

**Augmentation de la capacité de la ligne  
Marseille – Aubagne – Toulon  
Création de la 3<sup>ème</sup> voie**



**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES D'AVANT-  
PROJET, DE PROJET ET DES TRAVAUX RELATIFS A LA  
HALTE DE LA BARASSE**

## Table des matières

|                   |   |           |
|-------------------|---|-----------|
| <b>ARTICLE 1</b>  | <b>OBJET DE LA CONVENTION .....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>ARTICLE 2</b>  | <b>FONCIER.....</b>   | <b>8</b>  |
| <b>ARTICLE 3</b>  | <b>PERIMETRES DE MAITRISE D’OUVRAGE.....</b>  | <b>9</b>  |
| 3.1               | GENERALITES .....   | 9         |
| 3.2               | PERIMETRE « ESPACE VOYAGEURS / PARVIS » MAITRISE D’OUVRAGE RFF.....                                       | 9         |
| 3.3               | PERIMETRE « ESPACE DISTRIBUTEUR / BILLETTERIE », MAITRISE D’OUVRAGE SNCF TER PACA .....                   | 10        |
| 3.4               | PERIMETRE « INTERMODALITE, PARKING, VOIRIE », MAITRISE D’OUVRAGE CONJOINTE MPM ET VDM                     | 10        |
| <b>ARTICLE 4</b>  | <b>LES ETUDES .....</b>   | <b>11</b> |
| 4.1               | GENERALITES .....   | 11        |
| 4.2               | CONTENU DES ETUDES AVANT-PROJET – PROJET (APO) DE RFF.....  | 11        |
| 4.3               | CONTENU DES ETUDES SNCF TER PACA .....  | 12        |
| 4.4               | CONTENU DES ETUDES D’ AVANT-PROJET ET DE PROJET SUR LE PERIMETRE « INTERMODALITE, PARKING, VOIRIE » ..... | 12        |
| 4.5               | GESTION DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES .....  | 14        |
| <b>ARTICLE 5</b>  | <b>ORGANISATION ET PILOTAGE DU SUIVI DE L’OPERATION.....</b>  | <b>14</b> |
| <b>ARTICLE 6</b>  | <b>DATE DE MISE EN SERVICE.....</b>   | <b>15</b> |
| <b>ARTICLE 7</b>  | <b>DISPOSITIONS FINANCIERES .....</b>   | <b>15</b> |
| 7.1               | COUT DE L’OPERATION .....   | 15        |
| 7.2               | ACTUALISATION DES COUTS DE L’OPERATION .....  | 16        |
| 7.3               | PARTICIPATIONS FINANCIERES .....  | 16        |
| 7.4               | CARACTERE DES SUBVENTIONS .....   | 19        |
| 7.5               | MODALITES DE PAIEMENT .....   | 19        |
| 7.5.1             | <i>Périmètres « Espace Voyageurs et Parvis ».....</i>   | <i>19</i> |
| 7.5.2             | <i>« Espace Distributeur / Billetterie ».....</i>   | <i>20</i> |
| 7.5.3             | <i>Périmètres « Intermodalité, Parking».....</i>  | <i>20</i> |
| 7.6               | MANDATEMENT.....  | 21        |
| 7.6.1             | <i>Périmètre « Mise en accessibilité des quais ».....</i>   | <i>21</i> |
| 7.6.2             | <i>Périmètres « Espace Distributeur / Billetterie » .....</i>   | <i>21</i> |
| 7.6.3             | <i>Périmètres « Intermodalité, parking, voirie » .....</i>  | <i>21</i> |
| <b>ARTICLE 8</b>  | <b>DOMICILIATION DES APPELS DE FONDS .....</b>  | <b>22</b> |
| <b>ARTICLE 9</b>  | <b>GESTION DES ECARTS.....</b>  | <b>22</b> |
| <b>ARTICLE 10</b> | <b>CONTROLE DES DEPENSES.....</b>   | <b>23</b> |
| <b>ARTICLE 11</b> | <b>DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION .....</b>   | <b>23</b> |
| <b>ARTICLE 12</b> | <b>MODIFICATION DE LA CONVENTION .....</b>  | <b>23</b> |
| <b>ARTICLE 13</b> | <b>RESILIATION DE LA CONVENTION.....</b>  | <b>23</b> |
| <b>ARTICLE 14</b> | <b>PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES .....</b>   | <b>24</b> |
| 14.1              | PROPRIETE .....   | 24        |
| 14.2              | DIFFUSION .....   | 24        |
| 14.3              | COMMUNICATION .....   | 24        |
| <b>ARTICLE 15</b> | <b>LITIGES .....</b>  | <b>24</b> |

**ARTICLE 16 MESURE D'ORDRE ..... 25**

**ENTRE LES SOUSSIGNES :**

**L'ETAT** (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie), représenté par le Préfet de Région, Monsieur Hugues PARANT, Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-après dénommé « l'Etat »,

**LA REGION PROVENCE – ALPES – CÔTE D'AZUR**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Michel VAUZELLE, en vertu de la délibération n°..... ci-après dénommée la « Région »,

**LA COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE**, représentée par le Président, Monsieur Eugène CASELLI, en vertu de la délibération n°..... du Conseil de Communauté, ci-après dénommée « MPM »,

**LA VILLE DE MARSEILLE**, représentée par le Maire de Marseille, Monsieur Jean-Claude GAUDIN, en vertu de la délibération n°..... du conseil municipal de la ville de Marseille, ci-après dénommée la « Ville »,

**LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS**, Établissement Public Industriel et Commercial, inscrit au Registre du Commerce de Paris sous le numéro RCS Paris B 552 049 447, dont le siège est à Paris 14<sup>ème</sup>, 34 rue du Commandant Mouchotte – 75 699 Paris CEDEX 14, représentée par Monsieur Philippe BRU, Directeur Délégué TER Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-après dénommée « SNCF »,

**RESEAU FERRE DE FRANCE** – Direction Régionale PACA, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du commerce de Paris sous le numéro B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège social est 92 avenue de France 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL, son Président, ayant donné délégation à Monsieur Marc SVETCHINE, Directeur Régional PACA, ci-après dénommée « RFF »,

L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, la Ville de Marseille, La Société Nationale des Chemins de Fer Français activité DDTER PACA ci-après dénommée « SNCF TER PACA » et Réseau Ferré de France sont désignés collectivement par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

Vu

- La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique.
- La loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'Etablissement public Réseau Ferré de France (RFF) en vue du renouveau du transport ferroviaire.
- Le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF.
- La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Le Code Général des Collectivités Territoriales.
- Le Code des Transports.
- Le programme AGIR pour l'énergie engagé par la Région Provence - Alpes - Côte d'Azur.
- Le Référentiel National de Mise en Accessibilité des Gares pour les Voyageurs Handicapés ou à Mobilité réduite en vigueur RF N-NG-IF B-01n°002 / VO 0383.
- Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, en cours d'élaboration.
- Le programme de la partie ferroviaire de la halte joint en annexe 1.
- La Convention relative au financement des études d'Avant-projet - Projet de la partie sous maîtrise d'ouvrage RFF de la halte de La Barasse signée en date du présenté en commission permanente du conseil régional du 28/09/12.
- Les extraits des études amont MPM joints en annexe 2.
- Le décret du 25 septembre 2003 déclarant d'utilité publique le projet d'augmentation de la capacité de la ligne Marseille – Aubagne – Toulon.
- La décision d'approbation des caractéristiques de l'opération de modernisation de la ligne Marseille – Aubagne par le ministère de l'Equipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer en date du 19 août 2004.
- Le Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 de la Région Provence – Alpes - Côte d'Azur signé le 20 mars 2007.
- La convention cadre relative à l'exécution du volet ferroviaire du Contrat de Projets 2007-2013 signée le 3 décembre 2007.
- La convention spécifique d'application du Contrat de Projets Etat Région 2007-2013 avec le département des Bouches-du-Rhône signée le 17 décembre 2007.

## Préambule

Les études d'infrastructures pour l'augmentation de capacité de la ligne ferroviaire de Marseille à Toulon, dont la première phase était inscrite au Contrat de Plan 2000-2006, ont été également inscrites au Contrat de Projets 2007-2013. Les travaux qui sont en cours de réalisation sous la maîtrise d'ouvrage de RFF devraient se poursuivre jusqu'en 2014.

Les études d'aménagement des gares situées sur l'axe Marseille-Aubagne, associées aux études d'infrastructure pour l'augmentation des capacités de la ligne, permettent de dégager un véritable projet de services. Ce projet concerne les communes de Marseille, de La Penne-sur-Huveaune et d'Aubagne.

La construction de la 3ème voie s'accompagne d'un programme « gares » pour six gares et haltes de la ligne : Marseille Blancarde, La Pomme, Saint-Marcel, La Barasse, La Penne-sur-Huveaune et Aubagne.

Le projet de 3ème voie Marseille – Aubagne prévoit notamment la création d'un pôle d'échange sur l'ancien site de l'usine Pechiney boulevard de la Barasse. Ce pôle d'échange sera composé d'un parking sous maîtrise d'ouvrage MPM, d'une halte ferroviaire et d'un quai de gare sous maîtrise d'ouvrage RFF et des équipements de distribution sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF TER PACA. Le passage souterrain allant de la halte au quai ainsi que le quai sont intégrés dans le projet infrastructure de l'opération augmentation de capacité Marseille – Toulon. Cette opération a fait l'objet de la convention cadre pluriannuelle signée le 5 mars 2009 entre la région Provence Alpes Côte d'Azur, le conseil général des Bouches du Rhône, l'Etat et Réseau Ferré de France.

La halte de La Barasse sera située au pk 9.828 de la ligne Marseille à Vintimille.

L'opération, financée par la présente convention de financement, fait suite aux études préliminaires réalisées par MPM. Elle concrétise la volonté commune des partenaires d'apporter aux usagers et habitants du secteur de la halte ferroviaire de La Barasse, une amélioration de leurs conditions de déplacement et notamment d'accessibilité, de sécurité et de confort.

Ce projet de halte créée dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité de la ligne Marseille-Aubagne-Toulon pourra faire l'objet de modifications conséquentes dans le cadre du projet de la LGV PACA dont la mise en service dans le secteur de Marseille est prévue en 2023.

Ce projet est en cohérence avec la stratégie des différents partenaires en matière de transport public au regard notamment du transfert modal, de la fréquentation et de l'environnement. De la réussite de sa conception et de sa réalisation dépend en grande partie le succès d'une opération de promotion des transports publics fondée sur la densification de services de transports ferroviaires et routiers.

La conception et la réalisation de cette opération doivent s'appuyer sur une pratique étroite de coordination de l'ensemble des acteurs concernés dès l'élaboration des programmes élémentaires (programmes fonctionnels et techniques, modalités d'exploitation de l'ensemble, etc....) jusqu'à la mise en œuvre de l'installation. Pour atteindre ces objectifs, une gouvernance partagée a été mise en œuvre visant une coordination étroite entre l'ensemble des acteurs.

## Rappel des enjeux

Les Partenaires conviennent de l'intérêt d'un réseau maillé optimisé où le mode ferroviaire occupe sa place dans ses différents rôles de desserte nationale, régionale et d'agglomération.

Les pôles d'échanges entre les différents modes jouent un rôle capital en termes d'articulation et de correspondance entre les différents modes de transport collectifs urbains et interurbains, les modes doux et la voiture particulière.

Les Partenaires s'accordent sur la nécessité d'ouvrir les gares et haltes en même temps que la mise en service de la 3<sup>ème</sup> voie fin 2014.

Les études d'Avant-Projet – Projet (APO) ont été engagées par la maîtrise d'ouvrage RFF dans le cadre d'une convention bipartite entre la Région et RFF. Cette solution avait pour objectif de laisser le temps nécessaire aux Partenaires pour finaliser le bouclage de la présente convention associant l'ensemble des Partenaires tout en permettant de sécuriser le planning de mise en service. Conformément aux stipulations de la convention d'étude signée entre la Région et RFF, la conventions d'étude est automatiquement résiliée dès la notification à tous les signataires de la présente convention de financement des études d'avant-projet, de projet et de la réalisation des travaux sur l'ensemble des périmètres des différentes maîtrises d'ouvrage associant l'ensemble des Partenaires.

**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 Partenaires en ce qui concerne les conditions de financement et de réalisation des études d'avant-projet, de projet et des travaux de création de la halte de La Barasse pour l'ensemble des périmètres définis à l'Article 3 « Périmètres de maîtrise d'ouvrage ».

Les Partenaires se sont, d'un commun accord, mobilisés pour que la gare de La Barasse soit un site permettant d'apporter, aux usagers et habitants du secteur de la gare de La Barasse, une amélioration de leurs conditions de déplacement et notamment d'accessibilité, de sécurité et de confort.

Pour l'ensemble des périmètres, décrits à l'Article 3 « Périmètres de maîtrise d'ouvrage », la présente convention précise en particulier le programme des opérations, les coûts et les modalités financières, administratives, juridiques et techniques de réalisation, ainsi que les modalités de suivi.

## Article 2 Foncier

Les différentes maîtrises d'ouvrage s'exercent sur des périmètres relevant de la domanialité de Marseille Aménagement.

Cette convention n'a pas pour objet de traiter des opérations foncières à mener par les différents Partenaires. Elles font l'objet, entre les Partenaires concernés, d'accords fonciers qui définissent les modalités des régularisations foncières. Ces modalités doivent être impérativement définies pendant les phases d'étude.

Au plus tard à la fin des études de projet menées par les maîtrises d'ouvrage définies dans la présente convention, le coût des régularisations foncières est porté à la connaissance des Partenaires afin de pouvoir ratifier les accords fonciers. Un avenant à la présente convention de financement est alors mis en place.

La signature de ces derniers et l'engagement des procédures d'acquisitions ou de mises à disposition foncières sont un préalable au démarrage des travaux de réalisation de la halte de La Barasse.

Par la signature de cette convention, les Partenaires s'engagent à tout mettre en œuvre pour que la ratification des accords fonciers puisse intervenir avant le début de la phase travaux afin de permettre d'engager, sur les périmètres relevant de leur domanialité :

- soit les procédures de cessions foncières selon un prix à négocier entre Marseille Aménagement et RFF et entre Marseille Aménagement et MPM,
- soit les procédures de mise à disposition du terrain selon des modalités à définir entre Marseille Aménagement et RFF et entre Marseille Aménagement et MPM mais apportant à chaque Partenaire toutes les garanties requises pour son investissement financier.

## Article 3 Périmètres de maîtrise d'ouvrage

### 3.1 Généralités

Les études préalables réalisées par MPM ont appréhendé le réaménagement de la halte ferroviaire de La Barasse dans son ensemble afin d'assurer une cohérence de programme entre les équipements ferroviaires et d'intermodalité (accès, parkings, arrêts de bus, aménagements cyclables, accessibilité PMR, voirie...).

Les études de d'Avant-Projet, de Projet et de Réalisation des travaux de création de la halte ferroviaire de La Barasse (sur la base des documents joints en annexe 1), dont le financement fait l'objet de la présente convention portent respectivement sur :

- Le périmètre « **Espace voyageurs / Parvis** » relevant de la maîtrise d'ouvrage RFF.
- Le périmètre « **Espace Distributeur / Billetterie** » relevant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF TER PACA.
- Le périmètre « **Intermodalité, parking et voirie** » relevant de la maîtrise d'ouvrage conjointe de MPM et de la Ville.

Les études de Projet et de Réalisation du périmètre « **Infrastructure** », relevant de la maîtrise d'ouvrage RFF et comprenant la création des quais et d'un passage souterrain ne sont pas comprises dans la présente convention.

La délimitation physique de chaque périmètre est précisée sur le plan en annexe 2.

### 3.2 Périmètre « Espace Voyageurs / Parvis » maîtrise d'ouvrage RFF

RFF assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux qui porteront sur le périmètre suivant :

La création d'un espace voyageur composé de :

- Un local technique pour la distribution, dont la façade sera dimensionnée pour accueillir un distributeur de billets régionaux (DBR)
- Un local pouvant accueillir les équipements nécessaires à la vidéo protection (option réalisable immédiatement ou ultérieurement)
- Un totem et la signalétique de jalonnement
- Des panneaux d'information statique
- un abri pour les 2 roues permettant d'accueillir environ 10 motos et 30 vélos

L'aménagement des quais avec :

- Deux abris de quai
- Trois ensembles bancs et poubelles

- Des panneaux d'information statique
- La signalétique de quai
- Deux horloges

**Information dynamique :**

Des afficheurs légers de 23 pouces incluant des hauts parleurs et une horloge (ALN) seront installés

- 1 au niveau du sas à l'entrée de l'escalier qui descend vers le souterrain coté Aubagne par rapport au sas.
- 1 au niveau de l'escalier prévu coté Marseille par rapport au sas en limite de la gare routière (prévoir uniquement les réservations pour réseaux, cet afficheur sera positionné ultérieurement.
- 1 sur le quai central à la sortie du souterrain – (permettant de gérer les 2 sens de circulation).

### **3.3 Périmètre « Espace Distributeur / Billetterie », maîtrise d'ouvrage SNCF TER PACA**

Le programme de distribution et d'information sous maîtrise d'ouvrage SNCF – TER PACA comprend :

**Distribution :**

- Un distributeur de billets régional (DBR) à raccorder aux réseaux d'énergie et de télécommunications qui sont mis à disposition par RFF. Cet équipement et les câbles associés sont installés dans un espace prévu dans le sas (DBR implanté dans le mur extérieur du SAS).
- Un valideur et un composteur au niveau de la zone d'accès aux quais, à l'entrée du passage souterrain en bas de l'escalier (implantation à définir précisément pour les réservations dans le génie civil)

Les conséquences des investissements relatifs au périmètre « **Espace Distributeur / Billetterie** » sur les coûts d'exploitation du TER (charges de capital notamment) sont prises en charge, lors de la mise en service du bien, par la Région dans le cadre du Contrat d'Exploitation des services ferroviaires régionaux signé entre SNCF et la Région.

### **3.4 Périmètre « Intermodalité, Parking, Voirie », maîtrise d'ouvrage-MPM**

MPM assure la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de l'ensemble des études d'avant-projet, projet et la réalisation de travaux d'aménagement prévus à cet article sur le périmètre d' « intermodalité, parking, voirie ».

Les travaux listés ci-après sont sous la maîtrise d'ouvrage de MPM qui réalise l'ensemble des études et travaux dans le cadre d'une délégation de maîtrise d'ouvrage de la ville de Marseille au profit de MPM en fonction des compétences de chacun.

Sur la base des esquisses jointes en annexe (annexe 1 et 2), ces études et la réalisation des travaux d'aménagement comprennent :

- la création d'un parking (230 places) ;
- la requalification du boulevard de la Barasse ;
- la plantation d'arbres d'alignement
- une liaison piétonne entre le boulevard de la Barasse et le parvis de la gare ;
- le pluvial lié à l'imperméabilisation ;
- l'éclairage public ;
- la plantation d'arbres d'ornement ;
- la mise en place de fourreaux pour le réseau de vidéo protection.

La ville de Marseille délèguera à MPM sa maîtrise d'ouvrage pour les compétences éclairage public, plantations d'arbres d'ornement et fourreaux pour le réseau de vidéoprotection, à partir de la phase APS.

Les modalités de cette délégation font l'objet d'une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage unique entre MPM et la Ville de Marseille qui devra être délibérée courant 2012 sur la base des montants définis à l'article 7.1 de la présente convention.

Par ailleurs, il est indiqué que le Conseil général des Bouches-du-Rhône, participera financièrement au projet, au titre de dispositifs d'intervention qui lui sont propres. Une convention entre MPM et le Département, délibérée courant 2012, précisera les modalités de cette participation.

A l'achèvement des travaux, les ouvrages suivants : éclairage public, plantations d'ornement et fourreaux pour le réseau de vidéo protection, seront remis à la Ville de Marseille qui en assurera la gestion et l'exploitation.

## **Article 4 Les études**

### **4.1 Généralités**

Chaque maîtrise d'ouvrage pilotera les études sur son périmètre défini à l'article 3.

Les différentes maîtrise d'ouvrage s'engagent à se coordonner afin d'assurer la cohérence des projets notamment à leurs interfaces et tout spécialement pour garantir l'accessibilité en toute autonomie aux personnes handicapées, conformément à la législation applicable.

### **4.2 Contenu des études Avant-Projet – Projet (APO) de RFF**

Lors de la phase études APO, RFF dresse dans une première phase les différentes solutions techniques possibles. Puis dans un deuxième temps, la solution retenue est étudiée en détails afin d'obtenir les documents techniques nécessaires à la rédaction des documents de consultations des entreprises, une estimation des prix et les délais de réalisation.

Les études APO ont pour objet :

- de lister les différentes options techniques possibles, d'en dresser un descriptif sommaire technique et financier,
- de réaliser les travaux préparatoires (relevé topographiques, réseaux...),
- de choisir les solutions retenues,
- de préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre,
- de préciser l'implantation et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques,
- de préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides,
- d'établir un coût objectif des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré, et ainsi de préciser le coût prévisionnel définitif de l'opération (CPDR), et les futurs coûts d'exploitation,
- de préciser le délai global de réalisation de l'ouvrage en cohérence avec les travaux d'infrastructures ferroviaires menés sur le secteur sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

Ces études ne comprennent pas les diagnostics et autres études relevant des procédures de cessions foncières (études de pollution...) et dont les modalités de réalisation sont définies entre les Partenaires concernés dans le cadre de ces procédures.

A la fin des études APO, RFF présente aux Partenaires un dossier d'étape intégrant l'ensemble des éléments programmatiques, techniques et économiques décrits ci-dessus. Toute modification de programme par rapport à la présente convention est soumise à l'approbation du comité de suivi visé à l'Article 5 « Organisation et pilotage du suivi de l'opération ».

Les documents constituant l'étude APO sont fournis à chaque Partenaire de la convention dont un exemplaire reproductible et un exemplaire sur CD ROM.

### **4.3 Contenu des études SNCF TER PACA**

Les études menées par SNCF TER PACA ont pour but de déterminer :

- Les équipements qui seront installés,
- Le positionnement de ces équipements,
- Les besoins en alimentation et en réseau des équipements.

SNCF TER PACA et RFF se coordonnent pour la prise en compte de ces données dans les études du périmètre RFF.

### **4.4 Contenu des études d'Avant-projet et de Projet sur le périmètre « Intermodalité, parking, voirie »**

#### **4.4.1 Contenu des études d'Avant-projet**

Elles comprennent les études d'avant-projet sommaire et les études d'avant-projet définitif. A terme, elles doivent permettre notamment :

- de déterminer les surfaces détaillées de tous les éléments du programme,

- d'arrêter en plans, coupes et façades, les dimensions de l'ouvrage, ainsi que son aspect,
- de définir les principes constructifs, les matériaux et les installations techniques,
- d'établir l'estimation définitive du coût prévisionnel des travaux, décomposés en lots séparés, d'arrêter définitivement le programme,
- de définir le planning de réalisation des études de projet et des travaux.

Ces études ne comprennent pas, à l'exception des relevés topographiques, les diagnostics et autres relevés relevant des procédures de cessions foncières et dont les modalités de réalisation sont définies entre les Partenaires concernés dans le cadre de ces procédures.

A la fin des études d'Avant-projet, chaque maîtrise d'ouvrage du périmètre « Intermodalité, parking et voirie » présente aux Partenaires un dossier d'étape intégrant l'ensemble des éléments programmatiques, techniques et économiques décrits ci-dessus. Ce dossier est soumis à l'approbation du comité de suivi visé à article 5 « Organisation et pilotage du suivi de l'opération ».

Les documents constituant l'Avant-projet sont fournis à chaque Partenaire de la convention dont un exemplaire reproductible et un exemplaire sur CD ROM.

#### 4.4.2 Contenu des études de Projet

Lors de la phase études de projet, chaque maîtrise d'ouvrage affine sur son périmètre de responsabilité les éléments techniques et économiques de l'opération tels qu'ils ont été validés au niveau de l'Avant-projet détaillé.

Les études de projet ont pour objet :

- de réaliser les travaux préparatoires (relevé topographiques, réseaux...),
- de préciser par des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre,
- de préciser l'implantation et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques,
- de préciser les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides,
- d'établir un coût objectif des travaux décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant métré,
- de permettre au maître de l'ouvrage, au regard de cette évaluation, de préciser le coût prévisionnel final de la réalisation de l'ouvrage et, par ailleurs, de conforter les coûts de son exploitation,
- de préciser le délai global de réalisation de l'ouvrage en cohérence avec les travaux d'infrastructures ferroviaires menés sur le secteur sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

Ces études ne comprennent pas les diagnostics et autres études relevant des procédures de cessions foncières (études de pollution...) et dont les modalités de réalisation sont définies entre les Partenaires concernés dans le cadre de ces procédures.

A la fin des études de projet, chaque maîtrise d'ouvrage présente aux Partenaires un dossier d'étape intégrant l'ensemble des éléments programmatiques, techniques et économiques décrits ci-dessus. Ce dossier est soumis à l'approbation du comité de suivi visé à article 5 « Organisation et pilotage du suivi de l'opération ».

Les documents constituant l'étude de projet sont fournis à chaque Partenaire de la convention dont un exemplaire reproductible et un exemplaire sur CD ROM.

## **4.5 Gestion des procédures administratives**

Les travaux, objet de la présente convention, sont éventuellement soumis à l'obtention d'autorisations administratives et notamment d'autorisations de construire.

Chaque maîtrise d'ouvrage fait son affaire de l'obtention de ces autorisations administratives sur son propre périmètre.

## **Article 5 Organisation et pilotage du suivi de l'opération**

Les Partenaires constatent que la réalisation de l'opération exige d'eux une étroite coordination sur tous les plans et notamment dans les domaines suivants :

- fonciers,
- coordination entre travaux et financements,
- suivi des programmes d'exécution.

A cette fin, un comité de suivi est créé dès notification de la présente convention. Il se réunit une fois tous les trois (3) mois ou en tant que de besoin, à la demande de l'un des Partenaires. Le comité de suivi est composé d'un ou plusieurs représentants de chaque Partenaire, chacun devant désigner son ou ses représentants.

Les comités de suivi sont présidés par le représentant de RFF qui en assure le secrétariat. Il prépare les ordres du jour, procède à la convocation des Partenaires, dresse les comptes rendus et les diffuse sous quinze (15) jours de calendrier pour validation aux différents Partenaires qui s'engagent à les valider sous quinze (15) jours de calendrier à compter de leur réception. Au bout de cette période de quinze jours de calendrier, si aucun commentaire n'est fait, les comptes rendus sont alors considérés comme validés. Cette validation est confirmée dans le compte-rendu du comité de suivi suivant.

Les études de chaque maîtrise d'ouvrage sont présentées au comité de suivi qui approuve les écarts éventuels par rapport au programme de l'opération de chaque maîtrise d'ouvrage. Cette approbation permet d'engager la phase réalisation. Une démarche d'information est également respectée au stade de la consultation des entreprises dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage doit déclarer l'appel d'offres infructueux.

Le comité de suivi approuve tout dépassement de planning ou budgétaire qui résulterait de difficultés survenues en cours de réalisation des travaux ou de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Il est convenu entre les Partenaires que le début des travaux sous la responsabilité d'une ou de plusieurs maîtrises d'ouvrage ne peut être retardé si les études d'une ou plusieurs autres maîtrises d'ouvrage Partenaires ne sont pas approuvées.

Le comité de suivi convient collégalement de la réponse à apporter soit par :

- modification du niveau des prestations,
- mobilisation des provisions pour aléas et incertitudes,
- évolution du programme et / ou du calendrier de réalisation,
- abandon de tout ou partie de l'opération (avant démarrage des travaux).

Il est stipulé d'autre part qu'en cas de difficultés majeures, les Partenaires s'engagent à être solidaires et à rechercher des solutions garantissant l'économie et la poursuite de l'opération en convoquant un comité de pilotage.

## **Article 6 Date de mise en service**

La mise en service prévisionnelle de la gare est en décembre 2014 conformément au planning prévisionnel joint en annexe 3.

Ce planning de réalisation peut être modifié pour tenir compte de la durée effective des différentes procédures, dépôt de permis et autorisations, programmation d'interruption des circulations ferroviaires et pour tenir compte des délais de mise en service des infrastructures ferroviaires sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

En tout état de cause, la gare est mise en service au plus tard en même temps que les infrastructures (création de la 3<sup>ème</sup> voie) réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF.

A l'issue des études de projet, le planning définitif des travaux ainsi que la date de mise en service sont présentés aux Partenaires lors d'une réunion du comité de suivi

## **Article 7 Dispositions financières**

### **7.1 Coût de l'opération**

Les coûts exprimés dans le présent article sont des coûts d'opération, toutes dépenses comprises (études, travaux, maîtrise d'œuvre, contrôle, assistance à maîtrise d'ouvrage, maîtrise d'ouvrage, frais divers, aléas et imprévus). Ils sont hors TVA et hors coût des acquisitions foncières éventuelles.

Le montant total de l'opération - toute maîtrise d'ouvrage confondue - définit au stade des études réalisées à ce jour est de 3 388 234 € HT en euros constants aux conditions économiques de janvier 2011 correspondant à un besoin de financement prévisionnel de

3 964 260 € HT en euros courants pour une mise en service en décembre 2014. Ce coût comprend :

- Le coût des études et des travaux sous la maîtrise d'ouvrage RFF estimé à 1 078 000 € HT en euros constants aux conditions économiques de janvier 2011 correspondant à un besoin de financement prévisionnel de 1 261 260 € HT en euros courants pour une mise en service en décembre 2014,

- Le coût des études et des travaux sous la maîtrise d'ouvrage SNCF TER PACA estimé à 172 000 € HT en euros constants aux conditions économiques de janvier 2011 correspondant à un besoin de financement prévisionnel de 201 000 € HT en euros courants pour une mise en service en décembre 2014,
- Le coût des études et des travaux sous la maîtrise d'ouvrage MPM estimé à 2 138 234 € HT en euros constants aux conditions économiques de janvier 2011 correspondant à un besoin de financement prévisionnel de 2 502 000 € HT en euros courants pour une mise en service en décembre 2014.
- 

## **7.2 Actualisation des coûts de l'opération**

La participation de l'Etat, de la Région, de MPM, de la Ville, de SNCF et de RFF est évaluée en euros constants aux conditions économiques de janvier 2011, correspondant à un besoin de financement prévisionnel en euros courants pour une mise en service en décembre 2014.

Le besoin de financement en euros courants pour une mise en service en décembre 2014 est le résultat d'un calcul d'actualisation sur la base des coûts aux conditions économiques de janvier 2011 en prenant comme hypothèse une variation de l'index TP 01 publié par le Bulletin Officiel de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes de 4 % par an au-delà de février 2012.

## **7.3 Participations financières**

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et travaux qui doivent s'étendre jusque fin décembre 2015,
- de l'évolution des prix sur la base d'une variation de l'index TP 01 comme précisé à l'Article 7.2 « Actualisation des coûts de l'opération ».

Les Partenaires s'engagent à financer, pour chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage, les dépenses réelles des études et de la réalisation du programme de l'opération, objet de la présente convention, selon les clés de répartition et dans la limite des montants indiqués en Euros courants à l'article 7.1 « Coût de l'opération » et selon la répartition indiquée dans le tableau ci-après.

La participation du CG13 au financement intervient au titre d'un plan quinquennal objet d'une convention entre le CG13 et MPM.

Les clés de répartition par périmètre sont distinctes.

CONVENTION LA BARASSE AVPPROREA V2012-09-19 V2.DOC

La Barasse - Besoins de financement prévisionnel en euros courants pour une mise en service en décembre 2014 – Hors coûts opérations foncières

| Périmètre de MOA  | Total opération  | Périmètre MPM Intermodalité, parking, voirie |               |           |                |            |                |            |                  |            |                  |                     |                |           |               |             |                  |
|---|------------------|--|---------------|-----------|----------------|------------|----------------|------------|------------------|------------|------------------|---------------------|----------------|-----------|---------------|-------------|------------------|
|   |                  | SNCF TER PACA                                |               | RFF       |                | CR PACA    |                | CG13*      |                  | MPM        |                  | Ville de Marseille* |                | Etat      |               | Total       |                  |
| Périmètre RFF :<br>Espace Distributeur /<br>Billetterie (5)                                     | 3 964 260        | 20%  | 40 200        | 0%        | 0              | 80%        | 160 800        | 0%         | 0                | 0%         | 0                | 0%                  | 0              | 0%        | 0             | 100%        | 201 000          |
| Périmètre SNCF DDTER<br>Espace Voyageurs / Parvis<br>et Mobilier du quai <sup>(1) (3) (5)</sup> |                  | 0%   | 0             | 20%       | 252 252        | 53%        | 668 468        | 0%         | 0                | 20%        | 252 252          | 0%                  | 0              | 7%        | 88 288        | 40%         | 1 261 260        |
| Périmètre MPM :<br>Intermodalité, parking,<br>voirie accès à la halte et<br>arrêts bus          |                  | 0%   | 0             | 0%        | 0              | 5%         | 126 390        | 45%        | 1 137 510        | 41%        | 1 034 100        | 8%                  | 204 000        | 0%        | 0             | 100%        | 2 502 000        |
| <b>Total La Barasse</b>   | <b>3 964 260</b> | <b>1%</b>                                    | <b>40 200</b> | <b>6%</b> | <b>252 252</b> | <b>24%</b> | <b>955 658</b> | <b>29%</b> | <b>1 137 510</b> | <b>32%</b> | <b>1 286 352</b> | <b>5%</b>           | <b>204 000</b> | <b>2%</b> | <b>88 288</b> | <b>100%</b> | <b>3 964 260</b> |

\* Convention de délégation de maîtrise d'ouvrage de la Ville de Marseille au profit de MPM et de participation financière du CG13 au profit de MPM

**La Barasse - Montant des opérations aux conditions économiques de janvier 2011 - Hors coûts opérations foncières**

| Périmètre de MOA   | Total opération  | Périmètre MPM Intermodalité, parking, voirie |               |           |                |            |                |            |                |            |                  |                     |                |           |                | Total       |                  |
|--|------------------|--|---------------|-----------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|------------------|---------------------|----------------|-----------|----------------|-------------|------------------|
|  |                  | SNCF TER PACA                                |               | RFF       |                | CR PACA    |                | CG13*      |                | MPM        |                  | Ville de *Marseille |                | Etat      |                |             |                  |
| Périmètre RFF :<br>Espace Distributeur /<br>Billetterie (5)  | 3 388 234        | 20%  | 34 400        | 0%        | 0              | 80%        | 137 600        | 0%         | 0              | 0%         | 0                | 0%                  | 0              | 20%       | 34 400         | 100%        | 172 000          |
| Périmètre SNCF<br>DDTER Espace<br>Voyageurs / Parvis et<br>Mobilier du quai <sup>(1)(3)</sup><br>(5) |                  | 0%   | 0             | 20%       | 215 600        | 53%        | 571 340        | 0%         | 0              | 20%        | 215 600          | 0%                  | 0              | 7%        | 75 460         | 100%        | 1 078 000        |
| Périmètre MPM :<br>Intermodalité,<br>parking, voirie accès<br>à la halte et arrêts<br>bus            |                  | 0%   | 0             | 0%        | 0              | 5%         | 108 014        | 45%        | 972 127        | 41%        | 883 752          | 8%                  | 174 340        | 0%        | 0              | 100%        | 2 138 234        |
| <b>Total La Barasse</b>  | <b>3 388 234</b> | <b>1%</b>                                    | <b>34 400</b> | <b>6%</b> | <b>215 600</b> | <b>23%</b> | <b>782 554</b> | <b>29%</b> | <b>972 127</b> | <b>32%</b> | <b>1 099 352</b> | <b>5%</b>           | <b>174 340</b> | <b>3%</b> | <b>109 860</b> | <b>100%</b> | <b>3 388 234</b> |

\* Convention de délégation de maîtrise d'ouvrage de la Ville de Marseille au profit de MPM et de participation financière du CG13 au profit de MPM

## 7.4 Caractère des subventions

Les contributions financières de l'Etat, de la Région, du CG13, de MPM et de la Ville sont des subventions d'équipement. Elles ne sont donc pas soumises à la TVA.

## 7.5 Modalités de paiement

### 7.5.1 Périmètres « Espace Voyageurs et Parvis »

RFF effectue le portage financier des études et des travaux de son périmètre et procède aux appels de fonds auprès de chaque Partenaire selon les modalités suivantes :

- Une avance de 20 % du montant total estimé en euros courants des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage est versée à la notification de la présente convention.
- Après le démarrage des études et travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 20 % est consommée, des appels de fonds au minimum trimestriels sont effectués en fonction de l'avancement des dépenses réelles des études et travaux et après validation par le comité de suivi. Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 95 % du montant total en euros courants plafonné défini l'article 7.3 « Participations financières ». Les modalités de calcul des appels de fonds sont définies par les Partenaires lors des réunions de comités de suivi.
- Après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, RFF procède à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées. Ce décompte fait l'objet de l'approbation des Partenaires lors d'une réunion du comité de suivi. Sur la base de celui-ci, RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'une demande d'un appel de fonds pour le règlement du solde.

Pour RFF les paiements portent la désignation des prestations et leur émission est portée à la connaissance de RFF à l'agence Opéra à Paris de la Société Générale.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de RFF.

Les versements sont réglés par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (n° porté dans le libellé du virement) au compte de RFF :

| Bénéficiaire              | Etablissement<br>Agence                     | Code<br>Etablissement | Code<br>Guichet | N° de compte | Clé |
|---------------------------|---|-----------------------|-----------------|--------------|-----|
| Réseau Ferré de<br>France | Société Générale<br>Agence Opéra à<br>Paris | 30003                 | 03620           | 00020062145  | 94  |

### **7.5.2 « Espace Distributeur / Billetterie »**

SNCF TER PACA effectue le portage financier des études et des travaux du périmètre de son périmètre et procède aux appels de fonds correspondant à ces deux périmètres auprès de chaque cofinanceurs selon l'échéancier suivant :

- une avance de 20 % du montant total estimé en euros courants des études et travaux sous sa maîtrise d'ouvrage est versée à la notification de la présente convention.
- Après le démarrage des études et travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 20 % est consommée, des appels de fonds au minimum trimestriels sont effectués en fonction de l'avancement des dépenses réelles des études et travaux et après validation par le comité de suivi. Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 95 % du montant total en euros courants plafonné défini l'article 7.3 « Participations financières ». Les modalités de calcul des appels de fonds sont définies par les Partenaires lors des comités de suivi.
- Après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, SNCF TER PACA procède à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées. Ce décompte fait l'objet de l'approbation des Partenaires lors d'un comité de suivi. Sur la base de celui-ci, SNCF TER PACA procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'une demande d'un appel de fonds pour le règlement du solde.

Pour SNCF TER PACA, les paiements portent la désignation des prestations et leur émission est portée à la connaissance de la SNCF TER PACA à l'agence centrale de la Banque de France de Paris.

### **7.5.3 Périmètres « Intermodalité, Parking»**

MPM effectue le portage financier des études et des travaux du périmètre de « Intermodalité, Parking, voirie » et procède aux appels de fonds auprès des cofinanceurs selon l'échéancier suivant :

- Une avance de 20 % du montant total estimé en euros courants des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage est versée à la notification de la présente convention.
- Après le démarrage des études et travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 20 % est consommée, des appels de fonds au minimum trimestriels, fonction de l'avancement des études et travaux, validés par le comité de suivi. Le cumul des fonds appelés ne peut excéder 95 % du montant total en euros courants plafonné défini l'article 7.3 « Participations financières ». Les modalités de calcul des appels de fonds sont définies par les Partenaires lors des comités de suivi.
- Après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, MPM procède à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées. Ce décompte fait l'objet de l'approbation des Partenaires lors d'un comité de suivi. Sur la base de celui-ci, MPM procède,

selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'une demande d'avance pour le règlement du solde.

Pour MPM, les paiements portent la désignation des prestations et leur émission est portée à la connaissance de MPM à l'Agence de Marseille de la Banque de France.

Les versements sont réglés par virement bancaire au nom :

| Bénéficiaire                         | Etablissement<br>Agence                          | Code<br>Etablissement | Code<br>Guichet | N° de compte | Clé |
|--------------------------------------|--|-----------------------|-----------------|--------------|-----|
| Marseille-<br>Provence-<br>Métropole | Agence de<br>Marseille de la<br>Banque de France | 30001                 | 00512           | C130 0000000 | 02  |

## 7.6 Mandatement

### 7.6.1 Périmètre « Espace voyageurs / Parvis »

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de quarante (40) jours à compter de la date de réception des appels de fonds sur la base d'un état des dépenses validé par le comité de suivi.

A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal majoré de deux (2) points de pourcentage.

### 7.6.2 Périmètres « Espace Distributeur / Billetterie »

Les sommes dues à SNCF TER PACA au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception des appels de fonds sur la base d'un état des dépenses validé par le comité de suivi.

### 7.6.3 Périmètres « Intermodalité, parking, voirie »

Les sommes dues à MPM au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception des appels de fonds sur la base d'un état des dépenses validé par le comité de suivi.

## Article 8 Domiciliation des appels de fonds

|                  |  |
|------------------|--|
| <b>L'Etat</b>    | Préfecture de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur<br>Boulevard Paul Peytral<br>13282 MARSEILLE Cedex 20   |
| <b>La Région</b> | Hôtel de Région<br>Direction des Transports et Grands Equipements<br>27 place Jules Guesde<br>13481 Marseille Cedex 20   |
| <b>MPM</b>       | Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole<br>Direction de la Gestion et du Contrôle Budgétaire<br>Les docks – Atrium 10.7<br>10 place de la Joliette<br>BP 48014<br>13567 MARSEILLE CEDEX 02 |

## Article 9 Gestion des écarts

Toute modification du programme fonctionnel, des caractéristiques des ouvrages et de l'enveloppe financière de l'opération doit faire l'objet d'un avenant à la présente convention, préalablement examiné en comité de suivi.

Toute proposition de modification doit prendre la forme d'un courrier adressé à l'ensemble des Partenaires par les Partenaires qui la souhaitent : la demande doit être explicite et détaillée afin de pouvoir en mesurer les conséquences financières. La prise en compte de ces modifications est actée au compte-rendu des réunions de comité du suivi qui propose éventuellement la saisine d'un comité de pilotage et la contractualisation par voie d'avenant à la présente convention.

Toute modification de programme, non partagée par l'ensemble des Partenaires, entraînant un surcoût pour le projet est considérée en définitive comme voulue par les seuls Partenaires qui l'ont demandée ; ces derniers assument son financement en totalité.

Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) sont gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels en euros courants, chaque maître d'ouvrage concerné informe les cofinanceurs, fournit tout élément justificatif et propose, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche est également conduite dans le cas où le maître d'ouvrage doit déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulte de difficultés survenues en cours de réalisation des travaux ou de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Les Partenaires recherchent alors, en comité de suivi et à bref délai, une réponse à apporter, soit par :

- modification du niveau des prestations,

- mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents Partenaires,
- évolution du programme et / ou du calendrier de réalisation,
- abandon de l'opération (avant démarrage des travaux).

En cas d'économies, celles-ci sont partagées en tenant compte des périmètres de maîtrise d'ouvrage et au prorata des participations financières des Partenaires signataires de la présente convention sur le ou les périmètres de maîtrise d'ouvrage concernés.

Les concours financiers des Partenaires sont accordés sous la condition de réalisation des opérations sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF TER PACA et sous la maîtrise d'ouvrage de MPM selon la répartition mentionnée à l'article 7.1 « Coût de l'opération ».

En cas de non réalisation de tout ou partie des opérations, un relevé final des dépenses acquittées est établi par chaque maître d'ouvrage qui procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du solde ou au versement du trop-perçu auprès des Partenaires financiers au prorata de leur participation globale.

## **Article 10 Contrôle des dépenses**

L'Etat, la Région, MPM et la Ville se réservent le droit d'effectuer tout contrôle sur les états de dépenses de chaque maître d'ouvrage permettant de vérifier la réalité des dépenses.

## **Article 11 Date d'effet et durée de la convention**

La présente convention entre en vigueur à la date de sa notification à tous les Partenaires (transmission simultanément à tous les cosignataires). Cette date est convenue entre les Partenaires dans le compte-rendu d'un comité de suivi.

La présente convention arrive à échéance dès lors que :

- toutes les études et travaux sont réalisées et documents remis,
- tous les Partenaires ont rempli leurs obligations financières,
- tous les litiges éventuellement nés de son application ont été réglés.

## **Article 12 Modification de la convention**

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant à ladite convention à l'exception des communications des références bancaires et / ou des domiciliations qui font l'objet d'un simple échange de lettres entre les Partenaires.

## **Article 13 Résiliation de la convention**

En cas de non-respect par l'un des Partenaires de tout ou partie de ses engagements au titre de cette convention, celle-ci peut-être résiliée de plein droit par tout autre Partenaire à l'expiration d'un délai d'un mois (1) mois de calendrier suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas, les Partenaires s'engagent, au prorata de leur participation et sur la base des dépenses engagées par chacun des maîtres d'ouvrage jusqu'à la date de résiliation, à rembourser ceux-ci, sur la base d'un décompte général définitif, préalablement accepté par les Partenaires, permettant d'établir une situation à caractère définitif.

Sur cette base, chaque maître d'ouvrage procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au remboursement du trop-perçu auprès des Partenaires financeurs dans un délai de trois (3) mois maximum après résiliation de la convention.

## **Article 14 Propriété, Communication et diffusion des études**

### **14.1 Propriété**

Les études qui résultent de la présente convention restent la propriété respective de chaque maître d'ouvrage.

Les résultats des études ainsi que tous les documents spécifiques à la réalisation des études sont communiqués aux Partenaires.

### **14.2 Diffusion**

Toute diffusion extérieure est subordonnée à l'accord préalable des Partenaires

Les Partenaires s'engagent à faire mention dans toute publication ou communication des études, de l'aide financière de chacun.

### **14.3 Communication**

Chaque Partenaire s'engage à faire mention de l'ensemble des Partenaires et de leur identité visuelle dans toute publication ou communication des études, ainsi que dans tous les documents à destination du grand public et des professionnels.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, les maîtres d'ouvrage font mention du financement des Partenaires.

Les opérations de communication à destination du grand public, relatives à cette opération, sont conduites de façon conjointe et en accord avec les Partenaires.

## **Article 15 Litiges**

En cas de litige entre les Partenaires auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention, ceux-ci mettent tous leurs efforts afin de résoudre ce litige à l'amiable au sein d'un éventuel comité de pilotage.

A défaut de règlement amiable, les litiges peuvent être soumis par l'un ou l'autre des Partenaires au Tribunal Administratif territorialement compétent.

## **Article 16 Mesure d'ordre**

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge du Partenaire qui entendrait soumettre la présente convention et ses avenants éventuels à cette formalité.

CONVENTION LA BARASSE AVPPROREA V2012-09-19 V2.DOC

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

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

**Le Préfet de la Région Provence-Alpes-  
Côte d'Azur**

**Monsieur Hugues PARANT**

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

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

**Le Président du Conseil Régional  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Michel VAUZELLE**

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

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

**Le Maire de la Ville de MARSEILLE**

**Jean-Claude GAUDIN**

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

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

**Le Président de la Communauté  
Urbaine Marseille Provence Métropole**

**Eugène CASELLI**

CONVENTION LA BARASSE AVPPROREA V2012-09-19 V2.DOC

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

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

**SNCF TER PACA**

**Philippe BRU**

CONVENTION LA BARASSE AVPPROREA V2012-09-19 V2.DOC

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

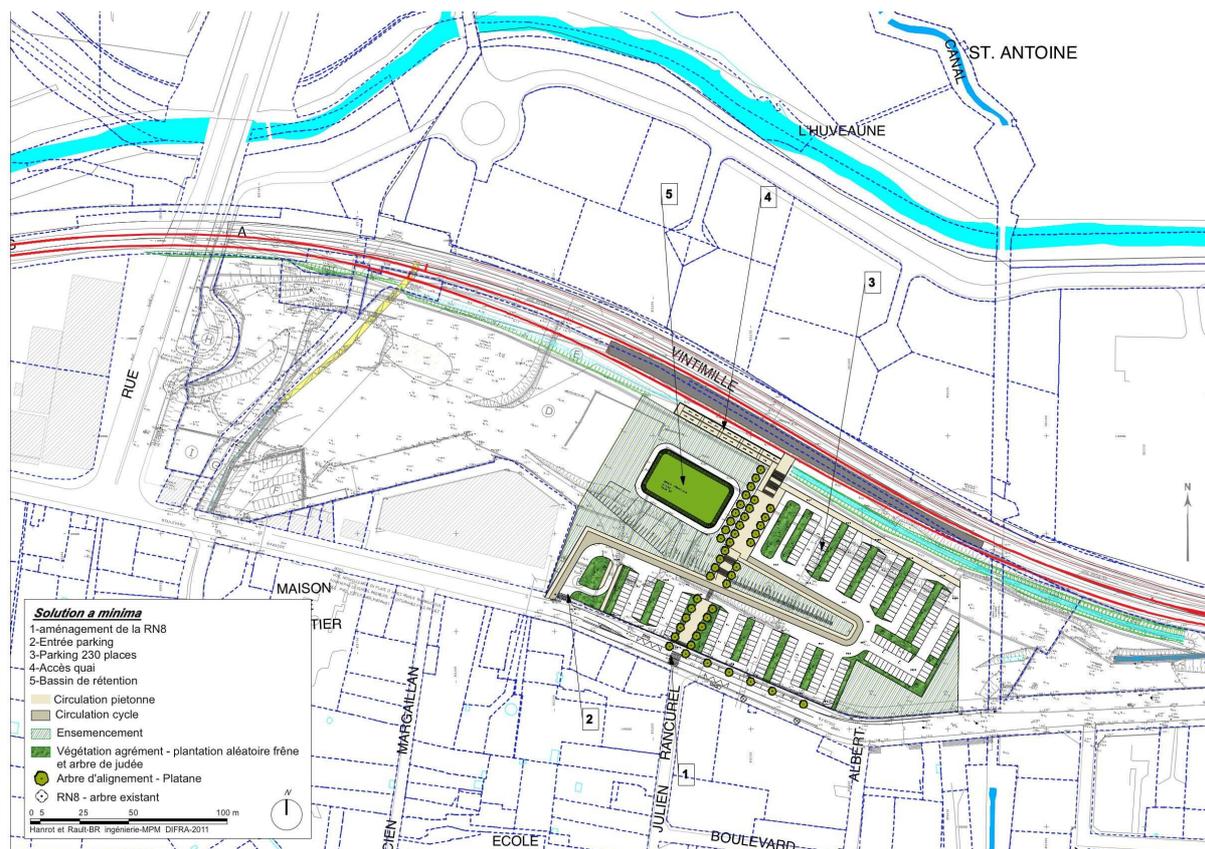
La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, un pour chaque signataire.

Fait à Marseille, le

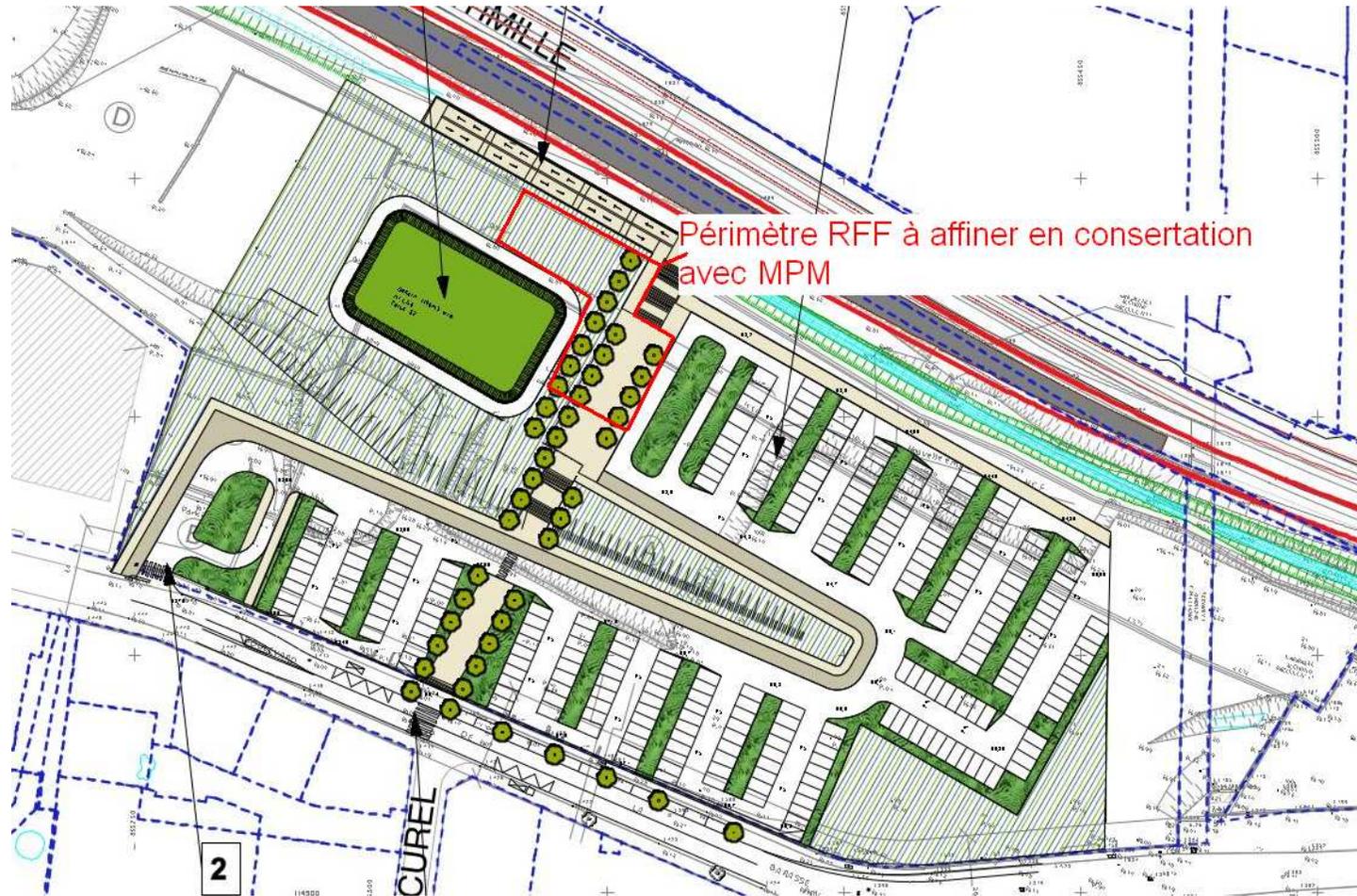
**Le Directeur Régional de  
RFF Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Marc SVETCHINE**

# ANNEXE 1 ETUDES PRELIMINAIRES – MPM



## ANNEXE 2 DELIMITATION DES PERIMETRES DE MOA



Reçu au Contrôle de légalité le 30 octobre 2012

### ANNEXE 3

## PLANNING GENERAL DE L'OPERATION

| Macro planning de l'opération                                 | MOA       | 2011   |        |        |        | 2012   |        |        |        | 2013   |        |        |        | 2014   |        |        |        | 2015   |        |        |        |   |
|---|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---|
|   |           | Trim 1 | Trim 2 | Trim 3 | Trim 4 | Trim 1 | Trim 2 | Trim 3 | Trim 4 | Trim 1 | Trim 2 | Trim 3 | Trim 4 | Trim 1 | Trim 2 | Trim 3 | Trim 4 | Trim 1 | Trim 2 | Trim 3 | Trim 4 |   |
| <b>La Barasse</b>   |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| <b>Infrastructure - 3ème voie / Mise en service</b>           | RFF       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | ▼ |
| <b>Travaux périmètre « Intermodalité, parking et voirie »</b> | MPM / VDM |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Etudes  |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Procédure administrative /Dossier loi sur l'eau               |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Procédures marchés  |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Libération des emprises par RFF                               |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | ▼ |
| Travaux   |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Mise en service   |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| <b>Périmètre « Espace Voyageurs / Parvis / Distribution »</b> | RFF       |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Conception / études préliminaires                             |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Procédures administratives                                    |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Etudes APO / DCE  |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Procédures marchés  |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Travaux Gares   |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |   |
| Mise en service   |           |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        |        | ▼ |