**14.2.- Quai d'inspection Gare**

**Quel est le montant de ce préjudice ? Pourquoi l’avoir mis en place ? Etait-ce prévisible au moment de la signature du contrat ? Vous nous avez apporté des éléments d’informations au cours de la réunion du 7 décembre 2011 mais il y aurait lieu de nous fournir des informations complémentaires**

Dans le projet d’EVERE, des voies piétonnes circulables sont prévues autour de chacune des voies ferrées dans la zone GAR pour permettre le passage d’un rondier. Ces chemins piétons sont situés au niveau des plateformes terrassées. Les voies ferrées sur ballast sont elles réalisées sur ces mêmes plateformes. Il en résulte un décalage de niveau entre le chemin de ronde et le niveau des rails des voies ferrées. Ces dispositions, classiques pour des voies ferrées, sont présentes dans le dossier de consultation du lot 2. Elles n’ont pas fait l’objet de remarques particulières de la part du Cabinet Merlin lors de l’examen du dossier (voir échanges en annexe 14-2-1).

A l’arrivée des premiers trains, des problèmes sur les systèmes de verrouillage des caissons et de fixation des toits des conteneurs ont été constatés (échanges en annexe 14-2-1). Des contrôles visuels plus fréquents ont donc été nécessaires pour vérifier l’intégrité des conteneurs. Lors des travaux de la voie numéro trois, vu le nombre important d’interventions autour des voies ferrées, une mise à niveau entre les voies trois et quatre a été réalisée en grave (voir commande ETF en annexe 14-2-2).De même, une mise à niveau a été effectuée entre le haut du ballast de la voie trois et la file B du bâtiment GAR.

Ces travaux ont donc permis de minimiser les risques d’accident par rapport à l’augmentation de fréquentation dans la zone. L’aspect préventif de ces travaux est encore plus vrai aujourd’hui car un constat journalier de l’état des conteneurs est effectué contradictoirement entre MPM, VFLI et EVERE. Les augmentations du nombre d’intervenants présents simultanément et de la fréquence de leurs interventions étaient imprévisibles lors de la signature de la DSP. La surélévation des chemins, pour raison de sécurité, par en mise en œuvre de grave revêt donc un caractère obligatoire.

Conformément aux articles 11 et 17-1 de la DSP, nous demandons à ce que les frais engagés par EVERE pour la réalisation de ces travaux soient pris en charge par MPM.

Le montant de la commande passée à ETF pour ces travaux est de 18120 €HT (voir poste 3 de la décomposition des prix ETF en annexe 14-2-2). Ces travaux ont été réalisés en avril 2011. L’actualisation correspondante au XX/XX/XXXX est de XXXXX.

Les frais de maitrise d’œuvre correspondant à ce poste sont donc de :

Les frais de contrôle technique sont de :

Les frais généraux hors site sont de :

Les frais d’assurance correspondants sont de :

Il en résulte un montant total (valeur XX/XX/XXXX) de