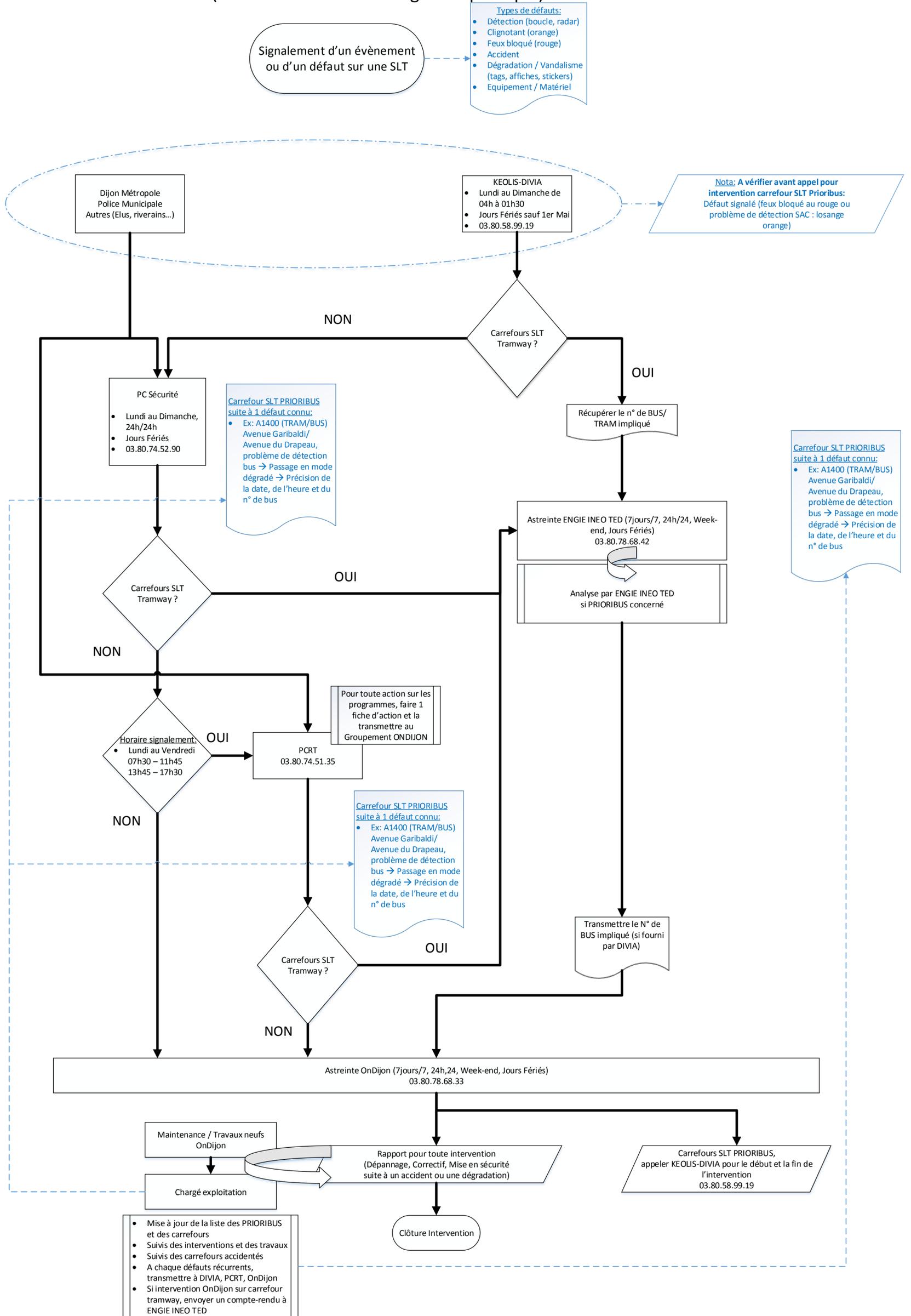


PROCEDURE D'UN SIGNALEMENT SLT

(Validité : avant démarrage PPC principal)



OnDijon	Procédure Signalement sur une SLT	
	Validation du document	
	Responsable d'exploitation	Eric Decourcelles
Réalisation : Benjamin Garnier	SUE_EXP_SLT_DT_026018_03	



CONCEPTION REALISATION EXPLOITATION MAINTENANCE

Pouvoir Adjudicateur



Assistant Maître d'ouvrage



Titulaire



Sous-Traitant



Procédure

Signalement sur une SLT (Hors PPC actif)

11/10/2018	SUE	EXP	SLT	DT	026018	3
Date	Emetteur	Phase	Domaine	Type	Numéro	Indice

Indice	Date	Modification(s) apportée(s)	Rédacteur	Vérificateur
01	19/09/2018	Création	BG	EDS
02	11/10/2018	Modification suite réunion DM/DIVIA/ENGIE/ONDIJON	BG	EDS
03	17/10/2018	Modification suite réunion/mail DM/DIVIA/ENGIE/ONDIJON	BG	EDS

SOMMAIRE

1. Objet	3
2. Termes et définitions	3
3. Références normatives et réglementaires	3
4. Processus	3
5. Documents associés et annexes	3
5.1. Documents associés	3

1. OBJET

Cette procédure décrit le processus d'un évènement ou d'un défaut sur un carrefour routier sur le périmètre du Métropole Dijon (Hors PPC actif).

2. TERMES ET DEFINITIONS

SLT : Signalisation Lumineuse Tricolore

PC : Poste de Commandement

PCRT : Poste Circulation Régulation Traffic

3. REFERENCES NORMATIVES ET REGLEMENTAIRES

Non Applicable

4. PROCESSUS

Décrit dans le document associé.

5. DOCUMENTS ASSOCIES ET ANNEXES

5.1 DOCUMENTS ASSOCIES

Annexe : SUE-EXP-SLT-DT-026018-03 Procédure Signalement sur une SLT

Contrat de partenariat relatif au financement, à la conception, à la réalisation, à l'entretien-maintenance, au gros entretien renouvellement des infrastructures et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise, et des installations de l'atelier dépôt mixte bus-Tramway en application des articles L. 1414-1 et suivants et D. 1414-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

AVENANT N° 5 au Contrat de Partenariat

ENTRE :

Dijon métropole, 40 avenue du Drapeau, 21075 Dijon Cedex, représentée par Monsieur François REBSAMEN, son Président,

**Ci-après dénommée « La métropole »,
En vertu de la délibération du Conseil métropolitain en date du 19 décembre 2019**

D'une part,

ET :

La société Tramway Energie Dijon (TED), société par actions simplifiée au capital de 528.421 EUROS ayant son siège au 76, avenue Raymond Poincaré – 21000 Dijon, immatriculée au RCS de Dijon sous le numéro 519 029 078, représentée par Laurence POIRIER-DIETZ, Présidente, dûment habilité à cet effet,

Ci-après dénommée « le Titulaire »,

D'autre part,

Ci-après, ensemble, dénommées « les Parties ».

Exposé préalable :

(A) Sur la base d'un rapport d'évaluation préalable et après l'obtention des différents avis requis, le Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise a, par délibération en date du 25 juin 2009, décidé le recours au contrat de partenariat pour le financement, la conception, la réalisation, l'entretien-maintenance, le gros entretien renouvellement des infrastructures et équipements relevant des lots courant fort et courants faibles ainsi que la fourniture de l'énergie électrique nécessaire au fonctionnement des deux lignes de Tramway de l'agglomération dijonnaise et des installations de l'atelier dépôt mixte bus-Tramway en application des articles L. 1414-1 et suivants et D. 1414-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales (ci-après, le « Contrat » ou le « Contrat de Partenariat »).

Par avis d'appel public à concurrence parus au Journal officiel de l'Union européenne (réf. 2009/S 143-210291, annonce publiée le 29 juillet 2009 au JOUE) et au Bulletin officiel des annonces des marchés publics (réf. 09-153455, annonce publiée le 30 juillet 2009, BOAMP n° 144A, annonce n° 129), le Grand Dijon a lancé, conformément aux dispositions des articles L.1414-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, la procédure de dialogue compétitif relative à la passation du contrat de partenariat dont l'objet est ci-dessus rappelé.

Au terme de la procédure de dialogue, le Contrat a été attribué puis signé avec la Société Tramway Energie Dijon.

(B) Afin de permettre l'intervention de la CDC-DFE dans le refinancement d'une partie des investissements issus du Projet, les Parties ont modifié le Contrat de Partenariat conformément aux termes et conditions de l'Avenant n°1 conclu en date du 26 octobre 2010.

(C) A la suite de la mise à disposition de la Tranche 1 et de la Tranche 3, intervenue le 31 août 2012, l'Avenant n°2 au Contrat a été signé le 30 janvier 2013 afin de :

- Prendre en compte des modifications décidées par le Grand Dijon en application des dispositions de l'Article 34.2 du Contrat, afin notamment de :
 - Prendre en compte l'évolution du périmètre de maintenance courante et gestion technique ;
 - Régulariser des prestations de maintenance du mois d'août 2012 ;
- Régulariser les impacts de l'évolution des indices sur les enveloppes des crédits pour la phase conception-construction ;
- Prendre acte du changement de la date d'émission des certificats d'énergie renouvelable ;
- Redéfinir des indicateurs de performances ;
- Ajuster et régulariser les composantes du Loyer R1 ;
- Prendre acte de la cristallisation des taux.

(D) Par avenant n°3 au Contrat signé le 24/11/2015, les Parties ont apporté les modifications suivantes :

- L'intégration de nouveaux Ouvrages et Equipements dans le périmètre du Contrat, notamment ceux réalisés au sein de la ZAC Ecopole Valmy (à Dijon),
- La réalisation de prestations complémentaires par le Titulaire,
- La gestion par le Titulaire des réponses aux déclarations de travaux à proximité des Ouvrages et Equipements, conformément à la réglementation.

(E) Courant 2018, Les Parties ont constaté que les évolutions de l'environnement des deux lignes de tramway nécessitent l'adaptation en conséquence des Ouvrages et Equipements objet du présent Contrat. Ainsi au titre de ces évolutions :

- Intégration dans le périmètre du contrat des conséquences du déménagement du PCC du réseau de transport Divia.

- Modification du plan de GER en raison de l'intégration d'équipements supplémentaires à réaliser ou en cours de réalisation ainsi que l'anticipation du GER des systèmes centraux.

(F) Par avenant n° 4 au Contrat signé le 11/06/19 les Parties ont apporté les modifications suivantes :

- Intégration de nouveaux ouvrages réalisés par le Titulaire et portant sur le déménagement du PCC Transport de Dijon Mobilités.
- Intégration des nouveaux ouvrages dans le périmètre de Maintenance Courante et de Gros Entretien renouvellement.

L'avenant n° 4 prévoit enfin l'intégration des incidences du Marché OnDijon sur l'exécution du Contrat, renvoyant cette intégration à un avenant futur.

(G) Le 27/10/2019, TED a achevé la réalisation des modifications objets de l'Avenant 4. Parallèlement, le marché OnDijon est entré en exploitation. Pour ces deux raisons, les Parties ont convenu :

- de la nécessité d'intégrer au Contrat les conséquences des travaux modificatifs objets de l'avenant 4 mais non intégrées par ce dernier
- de préciser quelques interfaces entre le Contrat et le marché OnDijon.

Les Parties souhaitent préciser les conditions relatives à ces différents points dans le cadre du présent Avenant n° 5.

Ceci étant rappelé, il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent Avenant n° 5 a pour objet d'établir les conditions relatives à :

-
- De tirer les conséquences de l'anticipation des prestations de GER sur le PCC
- De tirer les conséquences de l'installation des équipements objets de l'avenant 4 sur le loyer GER et les indicateurs de performance.
- L'intégration des conséquences du marché OnDijon sur les process régissant le fonctionnement du Contrat.

ARTICLE 2. DEFINITIONS ET INTERPRETATION

Pour l'application du présent Avenant n° 5, les termes et expressions définis dans le Contrat de Partenariat et ses Avenants et qui ne sont pas autrement définis dans le présent Avenant n° 5 ont la signification qui leur est attribuée dans le Contrat de Partenariat et ses Avenants.

ARTICLE 3. MODIFICATION DU CONTRAT DE PARTENARIAT ET DE SES ANNEXES

3.1 Déménagement du PCC et anticipation des prestations de GER.

Prenant en compte toutes les conséquences techniques du déménagement du PCC et des prestations associées, les Parties ont convenu de la nécessité d'anticiper les prestations de GER des sous-systèmes du PCC.

Dès lors, par dérogation à l'article VIII de l'annexe 6 et conformément aux principes de l'article 9.3 al 13 à 15, les Parties conviennent d'anticiper les prestations de GER des sous-systèmes du PCC à la 8^{ème} année en lieu et place de la 10^{ème} année comme initialement convenu.

Les Parties conviennent ainsi de modifier l'annexe 6 Plan de GER – Etat du patrimoine en fin de contrat comme suit :

VIII.1. Application PCC TAV / Sous-système vidéo / Sous-système sonorisation

■ *Age en fin de contrat*

- Le Système de commande aura 6 ans.
- Les Postes d'exploitation et serveurs informatiques auront 2 ans.

■ *Budget de GER pour les 5 ans après la fin de contrat*

Au cours des années d'exploitation n° 25 à 29, il y aura un budget de GER à prévoir dans le courant de la 27^{ème} .

■ *Budget de Maintenance pour les 5 ans après la fin de contrat*

Si l'exploitation doit se poursuivre au-delà de la 29^{ème} année, les postes d'exploitation et serveurs informatiques devront être remplacés.

Dans ce cas, Il est nécessaire de prévoir un budget de matériel de 25 000 € HT pour l'année d'exploitation n° 27

VIII.2. Caméras, Codeurs vidéo, Enregistreurs vidéo

■ Age en fin de contrat

En fin de contrat, l'âge moyen des équipements sera de :

- 6,1 ans pour les enregistreurs vidéo,
- 6,2 ans pour les caméras mobiles de carrefour,
- 6,4 ans pour les caméras fixes des stations,
- 6,4 ans pour les codeurs vidéo.

En fin de contrat, la durée de vie moyenne sera de :

- 4,9 ans pour les enregistreurs vidéo,
- 5,83 ans pour les caméras mobiles de carrefour,
- 7,6 ans pour les caméras fixes des stations,
- 9,6 ans pour les codeurs vidéo.

■ Budget de GER pour les 5 ans après la fin de contrat

Au cours des années d'exploitation n° 25 à 29, il y aura un budget de GER à prévoir dans le courant de la 27^{ème}.

■ Budget de Maintenance pour les 5 ans après la fin de contrat

Il est nécessaire de prévoir un budget de matériel de 21 000 € HT/an pour réaliser un remplacement permettant de maintenir opérationnel ces installations..

VIII.3. Réseau RMS

■ Age en fin de contrat

- Le câble fibre optique aura 24 ans.
- Les Switchs et Commutateurs du réseau Multiservice auront 12 ans.

■ Budget de GER pour les 5 ans après la fin de contrat

Il est nécessaire de prévoir un budget de GER de 261 538 € HT pour le renouvellement des Switchs au cours de l'année d'exploitation n° 25 ou 26.

VIII.4. Sonorisation, interphonie, déport de lignes Téléphoniques

■ Age en fin de contrat

Les installations de sonorisation auront 6 ans avec une durée de vie restante de 4 ans.
Un renouvellement est à prévoir la 27^{ème} année

Les installations interphonie et déport de lignes téléphoniques auront 4 ans avec une durée de vie minimum restante de 6 ans.

Un renouvellement est à prévoir la 30^{ème} année

■ Budget de GER pour les 5 ans après la fin de contrat

Au cours des années d'exploitation n° 25 à 29, il y aura un budget de GER à prévoir dans le courant de la 27^{ème}.

3.2 Modification du montant du Loyer de GER suite à la réalisation des prestations prévues au titre de l'Avenant n°4.

L'avenant 4 et ses annexes prévoit la réalisation de diverses prestations supplémentaires et notamment :

- L'intégration de 70 caméras supplémentaires conformément à la MF009
- L'intégration de divers sous-systèmes pour donner suite au déménagement du PCC conformément à l'Avenant n° 4 – Annexe 2.

Conformément à l'avenant 4, Annexe 2, art 5, les parties se sont réunis pour évaluer les impacts afférents à ces prestations sur le montant du loyer R3F.

A l'issue de leurs échanges les Parties conviennent que le montant du loyer R3F est modifié comme suit :

- A compter du 01/01/21, le loyer R3H sera augmenté de la somme de 50 576 € HT / AN jusqu'à l'échéance du Contrat. Cette somme est établie à valeur euros constant année 2009/2010. Elle s'ajoute au loyer annuel. Ce montant supplémentaire sera réévalué selon les mécanismes du contrat étant entendu que la date d'établissement du prix de ce montant supplémentaire sera le même que celle applicable au Loyer d'origine.

3.3 Ajustement des Indicateurs de performances

L'intégration d'équipements nouveaux et le déménagement du PCC ont pour conséquence de modifier les indicateurs de performance.

3.3.1 Modification de l'Article III.1.2. de l'Annexe n° 7 du Contrat

L'article III.1.2. (Définition/Clarification des Critères) de l'Annexe n° 7 du Contrat (Indicateurs de Performance et Pénalités affectées), tels que modifiés par l'article 2.5 de l'Avenant n°2 (Ajustement des indicateurs de performances), est supprimé et remplacé par ce qui suit:

« Conformément au programme fonctionnel, les critères représentatifs de l'indisponibilité ont été séparés en 7 grandes catégories :

- *CD1 : km Perdus / km Prévus : ce sont les km perdus non récupérables suite à des dysfonctionnements et/ou pannes du sous-système d'énergie par rapport aux km prévus (km prévus = km programmés et modifiés en journée avant l'occurrence de la panne qui est réputée la cause de la perte de km).*
- *CD2 : Perte d'alimentation électrique d'un composant du sous-système d'énergie*
 - *Absence alimentation 20 kV CA,*
 - *Manque de tension sur LAC,*
 - *Absence d'énergie pour billettique, SIV et éclairage station,*

Occasionnant ou non des retards ou des km perdus.

Etant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD2-1 (arrêt du tramway), cet indicateur s'applique lorsqu'il y a une absence de tension sur la LAC ou une tension insuffisante. Ces seuils sont modifiés en prenant en compte les nouvelles installations à savoir la platine supplémentaire au PPC pour la Disjonction Générale et les pré-consignations associée aux nouveaux automates dédiés à celle-ci sont intégrés au périmètre du PPP

- Nouveau Seuil 1 : 4.5 heures.
- Nouveau Seuil 2 : 27 heures.

Etant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD2-2 (Pas d'arrêt du tramway mais impact sur le fonctionnement), cet indicateur s'applique lorsqu'il y a une absence de tension pour la billettique, SIV et éclairage de station. Ces seuils sont modifiés en prenant en compte les nouvelles installations intégrés au périmètre du PPP

- Nouveau Seuil 1 : 31 heures.
- Nouveau Seuil 2 : 310 heures.

➤ **CD3 : défaillance ou perte du PCC ou d'un sous-ensemble du sous-système GTC-TAV**

- Indisponibilité des deux serveurs redondés simultanément,
- Indisponibilité de toutes les consoles d'opération simultanément,
- Perte du sous-ensemble vidéosurveillance,
- Perte du sous-ensemble sonorisation,
- Perte du sous-ensemble contrôle d'accès,
- Perte du réseau RMS,

Occasionnant ou non des retards ou des km perdus, étant précisé que les écrans ajoutés dans le cadre de la modification MF-035, sont exclus du calcul de cet indicateur.

Etant précisé également, comme pour les équipements ajoutés au travers de la fiche de modification MF-041 constituant le Tableau Optique de Contrôle de l'ancien PCC, le nouveau TCO est exclu du calcul de cet indicateur, ainsi que les deux liaisons fibre optique entre le PCC et le PPC.

Etant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD3-1 (indisponibilité de supervision depuis le PPC), cet indicateur s'applique lorsqu'il y a une indisponibilité de toutes les consoles au PPC, des serveurs et du réseau RMS

- Nouveau Seuil 1 : 2.5 heures.
- Nouveau Seuil 2 : 30 heures.

Etant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD3-2 (autres défaillances), cet indicateur s'applique lorsqu'il y a une indisponibilité d'une console au PPC, d'un serveur ou d'une liaison.

- Nouveau Seuil 1 : 32.5 heures.
- Nouveau Seuil 2 : 325 heures.

➤ **CD4 : défaillance ou perte d'un composant du sous-système SIGF occasionnant ou non des retards ou des km perdus, étant notamment précisé que l'indicateur CD4-1 s'applique lorsque l'exploitant est obligé de manœuvrer manuellement une aiguille par sabrage, sur une cause liée à un dysfonctionnement d'un équipement inclus dans le périmètre de maintenance du Titulaire. En conséquence, l'indicateur CD4-1 ne s'applique pas en cas de mode dégradé nécessitant l'usage d'un boîtier BS.**

➤ **CD5 : défaillance ou perte d'un composant du sous-système SLT occasionnant ou non des retards ou des km perdus ou de la gêne à la circulation routière,**

Etant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD5-1 (impact sur fonctionnement du carrefour), cet indicateur s'applique lorsque l'exploitant doit faire appel à la Police Municipale pour assurer le passage d'un carrefour par le tramway (carrefour au noir ou fermé). Les seuils sont modifiés au prorata de l'évolution du nombre de carrefours

traversés par les tramways interfacé aux 21 carrefours, avec des programmes et équipements OnDijon, sur les 78.

- Nouveau Seuil 1 : 35 heures.*
- Nouveau Seuil 2 : 351 heures.*

Et étant précisé que, pour l'application de l'indicateur CD5-2 (pas d'impact sur fonctionnement du carrefour), Les seuils sont modifiés au prorata de l'évolution du nombre de carrefours traversés par les tramways interfacé aux 21 carrefours, avec des programmes et équipements OnDijon, sur les 78.

- Nouveau Seuil 1 : 37,5 heures.*
- Nouveau Seuil 2 : 374 heures.*

- *CD6 : défaillance substantielle ou perte de l'Armoire de Contrôle Commande du sous-système EP.*
- *CD7 : défaillance ou perte d'un composant isolé (téléphone en salle PCC et PPC, local technique, etc.) sans occasionner des retards ou des km perdus, étant notamment précisé que, pour l'indicateur CD7-2, compte-tenu de la modification MF-009 (ajout de 70 caméras – doublement des caméras en station), en cas de panne de caméra, l'indicateur ne s'applique que s'il y a panne simultanée des 2 caméras d'une même station sur le même quai.*

Les conséquences des événements mentionnés ci-dessus seront comptabilisées annuellement suivant les seuils précisés à l'Article III.2. de la présente Annexe.

Les événements considérés dans ce document sont hors causes extérieures aux équipements et ouvrages objets du Contrat de Partenariat, et hors vandalisme.

Pour les critères CD1, la mesure sera le nombre de kilomètres perdus pour une cause relevant de la SP / kilomètres programmés.

Pour les critères CD2 à CD7, la mesure sera la somme, sur un an, des (événements x délais de rétablissement).

Pour chacune des catégories CD2 à CD7, il a été défini deux sous-catégories de défaillance, en fonction de la criticité de la perte de fonctionnalité, avec des niveaux de seuils et des montants de pénalités adaptés.

Pour les critères de performances relatifs au nettoyage des ouvrages et équipements, la mesure sera effectuée depuis le signalement jusqu'à la suppression du tag ou de l'affiche, ou jusqu'au nettoyage des parties concernées. Les périodes électorales seront neutralisées.

3.1.6.2 Modification de l'Article III. 2. de l'Annexe n°7 du Contrat

L'article III.2. (Tableau des indicateurs avec seuils et pénalités associés) de l'Annexe n°7 du Contrat (Indicateurs de Performance et Pénalités affectées) est supprimé et remplacé par l'article III.2. Tableau des indicateurs avec seuils et pénalités associés figurant ci-après.

Cet article se substitue également à l'annexe n°1 du Contrat « Programme Fonctionnel Ajusté » en tant qu'elle précise les indicateurs de performance, en ses articles 7.2 (Disponibilité des ouvrages et équipements) et 7.3 (Exigences de propreté des ouvrages et équipements).

« III.2. Tableau des indicateurs avec seuils et pénalités associés

Indicateurs		Descriptif	Mesure	Pénalités Grand Dijon				
				Seuil 1	Valeur	Seuil 2	Valeur	
CD1	km Perdus / km Prévus		nombre de kilomètres perdus pour une cause relevant de la SP / kilomètres programmés Pénalités s'appliquant sur nombre de km au-delà des seuils correspondants	0,002	2 € / km perdu au-delà du seuil	0,01	4 € / km perdu au-delà du seuil	
CD2	Perte d'alimentation électrique	CD2-1 = Arrêt du tramway	- absence de Tension sur la LAC ou Tension insuffisante	Somme, sur un an, des (événements x délais de rétablissement) Pénalités s'appliquent sur nombre d'heures au-delà des seuils correspondants	4.5H	600 € / H	27H	1200 € / H
		CD2-2 = Pas d'arrêt du tramway, mais impact sur le fonctionnement	- départ pour BIL, SIV, Eclairage Abris		31H	400 € / H	310H	800 € / H
CD3	Défaillance ou perte du PCC ou d'un sous-ensemble du sous-système GTC-TAV, à l'exclusion des écrans ajoutés dans le cadre de la modification MF-035	CD3-1 = indisponibilité de supervision depuis le PCC	- indisponibilité de toutes les consoles au PCC, - indisponibilité de tous les serveurs, indisponibilité du réseau RMS		2.5H	400 € / H	30H	800 € / H
		CD3-2 = Autres défaillances	- indisponibilité de une Console au PCC, - indisponibilité d'un serveur au PCC, - indisponibilité d'une liaison réseau		32.5H	40 € / H	325H	100 € / H
CD4	Défaillance ou perte d'un composant du sous-système SIGF occasionnant ou non des retards ou des km perdus	CD4-1 = impact sur fonctionnement de zone de manœuvre, à l'exclusion du mode dégradé nécessitant l'usage d'un boîtier BS.	- impossibilité d'exploitation la zone de manœuvre en Ligne - impossibilité de commander et obtenir les itinéraires d'entrée/sortie du Dépôt		4H	600 € / H	24H	800 € / H
		CD4-2 = pas d'impact sur fonctionnement de zone de manœuvre	- panne d'un indicateur de direction Ligne/Dépôt, - panne d'un dispositif/équipement au Dépôt, - panne de deux serveurs et des deux consoles SIGF au PCC, - panne du dispositif de prise de commande d'itinéraire depuis le MR		30H	40 € / H	300 H	100 € / H
CD5	Défaillance ou perte d'un composant du sous-système SLT occasionnant ou non des retards ou des km perdus ou du gêne à la circulation routière	CD5-1 = impact sur fonctionnement du carrefour (tramway), lorsque le Délégué doit faire appel à la Police Municipale pour assurer le passage d'un carrefour par le tramway (carrefour au noir ou fermé)	- impossibilité d'exploiter le Carrefour		35H	400 € / H	351H	800 € / H

		CD5-2 = pas d'impact sur fonctionnement du carrefour	- panne du dispositif pour la prise de commande anticipée de priorité, - panne d'un feu gérée par le Contrôleur Carrefour		37,5H	40 € / H	374H	80 € / H
CD6	Défaillance substantielle ou perte de l'Armoire de Contrôle Commande du sous-système EP	CD6-1 = impact sur toute une zone de EP	- panne de l'armoire Contrôle Commande		24H	400 € / H	300 H	800 € / H
		CD6-2 = impact sur un circuit de EP	- panne d'un circuit d'éclairage, - panne d'un ensemble d'ampoules (5 dans un même circuit)		42,5H	40 € / H	425H	80 € / H
CD7	Défaillance ou perte d'un composant isolé (téléphone en salle PCC, local technique, etc.) sans occasionner des retards ou des km perdus	CD7-1 = station ou sous-ensemble complet	- indisponibilité du RMS, GTC de la baie CFA en Station		24H	400€/H	240H	800 € / H
		CD7-2 = composant isolé. En cas de panne de caméra, l'indicateur ne s'applique que s'il y a panne simultanée des 2 caméras d'une même station sur le même quai	- panne d'un dispositif raccordé à la baie CFA		300H	40 €/H	600H	80 € / H
Propreté	Nettoyage insuffisant	(hors période électorale)	- tag sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - affiches sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - nettoyage des chambres de tirage	- branche Sud : République à Chenôve	280J	300 € / J	560J	400 € / J
	Nettoyage insuffisant	(hors période électorale)	- tag sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - affiches sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - nettoyage des chambres de tirage	- branche Nord : République à Valmy	280J	300 € / J	560J	400 € / J
	Nettoyage insuffisant	(hors période électorale)	- tag sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - affiches sur les armoires CFA, SIGF, EP, SLT - nettoyage des chambres de tirage	- branche Est : République à Quetigny, avec débranchement à la Gare	280J	300 € / J	560J	400 € / J

Les Parties conviennent de réexaminer les seuils des Indicateurs de Performance au minimum tous les deux ans pour prendre en compte l'intégration éventuelle de nouveaux Ouvrages et Equipements dans le périmètre du Contrat de Partenariat, et s'il y a lieu, procéderont à leur modification par avenant.

3.4 Incidences du Marché OnDijon sur le Contrat.

Comme évoqué à l'article 3.2.6 de l'avenant 4, les Parties conviennent que le Marché OnDijon a des conséquences directes sur les conditions d'exécution du Contrat.

A ce titre, les Parties conviennent de modifier la procédure de signalement des incidents SLT comme figurant à l'annexe 1 du présent Avenant.

Les Parties conviennent que cette modification du Contrat n'intègre pas l'ensemble des conséquences du Marché OnDijon dont les autres impacts sont en cours d'étude (notamment s'agissant de l'infrastructure de fibre optique).

3.5 Modification de l'article 24 du Contrat.

Les Parties conviennent de modifier l'article 24 du Contrat comme suit :

« Dijon Métropole et le Titulaire se rencontrent régulièrement au sein du comité de revue périodique afin de s'assurer de la parfaite exécution du Contrat et de prévenir tout litige susceptible de survenir entre les parties dans le cadre de son exécution.

Il est constitué un Comité de revue périodique, réunissant, en nombre égal, des représentants de Dijon Métropole et des représentants du Titulaire et ayant pour finalité de servir de lieu d'échange entre les Parties.

Dijon Métropole désignera deux membres permanents. Le Titulaire désignera deux membres permanents.

Le nombre de participants pourra varier en fonction des questions à traiter.

Le Comité de revue périodique se réunira autant de fois que nécessaire et au moins une fois par mois lors de la période de construction. En Période d'exploitation, il se réunira chaque fois que nécessaire et au moins une fois par an. »

[...]

Les dispositions suivantes de l'article 24 demeurent inchangées.

ARTICLE 4. ABSENCE DE NOVATION

4.1 Il est expressément convenu entre les Parties que les modifications des stipulations du Contrat figurant à l'Article 3 du présent Avenant n° 5 ne constituent pas une novation (au sens de l'article 1329 du Code civil) des obligations des Parties aux termes du Contrat.

4.2 Toutes les autres stipulations du Contrat non expressément visées dans le présent Avenant n° 4 restent inchangées.

4.3 Le présent Avenant n° 5 fait partie intégrante du Contrat et toute référence au Contrat sera interprétée comme une référence au Contrat tel que modifié par le présent Avenant n° 5.

ARTICLE 5. ENTREE EN VIGUEUR

Le présent Avenant n° 5 signé entre les Parties entre en vigueur à compter de sa notification par la Métropole au Titulaire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par

remise en mains propres contre récépissé signé par le Titulaire. La date de l'accusé de réception ou du récépissé de cette notification vaut date d'entrée en vigueur de l'Avenant n° 5 (la « Date d'Entrée en Vigueur »)

La Métropole s'engage à procéder à la transmission au contrôle de légalité et à la notification du présent Avenant n° 5 au Titulaire dans les dix (10) jours suivant sa signature par les Parties.

ARTICLE 6. PUBLICITE

La Métropole procédera, dans les meilleurs délais, aux mesures de publicité du présent Avenant n° 5.

ARTICLE 7. REGLEMENT JURIDICTIONNEL DES LITIGES

Les litiges relatifs à l'application ou l'interprétation du présent Avenant n° 5 relèvent du Tribunal Administratif dont dépend territorialement la Métropole.

ARTICLE 8. ANNEXE

Sont annexés au présent Avenant n° 5 :

- Annexe 1 : Procédures de signalement sur une SLT

Fait à _____,
Le _____,
En deux (2) exemplaires originaux.

Pour Dijon métropole

Monsieur François REBSAMEN

Pour la société Tramway Energie Dijon

Madame Laurence POIRIER-DIETZ