



**CONVENTION PORTANT SUR LA PARTICIPATION DE SNCF RESEAU  
AUX ETUDES PORTES PAR LE SMMAR EPTB AUDE  
RELATIVES AU PROJET PAPI DE CREATION D'UN SYSTEME  
D'ENDIGUEMENT POUR LA PROTECTION DU QUARTIER LA PRADE  
SUR LA COMMUNE DE CARCASSONNE (11)**

Entre

**SNCF RÉSEAU**, Société Anonyme au capital social de 621.773.700 euros, dont le siège social est situé au 15/17, rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001 - 93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX RCS BOBIGNY 412 280 737, représenté par Catherine TREVET, en sa qualité de Directrice territoriale de la région Occitanie dont les bureaux sont situés au 10, rue Mère Elise Rivet, Immeuble 1pulsion, 31017 Toulouse

Ci-après désignée « **SNCF Réseau** »  
D'une part,

et :

**Le Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières (SMMAR) de l'Aude**, dont le siège social est situé Allée Raymond Courrière, 11855 Carcassonne Cedex 9, identifié sous le n° SIRET 251 101 549 00011, représenté par son Président en exercice, Monsieur Eric MENASSI, dument habilité à signer la présente convention **suite à délibération n°.....en date du .....**

Ci-après désigné « **le SMMAR EPTB Aude** »  
D'autre part

SNCF Réseau et le SMMAR EPTB Aude étant dénommés ci-après collectivement les « Parties »

## SOMMAIRE

<b>ARTICLE 1. OBJET.....</b>	<b>4</b>
<b>ARTICLE 2. DEFINITION DE L'OUVRAGE PROPOSE A LA MISE A DISPOSITION.....</b>	<b>4</b>
<b>ARTICLE 3. MAITRISE D'OUVRAGE .....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 4. ORGANISATION ENTRE LA COLLECTIVITE ET SNCF RESEAU.....</b>	<b>6</b>
4.1 COMPOSITION DE L'EQUIPE PROJET .....	6
4.2 ORGANISATION ET SUIVI DES INTERVENTIONS .....	6
4.3 REMISE D'UN DOSSIER SUR L'OUVRAGE ET DES CONTRAINTES FERROVIAIRES .....	6
<b>ARTICLE 5. DESCRIPTION ET MODALITES D'INTERVENTION DE LA COLLECTIVITE SUR L'OUVRAGE FERROVIAIRE .....</b>	<b>7</b>
5.1 PERIMETRE DES INTERVENTIONS DE L'EPTB VIDOURLE SUR LE DOMAINE FERROVIAIRE .....	7
5.2 OBJECTIF DES INTERVENTIONS SUR L'OUVRAGE FERROVIAIRE .....	7
5.3 INTERVENTIONS AUTORISEES .....	7
5.4 INTEGRATION DES SPECIFICITES DU DOMAINE FERROVIAIRE DANS LES CAHIERS DES CHARGES .....	7
5.5 PRESCRIPTIONS ET MODALITES D'INTERVENTION DANS LE DOMAINE FERROVIAIRE.....	7
<b>ARTICLE 6. CONDITIONS FINANCIERES.....</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE 7. PRESTATION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE CONCEPTION .....</b>	<b>8</b>
<b>ARTICLE 8. PRESTATION DE MAITRISE D'ŒUVRE SECURITE FERROVIAIRE .....</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 9. SUPERPOSITION D'AFFECTATION FUTURE.....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 10. DUREE DE LA CONVENTION ET ENTREE EN VIGUEUR.....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 11. RESPONSABILITE.....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 12. ASSURANCES .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 13. MODIFICATION.....</b>	<b>10</b>
13.1 MODIFICATION DE LA CONVENTION .....	10
13.2 EXECUTION DE LA CONVENTION .....	10
<b>ARTICLE 14. RESILIATION .....</b>	<b>10</b>
<b>ARTICLE 15. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES .....</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 18. NOTIFICATIONS - CONTACTS .....</b>	<b>11</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>12</b>

## II EST PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

---

Les récentes évolutions réglementaires liées à loi MAPTAM de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles n° 2014-58 du 27 janvier 2014, attribuent de nouvelles compétences aux communes sur la Gestion des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations (GEMAPI).

Dans le cadre des étapes préalables à la construction d’un système d’endiguement pour la protection du quartier La Prade à Carcassonne (11000), le Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières de l’Aude, détenteur de la compétence GEMAPI, doit s’assurer que les ouvrages tiers intégrés au futur système de protection contre les inondations, remplissent bien la fonction de prévention des inondations et submersions, et doit être garant du bon entretien desdits ouvrages à cette fin. Par ailleurs le SMMAR EPTB Aude doit également s’assurer que les travaux prévus ou les conséquences des digues sur les inondations n’impactent pas les ouvrages ferroviaires localisés à proximité.

A ce titre, des études techniques et une étude de danger seront réalisées avec le concours d’un maître d’œuvre, organisme agréé « digues et barrages », afin de garantir la fiabilité et la sécurité de l’ensemble des ouvrages participants au système d’endiguement, dont les ouvrages ferroviaires localisés à proximité.

Ce projet porté sous maîtrise d’ouvrage du SMMAR EPTB Aude, a été labellisé à la Fiche action 7.02 du troisième Programme d’Actions de Prévention des Inondations (PAPI3 de l’Aude 2023-2028), signé en date du 09 janvier 2023 et avenant n°01 signé en date du 10 octobre 2024, par Monsieur le Préfet de l’Aude, Madame la Présidente de la Région Occitanie-Méditerranée, et par Madame la Présidente du Département de l’Aude.

**La présente convention dite de « participation » porte sur l’engagement de principe de SNCF Réseau et du SMMAR EPTB Aude à faciliter les démarches du SMMAR, de son maître d’œuvre, et organismes associés, pour concevoir et réaliser ce système d’endiguement au droit des ouvrages ferroviaires, dont un linéaire du remblai existant de la voie ferrée sera probablement en partie classé dans ce système d’endiguement comme ouvrage hydraulique participant à la protection du quartier LaPrade contre les inondations.**

A noter, cette convention ne préjuge pas de la mise à disposition ultérieure de l’ouvrage ferroviaire. En effet, elle sera subordonnée à la compatibilité des travaux et aménagements ainsi que des opérations de maintenance et de surveillance ultérieures projetés par le SMMAR avec la fonctionnalité ferroviaire de l’ouvrage.

**Dans le cas où la compatibilité des fonctionnalités ferroviaires et des exigences hydrauliques sera avérée et suffisante, une seconde convention dite de « superposition d’affectation » sera établie et encadrera précisément les modalités de cette mise à disposition, notamment sur les conditions d’intervention de SNCF Réseau pour garantir la fonctionnalité secondaire hydraulique des ouvrages et les conditions d’intervention du SMMAR EPTB Aude pour garantir la fonctionnalité principale ferroviaire des ouvrages.**

## IL A ENSUITE ETE CONVENU CE QUI SUIT :

### Article 1. OBJET

La présente convention a pour objet de définir :

- les modalités d'intervention du SMMAR EPTB Aude au sein de l'emprise ferroviaire dans le cadre de la collecte des données d'entrées nécessaires et suffisantes à la mise à disposition de l'ouvrage et au classement du système d'endiguement.
- la mise en place d'un processus permettant au SMMAR EPTB Aude et son maître d'œuvre de recueillir l'avis de SNCF Réseau, pour s'assurer de la compatibilité des actions et aménagements projetés avec la fonctionnalité première ferroviaire de l'ouvrage.

### Article 2. DEFINITION DE L'OUVRAGE PROPOSE A LA MISE A DISPOSITION

Le système d'endiguement projeté par le SMMAR EPTB Aude nécessitera l'intégration d'ouvrages ferroviaires qui auraient, à terme, une affectation secondaire au titre de la prévention des inondations contre les crues de l'Aude.

Ainsi, à l'issue des études techniques et de la procédure de demande d'autorisation du système d'endiguement, et dans le cas d'une compatibilité avérée du système ferroviaire avec ce dernier, SNCF Réseau s'engage à mettre à disposition du SMMAR EPTB Aude, les ouvrages ferroviaires contributifs situés dans les secteurs suivants :

- Une culée de pont (n°0) en rive gauche de l'Aude, sur la ligne Bordeaux-Sète (L640 000) au PK 348+124, et son mur en retour.
- Le remblai de la voie ferrée attenante en rive gauche de l'Aude, sur un linéaire de plusieurs mètres restant à définir.
- Les ouvrages d'art et d'autres dispositifs ferroviaires non intégrés au système d'endiguement mais compris dans la future zone inondable, et pouvant de ce fait être impactés par le projet, soit positivement, soit négativement.

Il est convenu que les ouvrages font l'objet d'une affectation principale ferroviaire à laquelle s'ajoutera une nouvelle affectation secondaire au profit du SMMAR EPTB Aude et destinée exclusivement à la protection des populations contre les inondations.

Les éléments techniques de référence à ce jour disponibles auprès du SMMAR EPTB Aude sont les études de maîtrise d'œuvre de conception suivantes :

- Rapport hydraulique ; Artelia ; Sept. 2022
- Rapport d'études préliminaires et choix du scénario d'aménagement ; Artelia ; Nov. 2022
- Rapport d'Avant-Projet - Artelia ; Sept. 2022

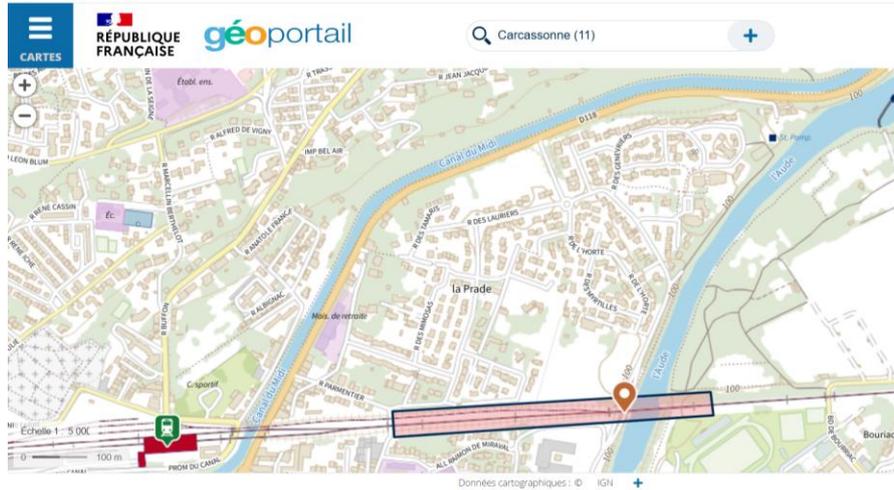
Les ouvrages concernés seront précisés lors des études techniques portées par le GEMAPIEN, notamment au stade PRO des études de conception et dans l'Etude de Dangers. Les secteurs et la liste des ouvrages contributifs seront donc précisés et pourront évoluer en fonction de l'avancement du projet.

**Commenté [PL1]:** Intègre-t-on le remblai en retour dans le SE?

**Commenté [PL2]:** Ou C7, vérifier

**Commenté [PL3]:** Vérifier car pour moi C0 au pk 348, mais nom du PRA = 348+124 Pont rail maçonné surbaissé sur l'Aude

Plan indicatif de localisation de la zone d'études faisant l'objet de la présente convention :   
Ligne 640 000 - PK 348+020 à 348+800



### **Article 3. MAITRISE D'OUVRAGE**

SNCF Réseau est affectataire et gestionnaire des lignes du réseau ferré national qui lui ont été attribuées par l'Etat et en assure la gestion conformément aux missions d'intérêt général qui lui sont assignées par la loi (article L. 2111-9 du Code des transports). SNCF Réseau agit au nom de l'Etat français en vertu des dispositions de l'article L. 2111-20 du Code des Transports.

SNCF Réseau demeure Maître d'ouvrage s'agissant de la 1<sup>ère</sup> affectation de l'ouvrage à savoir un usage ferroviaire.

Le SMMAR EPTB Aude quant à lui, assure la maîtrise d'ouvrage de l'ensemble des opérations qu'il juge nécessaires à la préparation d'une affectation secondaire de l'ouvrage, à savoir la prévention des inondations et submersions.

Ainsi, les études et travaux propres au système d'endiguement seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage du SMMAR EPTB Aude et portés financièrement par le SMMAR EPTB Aude ; les études et travaux connexes ferroviaires (déplacement d'une installation ferroviaire, ...) seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, mais portés financièrement par le SMMAR EPTB Aude.

**Il est expressément convenu que si les études et investigations impliquent des travaux sur les ouvrages, la réalisation de ceux-ci fera l'objet d'une convention de financement ad hoc.**

### **Article 4. ORGANISATION ENTRE LA COLLECTIVITE ET SNCF RESEAU**

#### **4.1 Composition de l'équipe projet**

L'équipe projet est composée de représentants de SNCF Réseau et de représentants du SMMAR EPTB Aude.

#### **4.2 Organisation et suivi des interventions**

Le pilotage et suivi des diverses interventions qui s'avèreraient nécessaires est sous la responsabilité du SMMAR EPTB Aude.

Le SMMAR EPTB Aude associe SNCF Réseau aux démarches et s'engage auprès de lui de la manière suivante :

- à travailler de concert sur « *une feuille d'organisation et de suivi* » élaborée dans le cadre de l'étude de projet.
- à intégrer un représentant de la Direction Territoriale SNCF Réseau Occitanie et du pôle Investissement et Travaux de l'INFRAPOLE Languedoc-Roussillon à chaque réunion technique ou de validation nécessitant la présence des gestionnaires d'ouvrages tiers.
- à transmettre l'ensemble des documents techniques établis par ses prestataires de sorte que SNCF Réseau puisse évaluer les contraintes éventuelles relatives à la fonctionnalité ferroviaire, et ainsi convenir des modalités d'intervention spécifiques à cet usage.

#### **4.3 Remise d'un dossier sur l'ouvrage et des contraintes ferroviaires**

A la signature ou dans les 2 mois suivants la signature de la convention, SNCF Réseau fournit au SMMAR EPTB Aude un dossier de l'ouvrage ferroviaire reprenant les données disponibles sur le pont ferroviaire et éléments ferroviaires qui y sont rattachés (ouvrage d'art, éléments de signalisation, d'alimentation électrique ...). Le SMMAR EPTB Aude est toutefois averti dès à présent sur la quasi-absence de données techniques sur la constitution des ouvrages en terre dans la mesure où ils n'ont pas de fonctionnalités hydrauliques reconnues. SNCF Réseau fournira le maximum d'archives relatives aux ouvrages dans la mesure de leur disponibilité.

SNCF Réseau s'engage également à spécifier les contraintes ferroviaires liées aux ouvrages et à fournir l'ensemble des données d'entrée disponibles sous un délai conforme au calendrier des études du GEMAPIEN.

## **Article 5. DESCRIPTION ET MODALITES D'INTERVENTION DE LA COLLECTIVITE SUR L'OUVRAGE FERROVIAIRE**

---

### **5.1 Périmètre des interventions du SMMAR sur le domaine ferroviaire**

Les ouvrages sur lesquels le SMMAR peut intervenir sont décrits dans l'article 2.  
Les interventions du SMMAR sont limitées à ces ouvrages.

### **5.2 Objectif des interventions sur l'ouvrage ferroviaire**

Les interventions ont pour objectif la réalisation des investigations d'études préalables qui permettront de caractériser le niveau de protection des différents ouvrages composant le système d'endiguement dont l'ouvrage ferroviaire. Elles permettront de définir les aménagements et d'établir les documents réglementaires nécessaires au classement du système d'endiguement, notamment l'Etude De Dangers (EDD).

Les acquisitions de données doivent permettre au SMMAR EPTB Aude de confirmer sa demande d'intégration de l'ouvrage ferroviaire dans son système d'endiguement et de préciser les conditions de cette intégration : nature des confortements envisagés, contraintes dues à l'intégration de l'ouvrage dans le système d'endiguement, ...

Les acquisitions doivent permettre également d'apporter les éléments nécessaires à l'évaluation de l'impact du projet sur la portion de la voie ferrée qui sera incluse dans la future zone inondable sans être mis à disposition.

### **5.3 Interventions autorisées**

Le SMMAR est autorisé à intervenir sur les ouvrages ferroviaires dans le respect des consignes imposées par SNCF Réseau (accompagnement, encadrement par du personnel habilité si besoin, plan de prévention si risque avéré).

Dans ce cadre, le SMMAR est autorisé à faire toute étude, visite de reconnaissance et d'expertise des ouvrages, campagne de débroussaillage préalable, réalisation de sondages géotechniques et levés topographiques permettant l'acquisition de données. Cette liste pourra être complétée en fonction des besoins du SMMAR et soumise à SNCF Réseau.

SNCF Réseau s'engage à accompagner le SMMAR pour l'organisation des visites et interventions sur le domaine ferroviaire.

### **5.4 Intégration des spécificités du domaine ferroviaire dans les cahiers des charges**

Le SMMAR EPTB Aude a en charge l'élaboration des cahiers des charges de l'ensemble des investigations qu'il souhaite mener sur les ouvrages ferroviaires. Les cahiers des charges doivent intégrer toutes les dispositions et spécifications ferroviaires nécessaires pour une réalisation des prestations conformes avec les règles de l'art, pour répondre aux exigences des textes réglementaires, et sans porter préjudice aux ouvrages ferroviaires.

Les cahiers des charges intégreront notamment les prescriptions délivrées par SNCF Réseau, pour assurer la pérennité des ouvrages ferroviaires, la sécurité des personnes et la circulation des trains. Ces prescriptions seront traduites dans le processus décrit ci-après.

### **5.5 Prescriptions et modalités d'intervention dans le domaine ferroviaire**

Les interventions dans le domaine ferroviaire doivent faire l'objet d'une prestation de maîtrise d'œuvre sécurité ferroviaire telle que décrite dans l'article 8.

## Article 6. CONDITIONS FINANCIERES

Le SMMAR EPTB Aude s'engage à financer à sa charge :

- **l'ensemble des études préalables** nécessaires pour caractériser la participation des ouvrages ferroviaires dans le système d'endiguement et prononcer la compatibilité des deux fonctionnalités assignées aux ouvrages.

- **les frais engendrés par le processus SNCF Réseau qui génèrent des coûts de Maitrise d'œuvre de sécurité ferroviaire (cf. article 8)** pour encadrer les interventions du SMMAR EPTB Aude sur les ouvrages dans le cas où les interventions font état d'un risque sécurité vis-à-vis de l'infrastructure et de ses circulations (ex : investigations liées à l'acquisition de données géotechniques et de levés topographiques, etc.) ; Ces frais seront connus lorsque le SMMAR proposera son programme d'investigation complémentaire à SNCF Réseau. Ces prestations de SNCF-Réseau feront l'objet d'un contrat de marché ad'hoc entre le SMMAR et SNCF-Réseau.

- **les frais relatifs à la validation du projet de création de système d'endiguement par les équipes techniques de SNCF Réseau en tant que prestation d'Assistance à Maitrise d'Ouvrage Conception (cf. article 7)** pour remettre un avis technique et hydraulique sur les aspects sécurité, maintenance, exploitation et infrastructure, notamment afin d'identifier l'impact du projet sur le système ferroviaire. Leur coût sera également connu au moment de la présentation du projet à SNCF Réseau. Ces prestations de SNCF-Réseau feront l'objet d'un contrat de marché ad'hoc entre le SMMAR et SNCF-Réseau.

Par ailleurs, il est rappelé que le SMMAR EPTB Aude s'engage, en cas de mise à disposition d'ouvrages ferroviaires, à financer en totalité les travaux nécessaires pour que ces derniers assurent leur nouvelle fonction hydraulique.

**Nota** : Aucune indemnité ne pourra être demandée par le SMMAR EPTB Aude à SNCF Réseau en cas de non-aboutissement de la démarche de classement du système d'endiguement.

## Article 7. PRESTATION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE CONCEPTION

La mise à disposition de l'ouvrage est subordonnée à la compatibilité des travaux, des aménagements et des opérations ultérieures d'entretien, de maintenance et de surveillance du système d'endiguement projeté, avec la fonctionnalité ferroviaire des ouvrages.

**A ce titre, une prestation de type Assistance à Maitrise d'ouvrage CONCEPTION est à formaliser entre le SMMAR et SNCF Réseau** de façon à ce que SNCF Réseau puisse remettre un avis sur le contenu des études (respect du référentiel IG94589 relatifs à la prise en compte des Directives de Sécurité Ferroviaire au stade conception des projets sous MOA tiers) ainsi que les aspects sécurité, maintenance, exploitation et infrastructure du projet porté par le SMMAR EPTB Aude, de façon à identifier l'impact de ce dernier sur le système ferroviaire.

Cet avis devra prendre en compte les contraintes liées à la fonctionnalité ferroviaire de l'ouvrage. Au cours des études le SMMAR EPTB Aude devra fournir à SNCF Réseau les éléments suivants :

- les études hydrauliques réalisées précisant les niveaux d'eau et les vitesses au droit de l'ouvrage et de la ligne ferroviaire (remblai et ouvrage d'art) incluse dans la zone inondable après réalisation des aménagements.
- les études réalisées pour caractériser la stabilité de l'ouvrage ou partie de l'ouvrage ferroviaire avant et après réalisation du projet.
- les travaux et aménagements complémentaires envisagés par le SMMAR EPTB Aude sur les ouvrages ferroviaires, pour l'atteinte du niveau de fiabilité recherché en période de crue.
- les interventions à réaliser sur l'ouvrage dans le cadre de l'application des textes réglementaire pour sa surveillance, son entretien et sa maintenance.
- les éventuelles contraintes identifiées qui s'appliqueront à l'activité ferroviaire après classement de l'ouvrage.
- etc.

La compatibilité devra être admise et validée par les parties avant la signature de la convention de superposition d'affectation.

Cet avis devra intervenir au cours des études techniques et les conditions d'exploitation seront traduites dans la 2<sup>nd</sup> convention dite de « mise à disposition » (valant superposition d'affectations).

## **Article 8. PRESTATION DE MAITRISE D'ŒUVRE SECURITE FERROVIAIRE**

Des prescriptions et modalités d'intervention dans le domaine ferroviaire peuvent être nécessaires pour les investigations topographiques et géotechniques.

**A ce titre, une prestation de type Assistance à Maitrise d'œuvre SECURITE FERROVIAIRE est à formaliser entre le SMMAR et SNCF Réseau** de façon que SNCF Réseau maîtrise le risque que peut représenter l'intervention sur la stabilité des ouvrages et la sécurité des circulations.

Les campagnes d'acquisition de données et les visites des ouvrages ferroviaires peuvent nécessiter des dispositions particulières si l'intervention présente un risque de sécurité vis à vis de l'infrastructure ou des circulations (encadrement par du personnel SNCF, mise en place d'une limitation temporaire de vitesse "LTV", définition de plages travaux strictes, etc.). Ces travaux seront soumis soit au décret du 20 février 1992 (établissement de plans de prévention) ou au décret du 31 décembre 1994 (désignation d'un CSPS et d'un Plan général de coordination).

Aussi, toute intervention sur le domaine ferroviaire doit faire l'objet d'une demande préalable écrite auprès de l'Infrapôle Languedoc-Roussillon. La demande doit être faite auprès de cet établissement dans un délai de 6 mois minimum avant toute date d'intervention. Le processus imposé par SNCF Réseau avant toute intervention d'un tiers sur les emprises ferroviaires ou à proximité est le suivant :

1. Prise de contact entre les 2 parties pour présenter l'intervention sur le domaine ferroviaire, l'outillage utilisé, de façon à balayer les prescriptions à imposer et les mesures d'accompagnement nécessaires.
2. En fonction de cette analyse préalable, un encadrement par du personnel SNCF peut être nécessaire.
  - CAS n°1 : Si aucun besoin en encadrement (MAD de personnel) et en capacité (programmation de fenêtre d'interception de voie pour travaux) n'est identifié : une autorisation d'intervenir sans la contrainte des 6 mois d'anticipation pourra être délivrée ;
  - CAS n°2 : Si un besoin est identifié : autorisation d'intervenir assortie d'un délai minimum de 6 mois (3/4 ans dans le cas de besoins capacitaires consécutifs).
3. Définition du mode de gestion de la sécurité : Plan de prévention géré par la Maitrise d'œuvre travaux ou Coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (CSPS) gérant le PGC. Pour les travaux soumis au décret 94 : réalisation d'une Inspection Commune Préalable (ICP) par le CSPS (article R4532-14 du code du travail) avec le(s) exploitant(s) du site pour définir les mesures de sécurité qui seront à mettre en œuvre et rédigé dans une consigne de sécurité ferroviaire (CSF) afin de maintenir l'exploitation du site. La consigne de sécurité fera état de l'ensemble des mesures de sécurités imposées par exploitants du site (SNCF Réseau, Entreprises ferroviaires, etc.) Cette Consigne de Sécurité sera impérativement annexée au PGC pour faire partie des pièces marchés.

La collecte des données d'entrée (levés topographiques et sondages géotechniques notamment) peut être soumise à des contraintes de durée et de modalité d'acquisition en fonction des besoins d'encadrement qu'elle nécessite et des spécificités d'exploitation / maintenance de la ligne. L'ensemble des prescriptions seront connues au moment de l'instruction de la demande par SNCF Réseau. (Exemple : 3 nuits consécutives entre 23h00 à 4h00) compte tenu des ressources d'encadrement mobilisables côté SNCF Réseau et des contraintes d'intervention sur lignes exploitées.

Pour les sondages géotechniques, SNCF Réseau demande que les essais ne soient pas destructifs. A ce titre, SNCF Réseau fera appel à un Huissier pour constater l'état des ouvrages ferroviaires avant et après intervention. A noter, les consignes de sécurité devront être reprise dans les pièces marchés. De ce fait aucun marché de devra être initié sans intégrer les conclusions du CSPS.

## **Article 9. SUPERPOSITION D'AFFECTION FUTURE**

La mise à disposition valant superposition d'affectations des ouvrages, les modalités d'exploitation desdits ouvrages (visite et surveillance, entretien courant et spécialisé, maintenance courante et spécialisée, travaux, ...) feront l'objet d'une seconde convention de superposition d'affectation à l'issue de l'étude de danger et avant le classement définitif du système d'endiguement par arrêté préfectoral.

## **Article 10. DUREE DE LA CONVENTION ET ENTREE EN VIGUEUR**

La présente convention est conclue pour toute la durée nécessaire à la réalisation des études préalables à la mise en œuvre du système d'endiguement par le SMMAR EPTB Aude.

La présente convention entre en vigueur à la date de sa signature par la dernière partie signataire.

## **Article 11. RESPONSABILITE**

Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention.

Aussi, dans le cadre de sa mission, le SMMAR EPTB Aude supporte les conséquences pécuniaires matérielles ou immatérielles consécutif à des dommages corporels ou matériels qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution de sa prestation objet de la présente convention et qui pourraient être causés :

- A ses biens propres, ses personnels ou ses sous-traitants,
- Aux biens, installations, personnels de SNCF RESEAU,
- Aux tiers.

## **Article 12. ASSURANCES**

Les Parties font leur affaire propre de l'ensemble des assurances nécessaires pour les garantir de tous les dommages éventuels qu'ils causeraient à toute personne en raison de leur propre activité, de celle de leur sous-traitant ou de toute personne qu'elles autoriseraient, ainsi que des dommages qu'elles subiraient en raison de l'activité des tiers à la présente convention.

## **Article 13. MODIFICATION**

### **13.1 Modification de la convention**

Toute modification des termes de la présente convention donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

### **13.2 Exécution de la convention**

Toute modification des termes de la présente convention issue de la réalisation d'études nécessaires à garantir la 2<sup>de</sup> affectation de prévention des inondations et submersions donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

## **Article 14. RESILIATION**

En cas de non-respect par l'une des parties de tout ou partie de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci sera résiliée de plein droit et sans indemnité après un délai de deux (2) mois à compter de l'envoi par l'autre partie d'une mise en demeure adressée par lettre recommandée avec accusé de réception et restée sans effet.

En cas de résiliation par l'une ou l'autre des parties de la présente convention, il est convenu que cette résiliation n'affectera pas la pérennité des ouvrages qui feraient l'objet de la superposition d'affectation et restant la propriété de SNCF Réseau.

#### **Article 15. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES**

Les études réalisées dans le cadre de la superposition d'affectation sont la propriété du SMMAR EPTB Aude et seront transmises à SNCF Réseau pour ce qui le concerne.

La totalité des données d'entrées collectées produites pour caractériser les ouvrages ferroviaires seront remis à SNCF Réseau qui est autorisé à les exploiter selon ses besoins.

#### **Article 16. CONFIDENTIALITE**

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention.

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

SNCF Réseau autorise d'ores et déjà le recueil et l'exploitation des données, documents, éléments par le SMMAR EPTB Aude et son prestataire qui réalisera l'Etude De Dangers (EDD).

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire.

#### **Article 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES**

Le droit applicable dans le cadre de la présente convention est le Droit français.

En cas de divergence entre les Parties sur l'application et l'interprétation de la présente Convention, le litige devra être porté devant le Tribunal Administratif compétent, après tentative préalable de résolution amiable de la difficulté restée infructueuse.

#### **Article 18. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple à :

*Pour SNCF RÉSEAU,*

**Catherine TREVET**  
*Directrice territoriale  
SNCF Réseau Occitanie  
10 rue Mère Elise Rivet, Immeuble  
1Pulsion  
31017 Toulouse*

*Pour le SMMAR,*

**Éric MENASSI**  
*Président  
Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières  
Allée Raymond Courrière  
11855 Carcassonne Cedex 9*



Fait en 2 exemplaires originaux,

A Le,

Pour SNCF RÉSEAU  
La Directrice territoriale Occitanie

Pour le SMMAR  
M. le Président

**Catherine TREVET**

**Éric MENASSI**

#### **ANNEXES**

---

- Annexe 1 - IG94589 > prise en compte des Directives de Sécurité Ferroviaire au stade conception des projets sous MOA tiers