OPERATION INSCRITE AU CPER 2015-2020

****

CONVENTION DE COFINANCEMENT et DE PARTENARIAT

DESSERTE ROUTIERE PORTE 4

ENTRE

Les financeurs :

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE,

LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE,

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Les partenaires associés :

L'ETAT

LE GRAND PORT MARITIME M ARSEILLE

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Préambule

La Charte Ville-Port signée en 2013 par les institutions publiques (Etat, Région, Département des Bouches-du-Rhône, Communauté urbaine de Marseille, Ville de Marseille), la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Marseille, le Grand Port Maritime de Marseille et Euro méditerranée affirme la nécessaire adaptation des bassins de Marseille et la réallocation des sites par blocs d'exploitations cohérents.

Consécutivement à la restructuration des terminaux à passagers engagée par le Grand Port Maritime de Marseille (relocalisation du trafic Maghreb au Cap Janet et du trafic Corse à Arenc) une étude de préfaisabilité a été conduite par la DREAL et le GPMM en faveur du réaménagement de la porte 4du port située dans le 15ème Arrondissement de Marseille.

Le diagnostic de l'étude fait ressortir les éléments suivants : la Porte 4 supporte un trafic routier intense (jusqu'à 3040 véhicules/heure en entrée/sortie de la porte 4 au moment des débarquements) mélangeant les poids lourds porte-conteneurs qui desservent le terminal de Mourepiane, les cars de tourisme, les taxis, les véhicules particuliers du terminal croisière, les embarquements et débarquements des passagers des ferries.
Ce trafic routier est générateur de conflits d'usages et pose des problèmes de confort et de sécurité pour les piétons. Par ailleurs, la porte 4 souffre d'un manque de lisibilité de l'accès et des points de dépose ainsi qu'un déficit de places de stationnement.
La solution retenue dans l'étude de préfaisabilité, comme présentée à l'annexe 3 de la présente convention, consiste principalement à dédoubler la porte 4 en créant un nouvel accès : la porte 4bis dédiée aux flux vers l'international.
Le Comité de pilotage de la Charte Ville-Port du 10 juin 2016 a acté que la Métropole assurerait la maîtrise d'ouvrage de la desserte routière du terminal international en articulation avec les travaux pilotés par le Grand Port Maritime de Marseille dans son emprise.

Cette opération est inscrite à l'avenant n°2 du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 adopté par l'Assemblée régionale du 13 juillet 2016 et retranscrit dans la convention départementale d'application des Bouches-du-Rhône, adoptée par l'Assemblée régionale du 3 novembre 2016, sur la base d'une enveloppe budgétaire évaluée à 10 ,5 M€ HT répartis comme suit :

- Métropole Aix Marseille Provence : 4 M€
- Région : 2,5 M€
- Département des Bouches-du-Rhône : 4 M€

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Compte tenu de ce qui précède, entre :

La **Métropole d'Aix-Marseille-Provence**, ci-après désignée par « la Métropole », représentée par Monsieur Christophe AMALRIC, agissant en qualité de Conseiller Métropolitain Délégué à l'Espace Public et à la Voirie, autorisé par délibération N°…… du Conseil métropolitain en date du ……..,.

La **Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, ci-après désignée par « la Région », représentée par son Président Monsieur Christian ESTROSI, Président du Conseil Régional, dûment autorisé par délibération n°..... du.....,

Le **Département des Bouches-du-Rhône**, ci-après désigné par « le Département », représenté par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, dûment autorisée par délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental n°……du

L'État, Le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, représenté par Monsieur Stéphane BOUILLON, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Le Grand Port Maritime de Marseille, représentée par Madame Christine CABAU WOEHREL, Présidente du directoire.

Vu le Contrat de Plan État-Région pour la période 2015-2020 conclu par l'État et la Région le 29 mai 2015,

Vu l'avenant n°2 du Contrat de Plan État-Région 2015-2020 adoptée le 13 juillet 2016,

Vu la convention spécifique d'application du CPER 2015-2020 pour le Département des Bouches du Rhône adoptée le 3 novembre 2016,

Vu le règlement financier de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Vu le règlement financier du Département des Bouches du Rhône,

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de participation de la Métropole, de la Région et du Département au projet d'amélioration de l'accessibilité routière au Cap Janet (réaménagement de la porte 4 et création d'une porte 4 bis) tel que défini dans l'article 2 de la présente convention ainsi que les modalités de suivi des partenaires du projet. La Métropole assurera la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre de cette opération dans les conditions techniques et administratives définies à l'article 7 de la présente convention.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Article 2 - Programme de l'opération

Dans le cadre des actions visant à améliorer le fonctionnement de l'actuelle Porte 4 et à créer une nouvelle porte dédiée aux flux passagers internationaux, sur la base de l'étude de préfaisabilité, il est envisagé :

- Le réaménagement de la voirie en amont de la Porte 4 ;
- L'aménagement du carrefour de la Porte 4 ;
- L'aménagement et la reprise complète de la RD5 entre le carrefour et le futur giratoire donnant accès à la future Porte 4bis ;
- La création d'une voie nouvelle entre la porte 4 et 4bis ;
- L'aménagement du giratoire de la Porte 4bis ;
- La création de la voie d'accès et d'un pont au-dessus de la voie ferrée et de la voie royale depuis le giratoire au terminal 4bis.

L'ensemble de ces aménagements est décrit de façon plus précise dans l'étude de préfaisabilité jointe en annexe 3.

Article 3 - Coût prévisionnel de l'opération

Le coût prévisionnel de l'opération estimée lors de l'étude de préfaisabilité menée en décembre 2015 par la DREAL s'établit à **10 500 000 euros HT (valeur décembre 2015).**

Il se répartit suivant le programme de l'opération comme suit :

1. Voie en amont de la porte : 647 K€
2. Carrefour de la porte : 495 K€
3. RD5 en amont du giratoire de la porte 4bis : 632 K€
4. Voie entre la porte 4 et 4bis : 1 215 K€
5. Giratoire de la porte 4bis : 794 K€
6. Voie du terminal 4bis : 6717 K€

La répartition prévisionnelle de la nature des dépenses s'établit comme suit :

Nature des dépenses	**Montant HT**
Etudes	700 000,00
Travaux	7 900 000,00
Aléas - Divers	1 900 000,00

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Article 4 - Financement

Le montant HT des opérations prévues dans la présente convention est de **10,5 M€.** La Métropole prend en charge la TVA.

Toutes les opérations seront financées d'après la clé de répartition suivante :

Financeurs	Taux de participation	Montant total
Métropole	38,10 %	4 M€
Région	23.81 %	2,5 M€
Département	38,10 %	4 M€

La Région s'engage à inscrire à son budget le montant de sa contribution financière à la réalisation de l'objet de cette convention. Cette contribution devra faire l'objet d'une décision d'affectation d'autorisation(s) de programme par l'Assemblée Régionale et l'(les) arrêté(s) attributif(s) de subvention correspondant(s) sera (seront) émis au bénéfice du maître d'ouvrage.

La Région et le Département verseront respectivement le montant de leurs participations à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, maître d'ouvrage, selon la procédure décrite à l'article 6 de la présente convention.

La participation de chaque partenaire est évaluée en euros constants aux conditions économiques de décembre 2015, correspondant à un besoin de financement prévisionnel en euros courants pour une mise en service en mars 2020.

Aucun financement de l'Etat ne sera alloué au projet de desserte compte tenu que l'Etat participe au financement des aménagements terrestres dans l'enceinte portuaire à hauteur de 30%.

Article 5 - Modalités de réévaluation du coût de l'opération

L'enveloppe financière inscrite au CPER 2015-2020 a été fixée à 10,5 M€. Ce montant constitue la limite supérieure des dépenses pouvant être engagées par le maître d'ouvrage de l'opération.

Si cette opération nécessitait un financement allant au-delà des 10,5 M€ prévus dans le cadre du CPER 2015-2020, en tout état de cause avant la mise en œuvre des marchés de travaux, les partenaires financiers devront formaliser leur accord et leur éventuelle nouvelle participation financière par avenant au CPER et à la présente convention.

Dans le cas où le montant de la dépense viendrait à dépasser 10,5M€ HT, les partenaires seront sollicités dans les conditions définies à l'article 6 ci-après.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Article 6- Modalités des cofinancements

6.1 – Principe des participations

Les participations de la Région et du Département, telles que fixées à l'article 4, sont plafonnées au montant forfaitaire indiqué et seront versées à la Métropole Aix-Marseille-Provence sur la base des dépenses réellement exécutées et dûment constatées.

6.2 – Echelonnement des versements

- ✓ **Avance de démarrage** : **Une avance de 10 %** sera versée à la Métropole Aix-Marseille-Provence par la Région et le Département après la signature de la présente convention par les différents partenaires et à compter de la notification du marché de Maîtrise d'œuvre par la Métropole. A cet effet, la Métropole joindra avec sa demande d'avance une copie du marché de maîtrise d'œuvre notifié après un examen préalable par le **comité technique de suivi**. L'avance ainsi versée sera remboursable par la Métropole si les études de conception ne sont pas réalisées en cas d'arrêt de l'opération.

- ✓ **Versements successifs** : Au-delà de cette avance, des acomptes pourront être versés sur demande du maître d'ouvrage, au fur et à mesure de l'avancement de l'opération. Dans le but de limiter les mouvements de fonds, les demandes d'acompte n'excèderont pas le nombre de 2 par an. Ces demandes de versements d'acomptes, calculées au prorata du montant des dépenses réalisées ne pourront excéder 80 % du montant prévisionnel de chaque participation financière. Chaque demande d'acompte sera accompagnée d'un rapport d'avancement des travaux et d'un état récapitulant les dépenses justifiées par un état des factures acquittées et des recettes datées et signées du représentant de l'ordonnateur et du receveur des finances de la Métropole.

- ✓ **Solde de l'opération** : Après réception des travaux, la demande de solde de la participation financière de chaque partenaire sera calculée sur la base d'un état des dépenses définitif comprenant le paiement du décompte général et définitif du dernier marché de travaux. Cette demande de solde sera présentée au préalable au **comité technique de suivi**. Cette demande sera accompagnée d'un état final des dépenses et d'un rapport d'exécution technique et financier de l'opération.

Le financement de l'opération est programmé au titre des années 2017 à 2021 conformément au calendrier prévisionnel de réalisation de cet aménagement (**Annexe 1**).

A cet égard, les partenaires s'engagent à respecter avec la plus grande sincérité le positionnement de ces financements dans leur propre programmation pluriannuelle des investissements. En cas de modification dans le calendrier prévisionnel, la Métropole s'engage à informer le plus en amont possible les partenaires quant aux ajustements des acomptes à provisionner et à rectifier les échéanciers en conséquence.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

6. 3 – 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, et, le cas échéant, au CPER, préalablement examiné et validé en comité technique de suivi.
Toute proposition de modification doit prendre la forme d'un courrier adressé à l'ensemble des Partenaires par le (ou les) Partenaire(s) qui la souhaite(nt): 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 technique de 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, entrainant un surcoût pour le projet est considérée en définitive comme voulue par le seul Partenaire qui l'a demandée; ce dernier assume 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, le maître d'ouvrage informe les financeurs du projet, 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 technique de suivi** et à bref délai, une réponse à apporter, soit par:

- ✓ mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires, selon les modalités prévues à l'article 5,
- ✓ 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 au prorata des participations financières des Partenaires financiers signataires de la présente convention.

6-4 Modalités financières concernant l'abandon du projet

Si le projet devait être abandonné, la présente convention pourra être dénoncée par les parties. Le maître d'ouvrage informera les partenaires signataires sur les motifs de cet abandon et dressera un décompte général des dépenses acquittées. Le cas échéant, ce décompte pourra donner lieu au reversement des sommes trop perçues, ou au versement des dépenses au prorata des partenaires financeurs de l'opération.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

ARTICLE 7 – MISE EN ŒUVRE DU PARTENARIAT

7.1 – Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel de l'opération figurant en **annexe 1** à la présente convention fait apparaître l'ensemble des tâches et des délais estimés pour leur accomplissement, de l'élaboration du programme à la réception des ouvrages par la Métropole.

Ce calendrier prévisionnel doit être compatible avec celui des études et travaux de réaménagements terrestres au Cap Janet, réalisés sous maîtrise d'ouvrage GPMM.

L'objectif affiché est une mise en service du terminal international reconfiguré et regroupé au Cap Janet avec un accès sécurisé et dédié pour fin 2020. Cette échéance permettra la libération des emprises portuaires autour du bassin Grande Joliette à des fins urbaines.

7.2– Conditions de réalisation de l'opération

- ✓ **Conception des ouvrages :**

La Métropole assumera seule la direction des études de diagnostic, les études d'avant-projet et de projet. Toutefois, à l'issue de chacune de ces phases, et en tout état de cause, chaque fois qu'une décision déterminante pour la conception des ouvrages devra être prise, il sera recueilli préalablement l'accord du ou des gestionnaires des voies concernées. A cet effet, les dossiers correspondants leur seront adressés. Le gestionnaire notifiera sa décision à la Métropole ou fera connaitre ses observations dans le délai de trente jours suivant la réception des dossiers.

Les différentes phases d'études ainsi que le rendu de celles-ci feront l'objet d'une validation par le **comité technique de suivi**.

- ✓ **Exécution des Travaux :**

La Métropole passera tous les marchés nécessaires et assurera toutes les prérogatives du maître de l'ouvrage vis-à-vis du maître d'œuvre et des différentes entreprises intervenantes sur le chantier. Elle rendra compte de l'avancement des travaux lors des réunions du **comité technique de suivi**. Les partenaires pourront visiter le chantier sur demande et notamment lors des réunions du comité technique de suivi. Ils ne pourront cependant présenter aucune observation au maître d'œuvre et aux différentes entreprises.

Obligations du Maître d'ouvrage : La Métropole se réserve le droit d'engager toute action en justice et se défendre dans le cadre de tout litige avec les entrepreneurs, maîtres d'œuvre et prestataires intervenants dans l'opération, pour garantir la Région, le Département, l'Etat et le GPMM de toute action menée à son encontre pour les questions relatives aux travaux entrant dans le cadre de la présente convention.

La Métropole sollicitera auprès de l'Etat, du Département et du GPMM des conventions de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage pour permettre la réalisation des aménagements sur leurs domaines publics respectifs.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

- ✓ **Opérations de réception :**

La Métropole prononcera les réceptions successives des ouvrages réalisés selon les règles qui lui sont propres. Elle en informera le **comité technique de suivi.**

- ✓ **Signalétique et gestion de chantier :**

La Métropole fera apparaître sur la signalétique des chantiers la participation financière de la Région et du Département à l'opération ainsi que l'identité visuelle desdits financeurs. Pour ce faire, les partenaires veilleront à transmettre leurs spécifications aux fins de mise en œuvre.

7-3 Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales

Les travaux sont menés selon les procédures de la Métropole et les règlements en cours applicables à tous maîtres d'ouvrage.

Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations objet de la présente convention.

La Métropole en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :
- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations cofinancées dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 8 – LE COMITE TECHNIQUE

8.1 – Composition du comité

Le comité technique est constitué à parité de représentants de la Métropole, de la Région, et du Département.

L'Etat et le Grand Port Maritime de Marseille participeront également au comité technique dans la mesure où :

- L'Etat sera représenté par un représentant de la DREAL, au titre de l'animation de la Charte Ville-Port et du pilotage du chantier 2 « infrastructures portuaires et dessertes terrestres », et un représentant de la DIRMED, au titre de l'exploitant du réseau autoroutier à proximité immédiate des aménagements dans le secteur du Cap Janet. Le GPMM a validé la solution retenue de réaménagement de la porte 4 et la création d'une porte 4 bis au sud de l'actuelle porte 4. Par ailleurs, l'action du GPMM est déterminante pour réguler les différents trafics sur son domaine, garantissant ainsi un usage optimal des nouveaux aménagements.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Le comité technique sera organisé par la Métropole. Le comité peut se faire assister de tout technicien de son choix compétent sur les sujets inscrits à l'ordre du jour. Le comité pourra s'adjoindre en tant que de besoin tout représentant d'organismes ou toute personne intéressée ou qualifiée pour l'opération.

8.2 – Missions du comité

Le comité technique est l'organe de concertation et de suivi de l'opération instituée entre les partenaires pour toute la durée de l'opération. A ce titre, il accomplit les missions suivantes :

- Validation des études (article 7.2) ;
- Examen des appels de fonds de l'avance du solde (Article 6.2) ;
- Exécution des travaux (article 7.2) ;
- Examen financier de l'opération (article 6.3) ;
- Information sur les opérations de réception (Article 7.2).

Le comité technique préparera un rapport annuel de l'état d'avancement de l'opération à un comité de pilotage politique réunissant les partenaires signataires de la présente convention.

Le comité veillera à la définition partagée de la voie d'accès au terminal international depuis le giratoire au niveau de la porte 4 bis avec le parvis d'entrée dans le dit terminal et à la coordination de leur réalisation.

8.3 – Fonctionnement du comité technique

Le comité technique se réunira chaque fois qu'il est nécessaire à l'initiative de ses Partenaires pour l'accomplissement de ses missions et sur un ordre du jour préalablement établi.

Un compte rendu écrit sera établi à l'issue de ses réunions par la Métropole.

Il se réunit au moins une fois par semestre. A cette occasion, la Métropole présente un rapport sur l'avancement de l'opération, les principaux évènements, la situation des coûts des cofinancements et des délais.

Le GPMM tient à disposition du comité, les informations relatives à l'avancée et au planning prévisionnel des opérations de réaménagement terrestre du terminal dont il est responsable. Il s'engage à signal~~is~~er toutes modifications substantielles, notamment celles relatives aux retards de réalisation.

En cas de désaccord au sein du comité, le représentant de l'exécutif de chaque partenaire est saisi du différend.

ARTICLE 9 – DOMANIALITE

L'Etat se chargera de la régularisation des documents parcellaires qui n'ont pas été mis à jour lors de la construction de l'autoroute A55 et ses dépendances. Il transmettra les documents mis à jour pour avis préalables aux propriétaires connexes.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

Pour ce qui est de la domanialité des voiries concernées et de leurs dépendances, dans la mesure où aucune convention en vigueur n'existe à ce jour, les principes édictés successivement au III de l'article L.2123-11, au II de l'article L.2123-9, et le cas échéant, à l'article L.2123-10 du CG3P, issus de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014, seront mis en oeuvre.

> ***III de l'article L.2123-11 :*** Le ministre chargé des transports fait procéder, avant le 1er juin 2018, à un recensement des ouvrages d'art de rétablissement des voies qui relèvent ou franchissent les réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux de l'Etat et de ses établissements publics et pour lesquels il n'existe aucune convention en vigueur.
>
> Le ministre chargé des transports identifie ceux des ouvrages dont les caractéristiques, notamment techniques et de sécurité, justifient l'établissement d'une convention nouvelle. Celle-ci est établie conformément au II de l'article L. 2123-9 et à l'article L. 2123-10.
>
> ***II de l'article L.2123-9 :*** Lorsque, du fait de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, la continuité d'une voie de communication existante est assurée par un ouvrage dénivelé, la superposition des ouvrages publics qui en résulte fait l'objet d'une convention entre le gestionnaire de l'infrastructure de transport nouvelle et le propriétaire de la voie existante.
>
> Cette convention prévoit les modalités de répartition des charges des opérations de surveillance, d'entretien, de réparation et de renouvellement de l'ouvrage ainsi que les conditions de sa remise en pleine propriété à la collectivité territoriale et d'ouverture à la circulation.
>
> Pour la répartition des contributions respectives des parties à la convention, le principe de référence est la prise en charge par le gestionnaire de la nouvelle infrastructure de l'ensemble des charges relatives à la structure de l'ouvrage d'art.
>
> ***Article L.2123-10 :*** En cas d'échec de la négociation relative à la signature de la convention prévue au II de l'article L. 2123-9, la partie la plus diligente peut demander la médiation du représentant de l'Etat dans le département, qui consulte l'ensemble des parties et saisit pour avis la chambre régionale des comptes dans un délai d'un mois.
>
> Si cette médiation n'aboutit pas ou en l'absence de recours à une médiation, l'une ou l'autre des parties peut saisir le juge administratif.

ARTICLE 10 – REMISE ET GESTION DES OUVRAGES

Des conventions de gestion~~s~~ seront passées par les gestionnaires des voiries, par les services de l'Etat pour ce qui concerne l'autoroute A55 et ses bretelles d'accès, les services du Département pour ce qui concerne la Route Départementale n°5 et ses bretelles d'accès, les services du Grand Port Maritime de Marseille, pour ce qui concerne les voies d'accès au port, la Métropole pour ce qui concerne les voies communales.
A l'issue des travaux, les dossiers d'intervention ultérieure sur ouvrage, et les dossiers des ouvrages exécutés seront remis au gestionnaire lors du **comité technique de suivi**.
Chaque gestionnaire aura été au préalable invité aux opérations de réception.

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

ARTICLE 11 – COMMUNICATION

Chacun des partenaires se réserve la possibilité de faire connaître, par tout moyen à sa disposition, les actions engagées par la présente convention.
La Métropole s'engage en tant que Maître d'ouvrage à mettre en place un dispositif commun d'information du public faisant apparaître les participations financières respectives des partenaires (Panneaux de chantier, plaquette d'information, …).
L'ensemble des partenaires figurera dans les communiqués de presse, sur les supports de communication (logos respectifs notamment) et leurs représentants seront associés à tous les évènements du projet (Pose de la 1ère pierre, inauguration, …).

ARTICLE 12 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La convention prendra effet, après signature des parties et à compter de sa notification par la Métropole aux partenaires signataires. Elle prend fin à l'issue de la réalisation de l'opération et du règlement définitif de tous les versements dus par la Région et le Département à la Métropole.

Elle pourra être dénoncée par l'une ou l'autre des parties à l'issue de la période couverte par le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 si son objet n'est pas réalisé à cette échéance.

ARTICLE 13: RESILIATION

Le non-respect par l'une des parties des termes de la présente convention entraînerait après discussion et désaccord persistant entre les parties la résiliation d'office de celle-ci.

Article 14 : LITIGE

En cas de litige survenant à l'occasion de la présente convention, tant pour ce qui concerne son interprétation que son exécution, et à défaut d'accord amiable entre les Parties, compétence expresse est attribuée au Tribunal Administratif de Marseille, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires, en référé ou par requête.
La juridiction sera saisie par la partie la plus diligente.

Article 15 – ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, et notamment la réception de tous actes extrajudiciaires, les parties font élection de domicile :

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

ANNEXES :

- 1 – Calendrier des CP par financeur et planning de l'opération ;
- 2 – Plan de situation de l'opération ;
- 3 – Contenu du programme : Etude de préfaisabilité

Fait à Marseille en 5 exemplaires originaux, le ……..

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence	Pour le Département des Bouches-du-Rhône La Présidente	Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur Le Président
Christophe AMALRIC	**Martine VASSAL**	**Christian ESTROSI**
Pour l'Etat Le Préfet,		Pour le Grand Port Maritime de Marseille
Stéphane BOUILLON		**Christine CABAU WOEHREL**

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

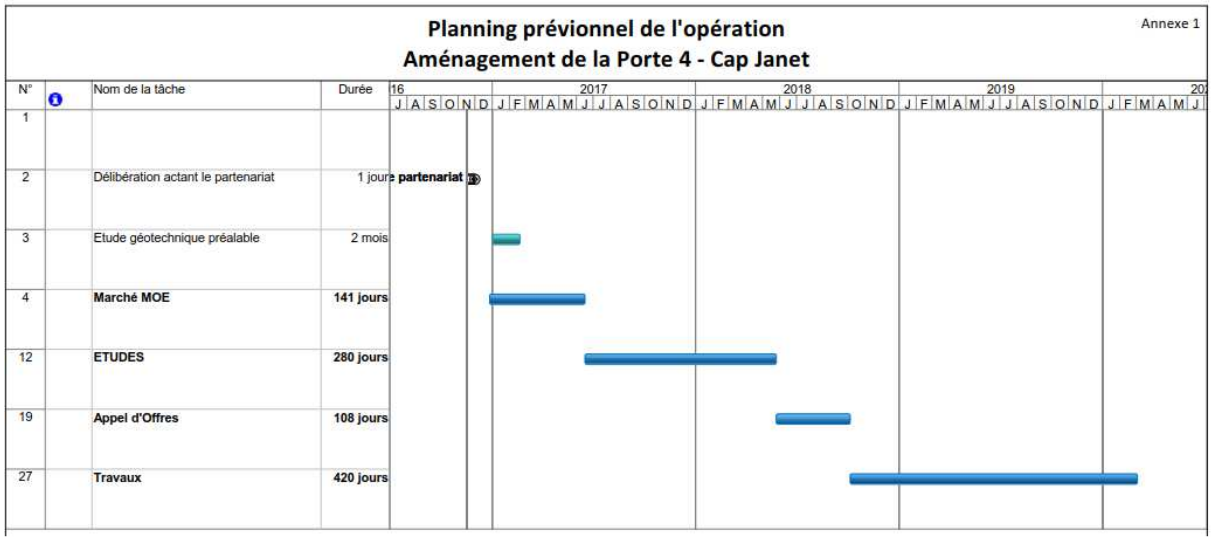
ANNEXE 1

CALENDRIER des CP par financeur et PLANNINGS de l'opération

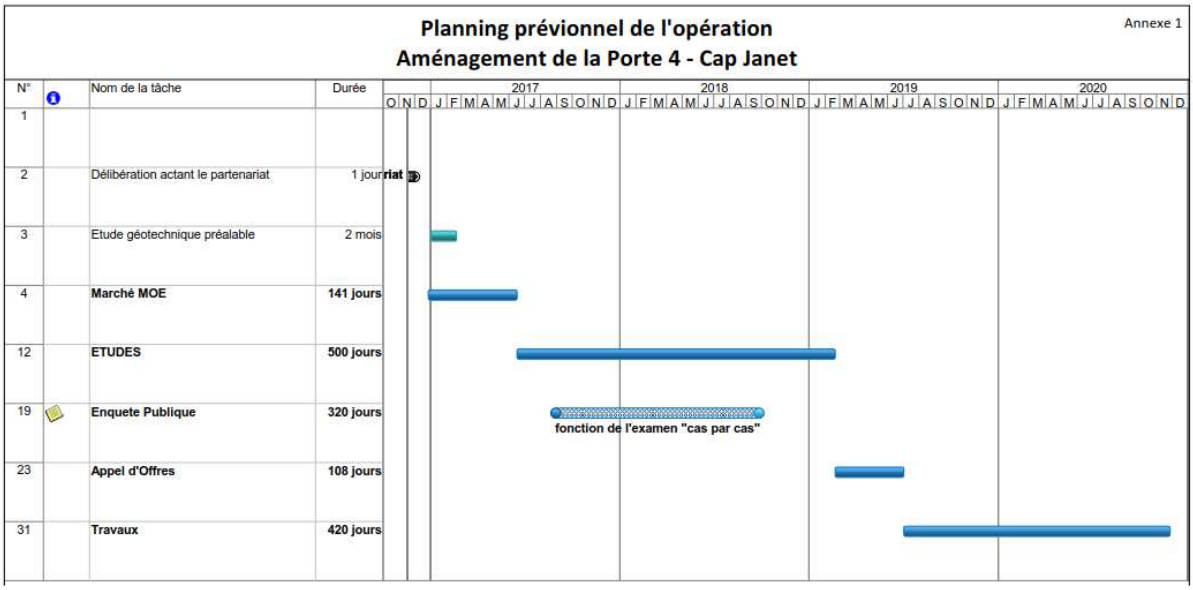
Calendrier des CP par financeur

	CP 2017	CP 2018	CP 2019	CP 2020	CP 2021
Région PACA	30 000,00	171 600,00	1 156 800,00	1 094 400,00	47 200,00
Département des Bouches du Rhône	47 500,00	271 700,00	1 831 600,00	1 732 800,00	116 400,00
Métropole	47 500,00	271 700,00	1 831 600,00	1 732 800,00	116 400,00
total	125 000,00	715 000,00	4 820 000,00	4 560 000,00	280 000,00
total	**10 500 000,00**				

PLANNING Version sans étude d'impact



PLANNING Version avec étude d'impact



Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

ANNEXE 2

PLAN DE SITUATION DE L'OPERATION

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017

ANNEXE 3

CONTENU DU PROGRAMME : ETUDE DE PREFAISABILITE

Reçu au Contrôle de légalité le 18 janvier 2017