LIGNE MARSEILLE – AUBAGNE – TOULON
(930 000)

CONVENTION DE FINANCEMENT

DES ETUDES ET TRAVAUX
RELATIFS A LA REALISATION DE L'ELARGISSEMENT DU PONT-RAIL « PORTE D'AIR BEL » (PK 5,297)
MARSEILLE (11 ème arrondissement)

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Entre

LA COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE, représentée par son président, Monsieur **Eugène CASELLI**, agissant en vertu de la délibération n°……en date du 2010
Ci après dénommée le « financeur » ou « MPM »

Et

RESEAU FERRE DE FRANCE, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris, sous le n°B.412.2 80.737 - (02 B 08113) dont le siège social est 92 Avenue de France – 75648 PARIS CEDEX 13, représenté par Monsieur Hubert Du MESNIL, son Président, ayant donné délégation à Monsieur **Marc SVETCHINE**, Directeur Régional,
Ci après dénommé « RFF »

Vus :

- la Loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire ;
- la Loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique ;
- le Décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF ;
- le Décret du 25 septembre 2003 déclarant d'utilité publique le projet d'augmentation de capacité de la ligne Marseille – Aubagne – Toulon ;
- l'approbation ministérielle du 19 août 2004 concernant le projet ferroviaire Marseille – Aubagne – Toulon.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

PREAMBULE

L'opération de création de la 3ème voie entre Marseille et Aubagne est une opération inscrite au contrat de Plan Etat-Région 2000/2006 et contrat de Projets 2007/2013. RFF assure la maîtrise d'ouvrage des infrastructures de l'opération ferroviaire.

Dans le cadre de cette opération, les ouvrages d'art de la ligne ferroviaire Marseille – Vintimille, sont modifiés de manière à pouvoir réaliser une 3ème voie entre Marseille et Aubagne :

- *au nord des voies existantes entre la gare de Blancarde et la gare de La Pomme,*
- *au sud des voies existantes entre la gare de La Pomme et la gare d'Aubagne.*

Conformément au dossier d'approbation ministérielle approuvé en 2004 et au dossier d'études projet de l'opération approuvé le 6 juillet 2010, les ouvrages d'art prolongés pour permettre l'implantation de la 3ème voie ferrée, respectent les gabarits routiers des ouvrages d'art existants.

Dans le cadre du projet de création de la 3ème voie, la solution d'aménagement du pont-rail permettant la desserte de la cité Air-Bel à Marseille, situé au Pk 5.297 (Cf. annexe 1), consiste au prolongement de l'ouvrage existant par un cadre coulé en place de 4.10 m d'ouverture avec maintien de l'ouverture existante (voirie routière à sens unique). Cette solution est celle prévue dans le programme de base de l'opération.

Par ailleurs, dans le cadre du projet ANRU (agence national de rénovation urbaine) et dans l'objectif de contribuer au désenclavement de la cité d'Air-Bel, la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole a demandé à Réseau Ferré de France d'étudier la faisabilité de l'élargissement de cet ouvrage d'art ferroviaire. Le dossier de faisabilité réalisé par Réseau Ferré de France en avril 2010, a présenté différentes solutions d'exécution en fonction de la réalisation de l'élargissement en une phase ou deux phases.

Ce dossier de faisabilité a été exposé le 3 mai 2010 à la Ville de Marseille (mairie du 6ème secteur) et à la communauté urbaine de Marseille Provence Métropole.

Selon les conclusions de cette étude de faisabilité, il est apparu intéressant de profiter des travaux de l'opération ferroviaire de « création de la 3ème voie » pour réaliser l'élargissement de l'ouvrage sous les 3 voies ferrées permettant ainsi une circulation routière à double sens sous l'ouvrage. Cette solution permet d'améliorer la circulation dans le quartier d'Air-Bel, et favorise simultanément le désenclavement de cette cité. Ces travaux pourront bénéficier des coupures de circulations ferroviaires prévues pour les travaux ferroviaires de l'opération « 3ème voie Marseille – Aubagne ».

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne :

- les obligations respectives de RFF propriétaire de l'infrastructure ferroviaire et de MPM relatives à l'exécution et au financement de la présente opération incluant les études (études préliminaires, études avant-projet et projet), les travaux nécessaires pour l'élargissement du pont-rail « Porte d'Air Bel» sous les trois voies (deux voies existantes et la 3ème voie nouvellement réalisée) et les travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire;
- les caractéristiques générales de l'ouvrage au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires ainsi que les délais prévisionnels de réalisation ;
- 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 des études et des travaux d'élargissement du Pont-rails « Porte d'Airbel – Pk 5,297 » et des travaux connexes comme précisé à l'article 3.1.

MPM est maître d'ouvrage des travaux routiers, hors du domaine ferroviaire, comme précisé à l'article 3.2 ci-après.

ARTICLE 3 - DESCRIPTION DES ETUDES ET DES TRAVAUX A REALISER

L'ouvrage à réaliser consiste en l'élargissement du pont-rail situé à Marseille (11éme arrondissement) permettant la liaison routière entre l'avenue d'Airbel et l'avenue Jean Lombard. Il se situe au Pk 5,297 de la ligne ferroviaire Marseille - Aubagne. Les principaux travaux sont :

- l'élargissement du pont-rail au franchissement de la ligne de chemin de fer (sous 3 voies ferrées)
- le rétablissement des voiries routières

Les travaux d'élargissement du pont rails (permettant d'obtenir une ouverture de 10,5 m correspondant à une voirie à double sens au lieu de 4,1 m actuellement correspondant à une voirie à sens unique), seront menés en même temps que les travaux de prolongement de l'ouvrage existant pour l'implantation de la 3ème voie ferrée, donc seront achevés au plus tard en décembre 2014, date de mise en service de l'opération ferroviaire.

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

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

3.1 - Travaux ferroviaires

3.1.1 - Caractéristiques générales du pont-rail

L''ouvrage existant possède une ouverture droite de 4,1m de largeur, permettant le passage d'une seule voie de circulation.

Les caractéristiques de l'ouvrage ferroviaire futur sont les suivantes :

- nombre de voies ferrées supportées : 2 voies existantes et une 3ème voie ferrée à créer,
- ouverture droite sous l'ouvrage : 10,5 m,
- portée biaise : 86 grades (à confirmer suite aux études AVP),
- gabarit dégagé sous face du pont-rails : 5 m.

Les caractéristiques de la voirie routière sont les suivantes :

- largeur totale de 10,5m : 2 voies de 3,25 m et 2 trottoirs de 2 m,
- signalisation horizontale et verticale.

Ces caractéristiques devront, lors des études, être adaptées de manière précise, afin de s'assurer notamment que le gabarit routier requis de 5 m, et la largeur d'ouverture droite minimale de 10,5 m seront respectés en tous points du franchissement.

L'étude de faisabilité déjà réalisée par RFF a permis de :

- vérifier et de justifier la faisabilité technique au regard des infrastructures ferroviaires existantes,
- présenter un chiffrage financier des travaux y compris la provision pour risques, des prestations de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage,
- proposer un planning prévisionnel de réalisation intégrant les phases d'acquisitions de données, les études et la réalisation.

Cette étude de faisabilité de 2010 a mis en évidence l'intérêt d'une solution avec élargissement de l'ouvrage en une seule phase (élargissement sous les 2 voies existantes et sous la 3ème voie à créer).

Les dispositions retenues dans l'étude de faisabilité (version 3 du 2/04/2010) devront être validées par MPM avant le démarrage des études objet de la présente convention, donc au plus tard à la signature de la présente convention.

Les études détaillées (Avant- projet et Projet) permettront de préciser le type d'ouvrage à implanter pour l'élargissement du pont rail sous les 3 voies (ouvrage cadre ou pont rails).
L'ouvrage sera calculé selon les dispositions du livret 2.01 du Cahier des Prescriptions Communes applicables aux marchés d'ouvrage d'art de la SNCF et son annexe n°1.

3.1.2 - Travaux ferroviaires connexes

La construction de l'ouvrage nécessitera le remaniement des installations ferroviaires de la voie, de signalisation, de télécommunications, de traction électrique.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

3.1.3 - Incidence sur l'exploitation ferroviaire

Les travaux de construction du pont-rails seront réalisés sous couvert de ralentissements des trains et interception des voies pour les opérations de pose et dépose d'ouvrages provisoires.
Les frais correspondants aux perturbations de la circulation ferroviaire sont incorporés au coût de l'opération.

3.1.4 - 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 RFF et son maître d'œuvre SNCF.
Les frais correspondants aux épreuves préalables à la mise en service sont incorporés au coût de l'opération.

3.1.5 – Prestations et travaux sous maîtrise d'ouvrage RFF

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

- les études préliminaires, avant-projet et de projet;
- les déviations de réseaux au droit de l'ouvrage et des murs en retour
- la réalisation de l'ouvrage (pose de tabliers, piédroits, murs en retour) y compris l'exécution des terrassements (déblais, remblais) strictement nécessaires à sa construction et à la réalisation des accès au chantier,
- la réalisation des travaux ferroviaires connexes nécessaires (ballast, traverses, dépose et pose des voies existantes,) la pose de la 3ème voie est hors financement MPM,
- la mise en œuvre de toutes les installations provisoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire en cours de chantier (blindages, tabliers 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.
- les travaux de voiries sous l'ouvrage et raccordement à l'existant (sous couche, enrobés, trottoirs) hors signalisation horizontale et verticale définitive, et hors éclairage Ville de Marseille,
- les signalisations horizontales et verticales de chantier,
- les frais topographiques et de reconnaissances géotechniques nécessaires à l'élaboration de l'avant-projet et du projet.

Les travaux de modifications des voiries aux abords, avec raccordement aux voiries existantes et giratoires restent de la compétence du financeur MPM, et ne sont pas intégrés dans la présente convention. Cependant, RFF remettra en état les dégradations des abords dus à ses travaux (remblais, enrobés, etc).

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

3.2 - Travaux routiers sous maîtrise d'ouvrage MPM

3.2.1 - Caractéristiques essentielles de la nouvelle voirie

Les travaux routiers comprennent :

- les modifications routières de part et d'autre de l'ouvrage, et les aménagements des giratoires si nécessaires,
- les équipements de sécurité (y compris sous l'ouvrage). L'éclairage est de compétence Ville de Marseille,
- les signalisations horizontale et verticale définitives (y compris sous l'ouvrage),
- et tous ouvrages situés en dehors des limites des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF.

3.2.2 - Incidence sur le trafic routier

MPM prendra les mesures nécessaires en ce qui concerne la signalisation routière pendant l'exécution des travaux routiers de MPM. Les conditions de circulation routière seront définies à l'issue des études avant-projet.

La circulation sera interdite sous l'ouvrage pendant les travaux.

3.2.3 – Prestations et travaux sous maîtrise d'ouvrage MPM

Les prestations et les travaux sous maîtrise d'ouvrage MPM et financées par MPM comprennent ainsi :

- les acquisitions de terrains pour la réalisation des travaux routiers de modifications de voirie hors ouvrages,
- les travaux d'aménagements routiers sur les voies routières existantes,
- l'aménagement intérieur de l'ouvrage, qui sera livré en béton brut (coffrage parement fin vu) et les revêtements ainsi que tous les équipements complémentaires.

Afin de mener à bien la réalisation des études, MPM s'engage à fournir à RFF, ou son maître d'œuvre, à la notification de la présente convention, 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 voie avec la représentation des dispositifs d'assainissement de la plate-forme routière,
- les gabarits à respecter, et les aménagements prévus (chaussée, trottoirs.) permettant de définir la coupe transversale de la structure du pont rails.

NOTA : il n'est pas prévu de contraintes architecturales spécifiques.

ARTICLE 4 - DUREE DES ETUDES ET DES TRAVAUX

La durée prévisionnelle de l'opération est de 26 mois à dater de la notification de la présente convention.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

La durée prévisionnelle de l'ensemble des études avant-projet, projet et DCE est de 8 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention.

La durée de la phase réalisation des travaux est de 18 mois (procédures et travaux compris). La réalisation des travaux est prévue fin 2012 et en 2013. Les travaux seront réalisés en cohérence avec le planning de l'opération ferroviaire « 3ème voie », afin de gérer au mieux les coupures de circulations ferroviaires.

Ce calendrier pourra évoluer sur justification de RFF apportées au financeur MPM.

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, (ou de l'avant-projet), sera organisée conjointement entre RFF et MPM, représentés le cas échéant par leur maître œuvre respectif, avant le démarrage des études de la phase avant-projet (ou de projet) du pont-rail.

5.2 – Consultation sur les dossiers d'avant-projet et de projet

RFF adressera à MPM le dossier de projet avant la consultation des entreprises. MPM donnera son avis sur le dossier communiqué dans un délai de 15 jours après la remise du document.

RFF effectuera une 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.

ARTICLE 6 – ESTIMATION DE L'OPERATION

Au terme des études menées au stade « faisabilité », le coût prévisionnel de l'opération, incluant toutes les phases (EP+AVP+PRO+REA) ainsi que les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, frais de perturbations ferroviaires et épreuves d'ouvrages, est évalué aux conditions économiques de janvier 2008 à 3 025 000€ H.T.

Ce programme présente un surcoût **de 2 200 000 € H.T (aux CE janvier 2008)** par rapport au programme de base qui consistait à prolonger l'ouvrage sous la 3ème voie avec maintien de l'ouverture droite, conformément aux études avant-projet de l'opération de création de la 3ème voie (Cf annexe 2).

Les dépenses des études d'Avant-projet, de projet et des travaux sont ramenées aux conditions économiques de janvier 2008 en fonction de la variation de l'index TP02 publié par le « Bulletin Officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes ».

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Le coût d'entretien ultérieur des aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF est couvert par un versement libératoire de 6% du montant des dépenses supplémentaires sur le coût de l'ouvrage proprement dit hors frais de ralentissement engendrées par la demande de MPM. Le montant du versement libératoire est établi conformément à l'article 2 .4 du protocole du 20 septembre 1985, est évalué à **132 000 € HT** (**aux CE janvier 2008**) selon le calcul joint en annexe 2, mais ne sera définitivement fixé qu'après connaissances des dépenses réelles de réalisation des travaux.

ARTICLE 7– DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1 - Principe de financement

MPM s'engage à rembourser à RFF toutes les dépenses que les travaux envisagés à l'article 3 entraîneraient pour l'établissement public RFF, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, le coût des épreuves du pont, les frais de ralentissement des trains.

MPM s'engage à verser à R.F.F. une somme forfaitaire destinée à le libérer des charges de gestion ultérieure au titre de versement libératoire tel que défini à l'article 6.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts ou d'une subvention destinée à prendre en charge l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti, les contributions de la Communauté urbaine sont exonérées de la T.V.A.

7.2 - Besoin de financement

Le besoin de financement relatif à l'objet de la convention est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et des travaux qui devraient s'étendre jusqu'en 2013
- de l'évolution des prix sur la base, des index TP02 déjà publiés entre les conditions économiques de référence (janvier 2008 pour un index de 595,4 points) et celles de mai 2010 (pour un index de 661,5 points) d'une part, et, d'un taux prévisionnel de 4% par an au-delà de mai 2010 d'autre part.

En tenant compte de ces hypothèses et du coût de l'opération estimé aux conditions économique de janvier 2008 et indiqué à l'article 6, le besoin de financement est ainsi évalué à **2 915 000 € courants** HT (y compris les frais de maîtrise d'ouvrage RFF/SNCF – Cf annexe 2), dont 165 000 € HT au titre du versement libératoire.

7.3 - Modalités de versement

RFF procèdera auprès du financeur (la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole) aux appels de fonds comme suit :

- premier appel de fonds et appel de fonds intermédiaire :
  - à la date de prise d'effet de la présente convention, et au plus tôt en avril 2011 un premier appel de fonds correspondant à 10 % du besoin de financement en €uros courants visé à l'article 7.2,
  - à la notification du marché de travaux, un second appel de fonds correspondant à 40% du besoin de financement en €uros courants visé à l'article 7.2.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

- après achèvement des travaux, objets de la présente convention, RFF présente la facture du solde soit 45 % du besoin de financement en €uros courants visé à l'article 7.2.

Le cumul des fonds ne peut pas excéder 95 % du besoin de financement visé à l'article 7.2 en €uros courants, hors versement libératoire.

♦ solde :

- Après achèvement de l'intégralité des études et travaux, RFF présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, les frais de perturbation ferroviaires éventuels, ainsi que 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.

7.4 - Facturation et recouvrement

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 30 jours, à compter de la date de réception de la facture par MPM.

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 de RFF.

Le paiement est effectué par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
RFF	Société Générale Agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

7.5 - Domiciliation de la facturation - recouvrement

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

Financeur	**COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE** Direction Gestion et Contrôle Budgétaire Les Docks – Atrium 10.7 BP 48014 13 567 Marseille Cedex 02
RFF	**Direction Financière** Service Finances gestion des flux Unité back office Exploitation 92, avenue de France 75 648 PARIS Cedex 13

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

ARTICLE 8 – GESTION DES ECARTS

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, RFF fera connaître à MPM 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 ainsi que le besoin de financement visé respectivement à l'article 6 et 7.2 sont donnés à titre indicatif, MPM s'engageant à rembourser les dépenses réellement faites par RFF dans les conditions visées à l'article 7.1.

Si le besoin de financement indiqué à l'article 7.2 devait être dépassé, RFF devrait obtenir de MPM l'autorisation de dépassement correspondant avant l'engagement des travaux. MPM procéderait alors à un engagement complémentaire. Cet accord sera formalisé par un avenant à la présente convention.

A défaut, les frais engagés par RFF pour ses études, ses travaux en cours ou les travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif (avec mise en service des 3 voies ferrées) ainsi que le versement libératoire seront facturés à MPM sur présentation de justificatifs.

Dans tous les cas, RFF sera remboursé des dépenses réelles.

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-rails et de ses équipements, sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

♦ pour ce qui concerne l'ouvrage réalisé par RFF :

MPM s'étant libérée de la part à sa charge du coût de la gestion ultérieure du pont-rails, RFF assurera à ses frais, la gestion technique du gros œuvre du pont-rails y compris les garde-corps bordant les voies ferrées.

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 à MPM.

♦ 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,

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

- les équipements intérieurs des ouvrages même s'ils sont solidaires de la structure tels que la signalisation routière, les dispositifs de sécurité routière, les dispositifs de protection, les chaussées, les trottoirs, les réseaux d'assainissement routiers, etc...situés sous et de part et d'autre de l'ouvrage,

ARTICLE 10 - 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.

ARTICLE 11 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations des factures mentionnées aux articles 7.4 & 7.5 donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessous font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et RFF, maître d'ouvrage des travaux, qui en accusera réception.

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, MPM 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 ainsi que le versement libératoire se rapportant aux ouvrages tels que devenus. Sur cette base, RFF procèdera 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 12 – PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété du maître d'ouvrage RFF.

Les résultats des études peuvent être communiqués au financeur MPM. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

ARTICLE 13 – COMMUNICATION

Les partenaires s'engagent à faire mention du montage financier dans toute publication ou communication des études et à préciser que les travaux objet de la présente convention s'inscrivent en continuité dans les travaux de création de la 3ème voie Marseille Aubagne cofinancés par l'Etat, la Région PACA, le Conseil Général CG13 et RFF.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, il sera fait mention des financements des différents partenaires signataires de la présente.

L'ensemble des dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique les logos du Maître d'Ouvrage RFF et de La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

ARTICLE 14 – LITIGES

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention sont du ressort du tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 15 – VALIDITE DE LA CONVENTION

La convention prendra effet à la date de notification aux parties.

Dans l'hypothèse, où la convention originale ne serait pas retournée signée par le dernier signataire à l'autre partie dans un délai de 3 mois à compter de la signature de celle-ci, la convention sera caduque. Dans cette éventualité, le dernier signataire se verra notifier en recommandé avec accusé de réception par l'autre partie la caducité de la convention.

La convention expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

ARTICLE 16 – MESURES D'ORDRE

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

Les parties font élection de domicile en leur siège respectif pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en deux (2) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Marseille, le	A Marseille, le
Pour la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.	Pour Réseau Ferré de France.
Le Président	**Le Directeur régional**
Monsieur Eugène CASELLI	**Monsieur Marc SVETCHINE**

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

LISTE DES ANNEXES :

Annexe 1 – Plan de situation de l'ouvrage

Annexe 2 – Estimation du Montant des études et travaux

Annexe 3 – Coupes type de l'ouvrage

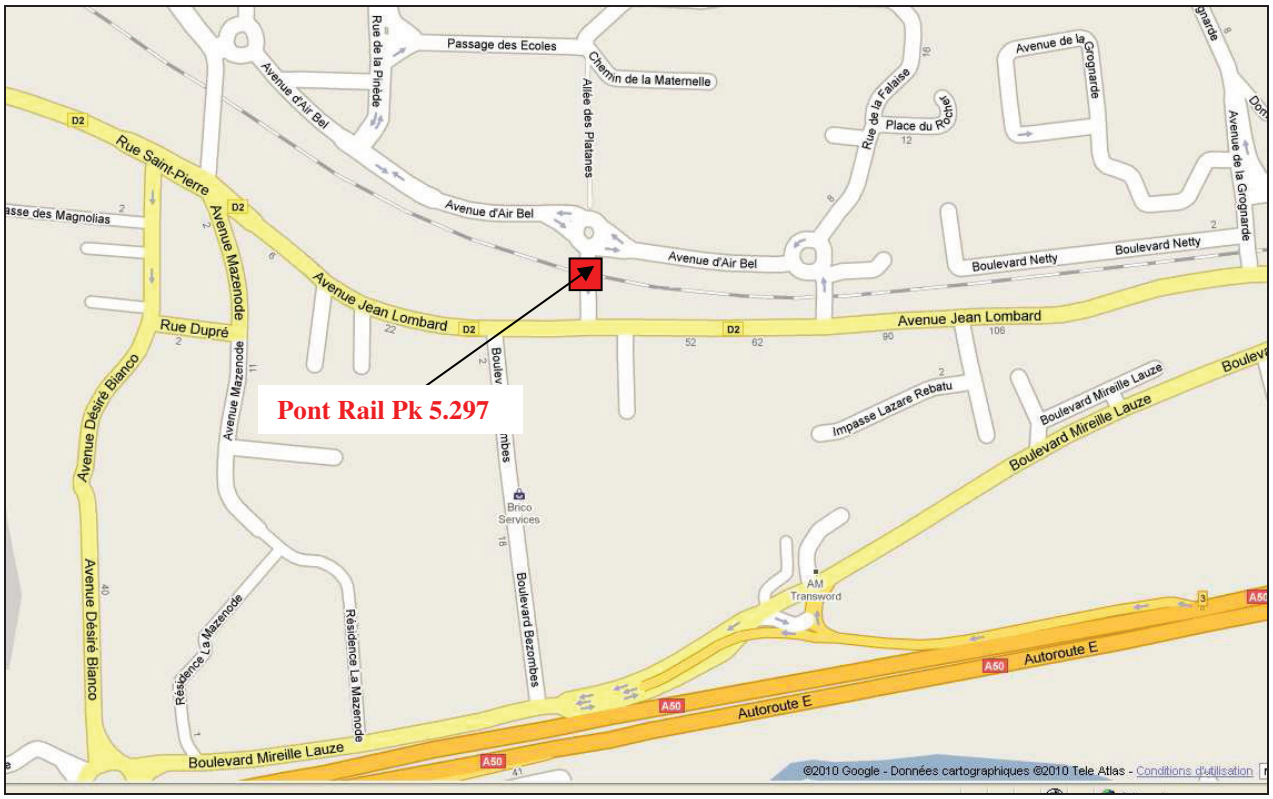
Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

LIGNE MARSEILLE – VINTIMILLE (930 000)

ETUDES ET TRAVAUX

RELATIF A L'ELARGISSEMENT DU PONT-RAILS « PORTE D'AIR BEL »
(PK 5,297)

Annexe 1 – Plan de situation de l'ouvrage



Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Annexe 2 – Estimation du Montant des études et travaux

Montant en euros constants :
Au terme des études menées au stade « faisabilité », le coût prévisionnel de l'opération, incluant toutes les phases (EP+AVP+PRO+REA) ainsi que les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, est évalué aux conditions économiques de janvier 2008 à 3 025 000€ H.T.

Ce programme présente un **surcoût de 2 200 000€ H.T (**aux CE janvier 2008) par rapport au programme de base qui consistait à prolonger l'ouvrage sous la 3ème voie avec maintien de l'ouverture droite, conformément aux études avant-projet de l'opération de création de la 3ème voie.

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 à **132 000 €uros H.T** (aux CE janvier 2008).

Le montant de l'opération (y compris versement libératoire) est de **2 332 000 H.T (aux CE janvier 2008).**

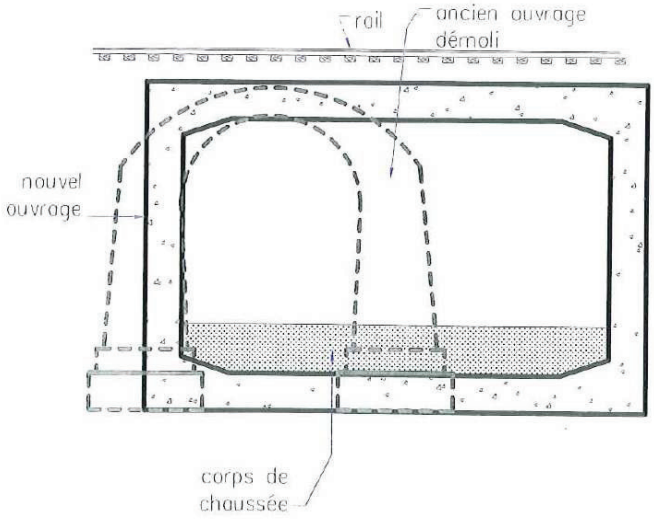
Montant en euros courants : (à titre indicatif – infdice TP02)

Montant Total	Montant en €uros courants H.T.
Montant total (études et travaux)	2 669 900 €
Frais de maîtrise d'ouvrage mandatée SNCF et RFF. : 3 %	80 100 €
Total :	**2 750 000 €**
Versement libératoire (6%)	165 000 €
Total opération (€ courants)	**2 915 000 €**

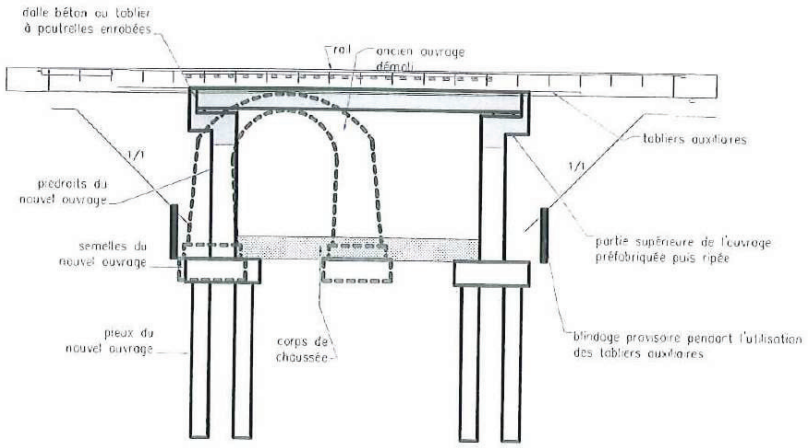
Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Annexe 3 : Coupe Type de l'ouvrage (extrait étude de faisabilité - à titre indicatif)
La méthode d'exécution sera précisée au cours des études Avant – projet

Solution 3 : ouvrage préfabriqué puis autoripé



Solution 4 : pont-rail construit à l'aide de tabliers auxiliaires



Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010

Reçu au Contrôle de légalité le 13 décembre 2010