



**Ligne de Miramas à L'Estaque, km 854,933**

---

**ELARGISSEMENT  
DU PONT-RAIL EN GARE DE CARRY LE ROUET**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

V4 29-06-2009

Entre :

**LA COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE**, représentée par son président, Monsieur **Eugène CASELLI**, agissant en vertu de la délibération n°.....en date du 2009

Ci après dénommée le financeur

**LA VILLE DE CARRY LE ROUET**, domiciliée Hôtel de Ville, Montée des Moulins 13620 CARRY LE ROUET, représentée par son Maire, Monsieur **Pierre PENE**, habilité par la délibération du Conseil Municipal n°..... en date du 2009 ;

d'une part,

Et :

**RESEAU FERRE DE FRANCE**, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n°B.412.280.737 - (02 B 08113) dont le siège social est 92 Avenue de France - 75648 PARIS CEDEX 13, désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Hubert Du MESNIL, son Président, ayant donné délégation à Monsieur **Michel CROC**, Directeur Régional PACA,

d'autre part,

Vu :

- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire,
- Le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,

#### **IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :**

#### **PREAMBULE**

Dans le cadre du programme d'aménagement de la zone urbaine du nord est de la ville de Carry Le Rouet, les collectivités locales souhaitent augmenter le gabarit de franchissement des voies ferrées. L'ouvrage se situe à proximité de la gare de Carry le Rouet et permet actuellement la desserte d'un complexe sportif, de la déchetterie et des services techniques de la ville.

Une étude de faisabilité a déterminé la possibilité technique d'augmenter l'ouverture de cet ouvrage et a estimé l'enveloppe financière correspondant aux 3 solutions proposées.

Les collectivités ont opté pour la solution consistant en la reconstruction de l'ouvrage dans l'axe de celui existant (solution 1).

#### **EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**

#### **ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION**

La présente convention a pour objet de préciser :

- les caractéristiques générales des modifications à apporter à l'ouvrage pont rail, km 854,933 de la ligne Miramas - L'Estaque
- Les obligations respectives de RFF, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, gestionnaire de la voirie communautaire, relatives à l'exécution et au financement de la présente opération, incluant les études et les

travaux de réalisation de l'augmentation de l'ouverture du pont-rail et les travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire.

- les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

## **ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE**

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires, assure la maîtrise d'ouvrage de l'augmentation de l'ouverture du pont-rail situé au km 854,933 de la ligne Miramas - L'Estaque.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole est maître d'ouvrage des travaux routiers, hors du domaine ferroviaire, comme précisé à l'article 3.1 ci-après.

## **ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION**

La réalisation de l'augmentation de l'ouverture du pont-rail nécessitera la démolition de l'ouvrage existant et la reconstruction dans l'axe actuel d'un ouvrage neuf de 10 mètres d'ouverture droite. En outre, préalablement à ces travaux, les éventuels réseaux présents sur site devront être déviés.

Les caractéristiques générales de ce projet sont précisées ci-après :

### **3.1 - Travaux routiers**

#### **3.1.1 - Caractéristiques essentielles de la voirie nouvelle**

Les travaux routiers (y compris sous le pont rail) comprennent :

- les terrassements nécessaires à la réalisation de la plate-forme (excepté le terrassement sous le pont-rail)
- les ouvrages d'assainissement pluvial,
- les déplacements des réseaux sous maîtrise d'ouvrage des occupants du domaine public et à leurs frais,
- les ouvrages de rétablissements hydrauliques
- les ouvrages routiers de rétablissements de communication
- les aménagements paysagers
- les murs de soutènements
- les ouvrages de protection acoustique
- les chaussées
- les équipements de sécurité
- les signalisations horizontale et verticale de chantier, et définitive
- et tous ouvrages situés en dehors des limites des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF.

#### **3.1.2 - Incidence sur le trafic routier**

Le maintien de la circulation des véhicules routiers pendant les travaux de démolition demandera la mise en place d'un dispositif de protection spécifique et nécessitera l'adaptation du phasage de réalisation des travaux de démolition. La Ville de Carry Le Rouet prendra les mesures nécessaires en ce qui concerne les arrêtés de circulation pendant l'exécution des travaux.

#### **3.1.3 - Divers**

Il est rappelé que la maîtrise d'ouvrage ferroviaire se borne à l'élargissement du pont-rail, des terrassements et des fouilles nécessaires à cette mission.

Les travaux relatifs aux aménagements de chaussée restent à la charge de la Communauté Urbaine MPM.

Les prestations et les travaux sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté urbaine MPM comprennent ainsi :

- les démarches à entreprendre, des formalités à effectuer ou des autorisations à obtenir auprès des tiers, des collectivités ou administrations intéressés par l'exécution des travaux,
- les travaux d'aménagements routiers nécessaires sur les voies routières existantes,
- les travaux de voirie, de signalisation routière et d'éclairage définitifs et situés hors ou sous l'ouvrage,
- la mise en place des dispositifs de sécurité vis à vis des circulations routières (glissières de sécurité, chasse roue, GBA, etc....)
- les travaux d'assainissement de la voie routière sous et de part et d'autre de l'ouvrage,
- l'aménagement intérieur de l'ouvrage, qui sera livré en béton brut, l'éclairage intérieur éventuel et les revêtements restant à la charge de la Ville de Carry Le Rouet ainsi que tous les équipements complémentaires.

Afin de mener à bien la réalisation des études, la Communauté Urbaine MPM s'engage à fournir à RFF, ou son maître d'œuvre, les éléments suivants :

- le tracé en plan de la voirie au droit et aux abords de l'ouvrage,
- les profils en travers type de la trémie routière de part et d'autre de l'ouvrage avec la représentation des dispositifs d'assainissement de la plate-forme routière;
- le profil en long routier,
- les gabarits à respecter,
- les contraintes d'accès au chantier éventuelles,
- les contraintes architecturales éventuelles.

### **3.2 - Travaux ferroviaires**

#### **3.2.1 - Caractéristiques générales du pont-rail projeté**

L'objectif de l'opération est d'adapter les caractéristiques de l'ouvrage de manière précise, afin de s'assurer notamment que le gabarit routier de 10 mètres de largeur sera respecté en tous points du franchissement. La plate forme ferroviaire supporte 2 voies principales de circulation des trains. Il a été retenu de mettre en place deux tabliers indépendants et de conserver la largeur de la plate forme ferroviaire. Les culées seront dimensionnées pour pouvoir supporter les éventuels changements de position des voies ferrées.

L'ouvrage sera calculé selon les dispositions du livret 2.01 du CPS applicable aux marchés d'ouvrage d'art de la SNCF et son annexe 1.

#### **3.2.2 - Travaux ferroviaires connexes**

La construction de l'ouvrage pourrait nécessiter la mise en œuvre de moyens de surveillance de la voie.

Les frais éventuels sont compris dans la présente convention.

#### **3.2.3 - Incidence sur l'exploitation ferroviaire :**

Les travaux de construction du pont-rail seront réalisés sous couvert de ralentissements des trains et interception des voies pour les opérations de pose et dépose d'ouvrages provisoires.

Afin de ne pas compromettre la stabilité de l'ouvrage et des installations existantes, des mesures de ralentissements complémentaires seront mises en place afin de procéder à la réparation des désordres et mouvements divers qui pourraient survenir au droit de l'emprise des travaux au moment de la réalisation. Les co-financeurs en seraient immédiatement informés.

Les frais correspondant aux perturbations de la circulation ferroviaire sont incorporés au coût de l'opération.

### **3.2.5 - Epreuves préalables à la mise en service**

Avant la mise en service de l'ouvrage, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis-à-vis de la circulation ferroviaire mais aussi compte tenu de l'existence de la voie routière sous l'ouvrage, sont effectuées par le maître d'ouvrage.

Les frais correspondants aux épreuves préalables à la mise en service sont incorporés au coût de l'opération.

Les prestations et les travaux sous maîtrise d'ouvrage de RFF comprennent ainsi :

- les études d'avant-projet et de projet;
- la réalisation de l'ouvrage y compris l'exécution des terrassements (déblais, remblais) strictement nécessaires à sa construction et à la réalisation des accès au chantier sur les emprises routières.
- la réalisation des travaux ferroviaires connexes nécessaires,
- la mise en œuvre de toutes les installations provisoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire en cours de chantier (blindages, tabliers et palées provisoires, supports de rails, etc....) avec pose et dépose,
- les missions de sécurité et de surveillance vis à vis des circulations et des installations ferroviaires.
- les épreuves de l'ouvrage avant la mise en service de l'ouvrage.

### **ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION SOUS MAÎTRISE D'OUVRAGE RFF**

Le calendrier de réalisation des travaux est le suivant :

Au stade actuel des études réalisées, le délai global des phases Avant Projet, Projet et Réalisation est estimé à 38 mois. Ce délai comprend 26 mois d'études et procédures, et 12 mois de travaux.

### **ARTICLE 5 – SUIVI DES ETUDES DE L'OPERATION**

#### **5.1 – Démarrage des études**

Une réunion de cadrage technique, menée sur la base d'une revue des études préliminaires, sera organisée conjointement entre RFF et les co-financeurs, représentés le cas échéant par leur maître œuvre respectif, avant le démarrage des études de la phase avant-projet et projet du pont-rail.

#### **5.2 – Participation de l'architecte à la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation**

Tant en phase d'études que de suivi de l'exécution du marché de construction du pont-rail, un architecte pourra être missionné par RFF ou son maître d'œuvre pour participer et apporter assistance aux études, à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises, et au suivi d'exécution, sous l'autorité fonctionnelle de RFF ou de son maître d'œuvre, afin de proposer des solutions d'aménagement architectural de l'ouvrage.

#### **5.3 – Consultation sur les dossiers d'avant-projet et de projet**

RFF adressera au financeur le dossier d'avant-projet et de projet avant la consultation des entreprises. Le co-financeur donnera son avis sur le dossier communiqué dans un délai de 30 jours après la remise du document.

Ce dossier devra notamment comporter la mise à jour de l'estimation financière totale de l'ensemble de l'opération telle qu'elle était présentée, pour l'avant-projet, dans le dossier des études préliminaires et pour le projet, dans le dossier d'avant-projet. Cette estimation intégrera notamment les surcoûts architecturaux mentionnés à l'article 5.2, afin de permettre au financeur de réajuster éventuellement en temps utile sa prévision de financement, et pourra faire l'objet d'un avenant à la présente convention de financement.

**ARTICLE 6 - ESTIMATION DE L'OPERATION**

Le coût de l'opération sous maîtrise d'ouvrage RFF visée à l'article 3.2 est évalué, au stade des études de faisabilité à **1 939 000 € HT** aux conditions économiques de juin 2007.

Le détail estimatif est joint en annexe 1.

Par ailleurs, le coût de l'entretien ultérieur des aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est couvert par un versement libératoire de 6% du montant des dépenses. Le montant du versement libératoire est évalué, conformément à l'article 2.4 du protocole du 20 septembre 1985 à **109 200 € HT**, mais ne sera fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

**ARTICLE 7 - DISPOSITIONS FINANCIERES****7.1 Besoin de financement**

Le financeur s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses que les études et travaux envisagés à l'article 3 entraîneraient pour l'établissement public, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, le coût des épreuves de l'ouvrage et les frais de ralentissement des trains. Le financeur s'engage à verser à RFF une somme forfaitaire destinée à le libérer des charges de gestion ultérieure de l'ouvrage au titre du versement libératoire défini à l'article 6.

Pour les travaux sur le périmètre de RFF, s'agissant d'une subvention destinée à prendre en charge l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti, les contributions du financeur sont exonérées de la TVA.

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux,
- de l'évolution des prix sur la base, des index TP01 et ING déjà publiés (entre les conditions économiques de référence et celles de juillet 2008) d'une part, et, d'un taux prévisionnel de 4% par an au delà de juillet 2008 d'autre part.

A titre d'information, il est estimé à **2 300 000** en euros courants HT.

**7.2 - Modalités de versement**

RFF procède aux appels de fonds auprès du financeur comme suit :

- ◆ premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires
  - à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 10% du besoin de financement en euros constants indiqué à l'article 6.
  - après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle de 10 % aura été consommée, des acomptes au minimum trimestriels en fonction de l'avancement des études et des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par rapport au besoin de financement visé à l'article 6, hors versement libératoire. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opérations de RFF. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du besoin de financement visé à l'article 7.1 hors versement libératoire.
- ◆ solde
  - Après achèvement de l'intégralité des travaux, RFF présentera le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbations ferroviaires réellement justifiés et le versement libératoire des charges d'entretien ultérieur de l'ouvrage.
  - Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

### **7.3 - Facturation et recouvrement**

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal majoré de deux points. La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance du prestataire.

Le comptable assignataire des paiements est le receveur des finances de Marseille Provence Métropole

Le financeur se libère des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte ouvert de RFF à la Société Générale, agence Opéra à Paris, code banque 30003, code guichet 03620, n° de compte 00020062145 (clé RIB 94).

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

<b><u>COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE</u></b> Direction Gestion et Controle Budgétaire Les Docks - Atrium 10.7 - BP48014 13567 Marseille Cedex 02
<b><u>RESEAU FERRE DE FRANCE</u></b> Direction Financière 92 Avenue de France 75 648 PARIS CEDEX 13

### **ARTICLE 8 - GESTION DES ECARTS**

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fera connaître au financeur l'entreprise désignée à l'issue du dépouillement des offres ainsi que le montant des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

L'estimation de l'opération et le besoin de financement visés respectivement aux articles 6 et 7.1 ne sont donnés qu'à titre indicatif, le financeur s'engage à rembourser les dépenses réellement faites par RFF, dans les conditions visées au point 7.1.

En cas de dépassement du besoin de financement :

- - tant que le montant des dépenses ramené en euros constants aux conditions économiques de juin 2007 selon les dispositions fixées à l'article 6, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas de dépassement de coût ; MPM s'engage donc à mettre en place les financements complémentaires au-delà des montants plafonnés définis à l'article 7 ;
- - en cas de dépassement de l'estimation, le financeur est informé selon les dispositions de l'article 5, la présente convention fera l'objet d'un avenant.

### **ARTICLE 9 - GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE**

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

- surveillance ;
- entretien,
- toutes réparations,
- renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement, destiné à préciser les modalités de gestion ultérieure du pont-rail et de ses équipements, sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

◆ pour ce qui concerne l'ouvrage réalisé par RFF

Le financeur s'étant libéré de la part à sa charge du coût de la gestion ultérieure du pont-rail, RFF assurera à ses frais, la gestion technique du gros œuvre du pont-rail.

Les travaux de gestion aux frais de RFF, à exécuter par la SNCF au titre de sa mission de gestion de l'infrastructure délégué, feront l'objet, sauf en cas d'urgence, d'un avis préalable adressé au financeur.

◆ pour ce qui concerne les autres ouvrages :

Les autres ouvrages désignent

- en règle générale tous les ouvrages et équipements qui n'ont pas été édifiés sous maîtrise d'ouvrage RFF.
- les ouvrages ou parties d'ouvrages situés hors emprises ferroviaires, même s'ils ont été construits dans le cadre de la présente convention,
- les équipements intérieurs des ouvrages même s'ils sont solidaires de la structure tels que l'éclairage, la signalisation routière, les dispositifs de sécurité routière, les dispositifs de protection de la palée contre les heurts de véhicules routiers, les chaussées, les trottoirs, les réseaux d'assainissement routiers, etc...situés sous et de part et d'autre de l'ouvrage,
- les équipements nécessaires à l'exploitation de la voirie telle que station de pompage, etc...

La Ville de Carry Le Rouet conserve la gestion, la garde et le nettoyage de l'éclairage public.

La Communauté urbaine MPM conserve la gestion, la garde et le nettoyage des autres ouvrages et équipements qui n'ont pas été édifiés sous maîtrise d'ouvrage RFF. (y compris déneigement, déverglaçage, ).

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

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

#### **ARTICLE 10 - OPERATIONS DOMANIALES**

Les dispositions du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) sont applicables aux opérations domaniales réalisées sur le fondement de la présente convention.

La communauté urbaine procédera :

- à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de ce projet,
- aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention et en accord avec la Ville de Carry le Rouet.

Ces terrains sont ensuite remis à l'euro symbolique à RFF pour être incorporés au domaine public ferroviaire. Les dépenses correspondantes ainsi que les frais accessoires sont à la charge de la ville de Carry Le Rouet.

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés.

S'agissant de la partie du pont-rail située à la verticale de voie routière et de ses abords, sur le domaine public de la communauté urbaine et de la ville de Carry Le Rouet, elle donnera lieu à la signature d'une convention de superposition d'affectations entre les parties. En application de l'article 55 du décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France, cette convention de superposition n'ouvre droit à aucune indemnité à caractère domanial.

En outre la Communauté urbaine MPM et la ville de Carry Le Rouet se chargent de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

### **ARTICLE 11 - RESPONSABILITE**

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage;
- aux tiers.

Dans la mesure où la création du pont rail est sollicitée par le financeur pour satisfaire à des besoins qui leur sont propres, il est précisé que le financeur s'engage à garantir RFF ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

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

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

La Ville de Carry Le Rouet restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont elle a la charge, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourra, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

### **ARTICLE 12 - RESILIATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant.

La résiliation de la convention pourra être prononcée, par l'une ou l'autre des parties, pour une des raisons suivantes:

- pour une cause d'intérêt général,

- en cas de manquement grave, par l'une des parties à l'une de ses obligations au titre de la présente convention.

Dans tous les cas, le financeur s'engage à rembourser RFF sur la base d'un décompte général définitif, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation, les dépenses d'études et de travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif. Sur cette base, RFF procédera à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au remboursement du trop perçu.

La résiliation ne pourra intervenir que dans un délai de 60 jours après mise en demeure notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. La période de 60 jours devra être mise à profit par les deux parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

### **ARTICLE 13 - LITIGES**

Tout litige relatif à la formation, l'interprétation et l'exécution du présent contrat fera l'objet d'une recherche amiable de solution entre les parties.

A défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal administratif de Marseille.

### **ARTICLE 14 - VALIDITE DE LA CONVENTION**

La convention prendra effet à la date de la notification aux parties. Elle expire au solde des flux financiers.

### **ARTICLE 15 - MESURES D'ORDRE**

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

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

La présente convention est établie en 5 exemplaires originaux : **un pour chacun des signataires.**

A Marseille, le .....  
Pour Marseille Provence Métropole  
Le Président de la Communauté urbaine

A Carry Le Rouet, le .....  
Pour la Ville de Carry Le Rouet  
Le Maire

**Eugène CASELLI**

**Pierre PENE**

A Marseille, le .....  
Pour Réseau Ferré de France  
Le Directeur Régional PACA

**Michel CROC**

**Annexe 1****Détail estimatif de l'opération aux conditions économiques de juin 2007**

	<b>Montants (CE 06/2007)</b>
<b>Travaux d'ouvrage d'art</b>	
Démolition	173 250
Culées	212 587
Mur en aile	154 224
Tablier	144 144
Blindage en pieds de TA	25 125
<b>Total</b>	<b>709 330</b>
<b>Majoration</b>	
Etudes exe	28 373
Installations de chantier	106 400
Groupe UIC	14 187
Travaux sous TA	14 187
Maintien circulation routière	14 187
<b>Total</b>	<b>177 334</b>
<b>Tabliers auxiliaires</b>	
Pose et dépose	111 132
Location de TA	27 760
Camartean BA	26 618
Support S4	11 340
<b>Total</b>	<b>176 850</b>
<b>Montant total ouvrage d'art</b>	<b>1 063 514</b>
Travaux sur voies	119 500
Travaux Télécom	12 950
Provision pour risques	233 217
<b>Total général des travaux</b>	<b>1 430 000</b>
Maîtrise d'œuvre	224 510
Maîtrise d'ouvrage	66 180
Maîtrise d'ouvrage RFF	8 603
<b>Total général</b>	<b>1 730 000</b>
Ralentissement	99 041
Versement libératoire	109 202
<b>Besoin de financement</b>	<b>1 939 000</b>