sur ses emplacements, ouvrages, constructions ou installations, auprès des compagnies d'assurances ou des éventuels tiers responsables.

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

Île-de-France Mobilités doit tenir régulièrement informé les Collectivités de toutes ses démarches et du suivi du règlement du sinistre.

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

Les Collectivités informent sans délai Île-de-France Mobilités et l'exploitant :

- De tout dégât subi dans les emprises relevant de sa responsabilité du fait d'un sinistre intervenu dans les emprises occupées par Île-de-France Mobilités ;
- De tout sinistre intervenu dans les emprises sous sa responsabilité et susceptible d'impacter les emprises occupées par Île-de-France Mobilités.

CHAPITRE VI – FIN DE LA CONVENTION

Article 26 : Résiliation de la convention

26.1 Résiliation de la convention pour motif d'intérêt général

La résiliation anticipée de la présente convention par les Collectivités ou Île-de-France Mobilités pour un motif d'intérêt général donnera lieu à une indemnisation d'Île-de-France Mobilités ou des Collectivités pour le préjudice direct, matériel et certain qu'il subit dès lors qu'il le justifie.

Les ouvrages et infrastructures reviendront en l'état aux Collectivités.

La résiliation doit être précédée d'un préavis, exposant le ou les motifs d'intérêt général invoqués, notifié à Île-de-France Mobilités par lettre recommandée avec accusé de réception, dans un délai de six mois avant la prise d'effet de la résiliation.

La résiliation prendra effet à l'expiration de ce délai de six mois à compter de la réception du préavis.

26.2 Résiliation de la convention pour faute

Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 8, les Collectivités pourront résilier la présente convention en cas de manquement particulièrement grave d'Île-de-France Mobilités à ses obligations contractuelles au titre de la présente convention.

La résiliation est précédée d'une mise en demeure, dûment motivée et notifiée soit par lettre recommandée avec accusé de réception à Île-de-France Mobilités, soit par signification extra judiciaire et restée sans effet dans un délai qui ne peut être inférieur à deux mois.

La résiliation peut être prononcée si Île-de-France Mobilités ne s'est pas conformée à ses obligations dans le délai qui lui était imparti dans la mise en demeure.

La résiliation pour faute emporte obligation pour Île-de-France Mobilités de remettre immédiatement aux Collectivités les emprises dont il est affectataire sans indemnisation de la part des Collectivités.

Les Collectivités peuvent demander le démontage de tous les ouvrages et infrastructures aux frais d'Île-de-France Mobilités dans le cas de fin d'exploitation du système de transport.

Les impôts et taxes et autres charges, courus et non réglés, deviendront immédiatement exigibles et devront être réglés par Île-de-France Mobilités.

26.3. Résiliation de la convention à l'initiative d'Île de France Mobilités

En cas de résiliation anticipée de la convention à l'initiative d'Île-de-France Mobilités, le propriétaire pourra demander le démontage de tous les ouvrages et infrastructures aux frais d'Île-de-France Mobilités.

La résiliation ne donnera lieu à aucune indemnisation.

CHAPITRE VII - STIPULATIONS DIVERSES

Article 27 : Modification de la convention

Un bilan sera effectué périodiquement par les parties de la présente convention et pourra aboutir à une modification d'une annexe ou à une demande de modification plus substantielle. Sont considérées comme substantielles les modifications portant sur la convention en elle-même et non sur les annexes uniquement.

Dans le cas d'une modification substantielle, la demande de modification doit être accompagnée d'un projet d'avenant à la présente convention. La partie demandant la modification doit le faire par envoi recommandé avec avis de réception à l'autre Partie.

Les annexes étant considérées comme contractuelles, leur modification nécessitera un projet d'avenant.

La négociation est engagée dans un délai de deux mois au plus tard à compter de la date de l'avis de réception et doit prendre fin au plus tard dans les deux mois qui suivent le début des négociations.

En cas d'accord, toute modification entrera en vigueur à la notification de l'avenant entre Île-de-France Mobilités et les Collectivités.

En l'absence d'accord, la présente convention restera en vigueur sous réserve de la possibilité pour l'une ou l'autre des parties de la résilier conformément aux stipulations qui y sont énoncées.

Article 28 : Force majeure

Aucune partie n'encourra de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou avoir accompli avec retard une obligation, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'événements présentant les caractéristiques de la force majeure.

Si l'une des parties venait à invoquer la survenance d'un événement de Force majeure, elle le notifiera immédiatement par écrit à l'autre partie, en précisant la nature de l'événement, le ou les retards en résultant ou susceptibles d'en résulter et les mesures envisagées pour en atténuer les effets. L'autre partie notifiera alors dans le délai de 15 jours ouvrés sa décision quant à l'existence et aux effets de l'événement de Force majeure.

La partie qui invoque un événement de Force Majeure doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables pour en atténuer l'impact sur l'exécution de ses obligations.

La partie qui, par action ou omission, aurait sérieusement aggravé les conséquences d'un événement présentant les caractéristiques de la Force majeure n'est fondée à l'invoquer que dans la mesure des effets que l'événement aurait provoqués si cette action ou omission n'avait pas eu lieu.

En dehors des cas expressément prévus par le présent article, aucune partie n'est déliée de ses obligations à raison d'une impossibilité d'exécution ou de la survenance de circonstances ou événements qui échappent à son contrôle.

Lorsqu'un cas de force majeure se prolonge au-delà d'une période de six (6) mois à compter de la notification prévue au présent article, chaque partie a la possibilité de demander la résiliation de la présente convention sous réserve toutefois que cet événement affecte gravement le bon déroulement de la présente convention.

La partie souhaitant résilier adressera une mise en demeure dûment motivée et notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception à l'autre partie. La résiliation prendra effet à l'expiration d'un délai d'un (1) mois après la notification.

En cas de résiliation de la convention par force majeure, ni les Collectivités ni Île-de-France Mobilités ne pourront prétendre à aucune indemnisation.

Article 29 : Règlement des litiges

Chaque partie assure le suivi des procédures juridictionnelles concernant son périmètre d'emprises dont elle est le propriétaire ou l'occupant ou le gestionnaire.

Si un litige survient entre les deux parties dans le cadre de l'exécution de cette convention, les deux parties conviennent de fournir leurs meilleurs efforts afin de résoudre, à l'amiable, les éventuels différends ou difficultés qu'elles pourraient rencontrer dans l'interprétation et l'exécution de la présente convention.

A défaut d'accord amiable, tout litige né de la formation, de l'interprétation, ou de l'exécution de la présente convention sera porté devant les juridictions compétentes.

Article 30 : Domiciliation

Pour l'exécution des présentes, les parties font élection de domicile à leurs sièges respectifs.

Envoyé en préfecture le 21/11/2023

Reçu en préfecture le 21/11/2023

Publié le



ID : 091-219102860-20231113-DEL_2023_112-DE