Février 2015

Contrat de Partenariat pour la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal Montpellier – Sud de France

Annexe 1.3
Mission de l'Organisme Technique Indépendant

SNCF
RÉSEAU

SOMMAIRE

1. OBJET DU DOCUMENT 3

2. LES DOMAINES D'INTERVENTION DE L'OTI 3

2.1 Principes généraux 3

2.2 Les missions de l'OTI 4
2.2.1 Evaluation de la conformité technique du Pôle et respect des obligations du Titulaire en matière de développement durable 4
2.2.2 Suivi des opérations préalables à la mise à disposition et des garanties de parfait achèvement 7
2.2.3 Suivi de l'avancement 9

2.3 Interventions complémentaires de l'OTI 10

2.4 Modalités d'exécution des missions de l'OTI 10
2.4.1 Schéma directeur de la qualité de l'OTI 10
2.4.2 Accès aux documents et aux chantiers 11
2.4.3 Devoir d'alerte 11
2.4.4 Reporting 12
2.4.5 Maîtrise des documents et des renseignements issus des investigations et contrôles 12
2.4.6 Responsabilité Du Titulaire 12

3. LE CHOIX DE L'OTI 12

3.1 Modalités de désignation de l'OTI 12

3.2 Obligation d'indépendance 13

3.3 Qualification de l'OTI et de ses experts 13

1. OBJET DU DOCUMENT

En application de l'Article 10.2 du Contrat, un Organisme technique indépendant (OTI) est désigné par le Titulaire, après accord de SNCF-R.

La présente Annexe a pour objet de définir le rôle, les interventions et les missions de l'OTI, ainsi que les obligations du Titulaire à cet égard.

Elle précise également les modalités de désignation de l'OTI ainsi que les exigences en termes de compétences et d'indépendance que cet organisme doit respecter.

Ces obligations devront figurer dans le contrat passé entre le Titulaire et l'OTI.

2. LES DOMAINES D'INTERVENTION DE L'OTI

2.1 PRINCIPES GENERAUX

Le champ d'intervention de l'OTI couvre l'ensemble des domaines techniques liés à la conception et à la réalisation de l'ensemble des ouvrages du Pôle.

L'OTI est chargé de l'évaluation de la conformité de la conception et de la réalisation des ouvrages du Pôle et de veiller aux obligations du Titulaire telles qu'elles résultent du Contrat, de la réglementation en vigueur et des règles de l'art, en ce compris le respect des Annexe 5 « Plan de maintenance et de pérennité », Annexe 6 « Objectifs de performance » et Annexe 17 « Jalons de coordination au titre de la Ligne CNM » notamment.

Tous les enregistrements relatifs à son contrôle et les rapports produits par l'OTI sont accessibles à SNCF-R.

L'OTI est également chargé d'apporter à SNCF-R une information sur le respect du Calendrier de réalisation du Pôle figurant en Annexe 3 du Contrat, en particulier sur l'atteinte des Evénements-clés prévus dans ce Calendrier, et d'évaluer, en cas d'écart ponctuel avec le Calendrier de réalisation du Pôle, l'impact sur la Date de mise à disposition de la Ligne. L'OTI doit veiller à apporter à SNCF-R une information sur l'effet induit que peuvent avoir la gestion des interfaces Ligne et gare nouvelle sur ce Calendrier.

Les missions de l'OTI couvrent également la période de la levée des réserves liées aux travaux de réalisation du Pôle et s'achèvent à la mise à disposition de l'ouvrage.

En tant que garant des objectifs de SNCF-R et de par sa vision globale du dossier, l'OTI joue un rôle primordial dans la continuité et la cohérence de l'opération. Il assume le rôle d'interface entre les intervenants. Il analyse, comprend et traduit les remarques, demandes et observations des différents intervenants. Par sa réactivité, il anticipe toutes difficultés et/ou défaillances normalement prévisibles et prend les initiatives nécessaires à la bonne poursuite de l'opération en incitant à la prise de décision.

Conformément aux exigences de résultats imposés par SNCF-R, il fait part à cette dernière de son expertise, lui permettant ainsi de prendre les décisions indispensables à la bonne poursuite de l'opération (respect des délais, du coût et de la qualité du projet, y compris le respect des diverses réglementations et procédures administratives).

La présente mission comprend des missions d'assistance à caractère technique, y compris le suivi de la bonne exécution de la partie Conception-Construction du Contrat de Partenariat jusqu'à la fin de l'année de parfait achèvement.

Le titulaire devra disposer de toutes les compétences et de tous les moyens requis soit par son personnel propre soit par contrat de sous-traitance auprès de prestataires spécialisés et ce sur l'ensemble des domaines techniques nécessaires ou mis en œuvre pour la conception du projet, sa réalisation, et sa mise à disposition dans le respect des prescriptions du Contrat de Partenariat, y compris pour ce qui concerne l'assistance auprès du futur exploitant pour la mise en service de l'ouvrage et ce durant toute l'année de parfait achèvement.

2.2 LES MISSIONS DE L'OTI

2.2.1 EVALUATION DE LA CONFORMITE TECHNIQUE DU POLE ET RESPECT DES OBLIGATIONS DU TITULAIRE EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Les missions confiées à l'OTI relatives à l'évaluation de la conformité technique du Pôle telles que définies au point 2.1 ci-dessus consistent notamment en :

- une évaluation de la conformité :
  - (i) de l'Avant-Projet Définitif aux prescriptions et exigences techniques du Contrat et notamment celles résultant du Programme fonctionnel et technique (Annexe 1.1), des spécifications techniques du programme d'exploitation maintenance (Annexe 1.2), des Objectifs de performances et de disponibilité du Pôle (Annexe 6)
  - (ii) des dispositions techniques prises en compte dans le Dossier de Permis de Construire, y compris les prescriptions de la Commission de Sécurité ;
- une évaluation de la conformité du dossier PROJET aux prescriptions et exigences techniques du Contrat, à la réglementation en vigueur et aux règles de l'art ;
- une évaluation de la conformité des études et dossiers techniques aux prescriptions des Annexes 1 et 2 ;

A chaque phase d'études, l'OTI analyse toutes les pièces produites par le Titulaire au regard de leur conformité avec les pièces du Contrat de Partenariat, en particulier les documents contenus dans l'annexe 1 du Contrat de Partenariat.

A l'issue de chacune de ces phases, les documents d'études produits par le Titulaire doivent être soumis pour observations à SNCF-R. Ces documents doivent contenir au minimum toutes les prestations nécessaires pour réaliser un ouvrage complet, adapté à son usage, respectant les éléments du programme et fonctionnant de manière satisfaisante.

Toutes les prestations (qu'elles soient techniques et/ou fonctionnelles, relatives à l'investissement et/ou à l'exploitation-maintenance future) proposées par le Titulaire à un stade quelconque de la conception de l'ouvrage, et présentant un niveau de performance supérieur à celui du programme, sont réputées acquises par SNCF-R.

Pour les prestations jugées d'un niveau inférieur, ce sont celles du programme qui priment sauf acceptation formelle de l'écart par SNCF-R.

Ainsi, l'OTI est réputé avoir les compétences requises pour juger de l'équivalence des performances. Il apportera son expertise technique à SNCF-R afin qu'un arbitrage puisse être pris.

Sur la base des expertises de l'OTI, SNCF-R tiendra à jour un « cahier des écarts contractuels ». Ce cahier des écarts suivra les évolutions de prestations en plus ou en moins sous la forme d'un tableau de bord de gestion des modifications (prescription du programme,

proposition alternative du Titulaire, justification). Ce document sera remis à jour à la fin de chaque phase d'études par SNCF-R.

SNCF-R attire notamment l'attention de l'OTI sur les attentes spécifiques décrites ci-après :

- Analyser exhaustivement les aspects architecturaux, fonctionnels, insertion paysagère, techniques et de sûreté et mettre en avant les non-conformités éventuelles en vérifiant au fur et à mesure de l'avancement des études que les observations, émises par SNCF-R sont prises en considération;

- Concernant particulièrement le volet sûreté, expertiser les documents remis par le Titulaire et valider les systèmes de sûreté (sûreté active et sûreté passive) en veillant à l'homogénéité du niveau de sûreté requis en regard des contraintes de sûreté inhérentes à un établissement ferroviaire

- Analyser les conséquences des éventuelles modifications apportées au projet au cours des études, notamment en termes d'incidence sur le coût global de l'opération et de respect du calendrier de réalisation du Pôle ;

- Intégrer les remarques du contrôleur technique et du coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé ;

- Valider les règles de repérage des espaces et des équipements, ainsi que les éléments du dossier d'exploitation et de maintenance dont la vérification sera assurée au fur et à mesure de sa constitution par le Titulaire;

- Apporter un soin particulier à la nécessaire compatibilité de la GTB (Gestion Technique du Bâtiment) aux besoins réels des futurs utilisateurs et à leur compréhension du système ;

Étant entendu que, l'OTI peut demander au Titulaire toutes les précisions utiles pour la bonne compréhension des documents qu'il transmet pour validation.

- une évaluation de la conformité des études d'exécution aux prescriptions et exigences techniques du Contrat, à la réglementation en vigueur et aux règles de l'art ;
- une évaluation de la conformité des travaux aux études d'exécution dans le respect de la réglementation en vigueur et des règles de l'art ;
- une évaluation de la prise en compte des interfaces avec les projets environnants, et des impacts potentiellement induits, par ces projets, sur le calendrier de réalisation du Pôle ;
- une évaluation de la mise en œuvre des engagements pris par le Titulaire en faveur des petites et moyenne entreprises ou à des artisans en période de réalisation du Pôle conformément à l'Article 34 du Contrat ;

Le suivi des études d'exécution et des travaux par l'OTI ainsi que leur visa par le Concepteur ont pour objet d'assurer à SNCF-R que chacun des documents établis par le Titulaire respecte les dispositions du projet établi en phase conception.

Au titre du devoir de conseil relevant de sa mission, l'OTI doit relever dans chacun des documents soumis à son avis et dans le suivi du chantier, toute erreur, omission et contradiction normalement décelable par un homme de l'art, et en rendre compte à SNCF-R.

A ce titre, l'OTI :

- sera destinataire de chacun des documents émis en phase exécution et synthèse ;

- avisera SNCF-R sur chacune de ces pièces quant à leur conformité avec les pièces constitutives du Contrat de Partenariat, et avec les pièces remises par le Titulaire au cours des phases successives d'étude ;
- identifiera et répertoriera chacun des documents d'exécution et de synthèse produits en vue de la réception des ouvrages et du suivi de l'opération ;
- suivra de façon attentive le récapitulatif mensuel, transmis par le Titulaire, de chaque document (descriptifs, plans d'exécution, note de calcul ...) bon pour exécution avec indication du n° du document et de son indice ainsi que des dates des différents visas attendus et/ou obtenus et informera le maître de l'ouvrage sur les retards éventuels ;
- suivra de façon attentive le cahier des avis négatifs ou avec réserves formulés par le contrôleur technique et tenu à jour par le Titulaire ;

  Autant que de besoin pendant la phase d'exécution des travaux, SNCF-R mettra à jour le « cahier des écarts contractuels » initié en phase « Conception ».

A l'identique du suivi établi en phase conception tel que décrit ci-avant, l'OTI valide et transmet à SNCF-R un constat périodique sur l'état d'avancement des travaux du Pôle, en faisant apparaître les écarts éventuels en terme de conformité au Contrat, de respect de la qualité, des coûts et des délais.

L'OTI s'assurera de la levée des réserves, malfaçons, non-conformités etc.... rencontrées en phase chantier notamment en mettant en évidence, au cours de l'exécution des travaux, des points d'arrêt consécutifs aux malfaçons constatées.

Avant le démarrage des Opérations Préalables à la Mise à Disposition et en liaison avec le maître d'œuvre désigné comme tel par le Titulaire, et le contrôleur technique , il recense les réserves, malfaçons, non-conformités ... qui n'ont toujours pas fait l'objet de traitement à l'achèvement des travaux et informe SNCF-R des difficultés éventuellement rencontrées, ainsi que des observations qu'il est amené à faire.

- la formulation d'avis techniques pour toutes évolutions du projet (modifications, dérogations). Il s'agira notamment d'en évaluer la conformité aux prescriptions techniques du Contrat, en particulier celles résultant des prescriptions et exigences techniques du Contrat et ses Annexes, de l'impact sur la pérennité de l'ouvrage, sur la qualité, sur les conditions d'exploitation et de maintenance, et sur la sécurité. Ces avis techniques doivent être établis dans un délai de 1 (UN) mois après transmission des documents;
- la formulation d'avis pour toutes évolutions du projet lors de sa réalisation par rapport aux dispositions relatives à la protection de l'environnement et au développement durable figurant dans le Contrat et aux engagements et aux contraintes de site, y compris s'agissant des dispositions relatives aux concertations et à l'information du public. Ces avis doivent être établis dans un délai de 1 (UN) mois après transmission des documents ;
- la vérification de l'application du schéma directeur de la qualité du Titulaire et de ses sous-contractants principaux (concepteurs, constructeurs), notamment en matière de contrôle interne, externe et extérieur ; Cette vérification aura lieu tout au long des phases de conception et de réalisation jusqu'à la Date de mise à disposition du Pôle, la levée de toutes les réserves et la remise des documents prévus à l'Article 13 du Contrat. Une attention particulière sera attendue pour le traitement des non conformités ;
- la vérification du respect du plan d'assurance qualité environnementale jusqu'à la Mise à disposition de l'ouvrage, ou le cas échéant, la levée de toutes les réserves ;

- l'évaluation de la pertinence et de la suffisance des programmes de contrôles et d'essais, de quelque nature que ce soit, proposés par le Titulaire, puis la vérification de l'application des programmes d'essais convenus ;
- la participation aux inspections préliminaire et finale des travaux ;
- un contrôle relatif à la composition, l'avancement et la complétude des documents visés à l'Article 13 du Contrat. Ces documents seront remis à SNCF-R accompagnés d'un avis de l'OTI.

2.2.2 SUIVI DES OPERATIONS PREALABLES A LA MISE A DISPOSITION ET DES GARANTIES DE PARFAIT ACHEVEMENT

L'OTI participe, avec le maître d'œuvre désigné comme tel par le Titulaire, à la préparation de la mise à disposition des ouvrages et des équipements (OPMD). Il assiste à chacune des opérations préalables à la mise à disposition des ouvrages et à la réception des équipements (quantitatives et qualitatives y compris le mobilier).

Il établit, en conséquence, un rapport faisant état du déroulement des opérations et de l'issue des essais et/ou constatations. Ce rapport précisera notamment le nombre et le type des éventuelles réserves et intégrera les remarques ou réserves du contrôleur technique et du CSPS et, le cas échéant, de la commission de sécurité et accessibilité. Ce rapport doit être remis au plus tard 48h après la fin des OPMD.

Tout au long du déroulement des OPMD, l'OTI informera systématiquement SNCF-R des difficultés rencontrées, des observations qu'il est amené à faire et proposera toutes les mesures correctives à prendre.

En liaison avec le maître d'œuvre désigné comme tel par le Titulaire:

- l'OTI s'assure que les différents paramétrages et essais internes dus par le Titulaire ont bien été réalisés ;
- il veille au respect du calendrier des essais et, le cas échéant, s'assure de la convocation et de la présence du contrôleur technique et du CSPS ;
- il procède à la reconnaissance des ouvrages exécutés en participant à chaque test, essais ou épreuves ;
- il constate les éventuelles imperfections ou malfaçons ;
- il vérifie que les prestations sont conformes aux prescriptions du Contrat ;
- il analyse la(les) proposition(s) du Titulaire (procès-verbal des OPMD, proposition de mise à disposition)
- il s'assure que l'ensemble des réserves émises lors des OPMD sont consignées et fait mentionner toutes réserves utiles (visite de la commission de sécurité, accessibilité, le cas échéant attente des essais complémentaires à réaliser, documents à fournir après exécution, formation etc ...) ;
- il fait part de son expertise quant au niveau acceptable d'achèvement pouvant conduire à une acceptation mais aussi à un ajournement et une nouvelle présentation.

Sur la base du procès-verbal de mise à disposition des ouvrages et, le cas échéant, de la liste des réserves éventuellement assortie à la décision, l'OTI expertise le programme de levée des réserves établit par le Titulaire et procède à toutes les relances nécessaires pour faire procéder à la levée des réserves dans le délai imparti.

En lien avec SNCF-R et le(s) service(s) gestionnaire(s), il s'assure de l'intervention du Titulaire et constate la reprise des imperfections, la bonne réalisation des essais etc.... ainsi que toutes autres dispositions utiles à la levée des réserves.

Il tient à jour la liste des réserves et constate la levée de chacune d'entre elles. Il coordonne, autant que de besoin, l'intervention du coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé et du contrôleur technique.

L'OTI assiste SNCF-R dans la période de parfait achèvement de l'ouvrage, en lien notamment avec le(s) service(s) gestionnaire(s).

A ce titre et conformément au Contrat, la gestion de la garantie de parfait achèvement se fera au travers des deux outils suivants :

01 - le **cahier de parfait achèvement** constitué de fiches recensant notamment :

* le constat du désordre et la date de constatation, sur la base d'une fiche type remplie par le(s) service(s) gestionnaire(s) ;

* le descriptif des travaux correctifs à réaliser et des mesures transitoires à mettre en œuvre dans l'attente de la résolution du désordre ;

* le constat d'exécution des travaux correctifs.

L'OTI est destinataire de chaque fiche et fournit à SNCF-R les éléments d'analyse des observations émises. Il s'assure de la bonne exécution des tâches qui incombe au Titulaire conformément au contrat.

Le Titulaire désignera nominativement une personne chargée de coordonner l'action des entreprises intervenant pour la reprise des désordres et de reporter sur le cahier de parfait achèvement les observations formulées par les utilisateurs du Pôle.

Il procède également à une analyse statistique sur le traitement des désordres constatés (nombre de réserves, type de réserves, délai d'intervention, le cas échéant déprogrammation des interventions prévues, etc. ...

A un rythme hebdomadaire, (rythme à adapter à la criticité et à la quantité des désordres constatés) l'OTI prend connaissance de ces observations, il constate l'exécution (ou la non-exécution) des travaux de parachèvement. Il informe SNCF-R des difficultés rencontrées, des observations qu'il est amené à faire et propose toutes les mesures correctives à prendre en cas de défaillance du Titulaire.

L'organisation des interventions tient compte, si besoin, de l'intervention du coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé et du contrôleur technique.

Tous les quinze jours les trois premiers mois, puis une fois par mois environ en tant que de besoin et ce jusqu'à la fin de la garantie de parfait achèvement, le représentant désigné par le Titulaire organise une réunion sur site à laquelle l'OTI devra obligatoirement assister accompagné d'un représentant du(des) service(s) gestionnaire(s)

Il procèdera alors contradictoirement avec le Titulaire au constat du traitement des imperfections et malfaçons permettant au(x) service(s) gestionnaire(s) de valider l'intervention réalisée et de prononcer la clôture de la fiche concernée.

La démarche ainsi décrite est, chaque fois que nécessaire, renforcée par des actions ponctuelles, destinées à régler des problèmes particuliers ou urgents.

02 - la **visite de fin de délai de parfait achèvement**

Cette visite constitue l'aboutissement de la procédure de gestion de la garantie de parfait achèvement engagée avec le cahier de parfait achèvement. Un mois et demi au plus tard avant la fin du délai de parfait achèvement, l'OTI organise une visite de parfait achèvement (Personne Publique, Titulaire, service(s) gestionnaire(s))

Au cours de cette visite, les intervenants établissent un constat de l'ensemble des désordres et dysfonctionnements qui subsistent à la date considérée. Ce constat reprend l'ensemble des défauts signalés par le biais du cahier de parfait achèvement et qui n'auraient pas reçu de traitement satisfaisant, ainsi que les défauts plus récents et encore consignés dans ce cahier. La visite de parfait achèvement fait l'objet d'un procès-verbal établi par l'OTI.

Ce procès-verbal est notifié au Titulaire par SNCF-R. En cas de réserves non levées, le Titulaire est mis en demeure de remédier aux défauts signalés dans un délai maximal déterminé, en général non inférieur à quinze jours et non supérieur au nombre de jours séparant la mise en demeure de la date de fin de garantie de parfait achèvement.

En tant que de besoin et sur justification désordre par désordre, l'OTI peut soumettre à SNCF-R une décision de prolongation de la période de garantie de parfait achèvement, si, à l'issue de celle-ci, les travaux de réparation ne sont pas effectués.

2.2.3 SUIVI DE L'AVANCEMENT

Les interventions de l'OTI consistent principalement en :

- une participation aux réunions périodiques relatives à l'ordonnancement général et aux contrôles, organisées par le Titulaire ;
- des contrôles et observations sur les documents que le Titulaire lui communique ;
- des visites de chantier à son initiative, le cas échéant à la demande de SNCF-R, et en nombre suffisant pour constater la bonne exécution des travaux et permettre de détecter les défauts éventuels de construction du Pôle ;
- la réalisation d'audits permettant de contrôler la conformité du système qualité global de l'opération avec les exigences du Projet. Un programme d'audit annuel est établi par l'OTI, porté à la connaissance du Titulaire et de SNCF-R, et mis à jour au début de chaque année ;
- un suivi, au moyen de contrôles réguliers, de la mise en place par les intervenants de leur système de contrôle de la qualité des ouvrages et, en particulier, du suivi des traitements des non conformités ;
- l'organisation d'éventuels contrôles spécifiques.

Par ailleurs, l'OTI doit être présent aux réunions organisées par SNCF-R, chaque fois que sa présence est estimée nécessaire par ce dernier.

En complément des missions décrites ci-dessus, l'OTI a en charge :

- le suivi du respect du Calendrier de réalisation du Pôle, de la prise en compte des projets en interface et de ses déclinaisons en calendriers détaillés, ainsi que la mise en évidence des écarts éventuels ;
- l'analyse des écarts constatés du Calendrier de réalisation du Pôle et l'évaluation de l'impact de ceux-ci, notamment à l'égard de la Date de mise à disposition du Pôle ;
- l'évaluation de l'avancement de la réalisation des Evènements-clés tels que définis à l'Annexe 3.

Le suivi du respect du calendrier de l'opération s'effectuera en lien avec le maître d'œuvre du Titulaire et le responsable OPC désigné comme tel par le Titulaire, ce dernier étant responsable de la tenue des délais, de la qualité des travaux et de leur exécution conformément aux pièces du Contrat.

L'OTI mettra en œuvre un dispositif d'alerte et d'anticipation permettant à SNCF-R de prendre en temps utile les dispositions nécessaires pour que les délais soient respectés.

A cet effet :

- il s'assurera que toutes les décisions sont prises en temps utiles en vue d'éviter tout retard préjudiciable à la bonne poursuite de l'opération ;
- il rendra compte régulièrement du respect du calendrier :
  - en informant SNCF-R de tous les écarts constatés ;
  - en proposant les actions correctives à mettre en œuvre ;

Notamment, il veillera à ce que les opérations connexes (EDF, voies d'accès, eau potable, assainissement, téléphone etc....) se déroulent toujours dans des délais compatibles avec l'opération. Dans le cas contraire, il en informera immédiatement SNCF-R.

2.3 INTERVENTIONS COMPLEMENTAIRES DE L'OTI

Le champ d'intervention de l'OTI est strictement circonscrit aux prestations décrites aux articles 2.1 et 2.2 de la présente Annexe.

En particulier, le Titulaire n'est pas autorisé à confier à l'OTI les missions d'organisme qualifié agréé (OQA) ou d'organisme habilité (OH) prévues en application du décret n°2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire.

Toute modification du contrat de l'OTI fait l'objet d'un accord préalable de SNCF-R.

2.4 MODALITES D'EXECUTION DES MISSIONS DE L'OTI

Le Titulaire s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre à l'OTI de mener à bien l'ensemble de ses missions dans des conditions et selon un niveau de qualité satisfaisants.

2.4.1 SCHEMA DIRECTEUR DE LA QUALITE DE L'OTI

L'OTI produit un schéma directeur de la qualité relatif à l'organisation de son activité cohérent avec le schéma directeur de la qualité du Titulaire.

Ce schéma directeur précise notamment :

- l'organigramme de l'OTI, les noms de l'ensemble des intervenants au titre de l'OTI et de leurs suppléants sont identifiés pour les postes principaux ;
- les modalités particulières mises en œuvre pour garantir le respect de l'indépendance tout au long de la mission ;
- les moyens matériels permettant de mener à bien les missions incombant à l'OTI ;
- les modalités particulières pour garantir la continuité des prestations en cas de défaillance de l'un des experts de l'OTI.

Le schéma directeur de la qualité explicite en particulier les procédures particulières suivantes :

- contrôle de la conformité de l'Avant-Projet et du Projet ;
- respect de la règlementation environnementale;
- instruction et suivi des non conformités ;

- contrôle de la conformité des projets d'exécution ;
- évaluation de la conformité des travaux ;
- évaluation des programmes de contrôles et d'essais ;
- contrôle de l'application du schéma directeur de la qualité du Titulaire ;
- réalisation d'audits ;
- maîtrise des documents et des enregistrements ;
- contrôle de l'avancement au regard du Calendrier de réalisation du Pôle et des effets induits par les projets en interface.

Le schéma directeur de la qualité de l'OTI est annexé au contrat de l'OTI et communiqué par le Titulaire à SNCF-R conjointement au contrat de l'OTI pour approbation. Il en est de même pour toute modification éventuelle.

SNCF-R peut, à tout moment, demander à ce que des compléments ou modifications soient apportées au schéma directeur de la qualité de l'OTI. Le Titulaire prend alors les dispositions nécessaires pour faire adapter le schéma directeur de la qualité de l'OTI, ainsi que le sien si nécessaire.

2.4.2 ACCES AUX DOCUMENTS ET AUX CHANTIERS

Le Titulaire donne à l'OTI libre accès à l'information, à toutes études en cours et aux chantiers.

Le Titulaire communique à l'OTI ou à SNCF-R, le cas échéant :

- les projets d'exécution, préalablement au début des travaux correspondants ;
- les procès-verbaux des résultats des essais et des tests au fur et à mesure de leur établissement ;
- chaque mois à compter de la Date d'entrée en vigueur, un pointage des calendriers des études et travaux permettant d'apprécier leur avancement par rapport au Calendrier de réalisation du Pôle et des effets induits par les projets en interface;
- tous rapports et informations que l'OTI ou SNCF-R demanderont afin d'apprécier si les travaux sont conformes aux projets d'exécution et à la réglementation en vigueur, ainsi que tout autre document, notamment plans d'assurance qualité, études, notes de calcul, rapports de contrôles et d'essais.

2.4.3 DEVOIR D'ALERTE

L'OTI a l'obligation d'alerter, dans les plus brefs délais, SNCF-R, avec copie transmise au Titulaire, dans les cas suivants :

- en cas de non-conformité majeure, décelée par lui-même ou par l'un des contrôles du Titulaire, qui ne serait pas traitée par le Titulaire ;
- en cas de risque estimé de dérive du Calendrier, quel qu'en soit la cause ou l'origine ;
- s'il considère que le Titulaire ne lui permet pas de mener correctement sa mission ou encore s'il estime que des éléments sont susceptibles de porter atteinte au principe d'indépendance de sa mission.

2.4.4 REPORTING

Le reporting de l'OTI comprend *a minima* :

- un rapport trimestriel, à l'attention du Titulaire et de SNCF-R, sur la qualité et la conformité des études et travaux, sur le respect du Calendrier de réalisation du Pôle et sur les conditions d'exécution de sa mission, ainsi que sur tout autre point qui, selon l'OTI, le Titulaire ou SNCF-R, nécessite une attention particulière ;
- des avis techniques sur les évolutions éventuelles apportées au projet. Ces avis évaluent notamment l'impact des évolutions sur la conformité aux spécifications générales du Contrat, sur la qualité, la pérennité, les conditions d'exploitation et d'entretien et la sécurité.

2.4.5 MAITRISE DES DOCUMENTS ET DES RENSEIGNEMENTS ISSUS DES INVESTIGATIONS ET CONTROLES

Tous les documents et enregistrements relatifs à l'activité de l'OTI doivent être maîtrisés et faire l'objet d'une procédure documentaire établie pour assurer l'identification, le stockage, la protection, l'accessibilité, la durée de conservation de ces documents et enregistrements et, le cas échéant, leur élimination.

Ils doivent à tout moment être facilement et rapidement accessibles, en cas de demande de SNCF-R ou dans le cadre d'un audit éventuel.

Les procédures de maîtrise des documents et des enregistrements deviennent des pièces constitutives du schéma directeur de la qualité de l'OTI.

2.4.6 RESPONSABILITE DU TITULAIRE

Les contrôles, analyses et approbations effectués par l'OTI ne dégagent en aucune manière le Titulaire de ses responsabilités vis-à-vis de SNCF-R concernant la conformité du Pôle aux prescriptions du Contrat de Partenariat, à la réglementation applicable et aux règles de l'art.

3. LE CHOIX DE L'OTI

3.1 MODALITES DE DESIGNATION DE L'OTI

A la Date d'Entrée en Vigueur du Contrat, le Titulaire soumet à SNCF-R une proposition de choix d'OTI sur la base d'un dossier constitué des éléments suivants : composition et organigramme de l'équipe, références et qualifications de l'organisme et des membres de l'équipe, projet de contrat Titulaire / OTI accompagné de son annexe « schéma directeur de la qualité ».

SNCF-R a la possibilité, dans un délai d'un (1) mois :

- de demander des aménagements au projet de contrat de l'OTI et à la composition de l'équipe mobilisée. Les aménagements proposés sont négociés avec le Titulaire. L'absence de commentaires de SNCF-R dans le délai imparti vaut acceptation ;
- de refuser cette proposition.

Dans le cas d'un refus de SNCF-R, le Titulaire est tenu de soumettre sous un (1) mois à compter de la notification d'opposition de SNCF-R une nouvelle proposition d'OTI.

3.2 OBLIGATION D'INDEPENDANCE

L'OTI, en tant que personne morale, ainsi que chacun de ses intervenants, en tant que personne physique, sont soumis à une obligation d'indépendance vis-à-vis du Titulaire, de ses Actionnaires, de ses cocontractants pour la conception, la construction, le fonctionnement et la maintenance du Pôle et de leurs sous-traitants.

A ce titre, l'OTI et le Titulaire respectent, en permanence, les obligations suivantes :

- l'OTI ne peut être une filiale (ou liée de manière capitalistique) du Titulaire, de l'une des entreprises actionnaires constituant le Titulaire, ou de l'une des entreprises intervenant sur la conception ou la construction de la Ligne ;
- l'OTI, ainsi que chacun de ses intervenants, ne sont pas autorisés à intervenir auprès du Titulaire ou de l'une des entreprises, quelles qu'elles soient, intervenant sur l'opération pour le compte du Titulaire ou de l'un de ses sous-traitants, dans le cadre d'une mission relative à la conception ou à la construction de la Ligne ;
- le Titulaire doit dresser, tous les semestres, dans le cadre de son reporting auprès de SNCF-R, un état de l'ensemble des contrats qui lient l'OTI avec lui ou avec l'une des sociétés constitutive de la société de projet ou du groupement en charge de la conception et de la construction du Pôle.

Cette obligation d'indépendance doit être observée pendant toute la durée de la mission de l'OTI.

La mission de l'OTI, réalisée au titre notamment de l'Article 10 du Contrat, est distincte de toute mission de contrôle technique extérieur, cette dernière relevant spécifiquement du pilotage et de la responsabilité du Titulaire.

3.3 QUALIFICATION DE L'OTI ET DE SES EXPERTS

La capacité technique de l'OTI à mener à bien sa mission est évaluée sur la base des qualifications et références détenues par l'organisme et l'expérience de ses principaux représentants.

L'équipe mobilisée par l'OTI sur le projet doit couvrir l'ensemble des domaines techniques de la conception et de la construction du Pôle.

Tous les membres de l'OTI intervenant sur le projet sont en permanence parfaitement identifiés.

L'OTI désigne un directeur de mission qui est le représentant unique vis-à-vis du Titulaire et de SNCF-R.

Le directeur de mission et tous les experts sont nommément identifiés dans le dossier soumis pour approbation du contrat de l'OTI à SNCF-R. Ils doivent justifier d'une expérience d'au moins dix ans dans leur domaine de compétence.

Ces experts sont affectés pour la durée totale de la mission et ne peuvent être remplacés qu'en cas de défaillance de l'expert. Le remplaçant proposé par l'OTI doit présenter au minimum la qualification équivalente et obtenir l'agrément de SNCF-R.

SNCF-R est tenu en permanence informé de toutes les modifications qui interviennent dans la composition de l'équipe de l'OTI.