

2011_A089

OBJET : Aménagement de l'espace - Commune de Trets - Sécurisation de l'entrée sud sur l'avenue Léo Lagrange - Elargissement du Pont Rail - Convention de financement

Le 30 juin 2011 à 17 h 00, le Conseil de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à Saint-Cannat sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 23 juin 2011, conformément à l'article L 5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Etaient Présents :

AGOPIAN Jacques - AMAROCHE Annie - AREZKI Alain - ARNAUD Christian - BABULEAUD Jean Pierre - BARBAT-BLANC Odile - BARRET Guy - BELLUCCI Angélique - BENON Charlotte - BERNARD Christine - BLAIS Jean-Paul - BONFILLON Jean - BONTHOUX Odile - BORDET André - BOULAN Michel - BOYER Michel - BRAMI Héliot - BRUNET Danièle - BUCCI Dominique - BURLE Christian - CATELIN Mireille - CHARRIN Philippe - CHEVALIER Eric - CHORRO Jean - CRISTIANI Georges - CURINIER Erick - DAVENNE Chantal - DE PERETTI François-Xavier - DECARA Yannick - DELAVET Christian - DELOCHE Gérard - DEMENGE Jean - DESCLOUX Odette - DEVAUX Pierre - DEVESA Brigitte - DI CARO Sylvaine - DILLINGER Laurent - DRAOUZIA Fatima - DUCATEZ-CHEVILLARD Christine - DUFOUR Jean-Pierre - DUPERREY Lucien - FOUQUET Robert - GACHON Loïc - GASCUEL Jean - GERACI Gérard - GERARD Jacky - GOUIRAND Daniel - GROSSI Jean-Christophe - GUEZ Daniel - GUINIERI Frédéric - HAMARD OULMI Nadira - JAUME Emmanuelle - JOISSAINS Sophie - JOUVE Mireille - LAGIER Robert - LARNAUDIE Patricia - LECLERC Jean-François - LEGIER Michel - MANCEL Joël - MARTIN Régis - MARTIN Richard - MATAS Henri - MAURICE Jany - MERGER Reine - MICHEL Claude - MICHEL Marie-Claude - MONDOLONI Jean Claude - MORBELLI Pascale - MOUGIN Jacques - MOYA Patrick - MUSSET Alain - NICOLAOU Jean-claude - OLLIVIER Arlette - ORCIER Annie - PAOLI Stéphane - PATOT Gérard - PELLENC Roger - PERRIN Jean-Marc - PERRIN Jean-Claude - PIERRON Liliane - PIN Jacky - POITOU Frédéric - PORTE Henri-Michel - RENAUDIN Michel - RIVET-JOLIN Catherine - ROUARD Alain - ROUSSEL Jacques - ROVARINO Isabelle - SAEZ Jean-Pierre - SANTAMARIA Danielle - SLISSA Monique - SUSINI Jules - TAULAN Francis - TERME Françoise - TRINQUIER Noelle - VALETA Marie José - VENEL Gérard - VEYRUNES Bernard - VILLEVIEILLE Robert

Etai(en)t excusé(s) et suppléé(s) :

AGARRAT Henri suppléé par MENGEAUD Julien - CANAL Jean-Louis suppléé par SIMONET Bernard - CHARDON Robert suppléé par CLAVEL Caroline - CIOT Jean-David suppléé par SAIZ-OLIVER Sergine - GOURNES Jean-Pascal suppléé par SANTINI Joseph-Marie - MALLET Raymond suppléé par MAUNIER André - PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales :

AMIEL Michel donne pouvoir à SLISSA Monique - BOUTILLOT Guy donne pouvoir à MANCEL Joël - BRAMOULLÉ Gérard donne pouvoir à SUSINI Jules - CASSAN René donne pouvoir à ROUSSEL Jacques - CHAZEAU Maurice donne pouvoir à GROSSI Jean-Christophe - CONTE Marie-Ange donne pouvoir à BABULEAUD Jean-Pierre - FENESTRAZ Martine donne pouvoir à DRAOUZIA Fatima - FERAUD Pierre donne pouvoir à HAMARD-OULMI Nadira - FILIPPI Claude donne pouvoir à VILLEVIEILLE Robert - GALLESE Alexandre donne pouvoir à DELOCHE Gérard - GARCIA Daniel donne pouvoir à PATOT Gérard - GARÇON Jacques donne pouvoir à DI CARO Sylvaine - GROSDEMANGE Gérard donne pouvoir à MARTIN Régis - GUINDE André donne pouvoir à AGOPIAN Jacques - JOISSAINS-MASINI Maryse donne pouvoir à CHORRO Jean - JONES Michèle donne pouvoir à OLLIVIER Arlette - LICCIA Marcel donne pouvoir à DESCLOUX Odette - LONG Danielle donne pouvoir à DEVAUX Pierre - MEDVEDOWSKY Alexandre donne pouvoir à DAVENNE Chantal - MERSALI Malik donne pouvoir à MORBELLI Pascale - MOHAMMEDI Amaria donne pouvoir à BENON Charlotte - NELIAS Mireille donne pouvoir à BUCCI Dominique - SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre donne pouvoir à PERRIN Jean-Marc - SILVESTRE Catherine donne pouvoir à PAOLI Stéphane - TONIN Victor donne pouvoir à GARÇON Jacques

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir :

ALBERT Guy - BAUTZMANN Marcel - BUCKI Jacques - DAGORNE Robert - FERAUD Jean-Claude - GARNIER Eliane - LAFON Henri - LOUIT Christian - MAURET Jacques - MOINE Anne - PIZOT Roger - POTTE François - ROUGIER Jacques - SANGLINE Bruno

Secrétaire de séance : Yannick DECARA

Monsieur Joël MANCEL donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 30 JUIN 2011

Rapporteur : Monsieur Robert Dagorne

Objet : Commune de Trets - Sécurisation de l'entrée sud sur l'Avenue Léo Lagrange - Elargissement du Pont Rail - Convention de financement
Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

Dans la perspective de son développement urbain et de la mise en œuvre de son nouveau plan de circulation, la ville de Trets a souhaité sécuriser l'entrée de ville sud et notamment élargir le pont rail situé Av. Léo Lagrange. RFF a réalisé les études préliminaires qui ont permis d'estimer les travaux à 970 000 € HT. Cette opération ayant été inscrite au Contrat de Développement PACA/CPA 2010-2013, la Région participera à hauteur de 50% de la dépense. Il vous est donc proposé une convention de financement avec RFF, maître d'ouvrage des travaux et la Région en vue d'élargir le pont rail. La dépense, sous forme de fonds de concours à RFF est estimée à 485 000 €.

Exposé des motifs :

La commune de Trets, en évolution constante, a plusieurs projets en cours, dans et autour du centre ville, notamment le déplacement de la gare routière, la ZAC économique de la Burlière, le développement de l'habitat le long de l'avenue René Cassin.

Ces projets en perspective ont été l'occasion de mener une réflexion sur l'amélioration des déplacements actuels tous modes dans la ville mais aussi d'assurer une desserte performante de ces futurs projets. Des portes d'entrées de Trets ont été identifiées, en particulier au nord par l'avenue Léo Lagrange (RD 56). Un nouveau plan de circulation et des mesures d'accompagnement ont été validés par la commune. C'est dans ce cadre que la commune a sollicité la CPA pour améliorer son entrée de ville sur l'avenue Léo Lagrange.

Sa priorité est d'augmenter le gabarit routier du pont rail de Trets situé au km 59,342 de la ligne ferroviaire à voie unique Carnoules-Gardanne. Cette ligne, après avoir été mise en service en 1913, n'est plus exploitée pour le service voyageur depuis 1938. Néanmoins, cette voie est entretenue à la demande des services de l'Armée.

Parallèlement un projet de réouverture pour les services voyageurs est à l'étude afin de répondre aux besoins de déplacements futurs marqués par le bassin d'emploi d'Aix en Provence et au-delà, de Marseille.

Une étude préliminaire pour l'élargissement du pont rail a été réalisée par RFF (délibération n°2008-B365 du 7 novembre 2008) pour le compte de la CPA, financée à 50% par la Région. Il en ressort les éléments de programme suivants pour la réalisation totale du projet :

- L'aménagement des tronçons de voirie routiers concernés et leur raccordement au réseau existant,
- L'élargissement du pont rail.

S'agissant du pont rail, objet du présent rapport, son élargissement sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage RFF. Le coût est estimé à 813 000 € HT (base novembre 2010) et le versement libératoire couvrant les frais d'entretien ultérieur de l'ouvrage, correspond à 8% du montant des travaux. Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction du planning prévisionnel des travaux et de l'évolution des prix sur la base d'un taux prévisionnel de 4,5%, soit 970 000 € HT.

Cette opération de sécurisation d'entrée de ville de Trets a été inscrite au « Contrat de Développement PACA/CPA 2010-2013 (délibération du Conseil communautaire n°2009-A218 du 11 décembre 2009) dont la convention a été signée le 1^{er} février 2010. La Région s'est donc engagée à co-financer la dite opération à hauteur de 50% de son montant.

Il vous est donc proposé une convention de financement entre RFF, la Région et la CPA dans laquelle ces deux dernières s'engagent chacune à rembourser à RFF, maître d'ouvrage de l'opération, 50% du montant des dépenses. Cela se traduira pour nous par le versement d'un fonds de concours à RFF qui sera imputé au budget d'investissement de la CPA sur la ligne budgétaire suivante :

Chapitre : 204 – Nature : 204164 (subventions d'équipements EPIC) – Fonction : 824

Une AP de 600 000 € a été créée au budget supplémentaire 2011 avec la répartition des crédits de paiement suivante :

2011	2012	2013	2014
125 000	125 000	175 000	175 000

Visas :

VU l'exposé des motifs,

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n°2008-B365 du Bureau de la Communauté du 7 novembre 2008;

VU la délibération n°2009-A218 du Conseil Communautaire du 11 décembre 2009 ;

Dispositif :

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** les termes de la convention relative au financement des études Avant-projet et Projet ainsi que les travaux de réalisation pour l'élargissement du Pont Rail de Trets situé au km 59,342 de la ligne Gardanne-Carnoules ;
- **DECIDER** de la participation de la Communauté du Pays d'Aix au financement de ces études et des travaux pour un montant estimé de 485 000 €, en application des termes de la convention précitée ;
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer cette convention et tout document relatif à cette opération ;
- **DIRE** que la dépense sera imputée au budget d'investissement de la Communauté du Pays d'Aix.



PROJET



Convention

Relative au financement des études
Avant-projet / Projet ainsi que des
travaux de réalisation

pour l'élargissement du Pont Rail de
Trets situé au km 59,342

Ligne Gardanne – Carnoules (n°947000)

SPIRE n° 403252

ARCOLE n°

SIGBC n°.....

Entre

LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, représentée par son Président, Monsieur Michel VAUZELLE, dont le siège est, en vertu de la délibération n°..... en date du.....

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX-EN-PROVENCE (C.P.A.), dont le siège est Hôtel de Boadès, 8, place Jeanne d'Arc, CS 40868, 13626 Aix en Provence Cedex, désignée dans ce qui suit par CPA, représentée par Madame Maryse JOISSAINS – MASINI, Présidente, dûment habilitée par délibération du Conseil Communautaire en date du

Et

RESEAU FERRE DE FRANCE, Etablissement Public national à caractère Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Nanterre sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est 92 Avenue de France, 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par "RFF", représenté par Monsieur Hubert DU MESNIL, le Président de RFF, ayant donné délégation de signature à Monsieur Marc SVETCHINE, Directeur Régional

Vu :

- la loi n°97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau Ferré de France 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°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- la convention de financement de l'étude préliminaire portant sur l'élargissement du Pont Rail de Trets situé au Km 59,342 de la ligne Gardanne – Carnoules signée le 29 juillet 2009,

PREAMBULE

Le pont rail de Trets se situe sur la voie unique de la ligne Carnoules – Gardanne au km 59,342. Cette ligne, après avoir été mise en service en 1913, n'est plus exploitée pour le service des voyageurs depuis 1938. Elle reste maintenue pour la desserte d'un trafic industriel entre Gardanne et la Barque-Fuveau. Entre La Barque-Fuveau et Carnoules, la voie est entretenue à la demande des services de l'Armée.

Un projet de réouverture de la ligne pour les services voyageurs est à l'étude, afin de répondre aux besoins de déplacements futurs de la zone, marqués par le bassin d'emploi d'Aix en Provence, et de sa région, et au-delà, de Marseille.

L'ouvrage en question construit en 1870 est composé de 2 tabliers à poutres sous rails sans dalle rive en fer et présente les caractéristiques suivantes :

- Largeur réelle des tabliers : 8,00 m ;
- Portée : 4,60 m ;
- Hauteur libre minimale : 3,05 m (2,80 m pour la hauteur libre réglementaire).

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, dans le cadre de l'aménagement de l'entrée de ville à Trets souhaite augmenter le gabarit routier sous ce pont rail (RD 56). L'objectif initial était d'en porter l'ouverture à 9 m. Au démarrage de l'étude préliminaire les partenaires ont souhaité modifier l'objectif initial afin de porter l'ouverture à 10 m.

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser :

- les caractéristiques générales de l'ouvrage à construire au droit et aux abords des infrastructures ferroviaires.
- les obligations respectives de RFF, propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, de la Région Provence Alpes Côte d'Azur et de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix relatives à l'exécution et au financement de la présente opération, incluant les études avant-projet / projet fusionnées, les travaux de construction du pont-rail et les travaux connexes rendus nécessaires sur le domaine ferroviaire.
- les modalités techniques et financières de la gestion ultérieure des aménagements réalisés dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 2 - MAITRISE D'OUVRAGE

RFF, propriétaire des infrastructures ferroviaires assure la maîtrise d'ouvrage de l'élargissement du pont-rail situé au Km 59,342 de la ligne Gardanne – Carnoules ainsi que des travaux connexes comme précisé à l'article 3.2.

La commune de Trets sollicitera le gestionnaire de voirie pour les travaux routiers ne relevant pas du domaine ferroviaire, comme précisé à l'article 3.1 ci-après.

ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

La réalisation de ce projet d'entrée de ville nécessite :

- Les travaux de voirie routière et ceux liés aux réseaux divers ;
- L'élargissement du Pont Rail.

Le choix partagé par l'ensemble des partenaires s'est porté sur les éléments de dimensionnement suivants :

- Augmentation de l'ouverture du Pont Rail en la portant de 4,60 m à 10 m ;
- Maintien de la hauteur libre réglementaire à 2,80 m.

Ainsi le programme général de l'opération se résume comme suit :

- Des travaux sous la Maîtrise d'Ouvrage du gestionnaire de voirie qui en charge de leur bonne intégration dans le planning des travaux du Pont Rail : les travaux de chaussée et d'évacuation des eaux pluviales, les travaux d'éclairage, les déplacements de réseaux et les travaux liés à la signalisation routière.
- Des travaux sous la Maîtrise d'Ouvrage de Réseau Ferré de France : construction des deux culées distantes de 10 m nu à nu et pose du tablier, les travaux ferroviaires, les installations de sécurité et les réseaux de télécommunication.

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

3.1 - Travaux routiers et Réseaux divers

3.1.1 - Caractéristiques essentielles de la voirie

Les travaux routiers (y compris sous le pont rail) comprennent :

- La voirie routière et ses aménagements,
- les ouvrages d'assainissement pluvial,
- les déplacements des réseaux,
- les ouvrages de rétablissements hydrauliques,
- les aménagements paysagers,
- les équipements de sécurité,
- les signalisations horizontale et verticale de chantier, et définitive,
- l'éclairage de l'ouvrage,
- et tous ouvrages situés en dehors des limites des travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF.

3.1.2 - Incidence sur le trafic routier

La commune de Trets sollicitera le gestionnaire de voirie afin de prendre les mesures nécessaires en ce qui concerne les déviations routières et la signalisation routière pendant l'exécution des travaux. Il est précisé que la réalisation des travaux se fera sous neutralisation complète des circulations.

3.1.3 – Divers

Pour permettre les travaux de construction du Pont Rail, la commune de Trets mettra à la disposition de RFF les places de stationnement situées au niveau de l'Avenue Léo Lagrange, à proximité immédiate de l'ouvrage.

Par ailleurs, il est rappelé que la maîtrise d'œuvre ferroviaire se borne à la réalisation du Pont Rail, des terrassements et fouilles nécessaires à cette mission ainsi qu'au dégagement du stross. Les terrassements au-delà de l'ouvrage et la mise à niveau définitive de la plate-forme routière ainsi que les aménagements de chaussée restent à la charge du gestionnaire de voirie.

Les prestations et les travaux qui ne sont pas sous maîtrise d'ouvrage RFF sont :

- les démarches à entreprendre, des formalités à effectuer ou des autorisations à obtenir auprès des tiers, des collectivités ou administrations intéressées par l'exécution des travaux,
- les acquisitions de terrains,
- les travaux d'aménagements routiers sur les voies routières existantes et nécessaires aux accès au chantier de construction de l'ouvrage sous maîtrise d'ouvrage RFF; y compris déviations routières,
- les travaux de voirie, de signalisation routière et d'éclairage qu'ils soient provisoires ou définitifs et situés hors ou sous l'ouvrage,
- la mise en place des dispositifs de sécurité vis à vis des circulations routières (glissières de sécurité, chasse roue, GBA, etc....)
- les travaux d'assainissement de la voie routière sous et de part et d'autre de l'ouvrage,
- les interventions sur les réseaux des différents concessionnaires comprenant leur déplacement provisoire, leur modification éventuelle ou leur création à la faveur des travaux,
- le rétablissement des fossés et des dispositifs d'assainissement situés de part et d'autre des voies ferrées,
- l'aménagement intérieur de l'ouvrage, qui sera livré en béton brut, l'éclairage intérieur éventuel et les revêtements ainsi que tous les équipements complémentaires,

Afin de mener à bien la réalisation des études, La commune de Trets et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, pour chacun de leur périmètre de maîtrise d'ouvrage s'engagent à fournir à RFF, ou son maître d'œuvre, les éléments suivants :

- le levé topographique de la zone concernée par l'opération,
- le tracé en plan de la voirie et autres aménagements projetés au droit et aux abords de l'ouvrage,
- les profils en travers type de la trémie routière de part et d'autre de l'ouvrage avec la représentation des dispositifs d'assainissement de la plate-forme routière;
- le profil en long routier,
- les gabarits à respecter, et les aménagements prévus permettant de définir la coupe transversale de la structure du pont rails,
- les contraintes d'accès au chantier éventuelles,
- les contraintes architecturales éventuelles.

3.2 - Travaux ferroviaires

3.2.1 - Caractéristiques générales du Pont Rail projeté

L'objectif de l'opération est d'élargir l'ouverture Pont Rail en la portant de 4,60 m à 10 m. Concernant la voie franchie, il a été décidé par l'ensemble des partenaires de projeter l'ouvrage avec la plateforme suivante :

- Trottoirs : 2 x 2 m
- Chaussée : 2 x 3 m.

Les moyens d'augmenter le gabarit en hauteur ont également été passés en revue. En accord avec les partenaires, il a été décidé de maintenir la hauteur libre réglementaire à 2,80 m pour les raisons suivantes :

- L'absence d'exutoire aux pieds de l'ouvrage et les contraintes hydrauliques évoquées par le gestionnaire de voirie accroissent le risque d'inondation de la zone si l'on abaisse trop le profil en long de la voirie pour augmenter la hauteur libre.
- La présence de nombreux réseaux situés au droit de l'ouvrage (eau potable, assainissement urbain, fibre optique, etc.) qui sont enterrés à faible profondeur, constitue également une limite à l'abaissement significatif du profil de la voirie.
- Une modification significative du profil en long de la voie ferrée générerait des travaux importants et un surcoût pour le projet.

Concernant la voie ferrée, le Pont Rail actuel est configuré pour accueillir 2 voies bien qu'une seule voie soit présente et rarement utilisée à ce jour (une fois par an). Afin de préserver l'avenir et dans l'attente des conclusions du projet de réouverture au service des voyageurs de cette ligne, le futur Pont Rail sera configuré pour accueillir 2 voies (les culées seront notamment dimensionnées à cet effet) mais dans un 1er temps seul le tablier permettant le franchissement de la voie unique sera mis en place ce qui permet de limiter le coût du projet et les besoins de maintenance.

Compte tenu des éléments de base évoqués ci-dessus (ouverture de 10 m et hauteur libre réglementaire fixée à 2,80 m), la solution retenue est celle permettant une épaisseur de tablier qui se rapproche au maximum de l'épaisseur actuelle (0,41 m) à savoir la mise en place d'un Tablier à Poutrelles Soudées (TPS à 7 poutres) avec une pose sur selles pour une épaisseur de 0,462 m.

Les deux culées actuelles seront détruites et reconstruites selon les principes ci-dessous :

- Côté Aix, la nouvelle culée sera prolongée par un mur se raccordant au mur de fondation et de séparation du dépôt d'autocars ;

- Côté Carnoules, le nu de la nouvelle culée sera construit en prolongement de l'alignement des maisons ce qui permettra tout à la fois de rectifier l'alignement de voirie, d'améliorer les conditions de sécurité et d'éviter des acquisitions foncières.

Les travaux de voirie, de réaménagement de carrefour de réfection ou modification de réseaux urbains et concessionnaires ne sont pas inclus dans le programme de cette opération. Le gestionnaire de voirie est en charge des travaux sur celle-ci, et de leur bonne intégration dans le planning des travaux du Pont Rail.

Ces caractéristiques devront, lors des études, être adaptées de manière précise, afin de s'assurer notamment que le gabarit routier requis de 2,80 m de hauteur libre, et la largeur d'ouverture droite minimale de 10 m seront respectés en tous points du franchissement.

3.2.2 - Travaux ferroviaires connexes

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

3.2.3 - Incidence sur l'exploitation ferroviaire

Les travaux de construction du Pont Rail seront réalisés sans circulations ferroviaires.

3.2.5 - Epreuves préalables à la mise en service

Avant la mise en service de l'ouvrage, les épreuves permettant de mettre en évidence la conformité aux règles applicables non seulement vis-à-vis de la circulation ferroviaire mais aussi compte tenu de l'existence de la voie routière sous l'ouvrage, sont effectuées par le maître d'ouvrage.

Les frais correspondants aux épreuves préalables à la mise en service sont incorporés au coût de l'opération.

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

- les études d'avant-projet / de projet;
- la réalisation de l'ouvrage y compris l'exécution des terrassements (déblais, remblais) strictement nécessaires à sa construction et à la réalisation des accès au chantier sur les emprises.
- la réalisation des travaux ferroviaires connexes nécessaires,
- la mise en œuvre de toutes les installations provisoires nécessaires à l'exploitation ferroviaire en cours de chantier (blindages, tabliers et palées provisoires, supports de rails, etc....) avec pose et dépose,
- les missions de sécurité et de surveillance vis à vis des circulations et des installations ferroviaires.
- les épreuves de l'ouvrage avant la mise en service de l'ouvrage.

ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION

Le délai global des études et travaux à réaliser par RFF est de 36 mois.

Il est précisé que ces délais sont donnés à titre indicatif, car le planning de l'opération sous maîtrise d'ouvrage RFF peut être impacté par le planning des opérations routières sous Maitrise d'Ouvrage du Gestionnaire de voirie, non connues à ce jour.

ARTICLE 5 – SUIVI DES ETUDES DE L'OPERATION

5.1 – Comité de pilotage

Un comité de pilotage est constitué. Il comprend, un représentant de chaque signataire de la convention, lesquels peuvent se faire assister de leurs maîtres d'ouvrage délégués et maîtres d'œuvre respectifs. Il sera en charge du suivi de l'avancement de l'opération et de la coordination des différents périmètres de maîtrise d'ouvrage.

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

RFF adressera aux financeurs le dossier d'avant-projet/projet avant la consultation des entreprises qui donneront leurs avis sur le dossier communiqué dans un délai de 15 jours après la remise du document.

Ce dossier devra notamment comporter la mise à jour de l'estimation financière totale de l'ensemble de l'opération.

5.3 – Parti architectural de l'ouvrage

La CPA fera définir, par un architecte que la CPA aura missionné à cet effet, un parti de traitement architectural du Pont Rail. Les éventuels surcoûts (y compris frais de maîtrise d'œuvre et d'ouvrage) induits par les dispositions de traitement architectural, non inclus dans l'estimation provisoire définie à l'article 7 de la présente convention seront pris en charge par la CPA.

Le délai d'examen et de validation par la CPA du traitement architectural de l'ouvrage ne devra en aucun cas retarder l'exécution des études par RFF ou de son maître d'œuvre.

5.4 – Participation de l'architecte à la maîtrise d'œuvre de conception et de réalisation

Tant en phase d'études que de suivi de l'exécution du marché de construction du Pont Rail, l'architecte missionné par la CPA sera mis à la disposition de RFF ou de son maître d'œuvre pour participer et apporter assistance aux études, à l'élaboration du dossier de consultation des entreprises, et au suivi d'exécution, sous l'autorité fonctionnelle de RFF ou de son maître d'œuvre.

Phase d'études de projet : 2 réunions d'une demi-journée.

Phase de réalisation : 2 réunions d'une demi-journée.

ARTICLE 6 - ESTIMATION DE L'OPERATION

Le coût de l'opération sous maîtrise d'ouvrage RFF visée à l'article 3.2 est évalué, au stade des études préliminaires, à 812 568 € H.T. aux conditions économiques de décembre 2010.

Il comprend en outre les frais de maîtrise d'ouvrage RFF s'élevant à 4.063 € HT aux conditions économiques de décembre 2010, les frais de maîtrise d'œuvre, les frais d'épreuves de l'ouvrage, ainsi que le coût de l'entretien ultérieur des aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage RFF qui s'élève à 60 190,21 € HT aux conditions économiques de décembre 2010.

ARTICLE 7 - DISPOSITIONS FINANCIERES

7.1 Principe de financement

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

La Région et la CPA s'engagent à verser à R.F.F. une somme forfaitaire destinée à le libérer des charges de gestion ultérieure au titre de versement libératoire tel que défini à l'article 6.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts ou d'une subvention destinée à prendre en charge l'achat par RFF de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti, les contributions de la Région et de la CPA sont exonérées de la TVA.

Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- de l'évolution des prix sur la base d'un taux prévisionnel de 4,5 % par an au delà de décembre 2010.

A titre d'information, il est estimé à 969 000 en €uros courants HT aux conditions économiques de décembre 2014 dont 77 520 € au titre du versement libératoire.

7.2 - Modalités de versement

Le plan de financement de l'opération est le suivant :

Cosignataires	Cle de répartition	Montant en € HT aux conditions économiques de réalisation
Région Provence Alpes Côte d'Azur	50%	485 000 PROJETPROJET
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	50 %	485 000 €
Total :	100 %	970 000 €

Le versement libératoire sera facturé selon la clé de répartition telle que définie ci-dessus.

7.3 - Modalités de financement

R.F.F. procèdera aux appels de fonds auprès des co-financeurs comme suit :

- premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires
 - à la signature de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 25 % de l'estimation en Euros courants H.T. visée à l'article 5.1,
 - après le démarrage de la phase travaux et dès que l'avance provisionnelle de 25 % aura été consommée, des acomptes au minimum trimestriels en fonction de l'avancement des travaux. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le besoin de financement visé à l'article 5.1. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur d'Opérations de R.F.F.

Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du besoin de financement visé à l'article 5.1.

- solde
 - après achèvement de l'intégralité des travaux, R.F.F. présentera le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre,
 - sur la base de celui-ci, R.F.F. procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.4 - Facturation et recouvrement

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 2 points.

Les co-financeurs se libèreront des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire sur le compte du maître d'ouvrage.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
R.F.F	Société générale, agence opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

Les dates et les références de paiement seront portées, par courrier, à la connaissance de RFF.

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

Région Provence Alpes Côte d'Azur	Conseil Régional PACA Hôtel de Région 27, place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	Hôtel de Boadès 8 place Jeanne d'Arc CS 40868 13626 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1
R.F.F	Pôle Finance et achats Service Finances et gestion des Flux Unité Back office Exploitation 92, Avenue de France 75648 Paris Cedex 3

ARTICLE 8 – GESTION DES ECARTS

L'estimation de l'opération et le besoin de financement visés respectivement aux articles 6 et 7.1 ne sont donnés qu'à titre indicatif, La Région et la CPA s'engageant à rembourser les dépenses réellement faites par R.F.F., dans les conditions visées au point 7.1.

Si le besoin de financement indiqué à l'article 7.1 devait être dépassé, RFF devrait obtenir de la part de la Région et de la CPA l'autorisation de dépassement correspondant avant l'engagement des travaux. La Région et la CPA procéderaient alors à un engagement complémentaire. Cet accord sera formalisé par un avenant à la présente convention.

A défaut, les frais engagés par RFF pour ses études, ses travaux en cours ou les travaux nécessaires à établir une situation à caractère définitif ainsi que le versement libératoire seront facturés à La Région et à la CPA sur présentation de justificatifs.

Dans tous les cas RFF sera remboursé des dépenses réelles.

ARTICLE 9- GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE

Le terme " gestion " recouvre ici l'ensemble des obligations ci-après :

- surveillance ;
- entretien,
- toutes réparations,
- renouvellement des ouvrages avec leurs capacités initiales.

Après achèvement des travaux, un procès-verbal de récolement, destiné à préciser les modalités de gestion ultérieure du pont-rails et de ses équipements, sera établi contradictoirement entre les parties concernées.

♦ pour ce qui concerne l'ouvrage réalisé par RFF

Les co-financeurs s'étant libérés de la part à leur charge du coût de la gestion ultérieure du Pont-Rail, RFF assurera à ses frais, la gestion technique du gros œuvre du Pont-Rail y compris les garde-corps bordant les voies ferrées.

Les travaux de gestion aux frais de RFF, à exécuter par la SNCF au titre de sa mission de gestion de l'infrastructure délégué, feront l'objet, sauf en cas d'urgence, d'un avis préalable adressé à la commune de Trets et à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

En outre,.....s'engage à supporter les frais de signalisation et de déviation provisoire ainsi que les mesures éventuelles à prendre pour permettre à RFF d'assurer la gestion de l'ouvrage.

♦ pour ce qui concerne les autres ouvrages :

Les autres ouvrages désignent

- en règle générale tous les ouvrages et équipements qui n'ont pas été édifiés sous maîtrise d'ouvrage RFF.
- les ouvrages ou parties d'ouvrages situés hors emprises ferroviaires, même s'ils ont été construits dans le cadre de la présente convention,
- les équipements intérieurs des ouvrages même s'ils sont solidaires de la structure tels que l'éclairage, les parements architecturaux, les perrés revêtus, la signalisation routière, les dispositifs de sécurité routière, les dispositifs de protection de la palée contre les heurts de véhicules routiers, les chaussées, les trottoirs, les réseaux d'assainissement routiers, etc...situés sous et de part et d'autre de l'ouvrage,
- les équipements nécessaires à l'exploitation de la voirie telle que station de pompage, etc...

La conserve la gestion, la garde et le nettoyage de ces ouvrages (y compris déneigement, déverglacage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume les responsabilités correspondantes.

La devra, en outre, informer RFF et la SNCF agissant dans le cadre de sa mission de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national et d'entretien de ce réseau, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement, en temps utile, les mesures de sécurité réglementaire et de lui faire connaître les prescriptions auxquelles elle devra se soumettre avant et pendant les travaux ainsi que les clauses à imposer à l'entrepreneur et les documents nécessaires qu'elle aura à remettre sous sa responsabilité à ce dernier.

RFF ou son mandataire au titre de la gestion de l'infrastructure ferroviaire, pourra demander à l'exécution de tous travaux de nettoyage, d'entretien ou de grosses réparation sur ces "ouvrages autres" qu'elle jugerait nécessaires pour la propreté, la sécurité des ouvrages et des installations ferroviaires. Sans réponse après mise en demeure ou si l'intervention revêt un caractère d'urgence, RFF pourra intervenir aux frais exclusifs de qui s'engagera pour sa part à rembourser intégralement RFF de toutes les dépenses engagées.

ARTICLE 10- OPERATIONS DOMANIALES

Les dispositions du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) sont applicables aux opérations domaniales réalisées sur le fondement de la présente convention.

La procédera :

- à l'établissement, à ses frais, des plans parcellaires et document d'arpentage nécessaires à l'acquisition des emprises utiles à la réalisation de ce projet,
- aux acquisitions de terrains nécessaires à la réalisation de l'intégralité des travaux relevant de la présente convention et en accord avec la.....

Ces terrains sont ensuite remis à l'euro symbolique à RFF pour être incorporés au domaine public ferroviaire. Les dépenses correspondantes ainsi que les frais accessoires sont à la charge de la

Cette cession fera l'objet d'une promesse de vente avant le démarrage des travaux et d'un acte de vente à l'achèvement des travaux, en fonction des biens réellement utilisés.

S'agissant de la partie du Pont Rail située à la verticale de voie routière et de ses abords, sur le domaine public elle donnera lieu à la signature d'une convention de superposition d'affectations entre les parties. En application de l'article 55 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau Ferré de France, cette convention de superposition n'ouvre droit à aucune indemnité à caractère domanial.

En outre la se charge de recueillir l'accord préalable du ou des propriétaires des terrains provisoirement nécessaires à l'exécution des travaux.

ARTICLE 11- RESPONSABILITE

Sauf dans les cas où il peut apporter la preuve d'une faute de l'autre maître d'ouvrage ou de l'un des cocontractants de celui-ci, chaque maître d'ouvrage supporte les conséquences pécuniaires des accidents ou dommages de toute nature qui pourraient survenir du fait ou à l'occasion de l'exécution des travaux dont il assure la maîtrise d'ouvrage, et qui pourraient être causés :

- à ses biens propres, ses personnels ou ses cocontractants ;
- aux biens, installations, personnels ou cocontractants de l'autre maître d'ouvrage ;
- aux tiers.

Dans la mesure où la création du Pont Rail est sollicitée par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix pour satisfaire à des besoins qui lui sont propres, il est précisé qu'elle s'engage à garantir RFF ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de RFF, ou de son mandataire, serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage, ce dernier garantit à RFF en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées, le règlement des frais éventuels suivants :

- les frais de perturbations ferroviaires,
- les frais de personnel,
- les frais de ralentissement des trains.

La restera responsable des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements dont elle a la charge, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourra, de ce fait, réclamer à RFF aucune espèce d'indemnité.

ARTICLE 12 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Toute modification de la consistance des études/travaux ou tout dépassement du coût (due ou non à une modification de programme) donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

En cas de non respect par l'une des parties des engagements réciproques au titre de cette convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

La période d'un mois devra être mise à profit par les parties pour trouver une solution par conciliation à l'amiable.

Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé des dépenses finales, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

ARTICLE 13 - DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de la signature de ladite convention par le dernier des partenaires.

La convention prend fin à l'achèvement des travaux objets de la présente convention, et après avoir constaté que chacun des cosignataires a satisfait à ses obligations.

ARTICLE 14 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

Les études menées dans le cadre de la présente convention restent la propriété de chaque maître d'ouvrage.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, RFF fait mention du financement des co-financeurs. Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication à propos des travaux.

ARTICLE 15 - LITIGES

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du Tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 16 – MESURES D'ORDRE

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

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

La présente convention est établie en trois (3) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

A Marseille, le..... Le Président de la Région Provence Côte d'Azur Michel VAUZELLE	A Aix en Provence, le..... La Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix Maryse JOISSAINS MASINI
	A Marseille, le..... Le Directeur Régional de Réseau Ferré de France Marc SVETCHINE

OBJET : Aménagement de l'espace - Commune de Trets - Sécurisation de l'entrée sud sur l'avenue Léo Lagrange - Elargissement du Pont Rail - Convention de financement

Vote sur le rapport

Inscrits	144
Votants	130
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	130
Majorité absolue	66
Pour	130
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

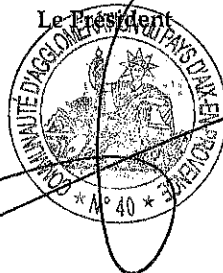
Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à l'unanimité le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents



Acte rendu exécutoire par transmission
En Sous-préfecture d'Aix-en-Provence

Le

08 JUL. 2011