



**ETUDE SUR LES ORIGINES ET DESTINATIONS DES  
MARCHANDISES PORTUAIRES**

*CONVENTION DE FINANCEMENT*



## *Convention*

Vu

- Le code général des collectivités territoriales
- la loi n°2000-321 du 12 avril 2000 modifiée
- le décret n°2001-495 du 6 juin 2001

Il a été exposé ce qui suit :

## **PREAMBULE**

---

Le GPMM souhaite actualiser et affiner sa connaissance des origines et destinations (O/D) de tous les types de marchandises portuaires dans l'hinterland français et européen du port.

En effet il n'est plus possible aujourd'hui pour les ports européens d'utiliser les statistiques publiques ou douanières pour obtenir ces informations. De nombreux articles et rapports ont été consacrés à cette question, sans que des solutions autres que la réalisation d'enquêtes ponctuelles n'aient vu le jour pour répondre de façon satisfaisante à ce besoin. Ainsi certains ports font-ils appels à des étudiants pour réaliser les enquêtes aux portes, d'autres réalisent des études ponctuelles régulièrement, des modèles ont aussi parfois été proposés. Des enquêtes restent toutefois indispensables dès lors que les ports cherchent à connaître les O/D de façon fine. Elles sont le plus souvent réalisées sous la forme d'enquêtes « cordon » pour ce qui concerne les acheminements routiers. Les acheminements massifiés donnent lieu à des approches différentes, la plupart du temps basées sur des entretiens.

Au-delà des origines et des destinations, le GPMM souhaite disposer d'une connaissance des flux et des itinéraires propres à chaque trafic dans l'hinterland proche et éloigné, y compris lorsqu'il y a escale par une plateforme logistique, une gare ferroviaire ou un port intérieur. Il s'agira par exemple de déterminer les routes empruntées depuis Fos pour rejoindre le réseau autoroutier et jusqu'au point de destination, pour identifier les itinéraires empruntés.

Un focus particulier est également recherché sur la ville de Marseille, visant à connaître les voies d'entrée/sortie des marchandises portuaires vers/depuis la cité phocéenne et les lieux de transit et de traitement de ces trafics sur son territoire.

De forts enjeux commerciaux sont liés à ces problématiques, de même que des enjeux concernant les infrastructures de transport intérieur permettant la meilleure desserte du port et la meilleure gestion des nuisances associées aux transports de marchandises.

Cette étude présente un intérêt pour différents partenaires du GPMM : la Région PACA, la CU MPM, le SCoT Ouest Etang de Berre, le Cluster PACA Logistique, l'Union Maritime et Fluviale, la DREAL PACA, la CCIMP, la CCIR, l'EPAEM, le Conseil Général 13. L'ensemble des partenaires cités ici participera à l'étude, en tant que contributeur (via une subvention) ou à travers une expertise.

Les partenaires sont intéressés par l'étude principalement du fait des éléments nouveaux qu'elle apportera du point de vue de l'utilisation des réseaux routiers et des dessertes locales. Ces éléments permettront notamment d'élaborer un schéma de desserte du port et pourront servir de socle pour prioriser les investissements publics en matière d'infrastructures de transport.

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

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

---

La présente convention a pour objectif de définir les attendus de l'étude sur les origines et destinations des marchandises portuaires dans l'hinterland du port, le rôle de chacun ainsi que l'objet, le montant, les conditions d'utilisation et les modalités de paiement de la subvention attribuée par le contributeur.

<b>SECTION 1 : DISPOSITIONS TECHNIQUES</b>
--

## **ARTICLE 2 - PILOTAGE DU PROJET**

---

La maîtrise d'ouvrage de l'étude est assurée par le Grand Port Maritime de Marseille. Toutefois, l'étude sur les origines et destinations sera confiée à un cabinet spécialisé après une mise en concurrence réalisée dans le cadre des marchés publics à l'initiative du GPMM.

## **ARTICLE 3 - OBJECTIFS DE L'ETUDE**

---

### **Article 3.1 – Présentation du projet**

L'étude a pour objet d'obtenir une connaissance actualisée et structurée méthodologiquement des éléments suivants :

1. Les origines et destinations des trafics de marchandises de l'ensemble des bassins du port :
  - bassins Est –Marseille,
  - bassins Ouest –Lavera,
  - bassins Ouest –Fos.
  
2. Sur un périmètre qui comprend l'ensemble des départements français ainsi que les régions européennes suivantes : Catalogne, Piémont, Ligurie, Lombardie, Suisse Romande, Allemagne du Sud, Benelux.
  
3. Sont concernés tous les types de trafics de marchandises :
  - toutes marchandises diverses (conteneurs et roulier),
  - tous vracs solides,
  - tous vracs liquides.
  
4. Les différents modes de pré-post acheminements (fer, fleuve, route, oléoduc) doivent être considérés et la part de chacun doit être établie sur la base de l'année n-1 au moment des enquêtes.
  
5. Un grand nombre de points routiers d'entrée/sortie du port sont à prendre en compte, à la fois sur les bassins Est (où plusieurs portes sont utilisées) et sur les bassins Ouest (où plusieurs voies d'accès aux terminaux existent, notamment entre Fos et Port-Saint-Louis-du-Rhône).

## *Convention*

6. Les plateformes logistiques qui sont souvent la première destination ou la dernière origine des marchandises dans l'hinterland sont à considérer comme des points de passage à travers lesquels il faut suivre la marchandise, de manière à ne pas biaiser les résultats.

7. Les gares ferroviaires et les ports fluviaux (réunis sous le terme de « ports intérieurs ») sont, comme les plateformes logistiques (point 6), considérés comme des lieux de transit et non comme les origines/destinations finales des marchandises.

8. En revanche les lieux de destination ou d'origine des oléoducs sont considérés comme les O/D finales des marchandises transportées par ce mode. Lorsque plusieurs branches existent, elles doivent être considérées individuellement.

9. L'ensemble des trafics du GPMM étant concerné, l'étude doit tenir compte de la saisonnalité propre à chacun, et planifier les enquêtes en conséquence (l'analyse des séries statistiques permet par exemple de constater deux pics annuels du trafic de conteneurs, au printemps et à l'automne, mais cette variation saisonnière est très différente de celle du trafic routier par exemple). L'étude devra ainsi couvrir une année entière et tenir compte d'éventuels pics hebdomadaires. Le GPMM fournira, sur demande aux prestataires ayant retiré le dossier, les séries statistiques permettant d'identifier la saisonnalité relative à chaque type de trafic.

10. Les itinéraires empruntés (axes urbains dans Marseille et routes départementales, nationales et autoroutes à proximité des bassins Est et ouest) seront identifiés. Des cartes de flux seront réalisées au-delà des comptages de véhicules sur les différents tronçons des itinéraires.

### **Article 3.2 Calendrier prévisionnel**

Aout 2013 : lancement de la procédure marché

Décembre 2013 : début des travaux

Novembre-Décembre 2014 : remise des résultats et du rapport final

Janvier 2015 : présentation et diffusion des résultats

## **ARTICLE 4 - SUIVI DE L'EXECUTION DES ETUDES**

---

Un Comité de pilotage (COFIL) sera constitué afin d'informer les partenaires du suivi de l'étude. Il comprendra un ou deux représentants de chaque contributeur. Il associera également les experts signataires de la convention. Il pourra être complété par d'autres experts au besoin.

Le comité de pilotage est présidé par le GPMM qui organise les réunions.

Afin d'assurer un suivi régulier, le Comité de pilotage se réunira autant que de besoin et au moins une fois par trimestre pour faire un point sur l'avancement du projet. Le calendrier pourra être revu en fonction de l'offre retenue.

**SECTION II : DISPOSITIONS FINANCIERES**

**ARTICLE 5 – COUT DE L’ETUDE**

---

Le coût de l’étude est fixé à 152 000 € HT.

En cas de dépassement du montant de l’opération, le maître d’ouvrage s’engage à supporter les surcoûts. Néanmoins, il pourra solliciter les cofinanceurs pour obtenir après concertation un financement complémentaire. Ces nouvelles dispositions seraient alors contractualisées par voie d’avenant.

**ARTICLE 6 - PLAN DE FINANCEMENT**

---

	montant en € HT	clé de répartition en %
Le GPMM	21 716	14,29
La CAPM	10 857	7,14
Le SAN OP	10 857	7,14
La CU MPM	10 857	7,14
La Région PACA	21 714	14,29
La DREAL PACA	21 714	14,29
Le CG13	21 714	14,29
Les organismes consulaires	21 714	14,29
dont la CCIMP	16 285	10,71
dont la CCIR	5 429	3,57
L’EPAEM	10 857	7,14
L’UMF	0	0,00
Le Cluster PACA Logistique	0	0,00
<b>total</b>	<b>152 000</b>	<b>100,00</b>

Conformément au plan de financement, MPM attribue une subvention d’un montant de 10 857€HT au GPMM, correspondant à 7.14% du montant global de l’étude. (pour rappel : 152 000€HT).

**ARTICLE 7 : MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS**

---

**Article 7.1 Conditions d’utilisation de la subvention**

Le bénéficiaire de la subvention s’engage à utiliser les sommes attribuées par les contributeurs conformément à l’objet de la subvention décrit dans la présente convention.

Pour les collectivités partenaires, les dispositions de l’alinéa précédent valent autorisation de reversement des subventions au sens de l’article L1611-4 du Code général des collectivités territoriales.

## Convention

### Article 7.2 Modalités de paiement de la subvention

La subvention est versée pour partie sous forme d'une avance de 40% à la notification de la subvention et déductible du montant global de la subvention.

Le solde (60%) sera liquidé à réception du rapport et des données brutes d'étude consolidées, de l'état récapitulatif des dépenses et des recettes signé de la personne habilitée.

Le maître d'ouvrage s'engage à les lui transmettre.

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

Signataires	Adresses	Nom du service administratif	N° de téléphone – Adresse électronique
<b>Grand Port Maritime de Marseille</b>	23 place de la Joliette BP 81965 13 226 Marseille Cedex 02	Direction générale - Mission Prospective et Evaluation	04 91 39 47 36 <a href="mailto:g.planque@marseille-port.fr">g.planque@marseille-port.fr</a>
<b>MPM</b>	Les Docks 10 place de la Joliette BP 48014 13567 Marseille cedex 02	Direction Générale Développement et Aménagement du Territoire	0491997068 <a href="mailto:sylvie.ferrarin@marseille-provence.fr">sylvie.ferrarin@marseille-provence.fr</a>  04 95 09 50 54 <a href="mailto:Vincent.touze@marseille-provence.fr">Vincent.touze@marseille-provence.fr</a>

Le paiement s'effectuera sur le compte suivant :

Grand Port Maritime de Marseille  
Agent Comptable

Cadre réservé au destinataire du relevé

Code Etablissement	Code Guichet	Numéro de compte	Agence
11315	00001	08003546788	CLÉ RIB 15 00425
Domiciliation		Titulaire du compte	Date d'émission
CE PAC MARSEILLE		GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE	04/09/09
Identifiant international de compte bancaire - IBAN (International Bank Account Number)			Identifiant international de l'établissement bancaire - BIC (Bank Identifier Code)
FR76	1131	5000 0108 0035 4678 815	CEPAFRPP131

## **ARTICLE 8 – MODALITES DE CONTROLE ET DE SUIVI**

---

Le bénéficiaire de la subvention peut être soumis au contrôle des délégués de la collectivité qui l'a accordée.

A cet effet, les contributeurs peuvent se faire communiquer sur simple demande tout acte, contrat, facture ou document attestant de la bonne exécution de l'opération et faire procéder par ses délégués à toute vérification sur pièce ou sur place.

Si le contrôle sur pièces transmises par le bénéficiaire ou les contrôles sur place effectués par le contributeur conduisent ces derniers à constater la non-exécution totale ou partielle de l'opération subventionnée ou le non-respect par le maître d'ouvrage d'une disposition du règlement financier, le GPMM :

- ne peut prétendre au versement du solde de la subvention ;
- doit rembourser les sommes indûment perçues.

## **ARTICLE 9 – GESTION DES ECARTS**

---

Les règles suivantes s'appliquent :

- En cas d'économies, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini, la participation de chaque co-financeur est calculée par application de sa clé de répartition.
- En cas de trop perçu, le trop perçu éventuel auprès de chaque partenaire financier fait l'objet d'un reversement.

<b>SECTION III : DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES</b>
---

## **ARTICLE 9 - MODIFICATION - RESILIATION**

---

Toute modification de la consistance de l'opération ne peut intervenir sans l'accord formel de MPM. Toute modification technique importante notamment l'allongement des délais devra faire l'objet d'une modification de la présente convention.

Toute modification de la présente convention en dehors des domiciliations bancaires donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Le GPMM s'engage à prévenir dans les meilleurs délais MPM de toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention.

La convention peut être résiliée de plein droit par toute partie, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

## *Convention*

En cas de résiliation, le contributeur pourra exiger le remboursement des sommes déjà versées.

La période de quinze jours devra être mise à profit par les parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

### **ARTICLE 10 : RESPONSABILITE DE MPM**

---

L'aide financière accordée par MPM à cette opération ne peut entraîner leur responsabilité à aucun titre que ce soit pour un quelconque fait ou risque pouvant survenir en cours d'exécution.

### **ARTICLE 11 - PROPRIETE INTELLECTUELLE ET CONFIDENTIALITE**

---

MPM s'engage à ne pas divulguer, utiliser à d'autres fins que celles répondant à l'esprit de la convention, communiquer ou publier sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, les informations, conclusions, documents et autres données transmis, sauf accord écrit.

### **ARTICLE 12 - INFORMATIONS EXTERIEURES**

---

Le GPMM et MPM s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication à propos des travaux notamment par l'apposition de leurs logos des contributeurs.

Les opérations de communication importantes et à destination du grand public, relatives à cette opération, seront conduites en accord avec MPM.

### **ARTICLE 13- LITIGES**

---

A défaut d'accord amiable, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention relèvent de la compétence du Tribunal administratif de Marseille.

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

---

La présente convention prend effet à la date de notification. Elle expire au versement du solde des flux financiers.

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

## *Convention*

<p>A Marseille, le Le Président de la communauté urbaine Marseille Provence métropole</p> <p>Eugène CASELLI</p>	<p>A Marseille, le Le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille</p> <p>Jean-Claude TERRIER</p>
---	--

Pièces jointes à la présente convention :

- Annexe 1 : ATTENDUS DE L'ETUDE - CCTP