

Recueil des actes administratifs

du service départemental-métropolitain d'incendie et de secours

N°04 - mars 2016

■ Responsable de la publication

Colonel Serge DELAIGUE Directeur départemental et métropolitain des services d'incendie et de secours

Conception, réalisation et impression

Service départemental-métropolitaind'incendie et de secours Direction de l'administration et des finances 17 rue Rabelais 69421 LYON CEDEX 03 Tél. 04 72 84 37 25

Dépôt légal

Mars 2016

Sommaire

I- Délibérations du bureau du conseil d'administration

Direction prévention et organisation des secours

Groupement analyse et couverture des risques

- Délibération n° DB/16-03/01 du 4 mars 2016 concernant la convention C2016-001 entre le SDMIS et la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) relative à la prise en charge financière par la société ASF des interventions effectuées par le SDMIS sur le réseau autoroutier concédé.
- Délibération n° DB/16-03/02 du 4 mars 2016 concernantla convention C2016-013 entre l'Etat (DGSCGC) et le SDMIS fixant les modalités de remboursement par l'Etat des moyens du SDMIS mobilisés dans le cadre de Pré-positionnement, lors du championnat d'Europe de Football « Euro 2016 ».

Pôle NRBC-E

- Délibération n° DB/16-03/03 du 4 mars 2016 concernant la convention C2016-007 entre l'Etat (DGSCGC) et le SDMIS relative à la mise à disposition d'équipements de décontamination.
- Délibération n° DB/16-03/04 du 4 mars 2016 concernant la convention C2015-119 entre le SDMIS et le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) portant accord de confidentialité et mise à disposition de matériel.

Direction des ressources humaines

- Délibération n° DB/16-03/05 du 4 mars 2016 relative aux subventions annuelles 2016 à l'UDMSP et à l'œuvre des pupilles des sapeurs-pompiers.
- Délibération n° DB/16-03/06 du 4 mars 2016 concernant la convention C2016-008 entre le SYTRAL et le SDMIS relative à l'utilisation des transports collectifs de voyageurs pour les déplacements des agents du SDMIS.

Direction des moyens matériels

Groupement bâtiments

- Délibération n° DB/16-03/07 du 4 mars 2016 concernant la convention C2015-044 entre la commune d'Ecully et le SDMIS relative à l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

Page 41

Page

Page

Page

Page

Page

Page

13

23

31

- Délibération n° DB/16-03/08 du 4 mars 2016 concernant la convention C2016-017 Page 51 entre la commune de Pierre-Bénite et le SDMIS relative à l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.
- Délibération n° DB/16-03/09 du 4 mars 2016 concernant la convention C2015-095 entre la SNCF et le SDMIS d'assistance pour la phase projet et la phase exécution des travaux de construction de la caserne d'Eveux aux abords des voies ferroviaires de la ligne Lyon Saint-Paul - Montbrison.

Page 55

Direction

- Délibération n° DB/16-03/10 du 4 mars 2016 concernant la convention C2016-016 de partenariat entre l'Etat, le SDMIS et la République de Guinée.

Page 95

Direction de l'administration et des finances

Groupement marchés et assurances

- Délibération n° DB/16-03/11 du 4 mars 2016 relative aux marchés publics du SDMIS à procédure formalisée.

Page 105

Groupement affaires juridiques

- Délibération n° DB/16-03/12 du 4 mars 2016 relative à la protection fonctionnelle Indemnisation du préjudice subi par un agent du SDMIS
- Page 107



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE LA PREVENTION ET DE L'ORGANISATION DES SECOURS GROUPEMENT ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES

NUMERO DB/16 - 03/01

OBJET

Convention C2016-001 entre le SDMIS et la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) relative à la prise en charge financière par la société ASF des interventions effectuées par le SDMIS sur le réseau autoroutier concédé

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Aux termes de l'article L.1424-42 du Code général des collectivités territoriales, les sociétés concessionnaires d'ouvrages autoroutiers doivent prendre en charge les interventions effectuées par les SDIS sur le réseau autoroutier concédé ; les conditions de cette prise en charge sont déterminées par une convention entre les SDIS et les sociétés concessionnaires, selon des modalités fixées par un arrêté interministériel du 7 juillet 2004.

Le SDIS du Rhône a ainsi conclu en juillet 2013 une convention avec la société Autoroutes du Sud de la France (ASF). Cette convention étant arrivée à échéance, il convient de la renouveler.

Le projet de convention qui vous est soumis définit les conditions de prise en charge financière par ASF des interventions du SDMIS, en distinguant les interventions dites courantes donnant lieu à une prise en charge forfaitaire (412,77 € pour le secours à personne, 520,29 € pour le secours pour accident de circulation entre véhicules et 424,89 € pour les autres opérations) des interventions dites non courantes (de longue durée et à caractère spécifique) donnant lieu à une prise en charge suivant un coût horaire pour chacun des engins engagés (de 119,08 €/heure € pour les VSAV à 195,41 €/heure € pour les véhicules spéciaux).

Les coûts forfaitaires et les coûts horaires sont réactualisés chaque année en fonction de l'évolution de l'indice des prix à la consommation.

La convention prend également en compte la nouvelle disposition issue de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (dite Loi Macron) modifiant l'article L1424-42 du Code Général des Collectivités territoriales en incluant « les parties annexes et les installations annexes » dans le champ d'application de la prise en charge financière des interventions des SDIS sur les autoroutes concédées.

La convention prévoit enfin des facilités techniques de passage aux barrières de péage au profit du SDMIS pour ses interventions et précise les modalités de coopération entre la société ASF et le SDMIS (au moment de l'alerte, de l'intervention sur le réseau autoroutier et en matière de formations).

Un bilan de la mise en œuvre de la convention sera réalisé chaque année par les parties contractantes.

La durée de la convention est fixée à un an tacitement renouvelable sans que son terme ne puisse aller au-delà du 1er janvier 2019.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer la présente convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

CONVENTION

RELATIVE A LA PRISE EN CHARGE DES INTERVENTIONS, A LA MISE A DISPOSITION DE L'INFRASTRUCTURE ET AUX MODALITES DE COOPERATION ENTRE LE SDMIS ET ASF C2016-001

Etablie entre:

La Société Autoroutes du Sud de la France, société anonyme au capital de 29 343 640,56 euros, ayant son siège social à 12 rue Louis Blériot – 92500 Rueil-Malmaison, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 572 139 996, représentée par Stéphane AUBARET, Directeur Régional, dûment habilité aux fins des présentes, et dénommée ci-après "la Société",

Et

D'autre part, le service départemental d'incendie et de secours du Rhône et de la métropole de Lyon représenté par Jean-Yves SECHERESSE, Président du conseil d'administration, dûment habilité, et dénommé ci-après "le SDMIS".

Article 1: Objet de la convention

La présente convention est conclue en application de l'arrêté du 7 juillet 2004 (NOR : INTE0400546A) pris en application des alinéas 5 à 7 de l'article L. 1424-42 du code général des collectivités territoriales.

Elle a pour objet de définir les conditions :

- 1) de la prise en charge financière par la Société des interventions effectuées par le SDMIS, sur le réseau autoroutier suivant du département du Rhône et de la métropole de Lyon (ci-après dénommé le « Réseau Autoroutier ») :
 - en section courante :
 - Autoroute A46S
 - Du PK 40+830 au PK 62+688
 - Autoroute A7N
 - Du PK 27+460 au PK 32+870
 - Autoroute A89
 - Du PK 508+050 au PK 539+045 (y compris le diffuseur de Fleurieux sur l'Arbresle comprenant l'antenne de l'Arbresle)
 - dans les tunnels, les échangeurs et sur les plateformes de péage lorsque ces dernières sont strictement comprises dans les limites du domaine public autoroutier concédé.
 - sur les installations annexes et les parties annexes.
- 2) des facilités techniques de passage accordées au profit du SDMIS sur les autoroutes précitées pour les interventions de secours dans le département ;
- 3) des modalités de coopération entre le SDMIS et la Société.

TITRE Ier

PRISE EN CHARGE DES INTERVENTIONS EFFECTUÉES PAR LE SDMIS

Article 2 : Nature des interventions prises en charge

Lors d'une demande d'intervention de secours sur le réseau autoroutier concédé, le SDMIS en informe immédiatement la Société selon les modalités prévues à l'article 6.

Les moyens mis en œuvre par le SDMIS donnent lieu à prise en charge financière par la Société dans le cadre des interventions visées aux 3° et 4° de l'article L. 1424-2 du code général des collectivités territoriales effectuées sur le réseau autoroutier défini à l'article 1er.

Le SDMIS reste seul responsable des moyens engagés.

Article 3 : Prise en charge financière

3.1. Types d'interventions :

3.1.1 Les interventions courantes

La Société prend en charge les interventions visées à l'article 2 sur la base d'un coût forfaitaire pour les interventions courantes réparties selon les trois catégories suivantes :

- secours à personne (autre qu'accident de la circulation);
- secours pour accident de circulation (sans présence de matières dangereuses pouvant entraîner le classement dans la catégorie des interventions de longue durée et à caractère spécifique) ;
- autres opérations (extinction d'un feu de véhicule sans accident, secours d'un animal, feu de talus et espaces verts appartenant au domaine concédé).

3.1.2 Les interventions de longue durée et à caractère spécifique

La Société prendra en charge les « interventions de longue durée et à caractère spécifique » sur la base du coût horaire d'utilisation des moyens engagés et de la durée de l'opération.

Les parties entendent par « intervention de longue durée et à caractère spécifique » une intervention qui a mobilisé la présence des secours sur le Réseau Autoroutier pendant une durée d'au moins deux heures :

ET consécutive à:

- un accident mettant en cause au moins 4 blessés graves et/ou tués,
- activation du dispositif ORSEC,
- une collision en chaîne impliquant au moins 6 véhicules,
- un incendie généralisé, inondations,
- un événement qualifié d'exceptionnel par les deux parties et dont l'origine ou la cause d'intervention se situe sur le domaine public autoroutier concédé
- ou les interventions en présence de matières dangereuses nécessitant la mise en place d'un périmètre de protection ou l'accompagnement en zone de sûreté,

Un relevé des moyens engagés sera établi à la fin de l'intervention par le SDMIS et sera transmis à la Société pour analyse contradictoire. Il servira de base pour l'établissement de la facture.

3.2. Modalités :

Pour l'année civile 2016, les interventions courantes sont prises en charge sur la base d'un coût unitaire forfaitaire fixé ainsi qu'il suit:

- secours à personne : 412,77 €;
- secours pour accident de circulation entre véhicules : 520,29 €;
- autres opérations : 424,89 €.

Les interventions de longue durée et à caractère spécifique sont prises en charge sur la base du coût horaire des moyens engagés et de la durée de l'intervention sur les lieux de l'événement.

Il est expressément convenu entre les parties que les moyens autres que routiers utilisés lors des interventions (notamment les moyens aériens : hélicoptères, bombardiers d'eau, canadairs, etc...) ne sont pas pris en charge par la Société au titre de la présente convention.

Pour l'année 2016, les coûts horaires des moyens routiers évoqués ci-dessus sont fixés à :

- véhicule de secours et d'assistance aux victimes (VSAV): 119,08 €/heure;
- fourgon pompe tonne (FPT) : 211,58 €/heure;
- véhicule de secours routier (VSR): 156,09 €/heure;
- véhicule de liaison, véhicule de liaison médicalisé (VL, VLM): 71,69 €/heure;
- véhicule poste de commandement (VPC): 146,84 €/heure ;
- véhicules spéciaux : 195,41 €/heure.

Il s'agit de coûts horaires forfaitaires d'utilisation des engins comprenant l'ensemble des frais (notamment les frais relatifs à la mobilisation de personnel et de matériel) engagés par le SDMIS.

Les coûts forfaitaires d'intervention et les coûts horaires forfaitaires d'utilisation des moyens seront actualisés chaque année civile en fonction de la variation au cours de l'année n - 1 de l'indice des prix à la consommation de l'ensemble des ménages France entière (Source INSEE : *décembre 2015 = 127,95 - journal officiel du 13 janvier 2016*). L'actualisation de ces coûts est réalisée au premier janvier de l'année n.

Article 4 : Modalités de facturation des interventions

4.1: Facturation:

Pour chaque intervention réalisée sur le Réseau Autoroutier, y compris les installations annexes et parties annexes, le SDMIS s'engage à consigner les éléments suivants :

- l'horodate et le lieu de l'intervention (autoroute, P.K. sens),
- la nature de l'intervention (accident, incendie, secours à personne, etc...),
- les coûts facturés (forfaitaires d'intervention ou horaires forfaitaires d'utilisation des moyens selon nature de l'intervention).

Pour chaque intervention réalisée par le SDMIS, un numéro d'intervention sera consigné et donné par ASF au moment de l'alerte ou à défaut avant la clôture de l'événement.

Le 5 de Chaque mois (M), le SDMIS transmet à la Société le relevé des interventions (comprenant les éléments précités) effectuées au cours du mois M-2, auquel est joint le relevé individuel d'intervention. Ainsi et à titre d'illustration, le relevé des interventions effectuées au mois de janvier sera transmis le 5 mars.

A réception de ces documents, la Société bénéficie d'un délai de 15 jours pour contester par tout moyen un ou plusieurs éléments figurant sur le relevé mensuel transmis.

Le 20 du mois suivant la réception du relevé d'interventions, le SDMIS adresse à la Direction Régionale d'Exploitation de la Société une facture (titre de recette) portant uniquement sur les interventions qui n'ont pas fait l'objet d'une contestation par ASF dans les délais impartis.

Par ailleurs, les parties reconnaissent que seules les interventions mentionnées aux articles 3.1.1 et 3.1.2 effectuées par le SDMIS sur le Réseau Autoroutier de la Société et ayant fait l'objet d'un appel au moment de l'alerte selon les prescriptions de l'article 6 peuvent faire l'objet d'une facturation.

4.2 : Conditions de règlement

La Société s'acquitte du montant de la facture mensuelle, dans un délai de 60 jours à compter de la date d'émission de la facture.

En cas d'intervention d'un SDIS voisin ou lorsqu'une intervention de longue durée et à caractère spécifique nécessite la participation de plusieurs SDIS, une seule facture globale, conforme au relevé contradictoire établi en fin d'intervention, sera établie par le SDIS du département sur lequel se déroule l'intervention.

Le SDIS du département sur lequel se déroule l'intervention procède ensuite, sous sa seule responsabilité, aux reversements des sommes dues aux différents SDIS concernés (selon les règles de reversement spécifiques définies entre SDIS).

TITRE II

MISE À DISPOSITION DE L'INFRASTRUCTURE

Article 5:

Pour les interventions de secours à effectuer par le SDMIS dans le cadre de ses missions définies à l'article L. 1424-2 du code général des collectivités territoriales, des facilités techniques de passage aux barrières de péage sont accordées, selon les modalités suivantes :

- s'il a été prévenu dans un délai suffisant (5 minutes), par le SDMIS ou le Centre de Secours local, du passage imminent sur la barrière de véhicules de pompiers en intervention d'urgence, le personnel du péage concerné donnera le numéro de la voie de sortie à prendre. Cette voie est alors fermée (feux d'affectation croix rouge) pour faciliter le passage du SDMIS. A l'arrivée du véhicule du SDMIS dans la voie de péage, gyrophares allumés, le personnel péage ouvre la barrière pour un passage rapide,
- si le personnel péage n'a pu être prévenu suffisamment tôt, le chauffeur du véhicule du SDMIS doit demander l'assistance par le biais de l'interphone. Le personnel péage contribue au passage facilité dès qu'il a connaissance de la présence du SDMIS dans la voie de péage.

Les numéros d'appel des centres de télé-exploitation à prendre en compte par le SDMIS et les Centres de Secours du département sont :

- ⇒ Autoroute A89
 - 1 04.73.51.61.39 pour le centre de télé-exploitation de Thiers
- ⇒ Autoroute A7
 - 1 04.75.75.00.19 pour le centre de télé-exploitation de Valence

Seules les interventions faisant l'objet d'une facturation pour intervention sur le Réseau Autoroutier ouvrent droit à franchise de péage.

Sauf exception, les interventions d'urgence réalisées hors Réseau Autoroutier n'ouvrent pas droit à franchise. Dans cette hypothèse, l'acquittement du montant du péage, s'il est dû, est effectué *a posteriori*.

TITRE III

COORDINATION

Article 6:

La coordination entre le SDMIS et la Société s'inscrit dans un objectif commun consistant à réaliser leur mission respective dans les meilleures conditions d'efficacité en partenariat avec les forces de police, tout en concourant à améliorer la sécurité de l'ensemble des intervenants et des usagers.

6.1 : Au niveau de l'alerte :

Le traitement de l'alerte est réalisé conformément au schéma d'alerte du Plan d'Intervention et de Sécurité validé par le Préfet du Département.

En cas de mission conjointe des signataires, une gestion partagée, et en temps réel, de l'information au moment de l'alerte est réalisée.

6.2 : Au niveau de l'intervention :

Il est convenu entre les signataires que le service dont les équipes arrivent en premier sur les lieux, doit immédiatement confirmer l'événement et son étendue auprès de ses partenaires (SDMIS, Société et forces de police), de façon à ce qu'ils puissent ajuster, sans délai, leurs moyens d'intervention et de protection en fonction de l'ampleur de la situation ou de l'importance des renforts susceptibles d'être appelés.

Afin de prévenir la survenue d'un sur-accident, une concertation sera instaurée, dès les premières minutes de l'intervention, entre les différents responsables de services présents sur le terrain (SDMIS, Société et forces de police) de façon à ce que soit dimensionné de façon optimale le dispositif de protection des intervenants, ainsi que les mesures d'exploitation à prendre pour la gestion du trafic (mise sur une voie, basculement, sortie obligatoire, etc...).

Pour permettre l'actualisation permanente de ce dispositif et de ces mesures d'exploitation, ainsi que l'évaluation de la durée de l'intervention, le SDMIS et la Société s'obligent à une information réciproque sur l'évolution de la situation pendant toute la durée de l'intervention.

6.3 : Schémas d'intervention :

Un manuel des procédures d'intervention sur autoroute, comportant les schémas de positionnement des véhicules des différents intervenants et donnant les consignes de mise en œuvre de la signalisation et des balisages sera établi conjointement par le SDMIS et la Société, en associant à la réflexion les forces de police et les SAMU concernés.

6.4 : Au niveau de la formation :

Les formations dispensées chez chacun des signataires devront notamment s'appuyer sur la présente convention et les schémas évoqués ci-dessus.

Des exercices en commun pourront être organisés, à l'initiative de chacune des parties, et en association avec les services de police, en vue d'améliorer la qualité des interventions et la sécurité des intervenants.

Les coûts relatifs aux formations, exercices et autres actions de coordination sont à la charge respective de chacune des parties.

TITRE IV

DISPOSITIONS DIVERSES

Article 7: Bilan

Si les parties le jugent nécessaire et/ou à la demande d'une partie, un bilan de la mise en œuvre de la convention sera réalisé conjointement par les parties à la fin de l'exercice annuel.

Article 8 : Durée de la convention

La présente convention est conclue pour une durée de 1 (un) an à compter de son entrée en vigueur. Elle est renouvelable annuellement par tacite reconduction sans que son terme ne puisse aller au-delà du 1^{er} janvier 2019.

A chaque date anniversaire, chacune des parties peut dénoncer la présente convention par lettre recommandée avec accusé de réception moyennant le respect d'un préavis de 3 (trois) mois minimum avant l'échéance.

En cas de dénonciation de l'une ou de l'autre des parties, une nouvelle convention est conclue dans un délai de 2 (deux) mois à compter de la date de résiliation.

Article 9 : Entrée en vigueur

Les dispositions de la présente convention sont applicables à compter du 1er janvier 2016.

Article 10 : Règlement des litiges

Les deux parties conviennent de prendre toute disposition utile au règlement amiable des litiges éventuels à l'application de cette convention, avant d'engager une action en justice.

A défaut de règlement amiable, toute action en justice relative à l'application de la présente sera de la compétence du Tribunal Administratif de Cergy-Pontoise.

Fait le

, à

Pour la Société,

Pour le Service d'Incendie et de Secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon,

M. Stéphane AUBARET Directeur Régional

M. Jean-Yves SECHERESSE Président du Conseil d'Administration



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE LA PREVENTION ET DE L'ORGANISATION DES SECOURS GROUPEMENT ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES

NUMERO

DB/16 - 03/02

OBJET

Convention C2016-013 entre l'Etat (DGSCGC) et le SDMIS fixant les modalités de remboursement par l'Etat des moyens mobilisés dans le cadre de Prépositionnement, lors du championnat d'Europe de Football « Euro 2016 »

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Dans le cadre de l'organisation du championnat d'Europe de football EURO 2016, en juin et juillet prochains, un dispositif prévisionnel de secours (DPS) sera pré-positionné pour les 6 rencontres prévues au Parc Olympique Lyonnais sur la commune de Décines-Charpieu.

Ce dispositif sera dimensionné pour faire face à un risque d'attentat conventionnel ou NRBC-E permettant la prise en charge de nombreuses victimes. Les services de santé et des forces de l'ordre seront également pré-positionnés au stade.

Le SDMIS mettra ainsi en place les moyens de secours à personne, de commandement et de lutte contre l'incendie et les risques technologiques prévus dans l'ordre zonal (ou national) d'opérations dévolus lors des matchs. Le déploiement de ces moyens comprendra une arrivée au moins 4 heures avant le match et un départ au plus deux heures après le match ; la modulation du dispositif restant, en dernier ressort, de la compétence du Préfet du Rhône.

En outre, afin de conserver une réponse capacitaire des moyens du SDMIS pour faire face à un événement sur un autre point du territoire du département du Rhône et de la métropole de Lyon et permettre aux autres SDIS de la zone sud-est de défense de participer à cet événement international majeur, une mutualisation des moyens du DPS est prévue.

Le DPS sera ainsi composé d'environ 130 hommes ,60 sapeurs-pompiers du SDMIS et de 72 personnels des SDIS de la zone sud-est

La présente convention a pour objet de définir les modalités de prise en charge par l'Etat des moyens engagés par le SDMIS au titre du pré-positionnement des moyens étant précisé que conformément à la note du ministre de l'intérieur du 9 décembre 2015 cette dernière est plafonnée à hauteur de 72 hommes et 18 engins.

Il est proposé, afin de simplifier les procédures comptables des différents acteurs, que les dépenses engagées par les SDIS concernés soient prises en charge par le SDMIS sur la base du financement que l'Etat lui aura alloué.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer la présente convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE

Président

Convention entre l'Etat et le SDMIS fixant les modalités de remboursement des moyens mobilisés dans le cadre de Pré- positionnement, lors de la coupe d'Europe de Football « Euro 16 »

C2016-013

Entre

L'Etat,

Ministre de l'intérieur, représenté par le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC)

Préfet de la zone de défense et de sécurité sud-est, préfet de la région Auvergne-Rhône Alpes, préfet du Rhône

et

Le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours (SDMIS) représenté par le président du conseil d'administration habilité à signer la présente convention par délibération du bureau du conseil d'administration du 4 mars 2016

Vu le code général des collectivités territoriales (CGCT) et en particulier l'article L.1424-2 qui précise que le SDMIS dans le cadre de ses compétences exerce <u>la mission de préparation</u> <u>des mesures de sauvegarde et l'organisation des moyens de secours</u>;

Vu le code de la sécurité intérieure, notamment ses articles L. 742-11 et R741-6;

Considérant le caractère spécifique des manifestations prévues pour l'EURO 2016, notamment la lettre de garantie du ministre de l'intérieur en date du 25 janvier 2010 ;

Considérant le mode d'action NOVI du dispositif ORSEC adopté par arrêté préfectoral le 28 mai 2013, complété par les dispositions relatives à l'organisation des secours « variante alpha priorisant l'évacuation régulée » par arrêté préfectoral le 18 décembre 2015 ;

Considérant les dispositions particulières « grand stade » du dispositif ORSEC adoptées par arrêté préfectoral le 21/12/2015 ;

Considérant les mesures particulières de lutte contre les événements NRBC-e du dispositif ORSEC adoptées par arrêté préfectoral le 25 juin 2012 ;

Considérant les risques potentiels associés au déroulement des matches qui ne peuvent être couverts dans des délais normaux par les moyens conventionnels et spécialisés habituellement mobilisés dans le département par le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours;

Considérant le caractère exceptionnel du pré-positionnement à proximité des stades de moyens adaptés à ces enjeux placé sous l'autorité du préfet du Rhône;

Considérant l'évolution de la menace qui peut amener le préfet de département à revoir le dispositif jusqu'au dernier moment;

Les parties conviennent ce qui suit :

Article 1er

L'Etat, ministère de l'intérieur (DGSCGC) prend à sa charge les dépenses engagées par le SDMIS et les SDIS au titre de pré positionnement des moyens mis en place à cet effet à proximité du Parc Olympique Lyonnais sur la commune de Décines-Charpieu selon les modalités arrêtées par le préfet, en concertation avec la DGSCGC aux dates et horaires des matchs précisés ci- après :

13 juin à 21h00

16 juin à 18h00

19 juin à 21h00

22 juin à 18h00

26 juin à 15h00

6 juillet à 21h00

Article 2

Le SDMIS mettra en place les moyens de secours à personne, de commandement et de lutte contre l'incendie et les risques technologiques prévus dans l'ordre zonal (ou national) d'opérations dévolus lors des matchs visé dans l'article 1. Le déploiement de ces moyens comprendra une arrivée au moins 4 heures avant le match et un départ au plus deux heures après le match sachant que leur modulation reste en dernier ressort, de la compétence du DOS (Préfet du Rhône)

Article 3

Le remboursement du dispositif validé par le Préfet réellement mis en place sur le terrain et repris par l'ordre zonal (ou national) d'opérations, sera établi sur les bases financières définies dans les annexes 1 et 2, à l'exclusion de toute autre dépense sur la base d'un effectif de 72 sapeurs-pompiers et de 18 véhicules.

Article 4

L'absence prévisible des moyens déterminés à l'article 2 devra être précisée au moins 12h à l'avance au COZ et au COGIC.

Article 5

Dans le délai des 2 mois suivant la fin du dispositif, les SDIS ayant participé devront remettre au SDMIS leurs états récapitulatifs de dépenses en vertu des annexes 1 et 2, le SDMIS établira un état récapitulatif sur les fiches définies en annexe 1, qui devra être visé par le Préfet. Ces états, après visa du Préfet, seront transmis à l'EMIZ-DS (Zone sud-est) ou au SGZ (Zone sud-est) pour visa, regroupement et envoi à la DGSCGC (BOGEC) en vue de la mise en paiement après contrôle.

Article 6

Dès remboursement par l'Etat au SDMIS, ce dernier réglera dans les meilleurs délais les frais engagés par les SDIS participants.

Article 7

Les parties s'efforceront de régler à l'amiable tout litige afférent à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention. A défaut, le litige sera soumis au tribunal administratif de Lyon.

Fait en trois (3) exemplaires originaux.

A LYON, le	A LYON, le
Le PREFET du Rhône	Le président du conseil d'administration du SDMIS
A Paris, le Pour le ministre de l'intérieur, le directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises	

xe 1		Tota	- Otar	0	0	С			0	0	0	0		0	0	0	0		0	0	0	0	0
Annexe 1		Taux	O III	11,43	11,43	11,43	1		9,21	9,21	9,21	ICIERS		8,16	8,16	8,16	E	1 7 5	9'2	7,6	9,7	RS	
		Nombre de vacations					TOTAL OFFICIERS				A P. P.	TOTAL SOUS-OFFICIERS					TOTAL CAPORAUX		111111111111111111111111111111111111111			TOTAL SAPEURS	
URO16	INDEMNITES	Date et heure de désengagement	OFFICIERS					SOUS-OFFICIERS					CAPORAUX					SAPEURS					BAL
		Date et heure d'engagement						snos					CA				n.	/S					TOTAL GLOBAL
		Grade																					
		Noms Prénoms																					

* Les missions de plus de 24 heures donnent lieu au versement d'un montant forfaitaire journalier correspondant à 16 vacations calculées au taux horaire de base du grade de l'agent, en deça ainsi que les jours d'engagement et de désengagement le nombre réel de vacation doit être comptabilisé

DEPLACEMENTS ROUTIERS

Carburants: paiement sur facture et justificatifs

Péages : paiement sur facture et justificatifs

Repas effectivement pris pendant le trajet ; forfait par personne en € : Pneumatiques : forfait en €

0,36 PL par km: 12

0,08

r	r	τ=	Τ=	1-	r	_		T=	T=	I -		r
Montant des repas effectivement pris pendant les trajets						0		0		0	0	0
Nombre de personnes par véhicule												
Péages : Forfait total des pneumati-factures ques		0	0	0		TOTAL VL		0	0	0	TOTAL PL	
Péages : total des factures						TOT,					TOT	
Carburants : Péages : total des total des factures factures												
Temps de trajet												
Date et heure de retour au SDIS	VEHICULES LEGERS						POIDS LOURDS					
Date et heure de départ du SDIS	VEHICUL						POIDS					SLOBAL
Kilométrage total parcouru												TOTAL G
Kilométrage entre les lieux de départ et d'arrivée												
Lieu d'arrivée												
Lieu de départ												
Véhicules engagés												
		_								_		

Déplacements en transports collectifs ou privés

Transporteurs privés : sur facture, dans la limite du tarif le moins onéreux du moyen de transport en commun le plus adapté au transport

SNCF/transport maritime vers la Corse : la facture est adressée à la DGSCGC qui la transmet au SDIS bénéficiaire du concours en lui attribuant la subvention couvrant la dépense

(base : tarif 2ème classe)

910101

DEGRADATION DE MATERIEL

Les réparations et remplacements de matériel dégradé ou détruit à l'occasion de l'engagement des colonnes sont indemnisés par l'Etat, au vu d'éléments justificatifs précisant notamment le contexte dans lequel les dégâts ont été provoqués, déduction faites des indemnisations éventuelles versées par les assurances et des amortissements

Materiel endommagé	Circustance			
	Circuistalices	Montant	Montant de la réparation (joindre la facture)	cture)
Matériel détruit	Circonstances	Indemnisation de l'assurance	Amortissement (joindre délibération du	Total
		לטיימיכ מייפאמיוטון)	CASDIS)	

PIONO SING

TABLEAU RECAPITULATIF

TOTAL	9 0
Réparations ou remplacement du matériel endommagé ou détruit	
Nourriture pendant les trajets	
Déplacements routiers	
Total indemnités	
Nombre d'agents engagés	
Retour le	
Départ le	

Attestation du service fait par le chef d'état-major interministériel de la zone de défense et de sécurité

Annexe 2

Modalités financières d'indemnisation dans le cadre de détachement pré positionné pour les matchs de l'UEFA-EURO16

Indemnités:

- le taux horaire par grade est le taux de l'indemnité horaire de base des sapeurs-pompiers volontaires en vigueur au moment de la réalisation de la mission et défini par arrêté ministériel, sans majoration possible ;

le nombre d'heures réelles de mobilisation est comptabilisé, dans la limite de 9

heures par match.

Repas :

Pendant la mission, un repas à hauteur de 12€ maximum.

Déplacements routiers :

- Carburants: paiement sur facture et justificatifs;

- Péages : paiement sur facture et justificatifs ;

- Pneumatiques : forfait en € (VL par km : 0,08 et PL par km : 0,36€).

Dégradation de matériels :

Les réparations et remplacements de matériel dégradé ou détruit à l'occasion de l'engagement des colonnes sont indemnisés par l'Etat, sur facture et au vu d'éléments justificatifs précisant notamment le contexte dans lequel les dégâts ont été provoqués, déduction faites des indemnisations éventuelles versées par les assurances et des amortissements.



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE LA PREVENTION ET DE L'ORGANISATION DES SECOURS POLE NRBC-E

NUMERO

DB/16 - 03/03

OBJET

Convention C2016-007 entre l'Etat (DGSCGC) et le SDMIS relative à la mise à disposition d'équipements de décontamination

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«L'Etat, ministère de l'intérieur, direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC), met en œuvre le programme nucléaire, radiologique, biologique, chimique et explosif (NRBC-E) national, conformément aux recommandations du Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale (LBDSN) de 2008.

Ce dernier a défini différents actions et moyens visant à renforcer la réponse opérationnelle des pouvoirs publics face à un événement NRBC-E, intentionnel ou accidentel.

Le SDMIS dispose actuellement d'une unité mobile de décontamination (UMD), mise à disposition par l'Etat en 2011, qui permet notamment d'assurer la décontamination des populations après un accident ou un attentat terroriste de nature nucléaire, radiologique, chimique ou biologique.

En 2014, la DGSCGC a relancé un plan d'investissement et de renouvellement des UMD, à hauteur de 4 berces par an, financé en partie par un fonds européen; l'objectif étant de renforcer les capacités civiles face au risque NRBC-E, dans le contexte de menace terroriste et en prévision du championnat d'Europe de football EURO 2016 qui se déroulera en France en juin et juillet prochains.

De plus, la DGSCGC s'est engagée, dans le cadre du contrat général interministériel NRBC-E validé en 2014, à doter les 11 agglomérations prioritaires, identifiées dans le plan gouvernemental NRBC-E et retenues comme cibles potentielles à protéger.

Le SDMIS s'est ainsi vu doter d'une seconde UMD qui portera les capacités de décontamination des victimes prises en charge par notre établissement à 100 personnes/heure.

La présente convention a pour objet de préciser les conditions dans lesquelles cet équipement sera affecté au SDMIS.

Elle prévoit ainsi que l'UMD peut être engagée, en cas d'accident technologique ou d'acte de malveillance comportant des agents de nature nucléaire, radiologique, biologique, chimique et/ou explosif (NRBCE), d'une part, par le SDMIS, sous l'autorité du préfet du département, et d'autre part, par le préfet de zone de défense et de sécurité – EMIZ, au profit de tout département de la zone. Cette mise en œuvre sera formalisée dans un ordre d'opération zonal.

L'UMD sera mise à disposition du SDMIS à titre gratuit pour une durée de deux ans qui pourra, à l'échéance, être renouvelée dans la limite de 10 ans.

L'Etat demeure propriétaire du matériel, mais le SDMIS, « gardien de la chose » au sens juridique, le fera assurer en conséquence. Le SDMIS veillera également au respect des règles d'entreposage de l'UMD et en assurera l'entretien et la maintenance.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer la présente convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE Président



CONVENTION C2016-007

Entre

L'Etat, ministère de l'Intérieur, Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises

ci-après désignée comme « DGSCGC » ou « Etat » sis 87-95 Quai du Docteur Dervaux 92600 Asnières-sur-Seine

représentée par son Directeur Général, M. le préfet Laurent PREVOST

et

le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours

ci-après dénommé « le SDMIS » sis rue Rabelais 69003 Lyon

représenté par le Président de son conseil d'administration, M. Jean-Yves SECHERESSE

d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit.

Convention de mise à disposition d'équipements de décontamination des personnes à la suite d'accidents technologiques ou d'actes de malveillance mettant en œuvre des agents radiologiques ou chimiques entre l'Etat, ministère de l'Intérieur, représenté par le préfet, directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ci-après nommé « DGSCGC »

et

le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours du Rhône représenté par le président de son conseil d'administration ci-après dénommé « le SDMIS »

Sommaire

Article I	- CADRE LEGAL
Article 2	- OBJET DE LA CONVENTION
Article 3	- DURÉE
Article 4	- PRESTATIONS A LA CHARGE DE L'ÉTAT
Article 5	- PRESTATIONS A LA CHARGE DU SDIS
Article 6	- ASSURANCE
Article 7	- LIVRAISON
Article 8	- MISE EN ŒUVRE
Article 9	- FORMATION
Article 10	- DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET RÉSILIATION

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

<u>ARTICLE 1 – CADRE LÉGAL</u>

- Code de la défense, notamment l'article L1142-2 relatif aux responsabilités du ministre de l'intérieur en matière de défense,
- Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.2212-1 et suivants, L.2212-1 et L.2215-1, relatifs aux pouvoirs de police du préfet, du maire, ainsi que les articles L.1424-1 et suivants relatifs aux services d'incendie et de secours, et L.1424-69 et suivants relatifs au service départemental-métropolitain d'incendie et de secours (SDMIS),
- Code de la sécurité intérieure,
- Décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité.

<u>ARTICLE 2 – OBJET DE LA CONVENTION</u>

La présente convention a pour objet la mise à disposition par la DGSCGC au profit du SDMIS, d'équipements de décontamination des personnes permettant de renforcer les moyens d'intervention des sapeurs-pompiers en cas d'accident technologique ou d'acte malveillant mettant en œuvre des substances radioactives, biologiques ou chimiques, dans le cadre de leur mission de secours d'urgence aux personnes.

Cette mise à disposition d'équipements s'effectuant sur proposition du préfet, directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises.

ARTICLE 3 – DURÉE

La présente convention est conclue pour une durée de deux ans et pourra être renouvelée à son échéance pour la même durée dans la limite de 10 ans.

En cas de résiliation de la présente convention, les matériels seront remis à la DGSCGC.

ARTICLE 4 – PRESTATION A LA CHARGE DE L'ÉTAT

Sur proposition du préfet, directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises, la DGSCGC met à disposition à titre gratuit au SDMIS les équipements de décontamination des victimes.

<u>ARTICLE 5 – PRESTATIONS A LA CHARGE DU SDMIS</u>

Le SDMIS veille au respect des règles d'entreposage, assure l'entretien et la maintenance des matériels mis à sa disposition; tout défaut ou péremption du matériel doit être signalé par le SDMIS à la DGSCGC.

ARTICLE 6 – ASSURANCE

La DGSCGC demeure propriétaire du matériel.

Toutefois, le SDMIS, « gardien de la chose » au sens juridique, prendra toute disposition pour faire assurer ce matériel.

Chacune des parties s'engage à prendre en charge la couverture de ses personnels conformément aux dispositions statutaires dont ils relèvent.

Le SDMIS devra préalablement justifier de la couverture des risques par la production d'une police d'assurance couvrant l'ensemble des dommages. Ladite police d'assurance sera présentée lors de la signature de cette convention.

ARTICLE 7 - LIVRAISON

La livraison au SDMIS de ces matériels, validée par la signature de la présente convention sera réalisée par l'établissement de soutien opérationnel et logistique NORD (ESOL), 2 bis avenue Marcel Perrin - 95540 - MERY SUR OISE le jeudi 21 janvier 2016.

Sous un délai d'un mois, le SDMIS effectuera une vérification technique de bon fonctionnement.

En cas d'anomalie(s) constatée (s), un courrier précisant les réserves sera adressé à la DGSCGC au plus tard 15 jours suivant cette vérification.

ARTICLE 8 – MISE EN ŒUVRE

En cas d'accident technologique ou d'acte de malveillance mettant en œuvre des agents nucléaires, radiologiques, biologiques, chimiques et/ou explosifs (NRBCE) dans le département, le SDMIS, sous l'autorité du préfet du département concerné, peut mettre en œuvre les matériels, objet de la présente convention.

Tout engagement à l'initiative du SDMIS doit être signalé dans les meilleurs délais à la zone qui elle-même informe le COGIC-DGSCGC.

Le préfet de zone de défense et de sécurité – EMIZ, peut mettre en œuvre les matériels, objet de la présente convention, au profit de tout département de la zone. Cette mise en œuvre sera formalisée dans un ordre d'opération zonal.

Tout engagement à l'initiative de la zone doit être signalé dans les meilleurs délais au COGIC-DGSCGC.

Sur décision du ministre de l'Intérieur, direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises – COGIC, les équipements peuvent être mis en œuvre au profit de tout département extérieur à la zone de défense de sécurité, ou au profit d'un pays étranger. Cette mise en œuvre sera formalisée dans un ordre d'opération national.

La mise en œuvre de ces matériels est réputée effective et opérationnelle dès lors que les personnels concernés auront satisfait aux formations ad hoc et effectuées sous la responsabilité du SDMIS.

Dès lors, le SDMIS en informera la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises, via l'Etat-major interministériel de Zone, afin de renseigner le tableau de recensement des capacités opérationnelles NRBCE.

Toute indisponibilité des matériels, pour quelque raison que ce soit, doit être signalée à la zone et à la DGSCGC.

ARTICLE 9 - FORMATION

Les équipements objets de la présente convention peuvent être mis en œuvre dans le cadre de la formation des personnels du SDMIS, lors d'exercices et lors des entraînements zonaux NRBCE.

ARTICLE 10 – DIFFICULTÉS RENCONTRÉES ET RÉSILIATION

Le SDMIS tient informés, le préfet de département et le préfet de zone – EMIZ, de toute difficulté rencontrée dans la mise en œuvre opérationnelle des matériels et dans l'exécution de la présente convention.

Il rend compte, sans délai, dans le cadre organique opérationnel (SDMIS-CODIS à l'EMIZ-COZ) de l'indisponibilité et/ou de l'État défectueux des matériels.

La présente convention, établie en deux exemplaires, peut être dénoncée par l'une ou l'autre des parties, par lettre recommandée avec accusé de réception, sous réserve d'un préavis de 6 mois.

Il est précisé que la résiliation ne donne droit à aucune indemnité.

Le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours, représenté par le président du conseil d'administration

L'Etat, ministère de l'Intérieur, représenté par le préfet, directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises

Jean-Yves SECHERESSE

Laurent PREVOST

Fait à

, le

Fait à

, le

THE RESERVE OF THE PARTY OF THE

many to thought a common contract the first of the contract that the

30



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE LA PREVENTION ET DE L'ORGANISATION DES SECOURS POLE NRBC-E

NUMERO

DB/16 - 03/04

овјет

Convention C2015-119 entre le SDMIS et le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives (CEA) portant accord de confidentialité et mise à disposition de matériel

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du tapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibété :

«L'Etat, dans le cadre du renforcement de son dispositif de défense et de sécurité nationale, a doté, en 2013, le SDMIS du cinquième véhicule de détection d'identification et de prélèvement (VDIP) au niveau national.

Ce moyen a vocation à être utilisé sur l'ensemble du territoire national pour tout évènement entrant dans le champ du risque et de la menace NRBC-E, dans le but d'apporter aux autorités des éléments décisionnels sur la nature des produits en cause et des risques qui leur sont associés.

En février 2015, l'Etat, ministère de l'intérieur (DGSCGC) a confié à un groupe de réflexion national des utilisateurs des VDIP, piloté par le directeur départemental-métropolitain, une mission sur les perspectives et les possibilités d'innovation en matière de prélèvement et de détection biologiques de terrain.

Dans ce cadre, plusieurs parties prenantes ont été consultées, dont le Commissariat à l'Energie Atomique et aux énergies alternatives (CEA).

Le CEA, établissement public à caractère scientifique, technique et industriel, mène des recherches dans le domaine de la lutte contre le terrorisme NRBC-E au sein du programme interministériel R&D NRBC-E. Il a ainsi développé, dans ses centres de Grenoble, de Marcoule et de Saclay, au sein des directions de la recherche technologique (DRT) et des sciences du vivant (DSV), des solutions technologiques de prélèvement, de détection et d'analyse de terrain.

Dans ce contexte, un partenariat est proposé entre le CEA et le SDMIS afin de tester du matériel NRBC-E du CEA en milieu réel et d'échanger des informations dans le domaine de la détection biologique de terrain.

Cette collaboration permettrait au SDMIS, aujourd'hui référent national dans le domaine de la sécurité civile sur cette thématique, de renforcer son expertise en la matière et au CEA de développer son expérimentation.

La présente convention a ainsi pour objet de préciser les engagements propres à chacune des parties dans le cadre de ce partenariat.

La convention, conclue pour une durée de 6 mois, prévoit, en outre, que les parties s'interdisent de divulguer ou d'exploiter les informations confidentielles échangées, et ce, pendant les 5 ans qui suivent le terme de la convention.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer la présente convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

Jean-Yves SEC

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

CONVENTION PORTANT ACCORD DE CONFIDENTIALITE ET MISE A DISPOSITION DE MATÉRIEL

C2015-119

Cette convention portant accord de confidentialité et mise à disposition de matériel (ci-après désigné l'« Accord ») est conclue entre :

Le service départemental et métropolitain d'incendie et de secours, sis 17 rue Rabelais – 69421 LYON CEDEX 03, représenté par Monsieur Jean-Yves SECHERESSE, président du conseil d'administration, ci-dessous dénommé « SDMIS »,

d'une part,

ET

Le Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives, établissement public à caractère scientifique, technique et industriel, dont le siège est situé au 25 rue Leblanc, Bâtiment « Le Ponant D » - 75015, Paris, France, immatriculé au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro R.C.S. PARIS B 775 685 019, représenté par Monsieur Daniel Vellou, chef du DTBS, ci-après dénommé « CEA » ;

d'autre part,

Le CEA et le SDMIS sont ci-après désignés individuellement et alternativement par la « Partie Réceptrice» et la « Partie Divulgatrice » ou collectivement par les « Parties ».

PREAMBULE:

Le CEA mène des recherches dans le domaine de la lutte contre le terrorisme NRBC-E (programme interministériel R&D NRBC-E). Dans le cadre de ce programme, des solutions technologiques de prélèvement, préparation d'échantillon, réactifs de PCR (sondes et amorces) et de détection immunologique et analyse de terrain ont été développées dans son centre de Grenoble, de Marcoule et de Saclay, au sein des directions de la recherche technologique (DRT) et des sciences du vivant (DSV).

Le SDMIS est doté, depuis 2013, du cinquième véhicule de détection, d'identification et de prélèvement (VDIP) de l'État. Cet équipement, opérationnel depuis juillet 2014, est équipé de matériels de prélèvements, d'analyse et d'identification très performants ; il a vocation à être utilisé sur l'ensemble du territoire national pour tout évènement entrant dans le champ du risque et de la menace NRBC-E, dans le but d'apporter aux autorités des éléments décisionnels sur la nature des produits en cause et des risques qui leur sont associés.

Dans ce contexte, les Parties se sont rapprochées afin que le CEA mette à disposition du matériel au SDMIS pour que ce dernier le teste en milieu réel. Les Parties souhaitent également échanger des informations dans le domaine de la détection biologique de terrain, informations que les Parties considèrent confidentielles (ci-après désigné l' « Objet »).

MTA CEA/SDMIS CEA Ref. : M

CELA ETANT EXPOSE, LES PARTIES ONT CONVENU CE QUI SUIT :

A. EVALUATIONS

Les Parties procéderont à des évaluations sur les produits de la manière indiquée ci-dessous et pour les objectifs scientifiques et pratiques suivants:

- 1. Le CEA transmettra au SDMIS des technologies de prélèvement, préparation d'échantillon, réactifs de PCR et de détection immunologique et analyse de terrain (ci-après désignés les « Equipements »),
- 2. Le SDMIS testera les Equipements sur le terrain avec le VDIP et dans des conditions proches des conditions opérationnelles réelles (ci-après désigné les « Evaluations ») et transmettra au CEA un retour d'expérience (ci-après désigné « Rapport d'Expérience ») sur lesdites Evaluations afin de permettre au CEA de d'améliorer les Equipements, leur technologie et leur enchainement.
- 3. Le SDMIS restituera au CEA tous les Equipements auxquels il aurait eu accès ou qu'il aurait utilisés dans le cadre des Evaluations.
- 4. Pour les besoins de la réalisation de l'Objet, les Parties conviennent que chacune d'entre elles sera amenée à recevoir sur son site, du personnel de l'autre partie. Pendant la durée de l'Accord, les personnes, quel que soit leur statut, continueront à relever de leur autorité de tutelle, du régime d'assurance maladie et d'accident du travail dont elles dépendent dans leur emploi principal. Toutefois, les personnes seront soumises au règlement intérieur de la structure d'accueil notamment en ce qui concerne les horaires et les règles d'hygiène et de sécurité.

B. MODALITES D'EXECUTION DES EVALUATIONS

1. Le CEA s'engage à :

- fournir au SDMIS les Equipements nécessaires à la réalisation des Evaluations par le SDMIS ainsi que toutes les informations nécessaires se rapportant aux Equipements, à leur utilisation et leur enchaînement selon les termes et conditions suivantes, et
- veiller à communiquer au correspondant technique du SDMIS identifié à l'article 12, le nom de ses personnels accueillis sur les sites du SDMIS et à respecter les consignes transmises par le SDMIS propres à l'établissement. Ces personnes seront accompagnées par un ou des agents du SDMIS nommément désignés.

2. Le SDMIS s'engage à :

- utiliser les Equipements uniquement dans le cadre des Evaluations,
- fournir au CEA le Rapport d'Expérience des Evaluations,
- restituer à la fin de l'Accord ou sur demande écrite du CEA, les Equipements, et
- veiller à communiquer au correspondant technique du CEA identifié à l'article 12, le nom de ses personnels accueillis sur les sites du CEA et à respecter les consignes transmises par le CEA propres à l'établissement. Ces personnes seront accompagnées par un ou des agents du CEA nommément désignés.

Article 1: Informations Confidentielles

Pour les besoins de l'Accord, le terme « Information Confidentielle » désigne toute information ou donnée financière, commerciale, technique, juridique ou de toute autre nature, communiquée par la Partie Divulgatrice à la Partie Réceptrice dans le cadre dudit Accord, sous forme écrite ou orale, ou résultant de visites de locaux, sous forme d'échantillons, de dessins, de modèles, de programme informatique ou sous toute autre forme, ayant été expressément présentée comme confidentielle par la Partie Divulgatrice au moment de la divulgation et par l'apposition de la mention « confidentiell » sur le support matériel de l'information divulguée ou, si l'information a été communiquée oralement ou visuellement, ayant été désignée comme confidentielle au moment de la divulgation et confirmée comme telle par écrit par la Partie Divulgatrice dans un délai de 30 (trente) jours à compter de ladite divulgation étant entendu que l'information sera considérée comme une Information Confidentielle pendant cette période de 30 (trente) jours.

Toutefois les informations communiquées par la Partie Divulgatrice dans le cadre du présent Accord ne seront pas considérées comme des Informations Confidentielles si la Partie Réceptrice peut apporter la preuve :

- a) qu'elles sont entrées dans le domaine public préalablement à leur divulgation ou après celleci, en l'absence de toute faute qui lui soit imputable ;
- b) qu'elles sont déjà connues de celle-ci, la preuve de cette connaissance devant être établie par des documents appropriés ;
- c) qu'elles ont été reçues d'un tiers autorisé à les divulguer, de manière licite, sans restrictions ni violation des présentes conditions; ou,
- d) qu'elles sont le résultat de développements internes entrepris de bonne foi par des membres de son personnel n'ayant pas eu accès à ces informations.

Article 2: Absence d'obligation de lien contractuel futur

Les Parties déclarent ne pas considérer cet Accord comme les obligeant à se lier contractuellement dans l'avenir, ni comme les obligeant à se communiquer des Informations Confidentielles.

Article 3: Propriété des Informations Confidentielles

Toutes les Informations Confidentielles, leurs reproductions et les droits y afférents demeurent la propriété exclusive de la Partie Divulgatrice.

A la demande écrite de la Partie Divulgatrice, toutes les Informations Confidentielles et leurs reproductions, y compris tout document, note, compte rendu de réunion les contenant, lui seront restituées par la Partie Récipiendaire dans les plus brefs délais. La Partie Réceptrice s'engage à ne conserver aucune copie, aucun extrait, et, plus généralement, aucune reproduction intégrale ou partielle des Informations Confidentielles communiquées.

Les Rapports d'Expérience sont des informations confidentielles et doivent être traitées comme telles.

Il est également expressément convenu entre les Parties que les Rapports d'Expérience sont des rapports et ne sont pas brevetables en tant que tels ni ne peuvent être protégés par des droits de propriété intellectuelle.

Article 4: Obligations de confidentialité

Sous réserve des termes de l'article 3, la Partie Réceptrice s'engage pendant la durée de l'Accord et les cinq (5) ans qui suivent la résiliation ou le terme de l'Accord, à ce que les Informations Confidentielles émanant de la Partie Divulgatrice :

- a) soient protégées et soient traitées avec le même degré de protection qu'elle accorde à ses propres informations confidentielles de même importance, lequel ne saurait en aucun cas être inférieur à un strict devoir de précaution ;
- b) ne soient divulguées de manière interne qu'aux seuls membres de son personnel ayant besoin d'en prendre connaissance pour les fins de l'Objet;
- c) ne soient ni utilisées, ni copiées, ni reproduites totalement ou partiellement à des fins autres que l'Objet (et sous réserve que toute copie ou reproduction contienne les mêmes mentions ou légendes de confidentialité que sur les originaux);
- d) ne soient pas divulguées directement ou indirectement, à tout tiers, sauf autorisation préalable écrite de la Partie Divulgatrice ;
- e) ne pas analyser la composition, ni effectuer de rétro-ingénierie ('reverse engineering'), ni décompiler tout matériau ou composant inclus dans les Informations Confidentielles fournies par la Partie Divulgatrice (incluant les Résultats et les Produits) à des fins autres que l'Objet; et,
- f) ne pas revendiquer ou faire de demande de titre de propriété industrielle, ni à exercer un droit de propriété intellectuelle ou tout autre droit sur les Informations Confidentielles reçues.

Article 5 : Absence de transfert de droits de propriété intellectuelle

Sauf les cas expressément prévus dans cet Accord, aucune disposition de l'Accord ne saurait être interprétée comme conférant de manière expresse ou implicite à une Partie Réceptrice un droit quelconque (sous forme d'une licence, d'option de licence ou de tout autre droit d'utilisation) sur toute Information Confidentielle reçue de la Partie Divulgatrice, ou sous tout droit appartenant à celle-ci.

Article 6: Non Garantie

Les Parties reconnaissent que les Informations Confidentielles communiquées par l'une des Parties à l'autre dans le cadre de l'Accord sont communiquées sans aucune garantie de quelque nature qu'elle soit. Sont notamment expressément exclues toutes garanties relatives à l'exploitation commerciale des Informations Confidentielles, à leur performance, leur valeur marchande, leur sécurité, ou à leur compatibilité ou conformité à un usage spécifique (commercial, technique ou réglementaire), leur nouveauté, à une absence d'erreur ou de défauts ou à une dépendance par rapport à des droits de tiers.

Ces Informations Confidentielles sont fournies en l'état : elles sont utilisées par la Partie Réceptrice dans le cadre de l'Accord à ses seuls frais, risques et périls.

Article 7: Aspects financiers

Les Parties conviennent que la fourniture des Informations confidentielles, des Matériaux, des résultats des Evaluations et la réalisation des Evaluations, seront effectuées sans contrepartie financière.

Article 8 : Durée et résiliation

L'Accord encadre la communication d'Informations Confidentielles à compter du 1^{er} Janvier 2016, date d'entrée en vigueur de l'Accord, et pendant une période de six (6) mois. A l'issue de cette période, l'Accord prendra fin.

Chacune des Parties pourra mettre fin à cet Accord par lettre recommandée avec accusé de réception, en respectant un préavis de 15 jours avant la date d'échéance.

Les engagements de la Partie Récipiendaire, prévus à l'Article 4 de l'Accord, resteront en vigueur pour une durée de cinq (5) ans à compter de l'expiration ou de la résiliation de l'Accord.

Article 9: Intuitu Personae

L'Accord est conclu « *intuitu personae* ». Par conséquent, sauf les cas expressément prévus dans cet Accord, aucune des Parties n'est autorisée à transférer, céder ou autrement transmettre à un tiers, y compris à une société affiliée, tout ou partie de ses droits et obligations qui en découlent pour elle, sans l'autorisation préalable écrite de l'autre Partie.

Article 10: Assurances

Le SDMIS déclare être titulaire auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable, d'une police d'assurance en responsabilité civile couvrant les dommages pouvant intervenir du fait de son personnel, à l'égard des personnels et des biens de l'autre Partie. Le SDMIS s'engage à maintenir en vigueur cette couverture pendant toute la durée de la convention.

Le CEA déclare être titulaire auprès d'une compagnie d'assurance notoirement solvable, d'une police d'assurance en responsabilité civile couvrant ses agents en responsabilité civile et les dégradations éventuelles ou les vols concernant les matériels, propriété du SDMIS.

Article 11: Règlement des litiges

L'Accord est soumis au droit français.

En cas de difficulté sur l'interprétation ou l'exécution de l'Accord, et sauf en cas d'urgence justifiant la saisine d'une juridiction compétente statuant en référé, les Parties s'efforceront de résoudre leur différend à l'amiable. Au cas où les Parties ne parviendraient pas à résoudre leur différend dans un délai de soixante(60) jours à compter de sa survenance, le litige sera porté par la Partie la plus diligente devant les tribunaux compétents de Paris.

Article 12: Correspondants techniques

Toute correspondance dans le cadre du présent Accord devra être adressée à:

Pour le CEA: Monsieur Bertrand Bourlon

Adresse: 17 rue des Martyrs, 38054 Grenoble – France

Tel: 04 38 78 45 06

Email: bertrand.bourlon@cea.fr

Pour le SDMIS: Messieurs les capitaine Grégory WENISCH et docteur Lionel LACHENAUD

MTA CEA/SDMIS CEA Ref. : M DSV/DRT/LETI/DTBS

Adresse: 17, rue Rabelais, 69421 Lyon Cedex 03 – France

Tel.: 04 72 60 50 82

Emails: gregory.wenisch@sdmis.fr et lionel.lachenaud@sdmis.fr

Article 13: Modification

L'Accord constitue l'intégralité de l'accord entre les Parties relativement à l'Objet, et remplace et annule tout engagement et tout accord antérieur, oral ou écrit, relatif à l'Objet qui serait intervenu entre les Parties. Tout ajout ou toute modification des termes de l'Accord fera l'objet d'un avenant écrit et signé par les représentants légaux des Parties.

Fait à Grenoble, en deux (2) exemplaires originaux, un (1) pour chaque Partie,

Pour le SDMIS:

Pour le CEA:

Date:

Date:

Jean-Yves SECHERESSE Président

Daniel Vellou Chef du DTBS



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION RESSOURCES HUMAINES

NUMERO

DB/16 - 03/05

OBJET

Subventions annuelles 2016 à l'Union départementale et métropolitaine des sapeurs-pompiers (UDMSP) et à l'Œuvre des pupilles des sapeurs-pompiers

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Notre établissement verse depuis de nombreuses années une aide financière aux associations apportant un soutien aux sapeurs-pompiers comme l'Union départementale et métropolitaine des sapeurs-pompiers (UDMSP), qui fédère les sapeurs-pompiers sur le département du Rhône et la Métropole de Lyon, ou l'Œuvre des pupilles, association nationale qui soutient les orphelins de sapeurs-pompiers décédés dans l'exercice de leurs missions,

Comme suite à leur demande respective du 4 février 2016 et du 26 novembre 2015, je vous propose de continuer à soutenir les actions réalisées par ces associations en leur versant une subvention, d'un montant identique à celui de l'année 2015, et ce de la manière suivante :

1. Union départementale et métropolitaine des sapeurs-pompiers

TOTAL GENERAL SUBVENTIONS

5 000 €

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir autoriser le versement de ces subventions dont le montant sera prélevé sur les crédits inscrits à cet effet au budget de notre établissement public pour l'exercice 2016.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Président

Jean-Yves SECHERESSE



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION RESSOURCES HUMAINES

NUMERO

DB/16 - 03/06

OBJET

Convention C2016-008 entre le SYTRAL et le SDMIS relative à l'utilisation des transports collectifs de voyageurs pour les déplacements des agents du SDMIS

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Depuis plus de dix ans, le SDMIS s'est engagé dans une politique volontariste visant à réduire l'usage de la voiture individuelle au profit des transports collectifs.

En complément de la mise en place du Plan de Déplacement d'Administration, le SDMIS a ainsi conclu le 25 juillet 2008 avec le SYTRAL une convention pour la mise à disposition de cartes d'abonnement TECELY à tarif préférentiel. Ce partenariat a permis de limiter l'utilisation de véhicules de services pour des déplacements professionnels et de favoriser l'usage des transports en commun.

La convention conclue en 2008 étant aujourd'hui arrivée à expiration, je vous propose de poursuivre notre partenariat avec le SYTRAL dans le cadre d'une nouvelle convention.

Celle-ci serait conclue pour une durée d'un an, reconduite tacitement chaque année dans une limite de quatre fois et permettrait au SDMIS de bénéficier de 40 cartes d'abonnement TECELY au tarif préférentiel de 8,90 € par carte. Ce montant pourra être révisé à chaque augmentation tarifaire décidée par le SYTRAL.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer cette convention avec le SYTRAL ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE / Président

CONVENTION D'UTILISATION DU RESEAU TCL

C2016-008

Entre

Le Syndicat mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise (SYTRAL) dont le siège est sis 21, boulevard Vivier-Merle, à LYON-3ème arrondissement, représenté par sa Présidente, Annie GUILLEMOT, en application de la délibération du comité syndical du 5 février 2016,

Εt

Le Service d'incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon (SDMIS), situé 17 rue Rabelais, à LYON-3ème arrondissement, représenté par le Président du conseil d'administration, Jean-Yves SECHERESSE, autorisé à signer la présente convention par délibération du bureau du conseil d'administration du 4 mars 2016,

il a été convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet de la convention.

La présente convention a pour but de déterminer les modalités d'accès au réseau TCL des personnels du SDMIS dans le cadre de leurs missions.

Article 2 : Exécution de la convention

Le délégataire du SYTRAL pour l'exploitation du réseau TCL prend toutes les dispositions nécessaires à l'application de ladite convention.

Le SYTRAL assure le suivi de l'exécution de cette convention, en liaison avec les services compétents placés sous la responsabilité du directeur du SDMIS.

Article 3: Titres de transport

1. Utilisation des cartes TECELY

Les personnels du SDMIS sont tenus lors de l'accès aux moyens de transport du réseau TCL d'être munis d'une carte TECELY qu'ils devront valider selon les règles générales en vigueur.

La carte professionnelle ne peut en aucun cas avoir valeur de titre de transport.

Toute perte ou vol sera immédiatement signalé au service commercial de l'exploitant pour le compte du SYTRAL afin de procéder à la neutralisation de la carte. Le remplacement sera facturé selon le tarif en vigueur.

2. Modalités de délivrance

Le nombre de cartes attribuées est fixé à quarante (40) et peut être révisé chaque année.

Un mois, au moins, avant la fin de chaque année civile, le SDMIS indiquera, par écrit, à la Présidente du SYTRAL, le nombre de cartes nécessaires pour l'année suivante, de manière à ce qu'elles soient disponibles le $1^{\rm er}$ janvier de chaque année.

Le SYTRAL se réserve la possibilité de servir tout ou partie de la demande.

Le délégataire du SYTRAL, exploitant du réseau TCL, délivrera les cartes TECELY et procédera à la facturation.

Article 4 : Tarification des cartes TECELY délivrées

Chaque carte délivrée est facturée au SDMIS selon un montant préférentiel.

La référence de facturation est le tarif PASS 2 PARTOUT correspondant au tarif public minimum. Son montant est actuellement de huit euros et quatre-vingt-dix centimes (8,90 €) par mois.

En cas de disparition de cette offre, la nouvelle référence sera le nouveau tarif public minimum.

Ce montant pourra être révisé à chaque augmentation tarifaire décidée par le SYTRAL.

Il sera en outre perçu annuellement par carte délivrée une somme forfaitaire de cinq euros (5,00 €) représentant les frais de confection et de gestion de chaque carte.

Son montant est fixé par le SYTRAL et peut être révisé.

Article 5 : Subrogation (Délégataire)

En cas de cessation de la convention de Délégation de Service Public (DSP) du transport urbain de l'agglomération lyonnaise, le SYTRAL (Autorité Organisatrice des Transports), pour quelque cause que ce soit, se réserve le droit de poursuivre ou de faire poursuivre par un autre mandataire, les contrats et engagements que le délégataire a passé avec des tiers pour l'exécution de la DSP considérée, conformément aux dispositions de cette dernière. Le délégataire remplacé se trouvera donc dégagé de ses obligations à la date de cessation de la convention de Délégation de Service Public (DSP) du transport urbain de l'agglomération lyonnaise.

Article 6: Règlements

Le Service d'incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon créditera les sommes dues au titre des présentes au délégataire directement sur son compte:

KEOLIS-LYON- MANDATAIRE SYTRAL - EXPLOITATION

Code banque : n°10096 Code guichet : n° 18100

N° compte : n° 00024449108

Clé RIB : nº69

Ouvert à la CIC Lyonnaise de Banque de Lyon (Groupe Entreprises).

En cas de changement de délégataire à l'expiration du contrat d'exploitation en cours (31 décembre 2016), le compte du nouveau délégataire sur lequel les sommes devront être créditées sera communiqué au SDMIS.

La facture annuelle est réglée en une fois à terme échu, soit au 31 décembre de chaque année.

Des intérêts moratoires seront servis au SYTRAL dans les conditions et selon les taux prévus par les textes réglementaires applicables en la matière.

Article 7 : Validité de la convention

La convention est conclue pour une durée d'un an. Elle pourra être reconduite tacitement pour une année supplémentaire à la date de son échéance, dans une limite de quatre fois, faute d'avoir été dénoncée par l'un ou par l'autre des signataires par lettre recommandée avec accusé de réception au minimum trois mois avant la fin de la période initiale de la convention ou de chacune de ses périodes de reconduction.

Elle expirera donc au plus tard au 31 décembre 2020.

Article 8 : Comptable assignataire

Le comptable assignataire est le Trésorier-Payeur Général de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et du Département du Rhône.

Fait en trois exemplaires, A Lyon, le

Pour le SYTRAL,

Pour le Service d'incendie et de secours du

département du Rhône et de la métropole

de Lyon,

La Présidente

Le Président du conseil d'administration

Annie GUILLEMOT

Jean-Yves SECHERESSE

and the second second

el made

46



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DES MOYENS MATERIELS

GROUPEMENT BATIMENTS

NUMERO

DB/16 - 03/07

OBJET

Convention C2015-44 entre la commune d'Ecully et le SDMIS relative à l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Conformément aux dispositions de la loi n° 96-369 du 3 mai 1996 relative aux services d'incendie et de secours, le SDMIS est devenu propriétaire des bâtiments affectés au service d'incendie et de secours sur le territoire de la commune d'Ecully.

Le SDMIS a engagé et financé des travaux importants de restructuration et d'agrandissement du bâtiment existant, rendus nécessaires pour pouvoir répondre plus efficacement au maintien opérationnel des secours sur la commune d'Ecully.

L'article L.1424-18 du Code général des collectivités territoriales autorisant les communes à apporter leur concours à l'équipement des centres d'incendie et de secours, le SDMIS a sollicité le concours de la commune d'Ecully pour l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

La présente convention a pour objet de formaliser cette prestation, effectuée par la commune sans contrepartie financière de la part du SDMIS.

Je vous demande, madame, messieurs de bien vouloir m'autoriser à signer cette convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE Président

SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS



DU DEPARTEMENT DU RHONE ET DE LA METROPOLE DE LYON

CONVENTION C2015-44

Entre

le service d'incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon, ciaprès dénommé : « le SDMIS », représenté par son président, habilité par délibération du bureau du Conseil d'administration en date du 4 mars 2016

d'une part

et

la commune d'Ecully, représenté par son maire, habilité par délibération du Conseil municipal en date du

d'autre part

Il est convenu ce qui suit:

Préambule:

Conformément aux dispositions de la loi n° 96-369 du 3 mai 1996 relative aux services d'incendie et de secours, le SDMIS est devenu propriétaire des bâtiments affectés au service d'incendie et de secours sur le territoire de la commune d'Ecully.

Le SDMIS a engagé et financé des travaux importants de restructuration et d'agrandissement du bâtiment existant, rendus nécessaires pour pouvoir répondre plus efficacement au maintien opérationnel des secours sur la commune d'Ecully.

L'article L.1424-18 du Code général des collectivités territoriales autorisant les communes à apporter leur concours à l'équipement des centres d'incendie et de secours, le SDMIS a sollicité le concours de la commune d'Ecully pour l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

La présente convention a pour objet de formaliser cette prestation.

Article 1: à compter de la signature de la présente convention, la commune d'Ecully prendra à sa charge, sans contrepartie financière de la part du SDMIS, l'entretien régulier des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

Fait à Lyon le

En deux exemplaires originaux

Le Président du conseil d'administration du SDMIS

Le maire d'Ecully

Accusé de réception en préfecture 069-286912001-20160304-DB16_03-08-CC Date de télétransmission : 07/03/2016 Date de réception préfecture : 07/03/2016



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DES MOYENS MATERIELS

GROUPEMENT BATIMENTS

NUMERO

DB/16 - 03/08

OBJET

Convention C2016-017 entre la commune de Pierre-Bénite et le SDMIS relative à l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«En application des dispositions de la loi n° 96-369 du 3 mai 1996 relative aux services d'incendie et de secours, le SDMIS est devenu propriétaire des bâtiments affectés au service d'incendie et de secours sur le territoire de la commune de Pierre-Bénite.

Le SDMIS a engagé et financé des travaux importants de restructuration et d'agrandissement du bâtiment existant, rendus nécessaires pour pouvoir répondre plus efficacement au maintien opérationnel des secours sur la commune de Pierre-Bénite.

La loi du 3 mai 1996, codifiée au Code général des collectivités territoriales, autorisant les communes à apporter leur concours à l'équipement des centres d'incendie et de secours, le SDMIS a sollicité le concours de la commune de Pierre-Bénite pour l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

La présente convention a pour objet de formaliser cette prestation, effectuée par la commune sans contrepartie financière de la part du SDMIS.

Je vous demande, madame, messieurs de bien vouloir m'autoriser à signer cette convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE

Président





DU DEPARTEMENT DU RHONE ET DE LA METROPOLE DE LYON

CONVENTION C2016-017

Entre

le service d'incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon, ciaprès dénommé : « le SDMIS », représenté par son président, habilité par délibération du bureau du Conseil d'administration en date du 4 mars 2016

d'une part

et

la commune de Pierre-Bénite, représenté par son maire, habilité par délibération du Conseil municipal en date du

d'autre part

Il est convenu ce qui suit:

Préambule:

En application des dispositions de la loi n° 96-369 du 3 mai 1996 relative aux services d'incendie et de secours, le SDMIS est devenu propriétaire des bâtiments affectés au service d'incendie et de secours sur le territoire de la commune de Pierre-Bénite.

Le SDMIS a engagé et financé des travaux importants de restructuration et d'agrandissement du bâtiment existant, rendus nécessaires pour pouvoir répondre plus efficacement au maintien opérationnel des secours sur la commune de Pierre-Bénite.

La loi du 3 mai 1996, codifiée au Code général des collectivités territoriales, autorisant les communes à apporter leur concours à l'équipement des centres d'incendie et de secours, le SDMIS a sollicité le concours de la commune de Pierre-Bénite pour l'entretien des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

La présente convention a pour objet de formaliser cette prestation.

Article 1: à compter de la signature de la présente convention, la commune de Pierre-Bénite prendra à sa charge, sans contrepartie financière de la part du SDMIS, l'entretien régulier des espaces verts de la caserne de sapeurs-pompiers.

Fait à Lyon le

En deux exemplaires originaux

Le Président du conseil d'administration du SDMIS

Le maire de Pierre-Bénite



Land Constitution

and the same of the same of



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DES MOYENS MATERIELS

GROUPEMENT BATIMENTS

NUMERO

DB/16 - 03/09

OBJET

Convention C2015-95 entre SNCF Réseau et le SDMIS d'assistance pour la phase projet et la phase exécution des travaux de construction de la caserne d'Eveux aux abords des voies ferroviaires de la ligne Lyon Saint-Paul – Montbrison

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Le conseil d'administration du SDMIS a inscrit à son schéma directeur des opérations immobilières l'édification d'une nouvelle caserne de sapeurs-pompiers regroupant les communes de l'Arbresle, Sain Bel, Savigny, Sourcieu les Mines et Lentilly sur un terrain situé sur la commune d'Eveux et visant à remplacer l'actuelle caserne de l'Arbresle.

Le terrain d'assiette de cette future construction se situant en limite de la voie ferrée reliant la gare de Lyon Saint Paul à Montbrison, les travaux sont soumis à des prescriptions techniques particulières.

SNCF Réseau, établissement public propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, a ainsi demandé au SDMIS de conclure une convention précisant les obligations respectives des parties dans le cadre de l'exécution des travaux, afin d'assurer la sécurité ferroviaire sur la ligne et de prévoir les éventuelles incidences du chantier sur la circulation des trains.

La convention précise ainsi les prescriptions particulières d'exécution des travaux qui devront être prises en compte par le SDMIS, maître d'ouvrage comme notamment la mission de contrôle de la stabilité de la plate-forme ferroviaire confiée à un bureau de contrôle agréé, l'établissement d'une notice particulière de sécurité ferroviaire (NPSF), l'intégration dans le planning d'exécution des travaux des contraintes liées à la sécurité des circulations ferroviaires ...

Pour sa part, SNCF Réseau, qui doit garantir la sécurité des circulations ferroviaires pendant les travaux, apportera au SDMIS un appui dans l'élaboration de la NPSF et assurera la programmation des interruptions de circulations de trains qui seraient demandées par le maître d'ouvrage. Cette prestation d'un montant de 7 500 € HT sera à la charge du SDMIS.

Le SDMIS souscrira une assurance responsabilité civile couvrant les dommages matériels et immatériels subis par SNCF Réseau au titre de la présente convention et pour lesquels la responsabilité de notre établissement serait engagée.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir m'autoriser à signer cette convention et tout acte s'y rattachant.»

DECIDE

Jean-Yves SECHERESSE

Président

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016



Travaux aux abords des voies ferroviaires de la ligne de MORET / LYON n°782 000 au PK 23+380

CONVENTION D'ASSISTANCE POUR LA PHASE PROJET ET LA PHASE EXECUTION

Construction d'un immeuble d'habitations

 N° 54 - 16 - 05

Entre

SNCF Réseau, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce à Paris sous le n°412280737, dont le siège social à Paris (13°), 92 avenue de France dans ce qui suit par SNCF Réseau, représenté par Monsieur Gilles CHEVAL, Directeur Territorial SNCF Réseau RHONES ALPES, située 78 rue de la villette à 69003 LYON.

D'une part et,

Le SDMIS, dont le siège social est situé à Lyon (3^{ème}), au 17 rue Rabelais, représenté par M. SECHERESSE, Président du Conseil d'Administration

Ci-après dénommé, SDMIS

D'autre part,

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser :

 les obligations respectives de SNCF Réseau, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, et de le SDMIS, relatives à l'exécution et au financement de la présente opération,

les prescriptions minimales que le SDMIS devra faire respecter à l'occasion des travaux à

proximité des voies ferrées en exploitation;

- Les obligations d'ordre général des deux parties restent fixées par la réglementation en vigueur.

ARTICLE 2 – CONSISTANCE DE L'OPERATION

2.1 Travaux

Construction d'une caserne de pompiers sur la commune d'Eveux (parcelles cadastrées AM 77, AM 90, AM 108 et AM 163). Les travaux consistent en des travaux de terrassement du terrain afin de réaliser les accès et deux plateformes et en des travaux de construction d'un bâtiment en R / R+1. Le terrain d'assiette est situé en contrebas de la voie ferrée.

2.2 Travaux connexes éventuels

Ces travaux comprennent :

Les prestations pour garantir la sécurité des circulations ferroviaires pendant toute la durée des travaux et si nécessaire, la mise en œuvre des dispositifs d'alerte et d'arrêt des trains, l'installation et la maintenance des dispositifs de ralentissement des trains.

ARTICLE 3 - MAÎTRISE D'OUVRAGE

3.1 - Travaux de construction

Le SDMIS sera maître d'ouvrage des travaux précisés à l'article 2 1 ci- avant.

3.2 - Sécurité ferroviaire des travaux sous maîtrise d'ouvrage de le SDMIS

SNCF Réseau, responsable de la sécurité ferroviaire, assure cette mission.

ARTICLE 4 - MODALITES PARTICULIERES D'EXECUTION DES TRAVAUX REALISES SOUS MAITRISE D'OUVRAGE DE SDMIS

4.1 - Prescriptions générales

Les différentes structures doivent tenir compte des charges et surcharges apportées par la plateforme ferroviaire.

La stabilité des constructions sera calculée conformément aux documents de prescriptions suivants:

L'IN 0032 : Règles de conception et de calcul des ouvrages en béton, en métal ou mixtes

 L'IN 0033 : Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction.

SNCF Réseau n'assurant aucune mission de maîtrise d'œuvre dans cette opération, elle ne donnera aucun avis technique sur aucun document technique.

En conséquence, toutes les vérifications de l'ouvrage définitif, ainsi que chaque phase de construction, devront être réalisées par un bureau de contrôle agréé qui assurera une mission complémentaire relative à la stabilité des avoisinants (Mission AV).

Le maître d'ouvrage adressera SNCF Réseau (Direction territoriale - Pôle Design du réseau RHONE ALPES) les conclusions du bureau de contrôle désigné attestant que toutes les vérifications ont été faites, il s'agit en particulier :

- ▶ du calcul de la nouvelle construction sous les charges et surcharges apportées par la plate-forme ferroviaire,
- des calculs de déformation, stabilité et résistance du soutènement, des caténaires et de la plate-forme ferroviaire pour chaque phase de construction et en définitif,
- ▶ des procédures d'exécution et de suivi des parois moulées et des tirants d'ancrages, des soutiens des installations caténaires, des blindages et de leur exécution.

4.2 - Conditions d'exécution

Les parties d'ouvrage à construire au-dessous ou à proximité de la voie ferrée nécessitent l'établissement d'une Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF). Ce document sera rédigé par le SDMIS, ou son maître d'œuvre, en accord avec SNCF Réseau pour la sécurité des circulations. Au minimum quatre mois, avant tout commencement des travaux, Le SDMIS prendra contact avec le représentant de SNCF Réseau:

M. VINCENT MALGRAS

SNCF RESEAU / INFRAPOLE RHODANIEN / Pôle Production Investissement Travaux Adresse messagerie électronique : vincent.malgras@reseau.sncf.fr

pour mettre au point les conditions de réalisation du chantier et la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF) définitive.

4.3 - Prescriptions particulières avant le début des travaux

Le SDMIS devra, avant la passation des marchés nécessaires à la réalisation des travaux définis dans l'article 2.1, intégrer dans le planning d'exécution des travaux, les contraintes liées à la sécurité des circulations ferroviaires.

Le SDMIS doit aviser SNCF Réseau pour toutes les opérations au-dessous, au-dessus et au voisinage de la voie ferrée et de leur processus opératoire :

- au moins **6 mois** à l'avance pour les opérations qui nécessitent seulement des mesures de protection ou de surveillance.
- au moins **3 ans** à l'avance pour les opérations qui nécessitent des limitations de vitesse ou des interruptions de circulations des trains.

La durée des interruptions de circulation est donnée à titre indicatif et peut varier suivant les nécessités de l'exploitation ferroviaire.

Avant tout commencement d'exécution, Le SDMIS, ou son représentant, soumettra pour accord à SNCF Réseau concernant la sécurité des circulations, les documents attestant que les travaux sont compatibles avec les protections des circulations ferroviaires prévues.

Le SDMIS soumettra à SNCF Réseau pour la sécurité des circulations, les modifications ou compléments qu'il serait nécessaire d'apporter à la NPSF, à la mise au point des marchés ou pour tenir compte du mode d'exécution des travaux définitivement arrêté, lors des études d'exécution ou du déroulement des travaux.

4.4 - Constat d'état des lieux

Afin de ne pas compromettre la stabilité des ouvrages et installations existants, Le SDMIS doit prendre toutes les dispositions techniques dans la conception de l'ouvrage pour prévenir les désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux, au moment de leur réalisation ou postérieurement à celle-ci.

Un état des lieux contradictoire des ouvrages concernés, préalablement aux travaux et à la fin des travaux sera organisé avec SNCF Réseau.

4.5- Mesures en cas d'accident pendant les travaux

Dans l'hypothèse où un accident surviendrait durant la réalisation du chantier et risquerait d'avoir des conséquences sur l'exploitation ferroviaire, l'entrepreneur concerné ou son représentant s'engage à informer immédiatement SNCF Réseau aux numéros suivants :

régional circulation au 04 72 40 11 29

Ou

Le centre de supervision SNCF Réseau de LYON au 04-26-21-79-56. Le message d'alerte devra mentionner clairement le motif de l'appel, l'interlocuteur, la situation géographique.

Dans notre cas, ligne ferroviaire n°782 000 au PK 23+380

4.6 - Mesures coercitives pendant les travaux

Si SNCF Réseau constate des manquements à la NPSF et que ceux-ci ne sont pas levés dans les délais signifiés officiellement à l'entreprise ayant manqué à ses obligations, SNCF Réseau se réserve le droit de procéder aux travaux nécessaires aux frais de l'entreprise et/ou de demander au juge compétent l'arrêt du chantier.

ARTICLE 5 - CONSISTANCE DE LA MISSION DE SNCF RESEAU

La mission de SNCF Réseau consiste à garantir la sécurité des circulations ferroviaires pendant les travaux réalisés par LE SDMIS.

Afin de mener à bien sa mission, SNCF Réseau s'appuiera sur les référentiels techniques ferroviaires et sur les règles de l'art en matière d'ouvrages d'art et d'ouvrages géotechniques. La présente convention couvre l'assistance technique et administrative que SNCF Réseau fournira pour les missions suivantes :

- 1. Aide à l'élaboration de la Notice Particulière de Sécurité Ferroviaire (NPSF).
- 2. Etude pour le retour courant traction lors de l'installation de grues aux abords des voies. En effet s'il existe un risque d'engagement des voies électrifiées en cas de chute de la grue par exemple, l'ossature métallique de chaque grue doit être reliée électriquement au circuit de retour du courant traction. Ces dispositions sont exécutées par SNCF Réseau (pose d'un bornier en limite d'emprise pour que l'entreprise en charge des élévations puisse s'y raccorder. Le SDMIS doit fournir un plan d'implantation et les caractéristiques des grues (hauteur, longueur de flèche).

Nécessité d'écrans de protection :

Pour les travaux en bordures des voies, SNCF Réseau n'accordera pas d'interruption des circulations ferroviaires demandée hors des délais prévus ci-dessus.

Le SDMIS est invité à observer avec attention l'article III 4.4 de la NPSF afin de savoir si un écran vertical parallèle aux voies doit être requis.

ARTICLE 6 - RESPONSABILITE ET ASSURANCE

6.1 - Responsabilité du SDMIS

Tout accident ou dommage quelconque provoqué par l'inobservation par Le SDMIS ou ses contractants (y compris ses entreprises, Maîtres d'œuvre), du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux réalisés par Le SDMIS :

- des prescriptions légales et réglementaires,

 des prescriptions relatives à la sécurité, la circulation et au stationnement dans les emprises ferroviaires,

des prescriptions de la NPSF,

entraîne la responsabilité totale du SDMIS qui renonce, par suite, à tout recours contre SNCF Réseau, ses agents et éventuels assureurs, et s'engage à les garantir contre toute action qui pourrait être exercée contre eux.

Dans les autres cas, sauf en cas de force majeure, événement naturel exceptionnel, faute imputable à SNCF Réseau de nature à engager sa responsabilité, Le SDMIS supporte les conséquences pécuniaires des dommages de toute nature causés à lui-même, à son personnel, à SNCF Réseau, à leurs agents, ainsi qu'aux tiers (y compris les entrepreneurs avec lesquels il travaille) et qui résulteraient d'une faute, erreur, omission, négligence de sa part ou du fait des personnes dont il répond ou d'une chose dont il a la garde.

Dans le cas où le fonctionnement des services SNCF Réseau serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du SDMIS, ce dernier garantit à SNCF Réseau en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées, le règlement des frais éventuels suivants:

- les frais de perturbations ferroviaires.
- les frais de personnel,
- les frais de ralentissement des trains.

6.2 - Responsabilité de SNCF Réseau

Sauf en cas de force majeure, évènement naturel exceptionnel, fait d'un tiers ou faute imputable au SDMIS ou à son personnel, SNCF Réseau répond des dommages matériels, corporels ou immatériels consécutifs à des dommages corporels et matériels qui pourraient être causés au SDMIS ou aux tiers dès lors qu'il est établi que ces dommages ont pour origine une faute, erreur, omission, négligence de la part de SNCF Réseau, ou de la part du personnel de SNCF Réseau, ou du fait des personnes dont SNCF Réseau répond, ou encore d'une chose dont SNCF Réseau a la garde, commise du fait ou à l'occasion de l'exécution des prestations objet de la présente convention.

SNCF Réseau ne répond pas des dommages immatériels non consécutifs à des dommages matériels ou corporels, notamment perte d'exploitation, perte d'activité, manque à gagner, perte de donnée.

Par ailleurs, SNCF Réseau ne répond des dommages matériels et immatériels causés que dans la limite, par sinistre, de :

- 1.000.000 € pour les dommages matériels
- 500.000 € pour les dommages immatériels consécutifs.

LE SDMIS renonce donc à tout recours contre SNCF Réseau et s'engage à la garantir contre toute action portant sur :

- des dommages immatériels non consécutifs,
- des dommages matériels et immatériels consécutifs pour la partie excédant les limitations contractuelles mentionnées ci-dessus.

Le SDMIS s'engage à rendre opposable à son assureur la clause de renonciation à recours ci-dessus. Le SDMIS s'engage à répercuter à ses cocontractants d'exécution des travaux les dispositions du présent article. Dans le cas où ces dispositions n'auraient pas été répercutées contractuellement, Le SDMIS garantirait SNCF Réseau des éventuelles réclamations des cocontractants à l'égard de SNCF Réseau.

6.3 - Assurance

Le SDMIS s'engage à souscrire, à ses frais, et à concurrence de capitaux suffisants, une assurance Responsabilité Civile Exploitation, Professionnelle, et Après Travaux couvrant les risques qui sont mis à sa charge au titre de la présente convention.

Ce contrat devra prévoir au minimum des garanties à hauteur 20 M€ tous dommages confondus, donc 10 M€ pour les dommages matériels et 10 M€ pour les dommages immatériels, ces montants ne constituant en aucun cas une limite de responsabilité.

Le SDMIS s'engage à maintenir sa couverture d'assurance au moins pendant toute la durée de la prestation. Cette police d'assurance devra être assortie des clauses prévues au présent article.

Le SDMIS devra communiquer à SNCF Réseau les attestations desdites assurances, établies par une compagnie d'assurance et en cours de validité à la date de signature de la convention, dans un délai de 30 jours à compter de la signature de la présente convention, puis chaque année pendant toute la durée du chantier.

Ces attestations doivent notamment comporter les indications suivantes :

- l'entrepreneur concerné est à jour dans le paiement de ses primes d'assurance,
- les montants de garanties et des sous limitations et des franchises.

ARTICLE 7 – DUREE ET GESTION ULTERIEURE

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

- surveillance,
- entretien,
- toutes réparations,

Le SDMIS, assurera la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements réalisés et de ce fait ne pourra réclamer à SNCF Réseau, aucune espèce d'indemnité pour des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont il a la charge, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation.

Pour assurer cette gestion, Le SDMIS, devra se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer, aux règles de surveillance appliquées à SNCF Réseau, et aux instructions données par ses agents qualifiés.

Le SDMIS devra, en outre, informer SNCF Réseau agissant dans le cadre de sa mission de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national et d'entretien de ce réseau, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement, en temps utile, les mesures de sécurité réglementaire et de lui faire connaître les prescriptions auxquelles elle devra se soumettre avant et pendant les travaux ainsi que les clauses à imposer à l'entrepreneur et les documents nécessaires qu'elle aura à remettre sous sa responsabilité à ce dernier.

SNCF Réseau au titre de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, pourra demander au SDMIS l'exécution de tous travaux d'entretien ou de grosses réparations sur ces "ouvrages autres" qu'elle jugerait nécessaires pour la sécurité des ouvrages et des installations ferroviaires. Sans réponse après mise en demeure ou si l'intervention revêt un caractère d'urgence, SNCF Réseau pourra intervenir aux frais exclusifs du SDMIS qui s'engagera pour sa part à rembourser intégralement SNCF Réseau de toutes les dépenses engagées.

Les frais de tous ordres (fournitures, main-d'œuvre, surveillance, ralentissement des trains, renforcement des voies, etc.) occasionnés à SNCF Réseau par les travaux relatifs à la maintenance, la modification, le déplacement ou la suppression des installations de le SDMIS pour quelque motif que ce soit seront à la charge de celui-ci.

Le SDMIS s'engage à rembourser à SNCF Réseau dès réception de la facture, les dépenses réellement faites, majorées des frais généraux, des taxes calculées conformément aux règles en vigueur et s'il y a lieu des frais pour avance de fonds.

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1 - Montant de la prestation

L'ensemble de l'opération sera réalisé entièrement à la charge financière de le SDMIS.

Elle se décompose comme suit :

1 - Une partie forfaitaire

Correspondant aux frais de gestion du dossier, examen des répercussions du chantier sur l'infrastructure ferroviaire, aide à la rédaction de la NPSF pour garantir la stabilité des installations ferroviaires et la sécurité des circulations ferroviaires.

Cette partie forfaitaire est fixée à 7 500 € H.T.

2 - Une partie conditionnelle :

Le SDMIS s'engage à rembourser SNCF Réseau, les frais que cette dernière engagerait pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires et du personnel (notamment la surveillance du chantier) lors de certaines phases de travaux.

Ou soit, en cas d'incident grave sur le chantier, pour rétablir la circulation normale des circulations ferroviaires, selon des dispositions financières à négocier au cas par cas, et notamment en cas de péril grave et imminent pour les installations de SNCF Réseau, et pour la sécurité de son personnel ou des voyageurs.

La TVA, au taux légal en vigueur au jour de présentation de la facture, s'applique à ces travaux.

8.2 - Modalités de règlement

Avant le début des travaux et dès signature de la convention, sur présentation par SNCF Réseau de la facture correspondante, le SDMIS, réglera la somme forfaitaire correspondant au point 8.1.1 cidessus.

Pour la partie conditionnelle (point 8.1.2), SNCF Réseau établira un devis et procédera à la présentation d'une facture pour le règlement de chaque opération identifiée.

Le mandatement des sommes dues par le SDMIS, sera effectué dans un délai de 30 jours à compter de la date d'émission de la facture.

Le défaut de paiement d'une facture à échéance peut entraîner au gré de SNCF Réseau, sans sommation, le calcul et la facturation de pénalités de retard au taux BCE+10 points sans toutefois être inférieur à 1,5 fois le taux légal.

Toute mission complémentaire et notamment les travaux pour retour du courant traction ne saurait débuter sans la transmission préalable de l'accord sur devis (signature du devis).

8.3 – Paiement

Les factures présentées par SNCF Réseau seront adressées à :

SDMIS GROUPEMENT FINANCES 17 rue Rabelais 69 421 LYON Cedex 03

Le mandataire de le SDMIS, se libérera des sommes dues au titre de la présente convention soit par chèque bancaire ou virement à SNCF Réseau.

ARTICLE 9 - MESURES D'ORDRE

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

ARTICLE 10 – LITIGES

Les contestations relatives à l'exécution ou à l'interprétation de la convention sont, avant toute demande en justice, soumise à une tentative de règlement amiable entre les parties.

A cet effet, la partie demanderesse adresse à l'autre partie une notification précisant :

- la référence de la convention (titre, numéro et date de signature),
- l'objet de la contestation,
- la proposition d'une rencontre en vue de régler à l'amiable le litige.

A défaut d'accord à l'issue d'un délai de trente jours à compter de la notification susvisée, les parties pourront porter le différend devant la juridiction compétente.

ARTICLE 11 - ANNEXES

- ANNEXE 1 : Notice particulière de sécurité ferroviaire intégrée aux marchés de travaux

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

La présente convention est établie en 2 exemplaires originaux.

A Lyon, le

A Lyon, le

Pour SNCF Réseau, Le Directeur Territorial

Pour le SDMIS.

Gilles CHEVAL

Μ.

Travaux aux abords des voies ferroviaires de la ligne de MORET / LYON n°782 000 au PK 23+380

CONVENTION D'ASSISTANCE POUR LA PHASE PROJET ET LA PHASE EXECUTION

Construction d'une caserne de pompiers Commune d'Eveux

 N° 54 - 16 - 05

NOTICE PARTICULIERE
DE SECURITE FERROVIAIRE

I.	OBJET		4
II.	PRESC	RIPTIONS APPLICABLES A TOUS LES TYPES DE TRAVAUX	5
	II.1 Cond	itions préalables au démarrage des travaux	5
		es d'exécution	5
		de SNCF Réseau	6
	II 4 Orga	nisation de la sécurité sur les chantiers	6
		ance qualité	, 6
		onsable de la sécurité au sein de l'entreprise	7
	I I.7 Mesu 	res particulières vis-à-vis de la sécurité des circulations ferroviaires Alerte en cas d'incident grave sur le chantier	7 7
	II.7.1 II.7.2	Arrêt des trains en cas d'urgence	8
	II.8 Assuı	A STATE OF THE STA	8
		RIPTIONS TECHNIQUES COMMUNES A TOUS LES TYPES D'OUVRAGES	9
		autions vis à vis du courant de traction	
	III.2 Gab		9
			9
	III.3 Clôt	ures de chantier	9
]	III.4 Ecra	ns de protection verticaux en bordures des voies	9
]		ns et matériels de chantier	9
	III.5.1 III.5.2	Généralités	9
	III.5.2 III.5.3	Conditions d'utilisation aux abords des voies ferrées Grues et autres engins de levage (voir les art.3.86 et 4.41 et 4.5 de l'IN 0033)	10 10
	III.5.4	Déplacements de charges suspendues	10
	III.5.5	grues routières (voir l'art. 4.412a de l'IN 0033)	11
	III.5.6	grues à tour(voir l'art. 4.412b de l'IN 0033)	11
	III.5.7	Engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations et/ou des déformations de voies	11
]	II.6 Réal	isation d'ouvrages au dessus des voies	12
	III.6.1	Prescriptions générales (voir l'art.4.45 de l'IN 0033)	12
	III.6.2	Dispositifs d'alerte	12
	III.6.3	Protection contre les chutes d'objets sur les voies	12
	III.6.4	Plancher de protection (voir l'art 4.452 de l'IN 0033)	13
	III.6.5	filets ou auvents de protection (voir l'art 4.453 de l'IN 0033)	13
	III.6.6	Coffrages (voir l'art 4.47 de l'IN 0033)	13
	III.6.7	Planchers de travail (voir l'art 4.46 de l'IN 0033)	13
	III.6.8	Bétonnage au dessus des voies maintenues en exploitation (voir l'art 4.47 de l'IN 0033)	13
III.7 Démolition d'ouvrages (voir l'art 3.87 de l'IN 0033)		olition d'ouvrages (voir l'art 3.87 de l'IN 0033)	14
]		isation de fouilles ou de terrassements à proximité de voies exploitées	14
	III.8.1 III.8.2	Généralités (voir l'art 4.42 de l'IN 0033) Etudes d'exécution	14
	III.8.2 III.8.3	Suivi des déformations de la plate-forme ferroviaire	14 15
IV.		RIPTIONS PARTICULIERES A DIFFERENTS TYPES D'OUVRAGES OU DE TRAVAUX	16
		s et passerelles en béton armé, ponts à poutrelles enrobées (voir l'art 4.48 de l'IN 0033)	16
		s et passerelles métalliques et mixtes	16
		en place des ossatures métalliques(voir l'art 4.8 de l'IN 0033)	16
]	V.4 Mise	en place par lançage (voir l'art 4.7 de l'IN 0033)	17
I	V.5 Mise	en place à la grue (voir l'art 4.5 de l'IN 0033)	18
]		sation de la dalle en béton armé des ponts mixtes	18
	IV.6.1	Coffrage traditionnel et ferraillage de la dalle	18

CONVENTION TRAVAUX N°54 16 05 - ANNEXE 1

IV.6.2 IV.6.3 IV.6.4	Utilisation d'un outil coffrant Lançage de la dalle préfabriquée sur les poutres métalliques (voir l'art 4.7 de l'IN 0033) Lançage des tabliers mixtes avec leur dalle	18 18 18
IV.7 Equ	tipements et peinture des tabliers	18
V. Ponts e	n béton précontraint	19
V.1 Disp	ositions communes	19
V.2 Tabl	iers à poutres préfabriquées	19
V.3 Pont	s poussés (voir l'art 4.8 de l'IN 0033)	20
V.4 Tab l V.4.1	liers coulés en place Cas de voussoirs coulés en place (voir l'art 4.11 de l'IN 0033)	21 21
V.5 Tabl	liers à voussoirs préfabriqués (voir l'art 4.11 de l'IN 0033)	21
VI. Tunne	ls et ouvrages souterrains (voir l'art 4.49 de l'IN 0033)	21
VII. Petits o	ouvrages sous voies (tuyaux, buses, ovoïdes, mini-tunnels) voir l'art 4.410 de l'IN 0033	21
VIII. Travau	x de franchissement de voies ferrées par des lignes électriques aériennes	24
VIII.1 D	ispositions communes	25
VIII.2 U	tilisation de l'engin spécialisé "passe-câble"(voir l'art 3.76 et4.15 de l'IN 0033)	25
IX. Travai	ax d'injection (voir l'art 4.44 de l'IN 0033)	26
X. Bâtime	ents	26
XI. PRES	CRIPTIONS COMPLEMENTAIRES	26
XI.1 Pér	iodes d'interdictions du trafic ferroviaire et de coupures du courant de traction	26
	riodes (ou opérations) nécessitant la mise en oeuvre de dispositifs d'alerte et d'arrêt des tr cident ; procédures à suivre	rains en 26
XI.3 Pér	riodes de ralentissements des trains	27
XI.4 Tra	ivaux exécutés par SNCF Réseau	27

I. OBJET

La présente notice particulière de sécurité ferroviaire définit les prescriptions à respecter au cours des études et pendant l'exécution des travaux pour la construction (ou le remaniement) de l'ouvrage décrit ci-dessous:

Construction d'une caserne de pompiers sur la commune d'Eveux (parcelles cadastrées AM 77, AM 90, AM 108 et AM 163). Les travaux consistent en des travaux de terrassement du terrain afin de réaliser les accès et deux plate-formes et en des travaux de construction d'un batiment en R/R+1. Le terrain d'assiette est situé en contrebas de la voie ferrée.

Maître d'ouvrage :

- Coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé : AASCO
- Maître d'oeuvre ("qualifié SNCF Réseau") :
 - AEA Atelier Espace Architecture Architecte/OPC/BET VRD et mandataire de l'équipe
 - Climat Ic BET Fluides
 - Ingelec consultant BET Electricité
 - INGE PLAN BET Structure
- Entreprises, entreprises sous-traitantes ("qualifiées SNCF Réseau"):
- Représentant(s) désigné(s) de SNCF Réseau,
 - pendant la phase "études":
 - pendant la phase "exécution":

Ces prescriptions visent à garantir le maintien de l'exploitation ferroviaire avec sécurité et sans perturbation inopinée du trafic. Elles s'imposent à l'entrepreneur.

II. PRESCRIPTIONS APPLICABLES A TOUS LES TYPES DE TRAVAUX

II.1 Conditions préalables au démarrage des travaux

Les travaux ne peuvent être autorisés par SNCF Réseau tant que la convention de maîtrise d'ouvrage et ses avenants éventuels n'ont pas été signés (et donc tant que SNCF Réseau n'a pas fait part, par écrit, de son avis au maître d'ouvrage sur la notice particulière de sécurité ferroviaire définitive).

Le démarrage des travaux dans les emprises ferroviaires ou à leurs abords ne peut être entrepris qu'avec l'accord du représentant de SNCF Réseau (le Directeur de l'Etablissement de).

De même, l'entrepreneur doit demander suffisamment à l'avance (au minimum 3 ans) son accord au représentant de SNCF Réseau, lorsque les travaux nécessitent des interdictions de circulations ferroviaires et des mises hors tension des caténaires (coupures du courant électrique de traction) ou, lorsqu'ils impliquent des ralentissements des trains ou la mise en oeuvre par SNCF Réseau de dispositifs de sécurité ou de matériels provisoires tels que des tabliers auxiliaires ou pour toute autre opération liée à l'exploitation ferroviaire¹.

Les travaux à réaliser sous interdiction de circulations ferroviaires et/ou des mises hors tension des caténaires ne pourront débuter sans l'autorisation de travailler qui sera notifiée par écrit de SNCF Réseau, sous forme d'une "attestation d'interdiction temporaire de circulation" et d'une "attestation de mise hors tension" (référence SNCF Réseau : IN 2444 ex PS9H n°1 du 15 octobre 2001) au responsable de l'entreprise désigné par écrit au plus tard 48h avant le début de l'intervention (s'il est différent de celui figurant au début de la NPSF).

II.2 Etudes d'exécution

L'entrepreneur établit une étude d'exécution tant pour les ouvrages définitifs² (y compris en cours de construction) que pour les ouvrages provisoires. Il soumet, avant le début des travaux, conformément aux dispositions contractuelles, les différents documents à l'examen et au visa du maître d'oeuvre, qu'il s'agisse de documents d'études relatifs aux ouvrages définitifs ou de documents concernant les ouvrages provisoires ou les phases de construction.

Les études d'exécution sont vérifiées **totalement et systématiquement** par le maître d'oeuvre ou, sous la responsabilité de celui-ci, par un bureau d'études ou de contrôle technique ayant les qualifications requises par SNCF Réseau.

Compte tenu du contexte ferroviaire, l'entrepreneur est soumis, pour l'exécution des ouvrages et des phases provisoires et pour les études correspondantes, à des règlements, instructions, consignes, etc. que SNCF Réseau impose lorsqu'elle est maître d'ouvrage ellemême, et qui peuvent être plus contraignants que les règlements ministériels correspondants.

C'est ainsi que la sécurité requise pour les ouvrages et dispositifs provisoires (étaiements, échafaudages, blindages des fouilles, planchers de travail et/ou de protection, etc.) susceptibles ou non d'être calculés, et pour les opérations de déplacement d'ouvrages ou éléments d'ouvrages définitifs est définie dans l'instruction IN 0033 "Règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de construction" du cahier des prescriptions communes applicable aux marchés de travaux de SNCF Réseau.

L'IN 0033 concernant les ouvrages provisoires mais aussi les opérations de construction est un document contractuel qui s'impose dans sa totalité.

¹ Voir le chapitre XI. Il est rappelé que les ralentissements (ainsi que les interdictions de circulation avec mise hors tension des caténaires) doivent être prévus très longtemps à l'avance. Le délai de programmation est de quelques mois pour les lignes les moins chargées, mais il peut atteindre jusqu'à 12 à 18 mois pour les lignes d'importance moyenne, et 2 ans ou plus sur certaines lignes très chargées.

² Sauf mention explicite dans la convention, l'étude d'exécution de l'**ouvrage définitif** en situation définitive ne repose pas sur la réglementation de SNCF Réseau, mais sur la réglementation ministérielle en vigueur.

II.3 Rôle de SNCF Réseau

Notre rôle vise principalement à vérifier que le Maître d'Oeuvre a identifié les risques inhérents aux techniques de constructions aux abords des voies et qu'il a défini des mesures de préventions à mettre en oeuvre le cas échéant. Dans le cas présent, il est nécessaire d'envisager les risques de déconsolidation de la plate-forme ferroviaire (tassements et/ou affaissement en surface).

Nous nous assurons également que le Maître d'Oeuvre a précisé clairement les prescriptions techniques d'exécution qu'il devra contrôler lors des travaux.

De la même manière, il lui appartient de contrôler systématiquement les documents d'exécution (plans, notes de calculs,...) et d'être présent sur le chantier pendant les travaux.

Dans ce contexte, les documents reçus par SNCF Réseau ne sont donnés qu'à titre d'information et ne peuvent faire l'objet de « contrôles » ou de « visa » de notre part.

Toutefois, ces procédures peuvent nous renseigner sur les points sensibles des méthodes a priori retenues et ainsi faire préciser au Maître d'œuvre les dispositions mises en place pour éviter tous problèmes ou disfonctionnements au cours du chantier.

De la même façon, nous attirons l'attention du maître d'Oeuvre sur la nécessité de prendre connaissance au plus tôt du document SNCF Réseau suivant :

 IN 0033 : « règles de conception, réalisation et contrôle concernant les ouvrages provisoires et les opérations de constructions »

Ces documents permettent au Maître d'œuvre désigné d'intégrer dès le départ de son étude les contraintes des travaux dans le domaine ferroviaire et d'éviter ainsi de se voir refuser une méthodologie à un stade avancé des études.

II.4 Organisation de la sécurité sur les chantiers

Les règles relatives à l'organisation, à la police et à la sécurité des chantiers que SNCF Réseau impose pour ses propres travaux sont applicables. Elles sont notamment reprises dans les documents visés ci-après:

- a) Cahier des Clauses et Conditions Générales (CCCG), applicables aux marchés de travaux de SNCF Réseau et de Réseau Ferré de France Edition du 24 octobre 2001 (article 42 Installation, organisation, article 43 Hygiène et sécurité des chantiers, article 44 engins explosifs de guerre -, article 48 Trouble de comportement du personnel, articles 49 Enlèvement des matériels et des matériaux sans emploi, article 58 Responsabilité et article 59 Assurances); les dépenses impliquées par l'application de ces articles, quelles qu'elles soient, ne sont pas à la charge de SNCF Réseau.
- b) Règlements et documents réglementaires relatifs à la sécurité des ouvriers d'entreprise pendant la circulation, le travail et le stationnement dans les emprises du chemin de fer.
- c) Consignes d'établissement et consignes de sécurité particulières applicables aux travaux; ces consignes sont remises par le Directeur de l'Etablissement de l'Equipement de SNCF Réseau concerné.

Il est rappelé que la traversée des voies ferrées est rigoureusement interdite au personnel étranger à SNCF Réseau, et que le franchissement ne peut se faire éventuellement qu'en respectant les prescriptions de sécurité définies par le Directeur de l'Etablissement SNCF Réseau.

II.5 Assurance qualité

L'entrepreneur établit un plan d'assurance de la qualité (PAQ) qui est soumis à l'accord du maître d'oeuvre. Ce PAQ couvre l'ensemble des prestations "études et travaux", y compris celles sous-traitées. Il doit être conforme à l'IN 0031 de SNCF Réseau.

Le visa des documents d'exécution par le maître d'oeuvre est un point d'arrêt.

La traçabilité de la production des documents d'exécution comme celle de leur contrôle par le maître d'oeuvre doivent être assurées.

La réouverture au trafic de la ligne en fin de période d'interdiction ainsi que la fermeture du chantier (le soir, par exemple) nécessitent que les dispositifs de sécurité (calages, étaiements, appareils d'appui, blindages, contreventements, gabarits, etc.) aient été vérifiés par l'entrepreneur. Ces contrôles sont aussi des points d'arrêt³ (devant figurer dans le P.A.Q. et à "lever" par le maître d'oeuvre) autorisant la reprise du trafic en fin de période, ou la poursuite de celui-ci, sans mesure particulière.

II.6 Responsable de la sécurité au sein de l'entreprise

Dans un délai de 08 jours à compter de la notification de l'ordre de service prescrivant de commencer les travaux, l'entrepreneur confirme le nom (déjà indiqué dans son plan d'assurance de la qualité) du "responsable de la sécurité", chargé de faire appliquer les mesures de sécurité, quelles qu'elles soient, sur le chantier, pendant toute la durée des travaux.

Ce responsable veille à ce que toutes les dispositions soient prises pour ne pas porter atteinte à la sécurité des circulations ferroviaires, celle des installations de SNCF Réseau, ainsi que celle du personnel circulant ou travaillant dans les emprises de SNCF Réseau. Il fait appliquer les règles de sécurité précisées dans la présente notice ainsi que celles mentionnées dans les règlements et documents cités.

Il est présent sur le chantier pendant les phases de travaux pouvant présenter des risques pour les circulations ferroviaires, notamment en fin d'interception des voies ainsi qu'à la fin de la mise hors tension des caténaires (le cas échéant).

Il a le pouvoir d'arrêter le chantier ou toute manoeuvre qui lui semble dangereuse, sans avoir à en référer à quelque autorité que ce soit.

Conformément aux procédures que le représentant de SNCF Réseau a communiquées au maître d'oeuvre et qui sont précisées au paragraphe II.6.1 et au chapitre XI, il désigne les personnes qui, en cas de danger inopiné pour les circulations ferroviaires (présence d'un obstacle, déformations des voies, situation présentant un danger pour les circulations - obstacle potentiel -) devront donner l'alerte pour que SNCF Réseau puisse prendre les mesures de sécurité adéquates.

II.7 Mesures particulières vis-à-vis de la sécurité des circulations ferroviaires

II.7.1 Alerte en cas d'incident grave sur le chantier

Pour limiter les risques d'accident ferroviaire, un dispositif d'alerte (liaison téléphonique) pourrait être mis en place et activé (si nécessaire) pendant toute la durée de travaux, quels qu'ils soient, au dessus, au dessous ou aux abords des voies ferrées maintenues en exploitation ainsi que dans les conditions précisées plus loin pour certains types de travaux ou d'opérations.

Les périodes à risques, pendant lesquelles ce dispositif pourrait être opérationnel, sont indiquées au chapitre XI.

Ce dispositif est remis par SNCF Réseau à l'entrepreneur, en présence du maître d'oeuvre. L'entrepreneur en prend la responsabilité. Le représentant de SNCF Réseau indique les procédures à respecter pour donner l'alerte en cas d'incident grave susceptible de mettre en cause la sécurité des circulations ferroviaires. Si nécessaire, il organise la formation des personnes désignées par le responsable de la sécurité de l'entreprise.

En cas de présence de personnel SNCF Réseau seul celui ci est habilité à donner l'alerte.

³ D'autres points d'arrêt liés à la sécurité ferroviaire sont définis dans la suite du texte.

Le dispositif d'alerte peut également être maintenu en dehors des périodes indiquées au chapitre XI, en fonction des prévisions météorologiques (vent, neige, gel, précipitations importantes, crues...) ou pour toute autre raison, sur décision du maître d'oeuvre.

II.7.2 Arrêt des trains en cas d'urgence

Sauf cas de force majeure, les mesures adéquates sont prises par SNCF Réseau, soit du fait de la surveillance qu'elle exerce, soit par ses agents, alertés comme indiqué en II.6.1.

II.8 Assurances

L'entrepreneur est à même de fournir une attestation d'assurances couvrant les dommages matériels et immatériels pouvant être causés à SNCF Réseau à l'occasion des travaux, pour des sommes suffisantes eu égard aux risques encourus en fonction de l'importance de la ligne de chemin de fer concernée.

III. PRESCRIPTIONS TECHNIQUES COMMUNES A TOUS LES TYPES D'OUVRAGES

III.1 Précautions vis à vis du courant de traction

Toutes les parties métalliques, définitive ou provisoires, visibles ou incorporées dans les bétons devront être liées par un câble équivalent cuivre de 70mm².

Ce câble sera amené jusqu'à un point désigné par SNCF Réseau qui se charge de la relier au rail.

III.2 Gabarits

Les matériels et matériaux doivent être stockés à l'extérieur des gabarits limites définis dans l'IN 0162 de SNCF Réseau⁴. De même, tous les ouvrages, provisoires ou définitifs, doivent être implantés conformément aux règles de cette même notice. Le respect de ces gabarits par l'entrepreneur est vérifié par le maître d'oeuvre. Chaque opération de modification de la géométrie (ou d'implantation) des ouvrages (définitifs ou provisoires) ou de modification de la position de matériels ou matériaux à proximité de voies en exploitation doit faire l'objet d'un point d'arrêt. Celui-ci doit avoir été prévu au plan d'assurance de la qualité.

III.3 Clôtures de chantier

Sauf si les travaux nécessitent la présence permanente d'ouvriers à proximité immédiate des voies (et donc, que le trafic est interrompu), les chantiers doivent être isolés des voies ferrées par des clôtures défensives de 1,50 m de hauteur minimale, situées à plus de 1,50 m du bord extérieur du rail le plus proche pour les lignes circulées jusqu'à 160 km/h ou à plus de 2,0 m dans le cas de lignes à vitesse supérieure à 160 km/h sans dépasser 220 km/h. Le représentant de SNCF Réseau peut augmenter ces distances de 70 cm (ou plus, suivant les besoins) pour permettre la circulation du personnel SNCF Réseau.

III.4 Ecrans de protection verticaux en bordures des voies(voir les art.3.7.3.2 et 4.4.5.4 de l'IN0033)

Les actions sur ces écrans seront dimensionnées en fonction des besoins demandés par le chantier.

Ces chantiers doivent être organisés de manière à ce que les sollicitations imposées aux écrans n'excèdent pas – dans leurs effets sur la résistance, la stabilité et la déformation – celles pour lesquelles les écrans ont été conçus.

La constitution de ces écrans est fonction du niveau de protection souhaité. Ce niveau de protection (hauteur, efforts succeptibles d'êtres appliqués) et la constitution de l'écran, y compris son mode de fondation sont à définir dès le stade de la conception de l'ouvrage pour lequel ils sont requis.

III.5 Engins et matériels de chantier

III.5.1 Généralités

Pour tous les matériels et engins qu'il compte utiliser sur le chantier (grues, engins de terrassement, engins de démolition, engin "passe-câble"...), l'entrepreneur doit pouvoir présenter au maître d'oeuvre:

- les comptes-rendus d'épreuves et de contrôles techniques datant de moins de six mois, conformément à la réglementation en vigueur⁵,
- les certificats d'entretien en cours de validité, conformément à la réglementation en vigueur,
- la ou les procédures "travaux" comprenant les dessins, croquis (et calculs de stabilité justificatifs éventuels) des dispositions proposées montrant les emplacements de travail et les déplacements des engins, les dispositions

⁴ Un extrait de cette IN donnant les gabarits à respecter pour l'ouvrage définitif peut être fourni au maître d'oeuvre par le représentant de SNCF Réseau.

⁵ Pour les équipements de travail utilisés pour le levage de charges, l'élévation de personnes ou le transport en élévation de personnes, la règlementation la plus récente est l'arrêté du 9 juin 1993 (qui en fixe les conditions de vérification).

prévues pour éviter leur perte d'équilibre statique (renversement...) compte tenu de la configuration des lieux, de la nature des sols, des charges déplacées ou manutentionnées, des efforts résultant du vent...

III.5.2 Conditions d'utilisation aux abords des voies ferrées

Les engins et matériels de chantier ne doivent en aucun cas pénétrer à l'intérieur d'une zone délimitée par un plan vertical situé à la distance Dr = 2,3 m du rail le plus proche (ou Da = 3,00 m de l'axe de la voie).

En cas de travaux à l'intérieur de cette zone, les interdictions des circulations ferroviaires et les mises hors tensions des caténaires précisées au chapitre XI ci-après doivent être demandées en temps utile par l'entrepreneur au représentant de SNCF Réseau.

Si le renversement accidentel d'un engin de chantier, pendant son utilisation ou lors de ses déplacements, risque de conduire à sa pénétration dans la zone précitée, son utilisation ou ses déplacements seront interdits en dehors de périodes d'interdiction des circulation et de mise hors tension des caténaires. L'engin de chantier (grue, etc.) peut toutefois être maintenu dans la zone ci-dessus à condition qu'il ne soit pas utilisé et que les mesures de sécurité visées au paragraphe III.2 soient prises pendant toute la durée du stationnement de l'engin.

Les zones d'évolution des engins (à l'extérieur des zones interdites ci-dessus) doivent être matérialisées sur le terrain.

III.5.3 Grues et autres engins de levage (voir les art.3.86 et 4.41 et 4.5 de l'IN 0033)

La stabilité des grues et autres engins de levage doit être assurée en toutes circonstances.

Elle fait l'objet d'une étude (plans, croquis, notes de calculs justificatifs) vérifiée par le maître d'oeuvre. Les dispositions envisagées pour les manutentions doivent avoir reçu l'accord écrit préalable du maître d'oeuvre (point d'arrêt).

Les grues doivent être pourvues de dispositifs de contrôle de l'état de charge.

Les élingues doivent avoir la résistance requise par la réglementation.

Le responsable de la sécurité fait un examen visuel des dispositifs d'élinguage, des butées, au début de chaque journée de travail et avant toute opération importante.

Le chantier est doté d'un anémomètre. Les conditions d'utilisation des grues en fonction du vent font l'objet de consignes de chantier établies par l'entrepreneur et soumises à l'accord du maître d'oeuvre. L'entrepreneur est tenu de s'informer des prévisions météorologiques. En cas de fortes intempéries, il met en place une surveillance permanente.

Les grues doivent être repliées ou démontées sitôt après la fin de leur utilisation.

III.5.4 Déplacements de charges suspendues

Tous les déplacements de charges et toutes les manutentions de pièces à l'intérieur de la zone délimitée par un plan vertical situé à la distance Dr = 4,30 m du rail le plus proche (ou Da = 5 m de l'axe de la voie) sont interdits si les voies concernées sont maintenues en exploitation. Ils ne peuvent donc être exécutés dans cette zone qu'en période d'interdiction des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires. Cette zone doit être augmentée pour tenir compte du ballant des charges dont l'amplitude doit donc avoir été évaluée.

La mise hors tension des caténaires peut généralement être évitée s'il existe un écran jointif isolant disposé à 0,50 m minimum de tout élément sous tension. Dans l'hypothèse où l'écran

comporte des élément métalliques (de fixation, par exemple), ces derniers doivent être reliés au circuit électrique de retour du courant traction.

III.5.5 grues routières (voir l'art. 4.412a de l'IN 0033)

L'utilisation de grues en crête de talus ou sur une plate-forme soutenue par un ouvrage de soutènement est interdite si elle n'a pas fait l'objet de justifications de stabilité basées sur une étude géotechnique détaillée et comprenant les justifications de la stabilité du mur ou du talus notamment vis-à-vis du grand glissement. Cette étude doit elle même être appuyée sur des reconnaissances géotechniques suffisantes.

III.5.6 grues à tour(voir l'art. 4.412b de l'IN 0033)

Les documents d'études et en particulier ceux relatifs à la stabilité de la grue doivent recevoir l'accord écrit d'un contrôleur technique ou de tout autre organisme habilité par SNCF Réseau, et ceci, avant le montage de la grue.

Le procès verbal des vérifications faites par le contrôleur technique lors du montage de la grue, (vérifications du chemin de roulement et vérifications relatives aux essais statiques et dynamiques préalables à la mise en service,...) est à présenter au maître d'oeuvre.

Compte tenu de la durée d'utilisation moyenne des grues à tour, la zone d'interdiction de manutention de charges définie au paragraphe III.5.4 ci-dessus est agrandie. Elle est définie par un plan vertical situé à la distance Dr = 5,30 m du rail le plus proche (ou Da = 6 m de l'axe de la voie la plus proche). Ces distances sont à majorer pour prendre en compte le ballant des charges (à évaluer). Il y a interdiction de survol, par la flèche de la zone de protection, sauf lors des mises en girouette.

Pour pouvoir respecter cette interdiction, l'entrepreneur doit faire installer sur la grue des dispositifs physiques (butées) de limitation de la rotation de la flèche en fonction des différentes positions du chariot. La flèche (ou l'un quelconque de ses composants) ne peut être en aucun cas s'approcher à une distance verticale inférieure à 3 m des installations de courant électrique de traction.

La grue est obligatoirement mise en girouette en dehors des périodes de travail, les crochets sont remontés et dépourvus de charge. Si elle possède un chemin de roulement, elle est éloignée le plus possible des voies ferrées.

En cas de voies ferrées électrifiées, l'ossature métallique de la grue doit être reliée électriquement au circuit de retour du courant de traction. Ces dispositions sont exécutées par SNCF Réseau.

III.5.7 Engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations et/ou des déformations de voies

Le recours au vibrofonçage et au lançage de tubes ou profilés métalliques à moins de 50m des installations ferroviaires sont interdits. (voir l'art. 4.414 de l'IN 0033).

L'utilisation d'autres engins et matériels susceptibles d'induire des vibrations peut également apporter des nuisances au fonctionnement des installations de SNCF Réseau (bâtiments, ouvrages d'art, équipements de signalisation ferroviaire, systèmes et matériels informatiques installés notamment dans les gares, etc.). Certains engins puissants peuvent également induire des tassements et/ou des déformations de voies.

L'utilisation de ces autres engins doit systématiquement avoir reçu l'accord préalable du représentant de SNCF Réseau, et satisfaire aux dispositions de la consigne générale IN 1226 (texte réglementaire de SNCF Réseau à demander à son représentant).

III.6 Réalisation d'ouvrages au dessus des voies

III.6.1 Prescriptions générales (voir l'art.4.45 de l'IN 0033)

Les tabliers de ponts routes ou de passerelles peuvent être réalisés soit :

- a) par préfabrication en dehors des zones définies plus haut (cf. III.3) puis par lançage (cas des ossatures métalliques), par poussage (cas des viaducs en béton précontraint) ou par mise en place avec une grue ou une poutre de lancement (cas des poutrelles métalliques des tabliers à poutrelles enrobées ou des poutres ou voussoirs préfabriqués en béton),
- b) par mise en oeuvre des matériels et matériaux (coffrages, ferraillage, bétonnage, précontrainte, etc.) au dessus des voies,
 - c) par une méthode combinant les deux méthodes précédentes.

L'entrepreneur, à tous les stades d'élaboration de son projet d'exécution, cherchera à utiliser les méthodes de réalisation telles que a), les plus sures vis-à-vis de l'exploitation ferroviaire. Les opérations de mise en place, de déplacement (ou de dépose, le cas échéant) au dessus des voies des éléments de tabliers (poutres, etc.), des éléments supports de coffrage des pièces en béton coulées en place (équipages mobiles, étaiements divers, tours, cintres...), des poutres de lancement, avant-becs, etc. sont exécutées pendant des interdictions de circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires.

C'est également le cas pour la mise en oeuvre des armatures, des coffrages eux-mêmes (horizontaux, verticaux, inclinés, perdus - prédalles, plaques de fibre-ciment - ou non) et des planchers de travail et/ou de protection, des garde-corps et écrans de protection verticaux, des bordures et équipements de rives de toute nature.

L'étude et la réalisation des échafaudages, coffrages, étaiements, planchers de travail et planchers de protection doivent être conformes aux règles données dans l'IN 0033 et le chapitre V de l'IN 0034 du C.P.C. applicable aux marchés de travaux de SNCF Réseau. Ces ouvrages provisoires, autorisant le maintien du trafic ferroviaire, sont des ouvrages de première catégorie (au sens de l'IN 0033 précité), dont l'étude d'exécution est vérifiée (et visée) par le maître d'oeuvre qui en contrôle également l'exécution.

Les matériaux, matériels, outils et objets nécessaires à la construction des tabliers doivent être approvisionnés au lieu d'emploi en empruntant en priorité les parties d'ouvrages déjà réalisées, ces parties étant équipées de garde-corps de 1,50 m de hauteur munis d'une plinthe de 0,50 m de hauteur.

III.6.2 Dispositifs d'alerte

Comme indiqué au paragraphe II.6, le dispositif d'alerte est mis en place et activé pendant toute la durée des opérations, quelles qu'elles soient, au dessus des voies ou à leurs abords immédiats.

Il est maintenu au moins 6 heures après la fin d'un bétonnage et 48 heures après la mise en tension de câbles de précontrainte dans des poutres isostatiques en béton.

III.6.3 Protection contre les chutes d'objets sur les voies

Dans tous les cas où des ouvriers sont amenés à circuler ou exécuter des travaux au dessus des voies maintenues en exploitation, dans la zone définie au paragraphe III.5.2 cidessus ou au dessus de quais (travaux dans une gare) des dispositifs propres à éviter toute chute accidentelle d'objets, de matériaux, d'outils ou de matériels susceptibles d'être manutentionnés doivent être installés. Ces dispositifs sont placés de manière à réserver une marge de 0,50 m au moins au dessus des caténaires et des éléments sous tension. Les éventuels éléments métalliques de ces dispositifs sont à relier électriquement au circuit de retour du courant de traction (travaux exécutés par SNCF Réseau).

Les opérations de mise en place, de déplacement et de dépose de ces dispositifs, au dessus ou aux abords des voies, sont exécutées pendant des interdictions de circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires.

Ces dispositifs peuvent être des planchers de protection, des auvents ou des filets de protection solidaires des structures provisoires et/ou définitives.

III.6.4 Plancher de protection (voir l'art 4.452 de l'IN 0033)

Le plancher de protection est un plancher jointif qui doit déborder de 2 m de part et d'autre de la zone de travail (en principe, les rives du tablier) et être équipé d'un garde-corps continu de 1,50 m de hauteur, ce garde-corps comportant une plinthe pleine de 0,50 m de hauteur. Les planchers de protection et leurs appuis doivent pouvoir résister aux charges de vent réglementaires, aux effets de souffle dus au passage des trains, et, en n'importe quel point, à la chute des corps mentionnés ci-dessus⁶. L'utilisation d'outils, objets, matériels ou matériaux plus lourds et/ou susceptibles de tomber d'une hauteur plus grande que ce pourquoi les planchers ont été calculés ou éprouvés est interdite, sauf avec interdiction des circulations ferroviaires et mise hors tension des caténaires.

En tant qu'ouvrages provisoires de première catégorie (au sens de l'IN 0033 du CPC de SNCF Réseau), les planchers de protection font l'objet de dessins, de notes, de croquis détaillés et de calculs justificatifs et/ou d'essais. Le contrôle de leur exécution par le maître d'oeuvre est un point d'arrêt.

Lorsqu'ils sont accessibles, ils doivent remplir les conditions supplémentaires indiquées au paragraphe III.6.7.

III.6.5 filets ou auvents de protection (voir l'art 4.453 de l'IN 0033)

Les filets ou auvents de protection (et leurs fixations) doivent pouvoir stopper la chute des objets indiqués ci-dessus, sans que leur déformation ne les amène à moins de 0,5 m des installations électriques sous tension ou du gabarit ferroviaire. La maille ne doit pas avoir une dimension supérieure à 2 cm. Ils ne peuvent être utilisés que lorsque les travaux ne comportent pas d'opérations de bétonnage.

III.6.6 Coffrages (voir l'art 4.47 de l'IN 0033)

Au dessus des voies, pour éviter un écoulement de laitance sur les installations ferroviaires, ou sur les trains, tous les coffrages (horizontaux, inclinés, verticaux) doivent être parfaitement étanches. Leur résistance, leur stabilité et leur rigidité sont à justifier par le calcul sous les charges évaluées conformément aux dispositions de l'IN 0033 du C.P.C. de SNCF Réseau.

III.6.7 Planchers de travail (voir l'art 4.46 de l'IN 0033)

Les planchers de travail et leurs appuis doivent être dimensionnés sous les charges définies dans l'IN 0033. Ils doivent être bordés latéralement par des écrans verticaux **pleins** de 1,80 m de hauteur (à dimensionner également vis-à-vis des efforts de vent).

Les coffrages horizontaux de dalles ou d'encorbellements de tabliers sont aussi des planchers de travail.

Le plancher de travail peut servir de plancher de protection à condition qu'il remplisse les conditions de résistance indiquées en III.6.4) ci-dessus.

III.6.8 Bétonnage au dessus des voies maintenues en exploitation (voir l'art 4.47 de l'IN 0033)

L'approvisionnement du béton se fait obligatoirement à la pompe.

⁶ Les plauchers de protection doivent pouvoir résister à la chute d'un objet rigide de 30 kg tombant d'une hauteur de 2 m. Pour limiter les hauteurs de chute, ils doivent être placés le plus près possible de la zone de travail. En général, les planchers ne peuvent assurer aucune protection vis-à-vis de la chute d'éléments de ponts (poutres préfabriquées, corniches...)

L'approvisionnement du béton et le bétonnage des parties de tablier ou de dalle au-dessus des voies sont interrompus pendant le passage des trains, que la partie en question soit coffrée et étayée de manière fixe ou qu'elle soit coulée avec l'aide d'un outil coffrant ou d'un équipage mobile.

Le bétonnage de la travée au dessus des voies des tabliers coulés sur cintres non incorporés à la structure définitive est exécuté avec interdiction des circulations ferroviaires et mise hors tension des caténaires. La fermeture au trafic est maintenue jusqu'à une heure après la fin du bétonnage. En cas d'impossibilité de réaliser la totalité du bétonnage, il est admis de l'anticiper (avant la fermeture au trafic) sans que, à la fermeture de la ligne, le chargement du cintre ne dépasse la moitié de sa charge totale.

III.7 Démolition d'ouvrages (voir l'art 3.87 de l'IN 0033)

Les opérations de dépose ou de démolitions de constructions situées à proximité des voies ferrées doivent être réalisées conformément aux dispositions du présent document. L'entrepreneur ne peut pas avoir recours à l'emploi d'explosifs ou d'engins mécaniques puissants sans avoir reçu l'autorisation préalable du représentant de SNCF Réseau. Les règles de la consigne générale IN 1226 citée ci-dessus en III.5.7 sont applicables.

III.8 Réalisation de fouilles ou de terrassements à proximité de voies exploitées

III.8.1 Généralités (voir l'art 4.42 de l'IN 0033)

L'exécution de fouilles ou de terrassements (remblais, déblais) à moins de 3 m de l'axe d'une voie exploitée est interdite.

L'exécution de fouilles ou de terrassements au delà de la limite ci-dessus peut également conduire à des déformations des voies et donc à des risques inacceptables pour les circulations ferroviaires.

En cas de fouilles⁷ ou de travaux de déblais, à chaque fois que le volume excavé pénètre sous le plan (ou la surface) incliné(e) à 3 (horizontal) pour 2 (vertical) passant par la crête de ballast disposée à l'extrémité des traverses, ou lorsque, d'une manière générale, la stabilité de la plate-forme ou des voies risque d'être compromise, l'excavation doit être **blindée** (suivant les règles de l'art) et le blindage doit être **maintenu**, au moins **en tête** et par **butonnage**.

Les pompages ou rabattements de la nappe à l'intérieur ou à l'extérieur des fouilles ne sont autorisés qu'après étude géotechnique montrant qu'il n'y a pas de risque de provoquer des entraînements, des tassements ou des mouvements de matériaux situés dans ou sous la plate-forme ferroviaire. Si le niveau de la nappe phréatique est situé au dessus du fond de fouille, la stabilité de celui-ci doit être assurée et justifiée.

Toutes les fouilles doivent être signalées efficacement.

III.8.2 Etudes d'exécution

L'entrepreneur établit un dessin du chantier (avec vues en plan et coupes) montrant les fouilles, les fondations, les terrassements (déblais et remblais) dont la réalisation est susceptible d'affecter la stabilité des voies ferrées (et qui font l'objet des présentes prescriptions III.8.1). Ce dessin est soumis pour accord au maître d'oeuvre.

⁷ S'il s'agit de fondations profondes (pieux, puits, barrettes de paroi moulée), les forages doivent être exécutés à la boue bentonitique ou à l'abri de tubes métalliques (pieux et puits) et de murets-guides spéciaux faisant soutènement (barrettes, parois moulées). Le bétonnage doit suivre immédiatement le forage et il doit se poursuivre jusqu'à l'achèvement du pieu, de la barrette ou de la paroi. Il est interdit d'entreprendre le forage d'un élément de fondation avant que le précédent ait été bétonné et que le béton ait fait sa prise. La mise en oeuvre d'engins de forte puissance (vibrofonçage, battage...) est soumise aux conditions du paragraphe III.5.

Fouilles et blindages doivent faire l'objet d'une étude d'exécution comprenant des calculs de résistance, de stabilité et de déformation des blindages, des dessins détaillés et des croquis de phasage d'exécution. Les calculs doivent être conduits avec les règles de l'IN 0033 du CPC applicables aux marchés de travaux de SNCF Réseau. Les dispositions constructives doivent être conformes aux dispositions de l'IN 1228 de SNCF Réseau.

Les terrassements (déblais, remblais) doivent également faire l'objet d'une étude géotechnique d'exécution.

Il est rappelé que les études d'exécution sont vérifiées par le maître d'oeuvre ou un bureau d'études qualifié. En aucun cas, l'exécution des travaux (fouilles, terrassements) ne peut être autorisée sans que le maître d'oeuvre n'en ait vérifié (ou ait fait vérifier) et visé l'étude d'exécution.

Les déformations horizontales **calculées** en tête de blindage comme en tout autre point de celui-ci ne doivent pas dépasser les valeurs limites données dans les tableaux repris à l'article 3.7.10 de l'IN0033 ⁸.

III.8.3 Suivi des déformations de la plate-forme ferroviaire

Pendant l'exécution de fouilles, de terrassements (remblais ou déblais) ou de fondations profondes (dont la stabilité des parois est assurée par des boues bentonitiques) situés dans la zone susceptible d'influencer la stabilité des voies ferrées⁹, l'entrepreneur fait un **suivi journalier** des déplacements (en x, y et z) de repères placés en tête de blindage ou de murets-guides, au pied de remblai ou en tête des déblais, jusqu'à ce que tout risque de déformation des voies contiguës soit écarté. Le nombre de repères est au minimum de un par fondation et de un tous les 3 m, le long d'une ligne parallèle à la voie et distante de celleci d'environ 3,5 m¹⁰.

L'entrepreneur définit au préalable l'implantation des repères et la soumet à l'accord du maître d'oeuvre.

Avant le commencement des travaux, l'entrepreneur fait, en présence du maître d'oeuvre, un premier levé (opération "zéro") du réseau de repères.

La fiche de suivi des contrôles topographiques journaliers est visée, chaque jour, par le maître d'oeuvre.

En cas de dépassement des valeurs prescrites ci-dessus en III.8.2 ou lorsque les déplacements observés entre deux mesures consécutives dépassent la **moitié** des valeurs prescrites, le maître d'oeuvre (ou le responsable de la sécurité du chantier) arrête le chantier, prend les mesures de sécurité qui s'imposent et avertit immédiatement le représentant de SNCF Réseau en lui communiquant toutes les informations (documents d'études, relevés, mesures, etc.) nécessaires.

Le responsable de la sécurité du chantier fait procéder à l'analyse des écarts entre mesures topographiques et calculs, prend les mesures permettant de remédier aux causes de ces écarts et de supprimer les risques. Après vérification par ses soins des études complémentaires et au vu des mesures prises, le maître d'oeuvre demande par écrit l'autorisation de reprise des travaux au représentant de SNCF Réseau.

⁸ Voir l'annexe jointe

⁹La zone d'influence est celle délimitée sur le dessin établi par l'entrepreneur et visé par le maître d'oeuvre (cf. III.8.2). Elle peut être définie pour les fondations d'ouvrages ou les travaux de déblais, à partir du plan incliné indiqué en III.8.1.

¹⁰ Des repères sont également installés (et suivis) sur les installations de SNCF Réseau (ouvrages d'art, tunnels, ouvrages en terre, bâtiments etc.) situées dans la zone d'influence du chantier définie ci-dessus.

IV. PRESCRIPTIONS PARTICULIERES A DIFFERENTS TYPES D'OUVRAGES OU DE TRAVAUX

IV.1 Ponts et passerelles en béton armé, ponts à poutrelles enrobées (voir l'art 4.48 de l'IN 0033)

Les prescriptions du paragraphe III.6 sont intégralement applicables.

Par conséquent, les opérations de mise en place ou de déplacement au dessus des voies des poutres ou éléments en béton armé (cas où ils sont préfabriqués), des poutrelles métalliques, des éléments supports de coffrage des pièces en béton coulées en place, sont exécutées pendant des interdictions de circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires.

C'est également le cas, en l'absence de plancher de protection, pour la mise en oeuvre des armatures, et des plaques de fibre-ciment formant fond de coffrage des tabliers à poutrelles enrobées.

De même, la mise en oeuvre des coffrages eux-mêmes (horizontaux, verticaux, inclinés) et des planchers de travail et/ou de protection, des garde-corps, barrières de sécurité et écrans de protection, des bordures, corniches ou autres équipements de rive est réalisée avec interdiction des circulations ferroviaires et mise hors tension des caténaires.

La mise en oeuvre du ferraillage n'est autorisée avec le maintien des circulations ferroviaires qu'avec un plancher de protection tel qu'indiqué en III.6.4

Le bétonnage doit être exécuté conformément aux dispositions du paragraphe III.6.8.

La stabilité des poutrelles métalliques (constructions de ponts à poutrelles enrobées ou d'ouvrages provisoires) pendant toutes les phases de construction (manutentions, bétonnage) doit être justifiée par le calcul. Ces calculs nécessitent des compétences spécifiques en matière de construction métallique. Ils sont à vérifier (ou faire vérifier) par le maître d'oeuvre.

IV.2 Ponts et passerelles métalliques et mixtes

Les études d'exécution ne peuvent être confiées qu'à un bureau d'études ayant la qualification requise par SNCF Réseau pour les études de construction métallique.

IV.3 Mise en place des ossatures métalliques (voir l'art 4.8 de l'IN 0033)

La stabilité vis-à-vis du déversement, du voilement des âmes ou du flambement ainsi que l'équilibre statique de l'ossature ou de ses éléments sont à justifier pendant toutes les phases de construction.

La stabilité et la résistance des appuis (palées, provisoires ou non, métalliques ou non) sont également à justifier, notamment vis-à-vis des efforts horizontaux.

D'une manière générale, les opérations de mise en place des ossatures ou éléments d'ossatures ne sont autorisées que lors de périodes d'interdiction des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires. La remise sous tension des caténaires et la reprise du trafic ne peuvent être autorisées par le maître d'oeuvre que si les éléments mis en place sont convenablement stabilisés sur leurs appuis, ces appuis et les dispositifs de stabilisation ayant fait l'objet, au préalable, de dessins et calculs justificatifs vérifiés par le maître d'oeuvre et d'une vérification sur le chantier (point d'arrêt).

Il n'est pas admis d'opérations de raboutage d'éléments principaux d'ossature métallique au dessus du domaine ferroviaire.

Les déformations des ossatures sont calculées dans toutes les phases de montage et mise en place. Un nivellement de précision (de l'extrémité des pièces en porte à faux, notamment) est réalisé pendant et à la fin de chaque phase de construction. Tout comportement anormal de la structure doit être ainsi décelé par comparaison des calculs avec les mesures. Les actions à mener en cas d'anomalie font l'objet d'une note établie par l'entrepreneur, visée par le maître d'oeuvre et transmise par ce dernier, pour information, au représentant de

SNCF Réseau¹¹. Cette note met en évidence les moyens à mettre en oeuvre pour un retour à la normale, les délais d'intervention ainsi que les mesures de sécurité à prendre vis-à-vis du trafic ferroviaire.

Au dessus des lignes électrifiées, toutes les parties métalliques doivent être mises à la terre.

IV.4 Mise en place par lançage (voir l'art 4.7 de l'IN 0033)

Tout déplacement de l'ossature métallique (ou de l'une de ses parties) au dessus des voies ne peut avoir lieu qu'en période d'interdiction des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires.

Toutefois, pendant le lançage, il peut être admis que le trafic soit maintenu sous les travées ne comportant pas de porte à faux, sous réserve que toutes les mesures générales de sécurité de la présente notice aient été prises et que les conditions suivantes soient remplies:

- a) tous les appuis doivent être munis de dispositifs de guidage qui doivent résister aux efforts de guidages et aux efforts de vent réglementaires; en cas de renversement accidentel des chaises à galet, l'ossature doit rester sur ses appuis (piles, palées provisoires, etc.)
- b) la structure est équipée d'un platelage léger ou d'un filet de protection destinés à retenir les pièces ou matériels légers pouvant se désolidariser de l'ensemble; avant lançage, une visite détaillée de l'ossature est effectuée; tous les éléments, objets, outils, etc. non solidement arrimés sont enlevés; aucune présence d'ouvrier sur l'ossature en mouvement n'est admise,
- c) un treuil de retenue, dont la capacité résistante et l'ancrage ont été justifiés et vérifiés par le maître d'oeuvre, est mis en oeuvre impérativement si le lançage est conduit en descendant ou à l'horizontale ou si les poutres sont de hauteur variable,
- d) les opérations sont conduites en présence de l'ingénieur de l'entreprise responsable des études d'exécution liées à la mise en place,
- e) les voies sous la partie en porte-à-faux font l'objet d'interdiction de circulations ferroviaires et de mise hors tension des caténaires; le trafic ne peut être rétabli pour ces voies qu'après accostage sur appui de l'extrémité en porte-à-faux de l'ossature métallique elle-même (et non de l'avant-bec) et mise en service du système de guidage latéral.

Enfin, il peut être admis de rétablir le trafic ferroviaire sous une partie d'ossature ou d'avantbec en porte-à-faux, si les conditions **supplémentaires** suivantes sont remplies:

- l'ossature est convenablement immobilisée et solidarisée aux appuis, de sorte qu'aucun mouvement longitudinal, transversal ou de rotation ne soit possible,
- la stabilité de l'ensemble est vérifiée par le calcul avec l'hypothèse de pression de vent correspondant à la durée d'une phase de chantier la plus longue,
- l'ossature (dans sa configuration la plus défavorable et compte tenu de sa déformation) est située à plus de 1,0 m des éléments sous tension des installations caténaires.
- aucun travail, aucune présence d'ouvrier n'est admise sur l'ossature, sauf si un plancher de protection muni d'écrans latéraux a été installé au préalable; mais même dans ce cas (plancher de protection et écrans), il ne peut être admis, au dessus des voies, de travaux d'assemblages comme, en particulier, le raboutage des poutres.

¹¹ cette transmission doit intervenir au moins une semaine avant les opérations

IV.5 Mise en place à la grue (voir l'art 4.5 de l'IN 0033)

Les points de préhension des poutres doivent être suffisamment résistants et donc faire l'objet de dessins et calculs justificatifs. La stabilité au déversement des poutres métalliques manutentionnées doit être justifiée (et vérifiée par le maître d'oeuvre).

IV.6 Réalisation de la dalle en béton armé des ponts mixtes

IV.6.1 Coffrage traditionnel et ferraillage de la dalle

Les dispositions à adopter sont celles du paragraphe III.6 ci-avant.

Si tout ou partie du dispositif de protection vis-à-vis de la chute accidentelle d'objets est mis en place avant lançage, il doit être solidement fixé à l'ossature et vérifié avant et après chaque phase de lançage et avant bétonnage de la dalle.

Les nacelles de visites utilisées éventuellement en cours de chantier, le plancher de protection ou le coffrage ne peuvent être déplacés au dessus des voies ferrées que pendant des interdictions de circulation, avec mise hors tension des caténaires

En cas de coffrage de la dalle par plots, l'approvisionnement en matériaux et matériels au lieu d'emploi doit se faire en empruntant les parties de tablier déjà réalisées.

En aucun cas, il ne sera admis de ferraillage laissé en porte à faux non soutenu par les dispositifs ci-dessus, quelles que soient les dispositions réalisées pour raidir la cage d'armatures.

IV.6.2 Utilisation d'un outil coffrant

L'outil coffrant doit présenter les caractéristiques d'étanchéité et de sécurité (chutes d'objets) indiquées ci-dessus.

Le déplacement de l'outil coffrant ne peut se faire que pendant des interdictions des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires. En position, toutes les pièces métalliques de l'outil doivent être mises à la terre. Aucune pièce mobile ne doit être laissée libre en rotation ou laissée en porte à faux.

Au moins un cycle complet de montage, ferraillage, bétonnage, décoffrage et déplacement doit être réalisé sur une partie de l'ouvrage en dehors des voies, pour permettre de contrôler la sûreté de fonctionnement de l'outil. Ces contrôles constituent un point d'arrêt.

L'outil coffrant doit satisfaire aux exigences concernant les ouvrages provisoires et les matériels spéciaux indiquées dans les IN 0033 et IN 0034 du CPC de SNCF Réseau. En particulier, il doit faire l'objet d'une note de calculs détaillée ou être essayé sous 1,5 fois sa charge de service.

Le dossier d'exécution de l'outil coffrant est vérifié et visé par le maître d'oeuvre.

Comme indiqué plus haut, le ferraillage ne peut être mis en oeuvre qu'à l'abri de l'outil coffrant.

IV.6.3 Lançage de la dalle préfabriquée sur les poutres métalliques (voir l'art 4.7 de l'IN 0033)

Les phases de glissement de la dalle sur les semelles supérieures des poutres ne peuvent s'effectuer que pendant les interdictions de circulations ferroviaires et avec mise hors tensions des caténaires. Les câbles de tirage de la dalle sont placés dans des "gouttières" ou des gaines rigides solidement fixées à l'ossature métallique.

IV.6.4 Lançage des tabliers mixtes avec leur dalle

Les prescriptions sont les mêmes que celles données au paragraphe IV.3 pour le lançage de l'ossature métallique seule.

IV.7 Equipements et peinture des tabliers

Les dispositions pour la mise en oeuvre des corniches, des garde-corps, des équipements de rive des tabliers ou pour l'application des couches de peinture ou des retouches doivent

faire l'objet de notices d'exécution visées par le maître d'oeuvre. Ces opérations nécessitent l'interdiction des circulations ferroviaires et la mise hors tension des caténaires. Les dispositions de sécurité du § III.6 sont applicables.

V. Ponts en béton précontraint

V.1 Dispositions communes

Les ponts en béton précontraint peuvent être classés, en fonction de leurs principaux modes de réalisation, en:

- tabliers à poutres préfabriquées,
- tabliers poussés,
- tabliers coulés en place,
- tabliers à voussoirs préfabriqués.

Les études d'exécution ne peuvent être confiées qu'à un bureau d'études ayant la qualification requise par SNCF Réseau pour les études de structures en béton précontraint.

Les dispositions des paragraphes III.6 et IV.1 sont également applicables.

Pour les ouvrages importants à plusieurs travées, les parties d'ouvrage au dessus des voies sont réalisées en dernier, de façon à bénéficier de l'expérience des phases d'exécution précédentes.

Il est rappelé (cf. II.2) que la mise en place des tabliers, de tous leurs équipements ainsi que tous les ouvrages provisoires nécessitent une étude d'exécution complète et détaillée. Les opérations ne peuvent avoir lieu sans l'accord écrit du maître d'oeuvre sur les documents correspondants (points d'arrêt).

La vérification de la stabilité et de la résistance des matériels et ouvrages provisoires métalliques (palées, équipages mobiles, avant-becs, poutres de lancement, etc.) doit être faite par un bureau d'études et de contrôle ayant la qualification requise par SNCF Réseau. Ces éléments sont à considérer comme matériel spécial de 1ère catégorie et relèvent à ce titre des prescriptions de l'IN 0033¹². Les opérations de mise en place, déplacement et dépose au dessus des voies de ces matériels et ouvrages ainsi que celles nécessitées pour les planchers de travail ou de protection sont exécutées pendant des interdictions de circulation ferroviaire et avec mise hors tension des caténaires. Au dessus des lignes électrifiées, toutes les parties métalliques doivent être reliées électriquement au circuit de retour du courant traction.

L'introduction des câbles de précontrainte dans les gaines est effectuée de manière à éviter les conséquences d'un déroulement accidentel d'un câble sur les voies. Si aucun obstacle physique ne peut s'opposer à un tel incident, cette opération sera exécutée avec interdiction des circulations et mise hors tension des caténaires.

Les opérations de mise en tension de câbles de précontrainte, lorsque les câbles sont disposés dans des éléments de tablier isostatiques situés au dessus (ou au voisinage immédiat) des voies sont exécutées avec interdiction des circulations et avec mise hors tension des caténaires.

Les contrôles gammagraphiques de compacité des coulis d'injection des gaines disposées dans des éléments de tablier situés au dessus ou au voisinage des voies sont exécutés avec interdiction des circulations ferroviaires.

V.2 Tabliers à poutres préfabriquées

Les dispositions du paragraphe III.6 sont applicables.

¹² IN 0034 article 52 et chap 3 de l'IN 0033.

Les poutres préfabriquées font l'objet d'une procédure de réception partielle formelle par le maître d'oeuvre.

La stabilité des poutres en phase provisoire doit être justifiée.

Les poutres doivent être étayées sur leurs appuis, leurs calages et leurs appuis doivent faire l'objet d'une étude d'exécution (calculs, dessins).

Les plaques ou prédalles formant coffrage du hourdis doivent être convenablement appuyées sur les poutres principales, attachées à ces dernières et parfaitement jointives.

V.3 Ponts poussés (voir l'art 4.8 de l'IN 0033)

Les opérations de poussage au dessus des voies sont réalisées en périodes d'interdictions des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires.

Toutefois, pendant le poussage, il peut être admis que le trafic soit maintenu sous les travées ne comportant pas de porte-à-faux sous réserve que toutes les mesures générales de sécurité de la présente notice aient été prises et que les conditions suivantes soient remplies:

- a) tous les appuis doivent être munis de dispositifs de guidage qui doivent résister aux efforts de guidages et aux efforts de vent réglementaires; en cas de défaillance d'un dispositif d'appui, le tablier doit rester sur ses appuis (piles, palées provisoires, etc.)
- b) avant poussage, une visite détaillée du tablier est effectuée; tous les éléments, objets, outils, etc. non solidement arrimés sont enlevés; aucune présence d'ouvrier sur le tablier en mouvement n'est admise,
- c) un dispositif de retenue, dont la capacité résistante et l'ancrage ont été justifiés et vérifiés par le maître d'oeuvre, est mis en oeuvre impérativement si le poussage est conduit en descendant ou à l'horizontale,
- d) les opérations sont conduites en présence de l'ingénieur de l'entreprise responsable des études d'exécution de poussage,
- e) les voies sous la partie en porte-à-faux font l'objet d'interdiction de circulations ferroviaires et de mise hors tension des caténaires; le trafic ne peut être rétabli pour ces voies qu'après accostage sur appui de l'extrémité en porte-à-faux de la structure elle-même (et non de l'avant-bec) et mise en service du système de guidage latéral.

Les déformations du tablier et ses réactions d'appui sous chaque file d'appui sont calculées dans toutes les phases de réalisation, poussage et mise en place. Les calculs des déformations et des réactions d'appui tiennent compte de la courbure en plan éventuelle des tabliers.

Un nivellement de précision (de l'extrémité des pièces en porte à faux, notamment) est réalisé pendant et à la fin de chaque phase de construction. Les réactions d'appui sous chaque file d'appui sont mesurées.

Tout comportement anormal de la structure doit être ainsi décelé par comparaison des calculs avec les mesures. Les actions à mener en cas d'anomalie (telles que le recalage du tablier en cas d'écart entre réactions mesurées et réactions théoriques) font l'objet d'une note établie par l'entrepreneur, visée par le maître d'oeuvre et transmise par ce dernier, pour information, au représentant de SNCF Réseau¹³. Cette note met en évidence les délais d'intervention, les moyens à mettre en oeuvre pour un retour à la normale ainsi que les mesures de sécurité à prendre vis-à-vis du trafic ferroviaire.

Pour la justification de la résistance et de la stabilité des appuis (palées provisoires ou non, métalliques ou non) supportant le tablier, les efforts horizontaux liés au poussage sont

¹³ cette transmission doit intervenir au moins une semaine avant les opérations

évalués avec un coefficient de frottement **minimal** de 5% sur les appareils d'appui de poussage (glissement Téflon sur acier inoxydable).

V.4 Tabliers coulés en place

Les coffrages horizontaux et leurs supports peuvent faire fonction de plancher de protection. Les dispositions des paragraphes III.6 et IV.1 sont applicables.

V.4.1 Cas de voussoirs coulés en place (voir l'art 4.11 de l'IN 0033)

Il est rappelé que la stabilité des parties en encorbellement doit être vérifiée conformément à la réglementation de SNCF Réseau en vigueur (IN 0033).

L'équipage mobile doit être conçu de façon que si une pièce élémentaire quelconque cède, la stabilité de l'équipage et celle de la structure soient toujours assurées. Les éléments constitutifs de l'ossature de l'équipage et de ses fixations aux parties de tablier réalisées sont des éléments métalliques rigides (pas d'utilisation de câbles).

Un cycle complet d'utilisation de l'équipage devra avoir été réalisé en dehors des emprises de SNCF Réseau avant mise en oeuvre au dessus des voies.

Le déplacement de l'équipage mobile à l'intérieur de la zone délimitée par un plan vertical situé à 4,30 m du rail le plus proche (ou à moins de 5 m de l'axe de la voie) ne peut avoir lieu qu'en période d'interdiction des circulations ferroviaires et avec mise hors tension des caténaires, (comme indiqué au paragraphe III.5.4).

Les dispositions précédentes sont également applicables en cas de clavage au dessus des voies.

V.5 Tabliers à voussoirs préfabriqués (voir l'art 4.11 de l'IN 0033)

Il est rappelé que la stabilité des parties en encorbellement doit être vérifiée conformément à la réglementation de SNCF Réseau en vigueur (IN 0033).

Si les voussoirs préfabriqués sont mis en place à l'aide d'une poutre de lancement, la poutre doit être liée rigidement aux parties déjà exécutées du tablier. Ces liaisons doivent pouvoir empêcher tout déplacement de la poutre (longitudinal, transversal, de rotation) et résister aux efforts dus aux charges portées ainsi qu'aux efforts de vent réglementaires.

La manutention des voussoirs est autorisée dans les conditions indiquées au paragraphe III.5, la poutre et les dispositifs de levage (vérins, treuils) sont assimilés à des grues. Toutes les prescriptions concernant les grues sont applicables.

VI. Tunnels et ouvrages souterrains (voir l'art 4.49 de l'IN 0033)

Les travaux à proximité des ouvrages souterrains (en particulier déblais et remblais) peuvent induire des variations de contraintes au niveau de ces ouvrages. L'entrepreneur doit respecter strictement les phasages prévus (le renforcement préliminaire de l'ouvrage lorsqu'il est nécessaire, constituant un point d'arrêt) ainsi que les documents d'exécution (dimensions des fouilles, calages par rapport à l'ouvrage, etc.).

Les dispositions du paragraphe III.8 concernant le suivi des déformations de la plate-forme ferroviaire sont applicables.

VII. Petits ouvrages sous voies (tuyaux, buses, ovoïdes, mini-tunnels...) voir l'art 4.410 de l'IN 0033

Les règles techniques et administratives concernant la mise en place des petits ouvrages sous voies sont données dans les IN 1884 et IN 1252 et ses annexes (règlement SNCF Réseau).

En aucun cas, les travaux ne pourront débuter sans que le représentant de SNCF Réseau n'en ait donné l'autorisation.

Page 21

Les dispositions du paragraphe III.8 sont applicables. Il est rappelé que tout désordre entraînant un écart de position des repères par rapport à leur situation initiale, supérieur aux valeurs prescrites, entraîne de facto, outre les mesures propres à assurer la sécurité des circulations ferroviaires, l'arrêt des travaux. Ceux-ci ne pourront reprendre qu'après accord du représentant de SNCF Réseau.

Pour les opérations de fonçage de tuyaux, l'entrepreneur doit veiller à ne jamais excaver au delà de la trousse coupante. Une revanche, la plus grande possible, doit être prévue suivant la nature des terrains rencontrés. Dans tous les cas, le front de taille doit être soutenu en période d'arrêt de travail.

L'utilisation de la tarrière est à proscrire dans les terrains meubles sous nappe.

En cours du chantier, la surveillance de la voie et de la plateforme, et des travaux euxmêmes, telle que l'impose l'IN 1884, doit être effective.

L'entreprise fera réaliser un suivi PERMANENT (nivellement de précision à mettre en oeuvre toute les deux heures), à partir de la pénétration dans le plan 3 pour 2 jusqu'à la sortie complète dans la chambre de récupération à l'autre extrémité du plan 3 pour 2 de la plateforme, prolongé de huit heures, avec pour objectif :

- o le contrôle du nivellement des files de rail et d'autres points particuliers, jugés caractéristiques par SNCF Réseau du bon déroulement des travaux.
- o de déceler tout incident susceptible de générer la création d'un vide ou l'apparition d'un fontis,
- o le contrôle de l'efficacité des blindages ou des dispositifs du front de taille,

Les points de levés seront, au minimum, les suivants :

- 1 point sur chaque file de rail dans l'axe du fonçage, soit n points,
- 1 point à 3 mètres de part et d'autre de l'axe sur chaque file de rail (soit m points),
- 2 ou 3 points de référence externes

Avant le commencement des travaux, un premier relevé (opération "zéro") du réseau de repères est effectué, en présence du maître d'œuvre.

Un relevé contradictoire sera réalisé 8 heures après la fin des travaux ainsi qu'une semaine après.

La mise en place du dispositif de surveillance permanent du nivellement ne pourra être effectuée que sous la protection d'un agent qualifié de SNCF Réseau.

La fiche de suivi des contrôles topographiques journaliers est visée, chaque jour, par le maître d'oeuvre.

Toute amplitude de déplacement supérieure à 2 mm constituera un seuil d'alerte, et toute amplitude supérieure à 5 mm un point d'arrêt.

En cas de dépassement des valeurs prescrites ci-dessus ou lorsque les déplacements observés entre deux mesures consécutives dépassent la moitié des valeurs prescrites, le maître d'oeuvre (ou le responsable de la sécurité du chantier) arrête le chantier, prend les mesures de sécurité qui s'imposent et avertit immédiatement le représentant de SNCF Réseau en lui communiquant toutes les informations (documents d'études, relevés, mesures, etc.) nécessaires.

Le responsable de la sécurité du chantier fait procéder à l'analyse des écarts entre mesures topographiques et calculs, prend les mesures permettant de remédier aux causes de ces écarts et de supprimer les risques. Après vérification par ses soins des études complémentaires et au vu des mesures prises, le maître d'oeuvre demande par écrit

l'autorisation de reprise des travaux au représentant de SNCF Réseau.

Cette surveillance doit être réalisée en liaison directe et immédiate avec le responsable local de SNCF Réseau, chargé de prendre les mesures réglementaires de sécurité qui s'imposent(présence permanente d'un agent). De son coté, SNCF Réseau assurera la pose, le contrôle et la surveillance visuelle de piges de danse.

L'entreprise doit mettre en œuvre un suivi des quantités de matériaux extraits, avec comparaison par rapport aux volumes théoriques. Il conviendra pour cela qu'elle dispose au chantier des moyens nécessaires (notamment utilisation de bennes ou containers de stockage).

Le contrôle du maître d'œuvre doit (entre autres) porter sur ce suivi.

En fin du chantier, force est de constater que les modalités définies par l'IN 1884 ne sont plus suffisantes dans certains cas.

Cas des ouvrages de diamètre intérieur supérieur ou égal à 500 mm :

Il est indispensable que de manière systématique, en fin de mise en place, avant le départ de l'entreprise, un véritable état des lieux soit réalisé pour contrôler l'intégrité de la plateforme et donc sa capacité à supporter sans dommage le trafic ferroviaire.

S'agissant de travaux souterrains, cet état des lieux nécessite des reconnaissances

géotechniques. Le contrôle à réaliser comprend donc :

- Des reconnaissances géotechniques : le programme doit être établi par un laboratoire de mécanique des sols en fonction de la configuration des lieux (hauteur de couverture,...), de la nature des terrains, du procédé de mise en place utilisé, des difficultés éventuellement rencontrées en cours de chantier, des contraintes de l'exploitation ferroviaire, etc. Parmi les moyens de reconnaissance à mettre en oeuvre, citons : les méthodes géophysiques (radar géophysique, pour des profondeurs à reconnaître de 4 à 5 m au plus, en fonction des sols), les sondages au pénétromètre statique (pour des profondeurs de 10 m au plus), les sondages destructifs avec enregistrement des paramètres (pas de limite de profondeur), et les moyens d'investigation éventuellement utilisables depuis l'intérieur de la buse (le radar géophysique n'est adapté ni aux buses métalliques ni aux buses béton armées par un feuillard). Il sera à chaque fois nécessaire de jumeler 2 types de reconnaissances pour corroborer les résultats obtenus (exemple : radar géophysique et pénétromètre).
- Une analyse, par le laboratoire de mécanique des sols, des données recueillies ;
- La communication à SNCF Réseau, par le maître d'ouvrage, de l'engagement de ce laboratoire sur l'aptitude du terrain à supporter durablement le trafic. Cet engagement doit comprendre un descriptif des travaux (localisation, procédé,...), l'historique des événements particuliers ou anomalies survenus en cours de chantier (ces informations peuvent être fournies par le maître d'oeuvre et l'entrepreneur), les conclusions de l'interprétation des investigations, et l'engagement proprement dit.

La surveillance est à maintenir jusqu'à présentation de ces conclusions à SNCF Réseau, voire au-delà s'il s'avère qu'elles n'apportent pas les garanties souhaitées.

Cas des ouvrages d'ouverture inférieure à 500 mm :

Il appartiendra au maître d'œuvre de faire procéder si nécessaire à de telles reconnaissances en fonction, notamment, des résultats du suivi des volumes excavés.

En cas d'incident en cours de chantier réalisé avec maintien de l'exploitation, il peut s'avérer nécessaire de procéder à de telles investigations et à l'analyse qui s'en suit.

En effet, pour mémoire, l'IN 1884 impose au maître d'ouvrage de « signaler immédiatement et très précisément les incidents de chantier au responsable SNCF Réseau afin que celui-ci fasse prendre les mesures de sécurité qui s'imposent »; en complément, il doit être prévu qu'à ce titre (ce peut être l'une des mesures qui s'imposent), SNCF Réseau puisse exiger du maître d'ouvrage qu'il fasse réaliser des reconnaissances de contrôle du type de celles décrites ci-avant.

Un coordonnateur SPS devra être désigné par le maitre d'ouvrage, à charge à ce dernier de s'assurer de ces compétences. Lequel coordonnateur devra posséder des références de missions pour ce type de travaux.

Le maître d'œuvre choisi par le maître d'ouvrage doit posséder les compétences et disposer des moyens nécessaires pour assurer, dans les meilleures conditions de sécurité, la conception et le suivi de la réalisation de chantiers de traversées sous ou à proximité d'installations ferroviaires exploitées. Une analyse de risques devra être réalisée et proposée à SNCF Réseau.

Les compétences du maître d'œuvre vis-à-vis de ces conditions de réalisation doivent être reconnues par SNCF Réseau ; le choix du maître d'œuvre par le maître d'ouvrage nécessite un accord préalable de SNCF Réseau, à qui doivent être communiquées en temps utile:

- la désignation de l'organisme proposé,
- ses références en matière de réalisation d'opérations de traversées sous voies en site ferroviaire, accompagnées de certificats de capacité correspondants délivrés par les maîtres d'ouvrages.

Dans le cas où le maître d'œuvre ne possède pas les compétences nécessaires, le maître d'ouvrage doit faire appel - en appui au maître d'œuvre - à un organisme de contrôle possédant, lui, les compétences requises.

Il est exigé du maître d'œuvre (ou autre organisme de contrôle) :

- un contrôle extérieur systématique et exhaustif des documents d'exécution (plans d'exécution, justifications de calculs et procédures d'exécution,...)
- sa présence effective sur le chantier, pendant toute la durée de l'opération ;

Le contrôle du maître d'œuvre porte aussi sur la surveillance assurée par l'entrepreneur.

L'entrepreneur doit posséder les compétences nécessaires vis-à-vis des méthodes et techniques à mettre en œuvre, et vis-à-vis des conditions de réalisation d'un chantier au dessus, au dessous ou à proximité d'installations ferroviaires exploitées.

Les compétences de l'entrepreneur et de son personnel doivent être reconnues par SNCF Réseau; pour cela le maître d'ouvrage propose en temps utile à SNCF Réseau la désignation de la (des) entreprise(s). Ces dernières doivent posséder la (les) qualifications SNCF Réseau 02701-02702-02703-02704 (à préciser au cas par cas).

Par ailleurs, dans tous les cas le maître d'ouvrage devra joindre à sa proposition les références des principaux cadres de l'entreprise (dont l'encadrement de terrain) pour des chantiers de difficulté analogue.

VIII. Travaux de franchissement de voies ferrées par des lignes électriques aériennes

Les travaux de franchissement de voies ferrées exploitées ne peuvent pas être entrepris sans la mise en oeuvre d'ouvrages ou d'engins de protection, destinés, notamment, à réduire les conséquences d'une chute accidentelle de câble.

VIII.1 Dispositions communes

Les opérations de levage et de mise en tension (mécanique) des câbles électriques au dessus des voies ferrées sont normalement effectuées avec interdiction du trafic ferroviaire et mise hors tension des caténaires.

Toutefois, lorsqu'un ouvrage ou un engin de protection est mis en oeuvre, le trafic peut être maintenu pendant ces opérations, si les conditions suivantes sont remplies :

- 1) la zone de voies ferrées protégée est délimitée par les projections verticales des axes des câbles de rive de la nappe à mettre en place, décalées vers l'extérieur d'une distance égale à 5 % de la hauteur de ces câbles au dessus de l'ouvrage de protection,
- 2) la résistance et la stabilité de l'ouvrage de protection ou de l'engin sont vérifiées sous les charges de service (personnel, poids des câbles et d'éventuels matériels) correspondant aux besoins du chantier ainsi que vis-à-vis des charges de vent réglementaires,
- 3) la résistance et la stabilité de l'ouvrage de protection ou de l'engin sont également vérifiées sous les effets de la chute d'un câble quelconque en cours de levage; ces effets peuvent être assimilés à ceux d'une charge verticale linéaire (statique) équivalente, appliquée sur l'ouvrage ou l'engin, dans le plan vertical de pose des câbles le plus défavorable (les plus excentrés par rapport à l'ouvrage ou l'engin de protection). L'intensité de cette charge équivalente est déterminée par le maître d'oeuvre en fonction du site, des conditions particulières d'exécution des travaux, de la hauteur de la ligne au dessus des voies ferrées, de la position des pylônes encadrant les voies ferrées, etc. Dans les cas courants, en l'absence de justifications (expérimentales ou de calcul) sur la valeur de cette charge, elle ne peut pas être inférieure à 2 fois le poids total de tous les câbles à mettre en place au dessus de l'engin ou de l'ouvrage de protection; la longueur de câbles à prendre en compte est égale à la longueur de la zone protégée plus trois fois la hauteur du plan de protection au dessus du terrain naturel.
- 4) les dispositions générales des chapitres I à III notamment celles indiquées pour les ouvrages provisoires et les matériels et engins de manutention sont applicables, quel que soit l'ouvrage provisoire ou l'engin de protection prévu pour le franchissement des voies ferrées.
- 5) un dispositif d'alerte (au minimum) est mis en place, (à décrire en II.6.1).

Si la condition n°1 ci-dessus ne peut pas être remplie, (lignes électriques de très grande hauteur, par exemple), le levage des câbles doit faire l'objet d'une étude particulière, le bon comportement des organes de mise en oeuvre étant justifié conformément aux règles de l'IN 0033 du CPC applicable aux marchés de travaux de SNCF Réseau (instruction relative aux ouvrages provisoires et aux opérations de construction). Ces justifications concernent les treuils, poulies, ancrages, manilles, pylônes et l'ensemble des éléments de liaison étant amenés à porter ou guider le câble entre l'extrémité ancrée et le point de mise en traction. La cinématique de mise en traction mécanique sera également étudiée pour qu'en aucun cas, le câble ne puisse descendre en dessous du niveau supérieur de l'ouvrage de protection. En outre, une protection des circulations ferroviaires est assurée par SNCF Réseau (à indiquer en II.6.1).

VIII.2 Utilisation de l'engin spécialisé "passe-câble" (voir l'art 3.76 et4.15 de l'IN 0033)

L'engin passe-câble est assimilable à une grue routière pour les opérations de déploiement et de repliement. Les dispositions correspondantes du paragraphe III.5 sont applicables. Ces opérations se font avec interdiction des circulations ferroviaires et mise hors tension des caténaires

Pendant toute la durée du chantier, l'engin est assimilable à un ouvrage provisoire (pont ou étaiement). Pour chaque opération, sa stabilité doit faire l'objet d'une étude d'exécution vérifiée et visée par le maître d'oeuvre. Les justifications de calcul sont à conduire comme

s'il s'agissait d'un ouvrage spécial au sens de l'IN 0033¹⁴. Toutefois, ces vérifications peuvent être allégées, engin par engin, sous réserve de la production d'une notice d'utilisation particulière validée par SNCF Réseau et de l'exécution d'épreuves annuelles spécifiques, différentes des épreuves réglementaires obligatoires applicables aux engins de manutention.

IX. Travaux d'injection (voir l'art 4.44 de l'IN 0033)

Les dispositions du paragraphe III.8 sont applicables.

Toutes les mesures utiles doivent être prises au moment des travaux d'injection pour éviter toutes montées en pression intempestives et éviter tout cheminement anarchique de coulis. Pour des traitements sous, au droit et à proximité des voies, la vitesse normale des trains est réduite.¹⁵

Des matériels d'injection à débit très lent doivent être utilisés.

Des regards (tubes métalliques de 100 mm de diamètre) sont fournis et disposés par l'entrepreneur dans les emprises ferroviaires, sur indication du représentant de SNCF Réseau, de façon à vérifier que le coulis d'injection ne remonte pas dans le ballast.

L'entrepreneur exerce une surveillance continue de ces regards par un examen et un relevé deux fois par jour (voir les paragraphes II.3 - III.2 et III.3 pour les conditions d'accès dans les emprises ferroviaires). Les résultats sont communiqués au maître d'oeuvre qui vise les fiches de suivi correspondantes.

La composition des coulis doit être judicieusement choisie en fonction du but recherché et de la nature géotechnique des terrains rencontrés. Aussitôt après chaque perforation, le coulis de gaine et l'équipement du forage sont impérativement mis en place.

X. Bâtiments

Les prescriptions des paragraphes III.1 à III.8 ci-dessus sont à inclure dans la notice particulière de sécurité ferroviaire, en fonction du type de matériau retenu et du type de structure à réaliser.

XI. PRESCRIPTIONS COMPLEMENTAIRES

XI.1 Périodes d'interdictions du trafic ferroviaire et de coupures du courant de traction

- à compléter par le maître d'oeuvre à partir des indications données par SNCF Réseau. Ces horaires sont donnés à titre indicatif et sont susceptibles de modification en fonction des contraintes d'exploitation ferroviaire.

XI.2 Périodes (ou opérations) nécessitant la mise en oeuvre de dispositifs d'alerte et d'arrêt des trains en cas d'accident ; procédures à suivre

- à compléter par le maître d'oeuvre sur la base des indications données par SNCF Réseau.¹⁶

¹⁵ Indépendamment de la surveillance et du suivi effectués par l'entrepreneur et le maître d'oeuvre comme indiqué en III.8, SNCF Réseau exerce une surveillance des voies pendant les travaux. Cette surveillance comprend au moins, après chaque période journalière de travail, une inspection et un relevé de la géométrie des voies, et ceci, tant que le traitement par injections est à moins de 10 m du rail.
La réalisation d'écrans étanches en bordure des voies peut permettre de supprimer les ralentissements et d'alléger la surveillance de SNCF Réseau.

¹⁶ Préciser ici les périodes pendant lesquelles le dispositif d'alerte doit être "activé". L'arrêt du trafic est toujours ordonné par un agent de SNCF Réseau.

XI.3 Périodes de ralentissements des trains

- à compléter par le maître d'oeuvre sur la base des indications données par SNCF Réseau

XI.4 Travaux exécutés par SNCF Réseau

- à compléter par le maître d'oeuvre sur la base des indications données par SNCF Réseau

CALLED A STREET STREET STREET

mental business, see 1 10



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION

NUMERO

DB/16 - 03/10

OBJET

Convention C2016-016 de partenariat entre l'Etat, le SDMIS et la République de

Guinée

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Depuis plusieurs années, des liens étroits existent dans le domaine de la protection civile entre l'Etat, la République de Guinée et le SDMIS, notamment par l'intermédiaire du Consul honoraire de Guinée en région Rhône-Alpes. Dans ce cadre, notre établissement a pu remettre aux services de sécurité civile guinéens des matériels d'incendie et de secours réformés et réaliser des formations associées.

Les parties souhaitent aujourd'hui formaliser et pérenniser ce partenariat.

Tel est l'objet de la présente convention qui prévoit, notamment, que le SDMIS s'engage, dans le cadre de ses procédures internes, à remettre une partie de son matériel en fin de vie logistique à la République de Guinée.

Le transfert du matériel de protection civile cédé par le SDMIS vers la Guinée sera réalisé conjointement par l'Etat (Direction de la coopération de sécurité et de défense du Ministère des Affaires étrangères) et la République de Guinée. Cette dernière prendra notamment à sa charge les différentes taxes relatives à l'acheminement des matériels, notamment les éventuels frais de dédouanement.

La convention entrerait en vigueur à compter du jour de sa dernière signature par les parties et serait renouvelée par tacite reconduction, pour une durée d'un an, à chaque 1^{et} janvier, dans la limite des crédits disponibles annuellement permettant aux parties d'assurer le financement qui leur incombe respectivement.

Je vous demande, madame, messieurs de bien vouloir m'autoriser à signer cette convention ainsi que tout avenant afférent.»

DECIDE

Jean-Yves SECHERESSE, Président

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

96

CONVENTION

ENTRE

LA DIRECTION DE LA COOPERATION DE SECURITE ET DE DEFENSE DU MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES ET DU DEVELOPPEMENT

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

INTERNATIONAL

ET

LA DIRECTION GENERALE DE LA SECURITE CIVILE ET DE LA GESTION DES CRISES DU MINISTERE DE L'INTERIEUR DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

ET

LE SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS DU
DEPARTEMENT DU RHONE ET DE LA METROPOLE DE LYON

ET

LA DIRECTION GENERALE DE LA PROTECTION CIVILE DU MINISTERE DE LA SECURITE ET DE LA PROTECTION CIVILE DE LA REPUBLIQUE DE GUINÉE

RELATIVE

AU PARTENARIAT DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION CIVILE :

DON ET TRANSFERT D'EQUIPEMENTS ET DE MATERIELS

CONVENTION DE PARTENARIAT

C2016-016

ENTRE:

La Direction de la coopération de sécurité et de défense du Ministère des Affaires étrangères et du développement international de la République Française,

représentée par son Directeur, le Vice-amiral d'escadre Marin GILLIER, ci-après dénommée « la DCSD » ;

ET

La Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises du Ministère de l'Intérieur de la République Française,

représentée par son Directeur général, le Préfet Laurent PREVOST, ci-après dénommée « la DGSCGC » ;

ET

Le Service Départemental d'Incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon,

représenté par le Président du conseil d'administration, Monsieur Jean-Yves SECHERESSE, ci-après dénommé « le SDMIS» ;

Ci-après-désignés les « Parties françaises »

ET

La Direction générale de la protection civile du Ministère de la Sécurité et de la Protection Civile de la République de Guinée,

représentée par son Directeur général, Monsieur Moussa CAMARA,

Ci-après désignée « la Partie guinéenne »,

Ci-après-désignés conjointement « les Parties »

CONSIDERANT

- les liens étroits existant dans le domaine de la protection civile entre la Partie guinéenne et le SDMIS, notamment par l'intermédiaire du Consul honoraire de la République de Guinée en région Rhône-Alpes;
- les véhicules et engins d'interventions, les lots de matériels déjà remis à la Partie guinéenne ainsi que les formations associées réalisées ;
- plus particulièrement les documents suivants :
 - Lettre n° 675 de l'ambassade de France en Guinée au Président du conseil d'administration du Service Départemental d'Incendie et de secours du Rhône, relative à l'établissement d'un partenariat de la Guinée avec le SDIS du Rhône¹, datée du 13 mars 2013 ;
 - Lettre n° 60/MSPC-RSS/13 du Ministre de la sécurité, de la protection civile et de la réforme des services de sécurité de la République de Guinée au Président du conseil d'administration du Service Départemental d'Incendie et de secours du Rhône, relative à l'établissement d'un partenariat de la Guinée avec le SDIS du Rhône datée du 14 mars 2013 :
 - Lettre n° 15 de l'Attaché de sécurité intérieure près l'ambassade de France en Guinée au Directeur départemental des services d'incendies et de secours du Rhône, relative à l'établissement d'un partenariat de la Guinée avec le SDIS du Rhône datée du 1er juillet 2014 ;
- le souhait commun des Parties de formaliser et de pérenniser le partenariat ainsi développé;

IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1: Objet de la convention.

La présente convention de projet, ci-après désignée « la convention », a pour objet de définir les conditions du partenariat entre les Parties dans le domaine de la protection civile, ci-après désigné « le partenariat », par lequel, notamment, le SDMIS s'engage, dans le cadre de ses procédures internes, à remettre une partie de son matériel en fin de vie logistique à la Partie guinéenne avec le soutien conjoint de la DCSD et de la Partie guinéenne en particulier pour les aspects de formations et de financement associés.

¹ Depuis le 1^{er} janvier 2015, le service d'incendie et de secours du département du Rhône et de la métropole de Lyon (SDMIS) est substitué au SDIS du Rhône dans l'ensemble de ses droits et obligations (article 23 de l'ordonnance n°2014-1543 du 19 décembre 2014)

ARTICLE 2: Champ d'application.

Le champ d'application de la convention recouvre l'ensemble des actions présentes et à venir pouvant être conduites pour favoriser le partenariat entre les Parties, en particulier les activités potentielles suivantes :

- le processus de transfert des matériel/équipements de protection civile en fin de vie logistique remis par le SDMIS à la Partie guinéenne ;
- le financement relatif au transfert des matériel/équipements en fin de vie logistique du SDMIS vers la Partie guinéenne ;
- l'organisation de formations associées lorsque parmi des matériel/équipements remis à la Partie Guinéenne figure du matériel spécifique ;
- la mise en place d'un expert de protection civile auprès de l'ambassade de France en Guinée.

Le partenariat a lieu dans le cadre et la limite des disponibilités budgétaires de chacune des Parties.

ARTICLE 3: Contribution du SDMIS.

Au titre du partenariat, le SDMIS:

- informe la Partie guinéenne et la DCSD notamment en termes de calendrier et de nature des matériels
 des possibilités de remise d'équipements de protection civile suffisamment en amont des procédures mises en œuvre par le SDMIS permettant ainsi d'identifier les matériel/équipements susceptibles d'être en fin de vie logistique et pouvant bénéficier de la convention;
- dialogue avec la Partie guinéenne incluant le Consul honoraire de la République de Guinée en région
 Rhône-Alpes et la DCSD sur les besoins de la Partie guinéenne en équipements de protection civile ;
- dans le cadre des procédures règlementaires de réforme de ses matériel/équipements en fin de vie logistique, examine la possibilité de remettre gratuitement à la Partie guinéenne une partie d'entre eux ;
- transmet à la Partie guinéenne et à la DCSD les données nécessaires au colisage et au transit des matériel/équipements remis par le SDMIS à la Partie guinéenne : certificat de cession, poids, volume, valeur marchande ;
- informe la Mission des relations internationales de la DGSCGC des différentes étapes des démarches en cours.

Etant précisé qu'au SDMIS, les décisions en matière de cession de biens réformés appartiennent à la commission de réforme des matériels du SDMIS et du département du Rhône.

ARTICLE 4: Contribution de la DCSD.

Au titre du partenariat, la DCSD:

- examine l'intérêt partagé par les Parties de mettre en place pour une durée à définir un expert en protection civile, ci-après désigné l' « expert », auprès de l'ambassade de France en Guinée en qualité de conseiller du Directeur général de la protection civile (DGPC) guinéenne. Ce dernier, apporte dans ce cas son concours à la Partie guinéenne notamment pour préciser les besoins de cette dernière relatifs aux matériel/équipements potentiellement remis par le SDMIS dans le cadre de la convention.
- dialogue, avec la Partie guinéenne (incluant le Consul honoraire de la République de Guinée en région Rhône-Alpes) et le SDMIS sur les besoins de la Partie guinéenne en matériel de protection civile;

- évalue le coût du colisage et du transit des matériel/équipements de protection civile en fin de service logistique que le SDMIS prévoit potentiellement de remettre à la Partie guinéenne au titre du partenariat et étudie avec la Partie guinéenne la solution du financement du transit par cette dernière;
- tout en privilégiant toujours la solution du financement du transit par la Partie guinéenne, peut contribuer au financement partiel du transit pour acheminer ledit matériel, remis par le SDMIS au titre du partenariat, vers la Partie guinéenne, dans la limite des crédits de la DCSD disponibles annuellement;
- sur proposition de l'Attaché de sécurité intérieure près l'ambassade de France en Guinée, étudie la programmation et le financement potentiel et partiel des actions de coopération de formation de formateurs pouvant être délivrées sur les matériel/équipements de protection civile remis par le SDMIS à la Partie guinéenne, dans la limite des crédits de la DCSD disponibles annuellement;
- privilégie, dans la mesure du possible, en lien avec la DGSCGC, pour les formations de formateurs la sélection d'experts au sein de la population du SDMIS;
- peut selon les circonstances et dans la mesure de ses moyens contribuer à faire bénéficier la Partie guinéenne des meilleurs tarifs pour les acheminements ;
- informe la Mission des relations internationales de la DGSCGC des différentes étapes des démarches en cours.

ARTICLE 5 : Contribution de la Partie guinéenne.

Au titre du partenariat, la Partie guinéenne :

- désigne le cadre qui est le point de contact privilégié local des Parties françaises pour la mise en œuvre de la convention relevant de la Partie guinéenne, ci-après désigné « le cadre »;
- dialogue avec les Parties françaises sur ses besoins en matériel/équipements dans le domaine de la protection civile;
- garantit et met en place le budget correspondant au financement du partenariat à la charge de la Partie guinéenne dans le cadre de la convention, en particulier les frais et les formalités de colisage et de transit des matériel/équipements remis par le SDMIS à la Partie guinéenne;
- prend financièrement à sa charge la totalité du coût relatif à toute action de remise en état, le cas échéant, et de maintenance du matériel de protection civile remis par le SDMIS à la Partie guinéenne au titre du partenariat ;
- prend financièrement à sa charge, tout ou partie des actions de coopération relatives aux formations de formateurs sur les matériel/équipements, remis par le SDMIS à la Partie guinéenne au titre du partenariat, le nécessitant, notamment le gîte, le couvert ainsi que les vols aller-retour.

ARTICLE 6 : Comité de pilotage

Le comité de pilotage est chargé du suivi de la mise en œuvre, par les Parties, du partenariat dans le respect des termes de la convention.

Il est présidé conjointement par le Directeur général de la protection civile guinéenne, par l'Attaché de sécurité intérieure près l'ambassade de France en Guinée et par le représentant du Président du conseil d'administration du SDMIS.

Les membres de droit du comité de pilotage sont respectivement les suivants:

- Pour les Parties françaises:

- le représentant du Directeur de la coopération de sécurité et de défense ;
- le représentant du Directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises ;
- le représentant du Directeur du SDMIS ;
- toute personne dont les Parties françaises souhaitent le concours.

La présence physique au comité de pilotage du représentant du Président du conseil d'administration du SDMIS et des membres susmentionnés n'est pas impérative.

Pour la Partie guinéenne :

- le cadre chargé du suivi des actions de ce partenariat tel que décrit à l'article 5 de la convention ;
- toute personne dont la Partie guinéenne souhaite le concours.

Le comité de pilotage se réunit une fois par an, avant la fin du mois de mai de l'année en cours, et chaque fois que nécessaire à la demande de l'un de ses membres. Il conditionne la suite à donner pour les projets développés au titre du partenariat (planification des actions de coopération à mener pour l'année suivante, plan de financement lorsque le budget annuel est connu, mission de courte durée à envisager, évolution dans les engagements pris par les Parties) en fonction des avancées ou éventuelles difficultés identifiées. Le comité de pilotage est notamment l'occasion pour les Parties de faire connaître le montant de financement que chacune d'elle met en place au titre de la mise en œuvre du partenariat pour l'exercice annuel concerné.

Chaque séance, fait l'objet d'un procès-verbal, établi par le représentant désigné de la DCSD et signé par les Parties.

ARTICLE 7: Exemption de différentes taxes.

La Partie guinéenne prend à sa charge les différentes taxes relatives à l'acheminement des matériels de protection civile remis par le SDMIS à la Partie guinéenne au titre du partenariat, notamment les éventuels frais de dédouanement.

ARTICLE 8 : Validité de la convention.

La convention entre en vigueur à compter du jour de sa dernière signature par les Parties jusqu'à la fin de l'année civile concernée. Elle est renouvelée par tacite reconduction, pour une durée d'un an, à chaque premier janvier, sans pouvoir dépasser le 31 décembre 2018.

A l'issue, les Parties peuvent examiner en tant que de besoin son éventuel renouvellement. En cas de validation par les Parties de renouveler le partenariat objet de la convention, les Parties conviennent des modalités de sa mise en œuvre et formalisent ce partenariat au moyen d'un nouveau document distinct de la convention qui est signé des Parties.

La convention peut être dénoncée par l'une ou l'autre des Parties sous réserve d'un préavis de trois (3) mois. Elle peut faire l'objet d'amendements ultérieurs convenus d'un commun accord entre les Parties et formalisés par le biais d'un avenant signé par les Parties.

ARTICLE 9: Conditions suspensives.

Le défaut de respect par l'une ou l'autre des Parties de ses engagements, entraîne immédiatement et de plein droit la résiliation de la convention.

La convention est établie en quatre (4) exemplaires originaux.

A...... le.......

La Direction de la coopération de sécurité et de défense le VAE Marin GILLIER

A...... le......

La Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises le Préfet Laurent PREVOST

A......le......

Le Service Départemental Métropolitain d'Incendie et de secours et de défense Monsieur Jean-Yves SECHERESSE

A.....le.....

La Direction générale
de la protection civile Guinéenne
Monsieur Moussa CAMARA



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION ET DES FINANCES
GROUPEMENT MARCHES ET ASSURANCES

NUMERO

DB/16 - 03/11

OBJET

Marchés publics du SDMIS à procédure formalisée

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibéré :

«Par délibération n° D/15-06/01 du 15 juin 2015, le conseil d'administration du SDMIS a, en application des dispositions de l'article L.1424-74 du code général des collectivités territoriales, donné délégation au bureau du conseil d'administration pour accomplir certains actes de gestion, dont la passation des marchés à procédure formalisée.

En application de cette délégation et du code des marchés publics, je vous demande, pour les marchés et accords-cadres à procédure formalisée dont l'objet et le montant prévisionnel sont précisés dans le tableau ci-après, de bien vouloir m'autoriser :

- > à lancer ou mener à terme les procédures de passation ;
- > à passer et signer les marchés et accords-cadres issus de ces procédures ;
- ≥ à prendre toute décision d'exécution de ces marchés ou accords-cadres, dont les avenants techniques sans incidence financière ou ne dépassant pas 5% du montant initial, et, si besoin, la résiliation de ces marchés ou accords-cadres, conformément aux clauses de ces derniers et au CCAG applicable, à l'exception toutefois de la signature des protocoles transactionnels à caractère financier dont les conditions excèderaient celles du marché ou de l'accord-cadre initialement autorisé par le bureau du conseil d'administration du SDMIS.

Etant précisé que pour répondre aux nécessités techniques ou légales, les marchés concernés sont susceptibles de faire l'objet d'allotissement ou de modifications de

l'allotissement, sans modification de l'objet des marchés, de leur contenu ou de leur enveloppe financière globale.

GROUPEMENT LOGISTIQUE							
	x	DUREE DES N	ARCHES 4 ans				
OBJET et ETENDUE du marché	Procédure	Montant € HT minimum estimé sur la durée du marché	Montant € HT maximum estimé sur la durée du marché				
Fourniture de pièces détachées d'origine nécessitant la compétence du constructeur (hors pièces d'entretien courant) pour les véhicules de marque RENAULT de plus de 3.5t	AOO	400 000	1 250 000				
Fourniture d'effets d'habillement et accessoires à vocation non	AOO Lot 1 (habillement	60 000	200 000				
opérationnelle (JSP, musique, garde au drapeau)	Lot 2 (bottillons)	15 000	60 000				

GROUPEMENT MARCHES ET ASSURANCES					
OBJET et ETENDUE du marché	Procédure	Montant € ttc minimum estimé sur la durée du marché	Augmentation de la prime par rapport au montant initial du marché		
Marché de prestations d'assurance responsabilité civile (110042) conclu avec GRAS SAVOYE courtier et XL INSURANCE assureur AVENANT ayant pour objet l'extension des garanties du contrat RC dans le cadre des travaux de construction de la caserne de sapeurs-pompiers d'EVEUX	AVENANT n°4	8 175	+ 10,6% Portant le montant de la prime à 156 001,90 € ttc		

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE Président



SERVICE D'INCENDIE ET DE SECOURS

DU DÉPARTEMENT DU RHÔNE ET DE LA MÉTROPOLE DE LYON

DELIBERATION DU BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

REUNION DU 4 MARS 2016

DIRECTION DE L'ADMINISTRATION ET DES FINANCESGROUPEMENT AFFAIRES JURIDIQUES

NUMERO

DB/16 - 03/12

OBJET

Protection fonctionnelle - Indemnisation du préjudice subi par un agent du SDMIS

LE BUREAU DU CONSEIL D'ADMINISTRATION,

- après avoir pris connaissance du rapport, tel qu'il figure ci-après, présenté par son président et après en avoir délibété :

«M.Alexandre DURY a été victime le 15 février 2014, dans le cadre de ses fonctions de sapeur-pompier professionnel au SDMIS, de violences volontaires ayant entrainé une incapacité totale de travail (ITT) de 8 jours.

Par un jugement du 12 juin 2014 rendu par la 7ème chambre du tribunal correctionnel de Lyon, l'auteur des faits monsieur Gjesse PER-JOHANSON a été condamné à verser la somme de 800 € à monsieur Alexandre DURY à titre de dommages et intérêts.

Eu égard, à la situation d'insolvabilité du condamné (sans domicile fixe de nationalité danoise, absence d'adresse dans le jugement et d'employeur connu), le jugement n'a pas pu être exécuté. Parrallèlement, une demande d'indemnisation a été formé pour le compte de l'agent auprès du Service d'Aide au Recouvrement des Victimes (SARVI) par le groupement des affaires juridiques du SDMIS. Cette demande n'a pas abouti, le SARVI ayant refusé d'indemniser l'agent au motif que le SDMIS est tenu d'indemniser ses agents au titre de la protection fonctionnelle visée à l'article 11 de la loi n°83-634 du 13 juillet 1983 portant droit et obligations des fonctionnaires.

Cet article dispose que « La collectivité publique est tenue de protéger les fonctionnaires contre les menaces, violences, voies de fait, injures, diffamations ou outrages dont ils pourraient être victimes à l'occasion de leurs fonctions, et de réparer, le cas échéant, le préjudice qui en est résulté. »

Par courrier du 2 février 2016, monsieur DURY, rappelant la situation du condamné, les démarches entreprises pour recouvrer la somme qui lui a été allouée par la juridiction et les dispositions de la loi du 13 juillet 1983, sollicite la prise en charge des dommages et intérêts par le SDMIS.

Compte tenu de ces élements, je vous propose de faire droit à la demande de monsieur DURY en l'indemnisant à hauteur de 800 € du préjudice subi du fait des violences dont il a été victime le 15 février 2014 dans le cadre du service.

Je vous demande, madame, messieurs, de bien vouloir autoriser cette prise en charge qui sera imputée sur le budget du SDMIS.»

DECIDE

- d'approuver ce rapport tel qu'il lui est présenté.

Cette décision est adoptée.

Fait et délibéré à Lyon, le 4 mars 2016

Jean-Yves SECHERESSE Président