

MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU BUREAU DE LA MÉTROPOLE

Approbation d'une convention de mandat avec la RDT 13 pour la conduite d'études complémentaires à la mise en oeuvre d'un service de proximité de Fret Ferroviaire

La Métropole a lancé depuis 2017 des réflexions pour la création d'un service de proximité de fret ferroviaire. Ce projet a pour objectif de massifier les flux de marchandises sur les courtes distances pour limiter la pollution et la congestion. Il permettra d'opérer un report modal de la route vers les réseaux ferrés d'une partie des flottes des transporteurs de marchandises.

Les études techniques économiques et commerciales conduites en 2019 ont permis de dimensionner le service en proposant quatre navettes ferroviaires régulières entre les sites suivants : Fos-Saint Martin de Crau / Fos-Clesud / Fos/Arles – Gardanne / Miramas-Marseille. Il est envisagé que ce service propose à terme, 22 trains / jours, pour un volume de 1880 EVP / jour transportés.

Afin de s'assurer du bienfondé de son intervention, la Métropole en tant qu'AOM compétente, a ainsi procédé à un sourcing auprès des entreprises ferroviaires, en mai 2021. Il ressort globalement, qu'en dehors de quelques projets ponctuels portés par l'initiative privée, la plupart des segments visés par le projet de SPFF ne sont à ce jour, pas réellement investis en propre par les opérateurs du secteur. En tout état de cause, au regard des critères identifiés pour juger de la carence de l'initiative privée, il apparaît assez clairement que les projets recensés ne semblent pas couvrir les besoins exprimés par la Métropole tant qualitativement que quantitativement. Pour expliquer cela, l'une des raisons évoquées est la forte compétitivité du transport routier de marchandise en termes de coûts comparativement au transport ferroviaire.

Par ailleurs, afin de préciser l'organisation du futur service public de fret ferroviaire, il est nécessaire de conduire plusieurs études. Au regard de la complexité du sujet, il convient également de dédier une équipe chargée du développement et de la commercialisation du projet. La RDT13 étant déjà opérateur ferroviaire de proximité avec un haut niveau d'expertise sur les questions ferroviaires, elle est en capacité de conduire l'ensemble de ces études pour le compte de la Métropole, comme le prévoit le contrat d'obligation de service publique. Les études et le personnel nécessaire pourront être financés par le Fonds ELENA mis en place par le Banque Européenne d'Investissements. Ce programme vise à financer aussi bien les études techniques que les postes nécessaires au déploiement de projet à hauteur de 90%. Ainsi, sur les 2,636 millions d'euros nécessaires au développement du projet, 2,37 millions d'euros pourraient être financés par le fond ELENA. La RDT13 pourra solliciter directement la Banque Européenne d'Investissements, sachant que la Métropole Aix-Marseille-Provence, comme précisé dans la convention de mandat, s'engage à financer 10% des dépenses engagées par la RDT13 plafonnée à 263 600 €, en cas d'obtention du financement de la part de la BEI.

RAPPORT AU BUREAU DE LA MÉTROPOLE

Transports, Mobilité durable

■ Séance du 5 mai 2022

9661

■ Approbation d'une convention de mandat avec la RDT 13 pour la conduite d'études complémentaires à la mise en oeuvre d'un service de proximité de Fret Ferroviaire

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole a lancé depuis 2017 des réflexions pour la création d'un service de proximité de fret ferroviaire. Ce projet a pour objectif de massifier les flux de marchandises sur les courtes distances pour limiter la pollution et la congestion.

Il permettra d'opérer un report modal de la route vers les réseaux ferrés d'une partie des flottes des transporteurs de marchandises. Ce projet participe à l'ambition d'une meilleure cohérence entre transport et développement urbain inscrite depuis 2017 dans l'Agenda de la Mobilité et dans le Plan de Mobilité. Il doit avoir pour conséquence de réduire le niveau des émissions polluantes liées à l'activité de transport logistique.

Les études techniques économiques et commerciales conduites en 2019 ont permis de dimensionner le service selon les caractéristiques suivantes :

Proposer quatre navettes ferroviaires régulières entre les sites suivants :

- Fos-Saint Martin de Crau avec 2 trains AR/jour ;
- Fos-Clesud avec 2 trains AR/jour ;
- Fos/Arles – Gardanne avec 1 train AR/jour ;
- Miramas-Marseille avec 2 trains AR/jour.

Il est envisagé que ce service propose à terme, 22 trains / jours, pour un volume de 1880 EVP / jour transportés.

Ce qui représente par ligne :

- Axe Fos-Saint Martin de Crau = 500 EVP/ jour (containers)
- Axe Fos-Miramas (Clesud) = 500 EVP/ jour (Grande distribution : ameublement, équipement à la personne)
- Axe Fos/Arles – Gardanne = 430 EVP/ jour (containers/ flux industriels, bois, ...)
- Axe Miramas/Marseille = 450 EVP/ jour (Grande distribution : ameublement, équipement à la personne, alimentaire)

L'article L.1231-1 du code des transports dispose que les autorités organisatrices sont compétentes pour : « 3° Organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement. »

Afin de s'assurer du bienfondé de son intervention, la métropole a ainsi procédé à un sourcing auprès des entreprises ferroviaires, en mai 2021.

Il ressort globalement, qu'en dehors de quelques projets ponctuels portés par l'initiative privée, la plupart des segments visés par le projet de SPFF ne sont à ce jour, pas réellement investis en propre par les opérateurs du secteur.

En tout état de cause, au regard des critères identifiés pour juger de la carence de l'initiative privée, il apparaît assez clairement que les projets recensés ne semblent pas couvrir les besoins exprimés par la Métropole tant qualitativement que quantitativement. Quantitativement, il n'est proposé par les opérateurs que quelques trains par semaine, alors que le projet de SPFF prévoit à minima 7 trains/ jours, et à terme 22 trains / jour. Ces chiffres, qui sont largement au-dessus de l'offre existante, permettraient de proposer une réponse pertinente aux problématiques de congestion urbaine.

Pour expliquer cela, l'une des raisons évoquées est la forte compétitivité du transport routier de marchandise en termes de coûts comparativement au transport ferroviaire.

Ce sourcing a également permis de mettre en avant le besoin de conduire une démarche de concertation avec l'ensemble des acteurs du secteur afin :

- de vérifier la prise en compte des activités existantes avec le périmètre du SPFF et ne pas les concurrencer ;
- d'étudier les axes de coopérations avec les entreprises ferroviaires intéressées.

Par ailleurs, afin de préciser l'organisation du futur service de proximité de fret ferroviaire, il est nécessaire de conduire plusieurs études portant notamment sur :

- Un plan de transport sillons ;
- Une étude juridiques et appui fiscal et financier ;
- Une étude relative aux infrastructures et plateformes logistiques localisées à Marseille, Saint-Martin-de-Crau et Miramas ;
- Une étude d'exploitation ferroviaire en articulation avec la logistique urbaine ;
- Une étude d'exploitation ferroviaire en articulation avec le trafic longue distance ;
- Une étude de marchés pour les lignes 1 à 4 ;
- Une étude sur le matériel roulant.

Au regard de la complexité du sujet, il convient également de dédier une équipe chargée du développement et de la commercialisation du projet.

La RDT13 étant déjà opérateur ferroviaire de proximité avec un haut niveau d'expertise sur les questions ferroviaires, elle est en capacité de conduire l'ensemble de ces études pour le compte de la Métropole, comme le prévoit le contrat d'obligation de service public.

Le mandat avec la RDT13 (annexe 1 du présent rapport) charge la RDT13 de solliciter au nom et pour le compte de la Métropole des financements auprès de la Banque Européenne d'Investissement. Si le projet est retenu par ce fonds, le mandataire sera en charge de conduire les études nécessaires. Le mandat précise entre autre la liste de ces études, la démarche de concertation à engager et les modalités de validation du comité de pilotage et de l'équipe stratégique technique créés à cet effet.

Les études et le personnel nécessaire pourront être financés par le fonds ELENA mis en place par le Banque Européenne d'Investissements.

En effet, le fonds ELENA appuie notamment les projets innovants liés aux transports et à la mobilité dans les zones urbaines qui permettent de réaliser des économies d'énergie et de réduire les émissions.

Les projets admissibles couvrent les investissements promouvant l'introduction à grande échelle de nouveaux modes de transport plus économes en énergie. Ces derniers, dans les zones urbaines, peuvent revêtir de nombreuses formes, comme par exemple : mobilité partagée, logistique urbaine, systèmes de transport intelligents, infrastructures urbaines.

Ce programme vise à financer aussi bien les études techniques que les postes nécessaires au déploiement de projet à hauteur de 90%.

Ainsi, sur les 2.636 millions d'euros nécessaires au développement du projet, 2,372 millions d'euros pourraient être financés par le fonds ELENA.

La RDT13 sollicitera directement la banque Européenne d'Investissements, sachant que la Métropole Aix-Marseille-Provence, comme précisé dans la convention de mandat, s'engage à financer 10% des dépenses engagées par la RDT13 plafonnée à 263 600 €.

Dans un premier temps, le mandat confié à la RDT 13 dans le cadre de son contrat d'obligation de service public est conditionné à l'obtention de cette subvention par le fonds ELENA. Si ce financement est accordé, dans un second temps une opération d'investissement spécifique sera proposée dans laquelle la RDT13 percevra une rémunération forfaitaire de 5 000 € HT pour l'exercice de sa mission.

Le coût total pour la Métropole déduction faite du financement ELENA sera alors de 268 600 €.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- La délibération n° TRA001-1376/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016, portant approbation de l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine ;
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole ;
- La délibération n° MOB 016-9286/20/CM du Conseil de Métropole du 17 décembre 2020 de présentation du projet de fret ferroviaire métropolitain - Prise en considération du résultat des études et sollicitation de cofinancements pour poursuivre le projet ;
- La délibération n°TRA 011-1386/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016 approuvant le contrat d'obligation de service public avec la RDT13
- Le Contrat d'Objectif de Service Public entre la Métropole et la RDT13 ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole ;
- L'avis des Conseils de Territoire.

Où le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

- Que le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est sujet régulièrement à des dépassements des seuils de pollution qui affectent la santé et le cadre de vie de ses habitants ;
- Que le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence est marquée par une pollution atmosphérique notamment de dioxyde d'azote ;
- Que la principale source de pollution au dioxyde d'azote est le secteur des transports routiers ;
- Que l'offre de fret ferroviaire sur de courtes distances n'est pas développée au regard de son manque de compétitivité structurel par rapport au mode routier ;

- Que l'Etat souhaite redynamiser le secteur du fret ferroviaire, notamment dans le cadre du plan de relance ;
- La compétence de la Métropole en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité ;
- La possibilité ouverte par la loi pour la Métropole « d'organiser ou contribuer au développement des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement » ;
- Les conclusions de l'étude technique, économique et commerciale pour la création d'un service de proximité de fret ferroviaire (2019) ;
- Les conclusions du sourcing réalisé auprès des entreprises ferroviaires du 27 mai 2021 ;
- Les besoins nécessaires en études complémentaires et en financement de ces études ;
- La possibilité de recourir au fond ELENA de la Banque Européenne d'Investissements.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la convention de mandat confiant les études complémentaires à la RDT13 pour la mise en œuvre d'un service de proximité du fret ci-annexée.

Article 2:

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer cette convention et tous documents y afférents.

Article 3 :

Est approuvée la demande de subvention par la RDT13 auprès de la Banque Européenne d'Investissements via le programme ELENA.

Article 4:

Les crédits nécessaires seront inscrits au budget annexe des Transports 2022 de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Chapitre 011 nature budgétaire 6110901 sous politique C360 pour un montant de euros.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué,
Transports et Mobilité Durable

Henri PONS

CONVENTION FIXANT LES MODALITES DE MANDAT D'ETUDES CONFIÉ A LA RDT13 PAR LA MÉTROPOLE

Etudes préparatoires à la mise en œuvre d'un service de proximité de fret ferroviaire

ENTRE :

La Métropole Aix Marseille Provence, Etablissement Public de Coopération Intercommunale.

N°SIREN : 200 054 807, dont le siège est : Le PHARO 58 Boulevard Charles LIVON 13007 MARSEILLE.

Instituée par l'article 42 de la loi n° 2014-58 du 27.01.2014 de Modernisation de l'Action

Publique Territoriale et d’Affirmation des Métropoles et créée au terme du décret n° 2015- 1085 du 28.08.2015,

Représentée par son Président en exercice ou son représentant habilité,

Ci-après dénommée la "Métropole", le "Maître d'Ouvrage", le « Mandant »

d'une part,

ET :

La **Régie des Transports 13 (RDT13)**, établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège social est situé à Aix-en-Provence, 6, rue Ernest Prados, représentée par son Directeur Général Paul Sillou désigné à l'effet des présentes par Délibération du Conseil d'Administration du

Ci-après désignée par les mots : la "RDT13", la « Régie », le "Mandataire",

d'autre part,

EXPOSE DES MOTIFS

Le Contrat d'Objectifs de Service Public approuvé le 15 décembre 2016 en Conseil de Métropole prévoit expressément dans son article 2.33.2 que la Régie assurera à la demande de l'Autorité Organisatrice des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et/ou de maîtrise d'œuvre et plus généralement toute mission d'ingénierie ou de réalisation d'études dès lors que l'intervention de la Régie est rendue indispensable par son savoir-faire résultant de sa qualité d'exploitant, par les contraintes du processus d'exploitation et les nécessités techniques. Les conditions de réalisation par la Régie de ces prestations d'assistance à maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre ou d'études feront l'objet d'une convention à objet spécifique. En application de cet article la Métropole souhaite confier à la RDT13 la réalisation des études préalables à la mise en œuvre d'un service de proximité de fret ferroviaire.

La RDT13 interviendra en qualité de représentant de la Métropole, selon les termes de la convention de mandat d'études.

Le mandataire étant une régie de la Métropole Aix-Marseille-Provence, actionnaire de la RDT13, le présent marché relatif à une convention de mandat d'études est attribué sans publicité, ni mise en concurrence, conformément aux dispositions des articles L. 2511-1 et suivants du Code de la commande publique.

Le contexte général de l'opération

Le territoire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'inscrit au cœur de la troisième région logistique française. Il est ainsi soumis à d'importants flux de marchandises.

Source de dynamisme économique, ils entraînent également de nombreuses nuisances via le recours massif aux transports routiers. Ces derniers sont largement plébiscités en raison de leur compétitivité tarifaire par rapport au fret ferroviaire. Ils représentent ainsi plus de 10 000 poids lourds/jour sur nos routes métropolitaines.

On enregistre sur la Métropole de multiples épisodes de pollutions liés aux émissions issues du secteur des transports.

C'est pourquoi la métropole souhaite créer un service de proximité de fret ferroviaire. Ce service répondrait à deux objectifs, d'une part apporter un service de logistique ferroviaire dans un contexte d'inexistence, d'inadaptation ou d'insuffisance de l'offre existante pour du transport de marchandises ; d'autre part répondre aux enjeux de décongestion et de sécurisation des voiries et d'amélioration de la qualité de l'air.

Il se matérialiserait par un système de navettes de courtes distances entre le port, les plateformes logistiques et la ville de Marseille. Il permettra également de s'articuler avec le transport de marchandises de longue distance par mode ferroviaire ou fluvio-maritime sur le modèle de ce qui se fait ailleurs en Europe.

Des études de faisabilité techniques économiques et commerciales, ainsi qu'une analyse des impacts socio-économiques ont été conduites entre 2019 et 2020 par les services de la métropole. De même qu'un sourcing auprès des entreprises ferroviaires locales qui confirme l'inadaptation, inexistence et insuffisance de l'offre privée dans ce champ d'intervention.

Ce projet nécessite la réalisation d'études opérationnelles afin de mettre en œuvre l'ensemble de ces études.

La Métropole souhaite s'appuyer sur les compétences de la RDT13 et son expertise dans le domaine ferroviaire en lui confiant la réalisation de ces études sous la forme d'une convention de mandat d'études.

L'intervention de la Régie est rendue indispensable pour la réalisation des études par son savoir-faire résultant de sa qualité d'exploitant ferroviaire et les impératifs techniques du projet.

Pour cela, le mandataire se verra notamment confier les missions de préparation, passation et d'exécution des marchés publics au nom et pour le compte de la Métropole, en vue de préciser les conditions techniques et financières nécessaires à la réalisation du projet de service de proximité de fret ferroviaire.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA MISSION

Dans le cadre de ses compétences en matière de logistique et de transport de marchandises, la Métropole Aix-Marseille-Provence, souhaite confier à la RDT13 la sollicitation de financement auprès de la Banque Européenne d'Investissement via le fonds ELENA et, si le projet est retenu par ce programme, la charger de conduire l'ensemble des missions financées par ce fonds, à savoir le recrutement et la mise en place d'une équipe chargée du développement et la réalisation des études nécessaires à la définition du service de proximité de fret ferroviaire.

ARTICLE 2 – OBJECTIFS DE L'ETUDE

Les objectifs de l'étude consistent en la définition des conditions techniques et financières, préalables à la mise en œuvre du service de proximité de fret ferroviaire.

ARTICLE 3– CONTENU DE LA MISSION ET ATTRIBUTIONS DU MANDATAIRE

Le Mandant charge le Mandataire qui accepte de réaliser en son nom et pour son compte les missions ci-dessous :

- 1. La sollicitation de financement auprès de la Banque Européenne d'Investissement via le fonds ELENA.**
- 2. Si le projet est retenu par ce fonds, la conduite de l'ensemble des études nécessaires à la définition du service de proximité de fret ferroviaire,** dont notamment les missions de passation, signature et gestion des marchés des prestataires pour mener les études (liste non exhaustive), à savoir :
 - Diagnostic et aménagement des infrastructures :
 - Plateforme Saint-Martin-de-Crau,
 - Centre de transfert nord de Marseille,
 - Sogaris/Arenc Marseille,
 - Saint Marcel Marseille,
 - Base logistique de Miramas,
 - Étude de marchés des lignes
 - Fos-Saint - Martin de Crau
 - Fos-Miramas (Clesud)
 - Fos/Arles – Gardanne
 - Miramas - Marseille
 - Plan sillons,
 - Matériel roulant,
 - Etude d'exploitation ferroviaire et articulation avec la logistique urbaine
 - Étude d'exploitation ferroviaire et articulation trafic longue distance
 - Etude budgétaire
 - Appui fiscal et financier
 - Concertations des parties prenantes via des réunions d'information auprès des entreprises ferroviaires, des professionnels du secteur et de la population selon les besoins.
 - Etablissement des coûts prévisionnels et d'un calendrier de réalisation pour la mise en œuvre de chacune des lignes
 - Le suivi du dossier auprès de la BEI avec élaboration des rapports intermédiaires d'avancée du projet

- 3. Et également si le projet est retenu, la mise en place d'une équipe chargée du développement et de la commercialisation du projet**, par du personnel existant au sein de la RDT13 ou la mise à disposition de personnels compétents par les partenaires et par le recrutement de personnel dédié.

ARTICLE 4 – DISPOSITIONS FINANCIERES

4.1 Coût des études et contribution de la Métropole

Le coût de l'opération est évalué à 2,636 Millions d'euros HT. Ce qui inclut les études pour un montant total estimé à 1.23 Millions d'€ HT suivant le détail donné en annexe technique 1, ainsi que le coût lié à la masse salariale de l'équipe chargée du développement et de la commercialisation pour un montant de 1,406 Millions d'euros HT suivant le détail donné en annexe technique 2.

Sachant que le fonds ELENA subventionne 90% du coût de l'opération, la métropole versera à la RDT13 les 10 % restant en fonction des dépenses réellement engagées, 263 600 € HT.

4.2 Rémunération du Mandataire pour l'exécution de la mission

Pour l'exercice de sa mission, la RDT13 percevra une rémunération forfaitaire de 5 000 € HT pour participations à des frais annexes non compris par le fonds ELENA (déplacements etc) soit décomposée comme suit :

Année 1, la rémunération forfaitaire du mandataire est de 1 500 € HT

Année 2, la rémunération forfaitaire du mandataire est de 1 500 € HT

Année 3, la rémunération forfaitaire du mandataire est de 1 000 € HT.

Année 4, la rémunération forfaitaire du mandataire est de 1 000 € HT.

4.3 Modalités de suivi et de versement de la contribution de la Métropole et de la rémunération du mandataire

Il sera versé par la Métropole 10 % des dépenses réellement engagées à chaque fin d'année budgétaire. A cela s'ajoutera la rémunération forfaitaire précisée à l'article 4.2.

Lors de la transmission de la compensation financière du contrat d'objectif de Service Public, la Régie fournira un décompte annuel faisant apparaître :

1. Le montant des dépenses supportées par le mandataire depuis le début de la convention, accompagné de la copie des factures justificatives ;
2. Le montant versé par le fonds ELENA

Ces décomptes devront être accompagnés de la copie des factures justificatives et être adressés à l'adresse suivante :

Métropole Aix Marseille Provence
Service Exécution budgétaire et contrôle

Tour la Marseillaise
Quai d'Arenc BP 48014
13567 Marseille Cedex 02

4.4 Modalités de remboursement du fonds ELENA

Dans le cas où l'une des conditions imposées par la BEI ne serait pas remplie, à savoir un arrêt anticipé du projet dans les quatre prochaines années, ou que les investissements réalisés ne présentent pas l'effet multiplicateur de 10 associé aux transports durables, le remboursement de ces fonds sera de la responsabilité de la Métropole.

4.5 Règlement final des opérations

Après achèvement des missions correspondant à cette convention, le bilan de clôture est arrêté par la RDT13 et approuvé par le Mandant.

Ce bilan de l'opération comportera le détail de toutes les dépenses supportées par le mandataire et de toutes les recettes encaissées par le mandataire. Sur la base de ce bilan, une régularisation du solde des comptes entre les parties sera opérée.

ARTICLE 5 - ENTREE EN VIGUEUR - DURÉE DU MANDAT - DELAIS D'EXECUTION

Le Mandant notifiera au Mandataire la convention de mandat d'études signée. Elle prendra effet, à compter de la réception de la notification de la présente convention.

La convention expirera à l'achèvement de la mission du Mandataire.

La durée prévisionnelle d'exécution globale doit couvrir les délais d'instruction de la demande de subvention auprès de la BEI, de lancement des marchés publics et d'exécution des études prévues dans la présente convention et sera de **60 mois** au total, renouvelable.

Le Mandataire s'engage à faire toute diligence pour faire réaliser par des tiers et pour présenter au Mandant les études listées à l'Article 3.

ARTICLE 6- PILOTAGE ET SUIVI TECHNIQUE DU PROJET

Article 6.1 Comité de pilotage

Au niveau opérationnel, le comité de pilotage de l'opération détermine l'orientation stratégique du projet. Le comité de pilotage valide les études et dépenses y afférentes. Il précise les orientations stratégiques et peut décider d'arrêter le projet à tout moment selon son appréciation.

Il se compose de deux Vice-Présidents de la Métropole et de deux administrateurs désignés par la RDT13 ou de leurs représentants.

Le comité de pilotage se réunira au minimum une fois par an sur invitation de la RDT13, dans le lieu de son choix.

Article 6.2 Equipe stratégique technique

L'équipe stratégique technique est composée de représentants de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et de la RDT13. Cette équipe est composée pour la Métropole du DGA mobilité ou son représentant, ainsi que du Directeur Agendas, Programmation et Mobilités Durables ; du Chef de Service Marchandises et Logistique Urbaine ; pour la RDT13 le Directeur Général et ainsi que l'équipe projet SPFF.

Les principales décisions techniques relatives au programme d'investissement devront être approuvées par l'équipe stratégique, et préalablement par le DGA Mobilité de la Métropole, afin de garantir une cohérence globale et un suivi régulier de la mission.

ARTICLE 7 - CONDITIONS D'EXECUTION DE LA MISSION DU MANDATAIRE - CONTROLE DU MANDANT

7.1 Obligations du Mandant

Le Mandant s'engage à fournir au Mandataire, dès notification du mandat, toutes les études en sa possession qui pourraient lui être nécessaires pour l'exécution de sa mission.

Il s'engage à intervenir, le cas échéant, auprès des concessionnaires des services publics, des administrations et des particuliers, afin de faciliter au Mandataire l'accomplissement de sa mission.

Au titre de sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la Métropole Aix-Marseille-Provence est donneur d'ordres. Dans ce cadre, le mandant définit le programme des études et l'approuve en dernier lieu. Il contrôle l'exécution du mandat tout au long de l'opération.

7.2 Responsabilités du Mandataire

Le Mandataire représentera le Mandant à l'égard des tiers dans l'exercice des attributions confiées.

Le Mandataire veillera à ce que la coordination des prestataires aboutisse à la réalisation des études dans le respect des délais et de l'enveloppe financière fixés. Il signalera au Mandant les anomalies qui pourraient survenir et lui proposera toutes les mesures destinées à les redresser.

Il ne saurait prendre, sans l'accord du Mandant, aucune décision pouvant entraîner le non respect du programme d'études et/ou de l'enveloppe financière prévisionnelle et doit informer le Mandant des conséquences financières de toute décision de modification éventuelle du programme.

Toute modification éventuelle du coût du projet devra faire l'objet d'un avenant au présent contrat. Dans ce cas, le projet d'avenant devra être soumis à l'avis préalable du comité de pilotage de l'opération.

Le Mandataire est responsable de sa mission dans les conditions prévues aux Articles 1991 et suivants du Code civil. De ce fait, il n'est tenu envers le Mandant que de la bonne exécution des attributions dont il a personnellement été chargé par celui-ci ; il n'est tenu qu'à une obligation de moyen et non de résultat.

7.3 Assurances/ Retenue de garantie

Le Mandataire déclare être titulaire d'une police d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle en cours de validité pour l'année civile d'exécution des prestations.

L'attestation de son assureur devra justifier qu'il est à jour de ses cotisations et que la police contient des garanties en rapport avec l'importance de l'opération.

Le Mandataire est dispensé de retenue de garantie.

7.4 Contrôle comptable et financier du Mandant

Le mandataire accompagnera toute demande de règlement des pièces justificatives Correspondant aux dépenses engagées d'ordre et pour compte du Mandant telles que définies à la rubrique n° 4194 de l'annexe I à l'Article D.1617-9 du Code général des collectivités territoriales.

En outre, pour permettre à la Métropole d'exercer son droit à contrôle comptable, le Mandataire doit :

- Tenir les comptes des opérations réalisées sous le compte du Mandant dans le cadre du présent contrat d'une façon distincte de sa propre comptabilité ;
- Au cas où ce bilan financier ferait apparaître la nécessité d'évolution de l'enveloppe financière prévisionnelle, en expliquer les causes et si possible proposer des solutions.

ARTICLE 8 - PASSATION ET EXECUTION DES MARCHES

En qualité d'entité adjudicatrice, les dispositions du Code de la commande publique s'appliquent au Mandataire pour ce qui concerne la passation des marchés.

Le Mandataire remplira les obligations de mise en concurrence et de publicité suivant les cas et seuils prévus par la réglementation des marchés publics et les règles internes au mandant.

Durant la phase préparatoire, les Dossiers de Consultation des Entreprises (Cahier des charges...) seront tenus à la disposition de la Métropole.

Le Mandataire assurera la gestion des marchés dans les conditions prévues par le Code de la commande publique.

Le Mandataire doit veiller à ne prendre aucune décision pouvant conduire au dépassement de l'enveloppe financière ou au non-respect du programme des études, notamment lors du traitement des réclamations.

ARTICLE 9- RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITES

La RDT13 produira annuellement au plus tard un mois après la date anniversaire de la signature de la convention un rapport annuel d'activités qui comprendra l'ensemble de l'activité passée, point d'étape sur les études engagées, rapport financier (concernant les frais de personnels et frais d'études) ainsi que tout élément intéressant pour ce projet.

ARTICLE 10 – CONSTATATION DE L'ACHEVEMENT DE LA MISSION DU MANDATAIRE

Sur le plan technique, le Mandataire assurera sa mission jusqu'à la réalisation de la dernière des études confiées par le Mandant, en application de l'annexe 1. Après remise de l'ensemble des études réalisées par les prestataires, le Mandant notifiera sa réception de la mission du mandataire dans un délai de trois mois à

compter de la réception de ces documents. A défaut de réponse dans ce délai, l'approbation du mandant est réputée acquise.

Sur le plan financier, le mandataire s'engage à notifier, par lettre recommandée avec accusé de réception au Mandant, le bilan de l'opération tel que décrit à l'article 4.5 au plus tard dans le délai de trois mois à compter du dernier décompte général des prestataires.

Le Mandant notifiera son acceptation de ce bilan dans les trois mois, cette acceptation étant réputée acquise à défaut de réponse dans ce délai.

L'acceptation par le Mandant du bilan de l'opération vaut constatation de l'achèvement de la mission du Mandataire sur le plan financier et quitus global de sa mission.

ARTICLE 11 - PENALITES

Détermination du montant des pénalités

En cas de retard de livraison du rapport d'activités annuel par la RDT13, il pourra être appliquée une pénalité journalière forfaitaire de 250€/jour.

En cas de retard de livraison des études prévues au programme défini par le comité de pilotage, il pourra être appliquée une pénalité journalière de 1/3000 du montant hors taxes des études concernées, sans pouvoir excéder 10% du montant de ces études.

Les pénalités peuvent être appliquées du simple fait de la constatation du retard par le Mandataire.

Une fois le montant des pénalités déterminé, celles-ci sont prises en comptes et la formule de variation suivante est appliquée : $P = V \times R / 3000$ dans laquelle :

- P = le montant de la pénalité,
- V = la valeur de la ou des prestations sur laquelle ou lesquelles est ou sont calculée en prix de base, hors variation du prix et hors champ d'application de la TVA, de la partie des prestations, si le retard d'exécution d'une partie rend l'ensemble inexploitable,
- R = le nombre de jours de retard.

Modulation des pénalités :

La personne publique dispose de la faculté de moduler le montant des pénalités de retard en fonction de la nature et de l'importance des retards imputables à la RDT13 ou pour tout autre motif.

Le mandant se prononcera sur la modulation des pénalités au vu de la demande de la RDT13, après examen des documents et justificatifs joints à celle-ci.

ARTICLE 12 - RESILIATION

12.1 Résiliation sans faute

Le Mandant pourra résilier sans préavis le présent mandat, notamment après information préalable du copil.

Dans tous les cas, le Mandant devra régler immédiatement au Mandataire la totalité des sommes qui lui sont dues en remboursement des dépenses et frais financiers engagés d'ordre et pour compte et à titre de rémunération pour la mission accomplie. Le Mandant devra assurer la continuation de tous les contrats passés par le Mandataire pour la réalisation de sa mission et faire son affaire des éventuelles indemnités dues pour résiliation anticipée desdits contrats et du règlement des soldes.

12.2 Résiliation pour faute

En cas de carence, de faute caractérisée ou de manquement à ses obligations contractuelles après mise en demeure restée infructueuse pendant un délai d'un mois, le présent contrat pourra être résilié, sans préjudice de l'application des pénalités prévues à l'Article 11. En tout état de cause, le Mandataire a droit au remboursement de ses débours justifiés.

En cas de carence ou de faute caractérisée du Mandant, le Mandataire pourra saisir le juge d'une demande de résiliation et/ou réparation du préjudice subi.

ARTICLE 13 – REGLEMENT DES LITIGES

Le Mandant et le Mandataire conviennent de mettre en œuvre tous les moyens dont ils disposent pour résoudre de façon amiable tout litige qui pourrait surgir dans la présente convention de mandat. Si toutefois, un litige ne pouvait faire l'objet d'une conciliation entre les parties, il sera porté devant le Tribunal Administratif de Marseille.

Fait en 3 exemplaires, à Aix-en-Provence, le :

Pour la RDT13

Le Directeur Général
Paul Sillou

[SIGNATURE ET CACHET]

Pour la Métropole

La Présidente
Martine Vassal

[SIGNATURE ET CACHET]

Annexe technique 1

Technical assistance activity	Investment component being supported	Details of how Technical assistance activity will support Investment component	Deliverables	Expected Person-days	Coût prévisionnel des études	Daily rates
Plan de transport sillons	Projet global	Obtenir un portefeuille de sillons pour garantir une fréquence adaptée des navettes ferroviaires ainsi que la régularité du service.	4 portefeuilles de sillons	65 jours	50 000€	€12,5k/portfeuille sillons
Etude socio-économique et compte prévisionnel	Projet global	Actualisation de l'étude socio-économique 2019 évolution du modèle économique et élaboration d'un compte prévisionnel d'exploitation	Business plan définitif	155 jours incluant 78 jours technicien et 77 jours ingénieur	120 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude infrastructure plateforme Saint-Martin-de-Crau	Plateforme	Déterminer les aménagements nécessaires sur chacun des sites selon leurs spécificités.	Diagnostic infrastructure plateforme Saint-Martin-de-Crau	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieurs	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude infrastructure plateforme Marseille Arenc/ Sogaris	Plateforme	Déterminer les aménagements nécessaires sur chacun des sites selon leurs spécificités.	Diagnostic infrastructure plateforme Marseille Arenc / Sogaris	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieurs	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude infrastructure plateforme CTN	Plateforme	Déterminer les aménagements nécessaires sur chacun des sites selon leurs spécificités.	Diagnostic infrastructure plateforme CTN	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieurs	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour

Étude infrastructure plateforme St Marcel	Plateforme	Déterminer les aménagements nécessaires sur chacun des sites selon leurs spécificités.	Diagnostic infrastructure plateforme St Marcel	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieurs	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude base logistique Miramas	Plateforme	Déterminer les aménagements nécessaires sur chacun des sites selon leurs spécificités.	Diagnostic base logistique Miramas	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieurs	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude d'exploitation ferroviaire et articulation logistique urbaine	Projet global	Intégrer la logistique urbaine au service SPFF afin d'en préciser les contours et articuler les différents services.	Plan d'intégration logistique urbaine	193 jours incluant 100 jours technicien et 93 jours ingénieur	150 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude d'exploitation ferroviaire et articulation trafic longue distance	Projet global	Intégrer le trafic longue distance au service SPFF afin d'en préciser les contours et articuler les différents services.	Plan d'intégration ferroviaire longue distance	130 jours incluant 65 jours technicien et 65 jours ingénieur	100 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude de marchés lignes 1 à 4	Projet global	Préciser le potentiel de transport identifié dans l'étude de faisabilité de 2019 et donc de dimensionner plus précisément le service.	4 études de marchés pour les quatre lignes du service SPFF	193 jours incluant 100 jours technicien et 100 jours ingénieur	150 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Étude sur le matériel roulant	Projet global	Pour une mise en œuvre opérationnelle du service, il est nécessaire de rechercher du matériel adapté aux besoins techniques du service dans le respect des attentes environnementales.	Étude sur le matériel roulant	103 jours incluant 53 jours technicien et 50 jours ingénieur	80 000€	Technicien : 700€ HT/jour Ingénieur : 850€ HT/jour
Concertations parties prenantes	Projet global	Coordonner la préparation du SPFF avec les parties prenantes	Concertations SPFF	67 jours	100 000€	€1.500HT/jour

Étude budget et appui financier	Projet global	Préciser le budget identifié dans les études de faisabilité et identifier la structure la plus adaptée afin de bénéficier des meilleures participations financières	Budget SPFF	40 jours	40 000€	€1.000HT/jour
EIB contract management and reporting	Assistance administrative	L'assistance externe rendra compte de l'avancement du PDS à la BEI et apportera son soutien à l'agent administratif afin de se conformer aux spécifications du programme ELENA en matière de rapports.	8 rapports d'avancements	40 jours	40 000€	€1.000HT/jour

Annexe technique 2

Direct staff costs			
Categories of staff to work on the project (e.g. senior expert, expert, junior expert; project assistant etc.)	Monthly salary (EUR)	Number of work months on project	Direct Staff costs (EUR)
	(A)	(B)	(A x B)
<i>Un temps plein directeur de projet</i>	8 333	42	350 000
<i>Un temps plein développeur opérationnel</i>	6 000	42	252 000
<i>Un temps plein gestionnaire de contrats et de convention</i>	6 000	42	252 000
<i>Un temps plein responsable commercialisation.</i>	6 000	42	252 000
<i>½ temps équipe projet</i>	6 250	24	150 000
<i>½ temps équipe projet</i>	6 250	24	150 000
Total direct staff costs	1 406 000 €		