Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20151029-2015_B496-DE
Date de télétransmission : 05/11/2015
Date de réception préfecture : 05/11/2015

communauté du PAYS D'AIX

ACTE RENDU EXECUTOIRE PAR APPLICATION DES FORMALITES DE TELE-TRANSMISSION AU CONTROLE DE LEGALITE

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE

communauté du PAYS D'AIX

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 29 OCTOBRE 2015
PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2015_B496

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Réouverture aux voyageurs de la ligne Aix - Etang de Berre - Approbation de la convention de financement des études d'avant-projet

Le 29 octobre 2015, le Bureau de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à la salle des Fêtes de Puyricard (Aix-en-Provence), sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 23 octobre 2015, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales

Etaient Présents :
JOISSAINS MASINI Maryse, président – ARDHUIN Philippe, membre du bureau, Simiane-Collongue – BARRET Guy, membre du bureau, Coudoux – BOULAN Michel, membre du bureau, Châteauneuf-le-Rouge – BRAMOULLÉ Gérard, vice-président, Aix-en-Provence – BURLE Christian, membre du bureau, Peynier – CANAL Jean-Louis, membre du bureau, Rousset – CESARI Martine, membre du bureau, Saint-Estève-Janson – CHARRIN Philippe, membre du bureau, Vauvenargues – CORNO Jean-François, membre du bureau, Rognes – CRISTIANI Georges, vice-président, Mimet – DAGORNE Robert, vice-président, Eguilles – DELAVET Christian, membre du bureau, Saint-Antonin-sur-Bayon – FABRE-AUBRESPY Hervé, vice-président, Cabriès – FERAUD Jean-Claude, vice-président, Trets – FILIPPI Claude, membre du bureau, Ventabren - FREGEAC Olivier, membre du bureau, Peyrolles-en-Provence – GROSSI Jean-Christophe, membre du bureau, Aix-en-Provence – JOISSAINS Sophie, membre du bureau, Aix-en-Provence – LAGIER Robert, membre du bureau, Meyreuil – LHEN Hélène, vice-président, Fuveau – MALLIÉ Richard, vice-président, Bouc-Bel-Air – MANCEL Joël, membre du bureau, Beaurecueil – MEÏ Roger, vice-président, Gardanne – MERCIER Arnaud, vice-président, Venelles – PELLENC Roger, vice-président, Pertuis – PIZOT Roger, membre du bureau, Saint-Paul-lez-Durance – RAMOND Bernard, vice-président, Lambesc – SERRUS Jean-Pierre, membre du bureau, La Roque d'Anthéron – TALASSINOS Luc, membre du bureau, Gréasque

Excusé(e)s avec pouvoir :
ALBERT Guy, membre du bureau, Jouques, donne pouvoir à FREGEAC Olivier – AMIEL Michel, vice-président, Les Pennes-Mirabeau, donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – CIOT Jean-David, membre du bureau, Le Puy-Sainte-Réparade, donne pouvoir à CANAL Jean-Louis - de SAINTDO Philippe, membre du bureau, Aix-en-Provence, donne pouvoir à JOISSAINS Sophie – GALLESE Alexandre, vice-président, Aix-en-Provence, donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – GUINIERI Frédéric, membre du bureau, Puyloubier, donne pouvoir à CHARRIN Philippe – LEGIER Michel, membre du bureau, Le Tholonet, donne pouvoir à BARRET Guy – MARTIN Régis, membre du bureau, Saint-Marc-Jaumegarde, donne pouvoir à MANCEL Joël

Excusé(e)s :
GACHON Loïc, vice-président, Vitrolles – GERARD Jacky, vice-président, Saint-Cannat – JOUVE Mireille, membre du bureau, Meyrargues

Monsieur Guy BARRET donne lecture du rapport ci-joint.

communauté du
PAYS D'AIX

DGA PROSPECTIVE, AMENAGEMENT, EMPLOI ET FORMATION
DIRECTION PREOPERATIONNELLE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
MISSION GRANDS PROJETS STRUCTURANTS
NB

03_2_09

BUREAU DU 29 OCTOBRE 2015

Rapporteur : Guy BARRET

Politique publique : Aménagement du territoire

Thématique : Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

Objet : Réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre - Approbation de la convention de financement des études d'avant-projet
Décision du Bureau

Mes Chers Collègues,

Le présent rapport vise à approuver une convention financière, subséquente du CPER 2015-2020, conclue entre SNCF Réseau, le Conseil Régional PACA, l'Etat, le Département des Bouches-du-Rhône, Agglopôle Provence et la CPA pour le financement des études d'Avant-Projet de la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre, anciennement nommée Aix-Rognac.

Le coût global de l'opération est de 2 500 000 € et la part CPA de 500 000 € (20 %).

Exposé des motifs :

Dans le cadre du CPER 2007-2013, en partenariat avec l'État, la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône et la CPA, SNCF Réseau a conduit les études préliminaires relatives à la réouverture de la ligne Aix-Rognac aux voyageurs sachant que

celle-ci est actuellement circulée par des trains de marchandises à hauteur de 3 Allers/Retours par jour en moyenne.

L'enjeu principal de la réouverture Aix-Rognac aux voyageurs, renommée Aix-Etang de Berre, consiste à étoffer le maillage ferroviaire métropolitain en reliant la ligne historique Paris-Lyon-Marseille (PLM), à l'Ouest de l'Etang de Berre et la ligne Marseille-Aix-en-Provence qui se poursuit au-delà sur le Val de la Durance.

Cette liaison ferrée relierait à terme, les pôles générateurs d'habitation aux zones économiques structurantes du secteur en plein développement : la Pioline, le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, la Duranne, CAP Horizon et l'aéroport Marseille-Provence.

La diamétralisation des services entre Aix-en-Provence et Vitrolles nécessitera par ailleurs une informatisation de la gare de Rognac, dont les commandes seront alors centralisées depuis Marseille. Ce projet de modernisation fait partie d'un programme national de SNCF Réseau appelé « commande centralisée du réseau » (CCR) mené à l'échelon national. Il doit permettre d'améliorer la gestion des circulations.

Le Comité de pilotage (composé de l'État, la Région PACA, le Département des Bouches-du-Rhône, la CPA, l'Agglopôle et MPM), a validé en mai 2014 le programme d'opération, objet de la présente convention et inscrit au CPER 2015-2020 correspondant à la volonté des partenaires de mettre en œuvre 2 TER/heure/sens sur cette ligne qui constitue le trait d'union entre les deux corridors métropolitains Marseille-Vitrolles et Marseille-Aix-en-Provence.

Une première convention correspondant au financement des études relatives aux réouvertures des lignes Aix-Rognac et Gardanne-Carnoules, est déjà active entre l'État, la RégionPACA, le Département des Bouches-du-Rhône, la CPA et SNCF Réseau.

Cette convention de financement d'un montant de 2,6 M€ devait ainsi permettre de recouvrir d'une part le financement des études préliminaires relatives à ces deux lignes, et d'autre part d'amorcer une première partie du financement nécessaire à la réalisation des études d'avant-projet. A l'issue des études préliminaires relatives à la réouverture de ces deux lignes, le solde disponible est de 1,5 M€.

Ainsi, les membres du Comité de pilotage des études préliminaires de ces deux lignes ont convenu en Comité de pilotage du 7 mai 2014 que l'intégralité de ce solde (1,5 M€) soit exclusivement destiné au financement des études d'avant-projet du projet Aix-Etang de Berre, portant le besoin de financement complémentaire, objet de la présente convention de financement, à 2,5 M€.

- Description des études d'avant-projet :

Les études d'avant-projet ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération. Elles comprennent notamment :

- Le détail du programme de l'opération,
- Les études techniques,

- L'évaluation socio-économique,
- La synthèse des études d'avant-projet,
- L'élaboration des dossiers de procédures administratives.

Elles se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- Un dossier de synthèse,
- Un dossier technique,
- Un dossier d'évaluation environnementale,
- Un dossier économique incluant étude de trafic, évaluation socio-économique et bilans économiques.

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 18 mois, à compter de la prise d'effet de la convention.

Coût et financement de l'opération :

Le montant de l'opération est estimé à 2,5 M€

Le plan de financement est le suivant :

- 20 % du coût supporté par l'État, soit 500 000 €
- 20 % du coût supporté par la Région PACA, soit 500 000 €
- 20 % du coût supporté par le Département des Bouches-du-Rhône, soit 500 000 €
- 20 % du coût supporté par la Communauté du Pays d'Aix, soit 500 000 €
- 10 % du coût supporté par Agglopôle Provence, soit 250 000 €
- 10 % du coût supporté par SNCF Réseau, soit 250 000 €.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;
VU la délibération n°2013_A260 du Conseil communautaire du 19 décembre 2013 rendant le Bureau communautaire compétent pour approuver les conventions financières liées aux lignes ferrées du Pays d'Aix ;
VU la délibération n°2014_A088 du Conseil communautaire du 22 mai 2014, modifiée, déléguant une partie des attributions du Conseil au Bureau et notamment de prendre toute décision concernant la conclusion de tous contrats et conventions réserve faite de la délégation consentie par le Conseil au Président ;
VU l'avis de la Commission Aménagement de l'Espace et Mobilité du 14 octobre 2015 ;

Dispositif :

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

- **APPROUVER** la convention relative au financement des études d'avant-projet pour la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Etang de Berre ;

- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer ladite convention et tout document afférent à l'exécution de cette délibération ;

- **DIRE** que les dépenses seront imputées sur l'AP 2015-3/685/DI685AP1.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

DÉPARTEMENT
BOUCHES DU RHÔNE

communauté du
PAYS D'AIX
www.agglo-paysdaix.fr

AGGLOPOLE
Provence
Communauté d'Agglomération
Salon - Etang de Berre - Durance

SNCF
RÉSEAU

Convention

Relative au complément de financement des études d'Avant-Projet pour la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre

Conditions Particulières

SPIRE n° 402150	ARCOLE n°	SIGBC n°
ASTRE n°		

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie), représenté par Monsieur Stéphane BOUILLON, Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur,

Ci-après désigné **« L'ETAT »**

La Région *Provence Alpes Côte d'Azur*, représentée par Le Président du Conseil Régional, Monsieur VAUZELLE, agissant en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désignée «**La REGION.....»**

Le Département des Bouches du Rhône, représentée par La Présidente du Conseil Départementale des Bouches du Rhône, Madame VASSAL, agissant en vertu de la délibération n°

Ci-après désignée «**Le DEPARTEMENT.....»**

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, représentée par Le Président de la Communauté d'Agglomération, Madame JOISSAINS MASINI, agissant en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désignée «**La CPA.....»**

La Communauté d'Agglomération Salon – Etang de Berre – Durance, dite Agglopole Provence, représentée par Le Président de la Communauté d'Agglomération, Monsieur ISNARD, agissant en vertu de la délibération n° ,

Ci-après désignée « **L'AGGLOPOLE PROVENCE .....»**

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 92 Avenue de France, 75013 Paris, représenté par Monsieur FROSSARD, Directeur Territorial PACA, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné **« SNCF Réseau »**

L'Etat, la Région, le Département des Bouches du Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, l'Agglopole Provence et SNCF Réseau étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

CONDITIONS PARTICULIERES

ARTICLE 1. OBJET **4**

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER **5**

2.1 PERIMETRE DES ETUDES 5
2.2 OBJECTIF DES ETUDES 5
2.3 CONTENU DES ETUDES 5
2.4 SUIVI DE L'EXECUTION DES ETUDES 6

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES **7**

ARTICLE 4. FINANCEMENT DES ETUDES **7**

4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT 7
4.2 PLAN DE FINANCEMENT 7

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS **8**

5.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION 8
5.2 DELAIS DE CADUCITE 8

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS **9**

ANNEXE 1 : CONDITIONS GENERALES FINANCEURS PUBLICS

ANNEXE 2 : COUT, FONCTIONNALITES, DELAIS

ANNEXE 3 : CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES REALISEES POUR PRODUCTION DU SOLDE

ANNEXE 4 : MOYENS ET CALENDRIER PREVISIONNEL DES EVENEMENTS DE COMMUNICATION - A COMPLETER ULTERIEUREMENT

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Dans le cadre du CPER 2007-2013, en partenariat avec l'État, la Région, le Département et la CPA, SNCF RESEAU a conduit les études préliminaires relatives à la réouverture de la ligne Aix – Rognac aux voyageurs sachant que celle-ci est actuellement circulée par des trains de marchandises à hauteur de 3 Aller-Retours par jour en moyenne.
L'enjeu principal de la Réouverture Aix – Rognac aux voyageurs, renommée liaison Aix-Etang de Berre, consiste à étoffer le maillage ferroviaire métropolitain en reliant la ligne historique Paris Lyon Marseille (PLM), à l'ouest de l'Etang de Berre et la ligne Marseille – Aix – en Provence qui se poursuit au-delà sur le Val de la Durance.
Compte tenu des caractéristiques de cette ligne sous l'angle ferroviaire (régénération de ligne et des ouvrages, circulations de TER entre 2006 et 2008 durant la 1ère phase Marseille – Aix en Provence, etc.) et de son fort attrait au niveau socio-économique car elle permet de relier les deux corridors métropolitains Marseille Aix et Marseille Vitrolles, il ne s'agit pas d'un simple projet de réouverture de ligne aux voyageurs mais de la création d'une liaison performante entre des pôles fédérateurs.
Cette liaison ferrée relierait à terme les pôles générateurs d'habitation aux zones économiques structurantes du secteur en plein développement : la Pioline, les Milles, la Duranne, et Vitrolles, notamment l'aéroport. A terme, le projet permettrait également de relier Aix-en-Provence à Arenc, située en plein cœur du quartier d'affaires marseillais, grâce à une desserte en configuration « métropolitaine » qui consiste au bouclage des omnibus sur la ligne Marseille – Aix vers Marseille via la ligne Aix-Rognac.
Le Comité de Pilotage (composé de l'Etat, la Région PACA, le Département, la CPA, l'Agglopole Provence et MPM) a validé en mai 2014 le programme d'opération, objet de la présente convention et inscrit au CPER 2015-2020 correspondant à la volonté des partenaires de mettre en œuvre 2 TER/h/s sur cette ligne qui constitue le trait d'union entre les deux corridors métropolitains Marseille – Vitrolles et Marseille Aix en Provence.

Une première convention correspondant au financement des études relatives aux réouvertures des lignes Aix – Rognac et Gardanne – Carnoules est déjà active entre l'Etat, la Région, le Département, la CPA et SNCF RESEAU. Cette convention de financement d'un montant de 2,6 M€ courants devait ainsi permettre de recouvrir d'une part le financement des études préliminaires relatives à ces deux lignes, et d'autre part d'amorcer une première partie du financement nécessaire à la réalisation des études d'avant-projet. A l'issue des études préliminaires relatives à la réouverture de ces deux lignes, le solde disponible est de 1,5 M€ courants.
Ainsi, les membres du Comité de Pilotage des études préliminaires de ces deux lignes ont convenu en Comité de Pilotage du 07 mai 2014 que l'intégralité ce solde (1,5 M€ courants) soit exclusivement destiné au financement des études d'Avant-Projet du projet Aix – Etang de Berre, portant le besoin de financement complémentaire objet de la présente convention de financement à 2,5 M€ courants.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes ***Conditions particulières*** ont pour objet de définir la consistance des études d'avant-projet à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les ***Conditions générales***, jointe en ***Annexe 1,*** qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire. Ces conditions générales s'appliquent uniquement pour les clauses relatives aux études, objet de la présente convention, sauf dispositions dérogatoires stipulées dans la présente convention.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

2.1 Périmètre des études

Les études d'Avant-Projet concernent la réouverture aux voyageurs de la ligne ferroviaire Aix Etang de Berre avec la mise en œuvre de 2 TER/h/s entre les gares de Rognac et Aix en Provence, services ferroviaires qui à termes seront prolongés vers Marseille Saint Charles.

Le détail du programme de l'opération est joint en annexe 2.

Les études d'Avant-Projet portent sur le périmètre « infrastructures ferroviaires » relevant de SNCF RESEAU et ne concernent donc pas les aménagements liés à l'Intermodalité autour des gares et haltes ferroviaires de la ligne : Aix en Provence, Plan d'Aillane, Velaux, Rognac.

2.2 Objectif des études

Les études d'Avant-Projet ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération.

2.3 Contenu des études

Le financement prévu par la convention de financement EP/AVP « initiale » permettra de préparer les études AVP via la réalisation des acquisitions de données techniques et environnementales, la mise en œuvre de l'ensemble des marchés (DCE, Consultation) ainsi que la préparation et la mise en œuvre de la concertation L300-2.

La présente convention AVP Complémentaire couvre la phase opérationnelle des études menées sous l'angle technique, environnemental et socio-économique afin de produire l'intégralité du dossier AVP dont l'Etude d'Impact.

Les études d'Avant-Projet comprennent notamment :
- Le détail du programme de l'opération,
- les études techniques,
- l'évaluation socio-économique,
- la synthèse des études d'avant-projet,
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives.

Les études techniques consisteront à produire l'ensemble des éléments nécessaires à l'élaboration du dossier d'étude d'impact :
- Des sondages géotechniques et des levées topographiques seront réalisés pour préciser la faisabilité technique des aménagements étudiés
- Les études techniques concerneront tous les corps de métiers : tracé, ouvrages d'art, terrassement, hydraulique, voie, signalisation, télécommunication, etc.
- Ces études techniques permettront de transformer le programme fonctionnel annexé dans la présente CFI et issu des Etudes Préliminaires en Programme Technique qui sera alors décliné par la suite en phase PROJET.

Ces études se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :
- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,

- un dossier d'évaluation environnementale,
- un dossier économique incluant étude de trafic, évaluation socio-économique, et bilans économiques.

Elles comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à la saisine l'élaboration de l'Etude d'Impact du dossier d'Enquête Publique visant à conduire localement la Concertation Inter-Administrative (CIA).

Il est précisé que les dossiers relatifs à l'évaluation environnementale du projet intégreront les données, communiquées par les autres partenaires, relatives aux projets connexes (PEM de Rognac et PEM de Velaux notamment).

En revanche, elles ne comprennent pas la finalisation du dossier d'Enquête Publique qui sera effectué en phase PROJET sur la base des éléments suivants :

- décisions sur le contenu définitif du programme de l'opération tel que contractualisé sur les phases PRO-REA,
- retours des services de l'Etat à l'issue de la CIA,
- retours de l'Autorité Environnementale CGEDD.

2.4 Suivi de l'exécution des études

Le comité de pilotage de l'étude est constitué du :

- Préfet de Région ou son représentant,
- Président du Conseil Régional ou son représentant,
- Président du Conseil Départemental des Bouches du Rhône ou son représentant,
- Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix ou son représentant,
- Président de la Communauté d'Agglomération Agglopole Provence ou son représentant,
- Directeur régional de SNCF Réseau ou son représentant.

Il est co-présidé par le Préfet de Région ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant.

Il comprend, le cas échéant, un représentant de chacun des autres signataires.

Ce comité se réunit au minimum une fois par an à l'initiative de l'Etat, de la Région, du Département des Bouches du Rhône, de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, de la Communauté d'Agglomération Agglopole Provence ou de SNCF Réseau afin de suivre l'évolution du dossier. Il peut se réunir :

- à l'issue des phases d'études significatives,
- à l'initiative d'un partenaire financier avec un préavis d'un mois,
- et en cas de besoin pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude.

Ce comité de pilotage s'appuie sur des comités techniques réguliers tous les 2 mois permettant de préparer les différents comités de suivi. Le comité technique est composé des représentants de l'ensemble des partenaires financiers des études avant-projet.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DES ETUDES

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de 18 mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en ***Annexe 2***.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DES ETUDES

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le cout du projet (sans les aménagements en gare de Rognac) est de 84,1 M€ aux conditions économiques de janvier 2012.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **2 500 000 € courants HT**, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

4.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Phase AVP	**Clé de répartition %**	**Besoin de financement Montant en Euros courants**
Etat	20,0000 %	500 000 €
Région	20,0000 %	500 000 €
Département	20,0000 %	500 000 €*
CPA	20,0000 %	500 000 €
Agglopole Provence	10,0000 %	250 000 €
SNCF RÉSEAU	10,0000 %	250 000 €
TOTAL	**100,0000 %**	**2 500 000 €**

***La part du conseil départemental est plafonnée à 500 000€**

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures du projet.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16 rue Antoine Zattara 13332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures - UPPR	04 86 94 68 83 Pfp.sti.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr
Région	Conseil Régional PACA Hôtel de Région 27, place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements Service Infrastructures et Développement	04 91 57 57 64 ggainlet@regionpaca.fr
Département	Département des Bouches du Rhône 52 av. de St Just 13256 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Ports Service Etudes Transports	04 13 31 02 03/ 04 13 31 02 22 annick.brun@cg13.fr patricia.mottet@cg13.fr
CPA	Communauté du Pays d'Aix Hôtel de Boadès 8 Place Jeanne d'Arc CS 40868 13626 Aix en Provence Cedex 1	Direction Préopérationnelle de l'Aménagement du Territoire	04 42 91 08 83 nbonfils@agglo-paysdaix.fr
AGGLOPOLE PROVENCE	281 boulevard Foch – BP 274 – 13666 Salon de Provence Cedex	service des finances	04.90.44.85.85 – patricia.vergne@agglopole-provence.org
SNCF RÉSEAU	Direction Finances et achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction finances et trésorerie – Unité Credit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

5.2 Délais de caducité

En application de l'article 10 des ***Conditions générales*** :

Un délai de 12 mois est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification

de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

Un délai de 30 mois est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom	REFFET Frédérique
Adresse	STI / UAPTD DREAL PACA, 16 rue Antoine Zattara, CS 70248, 13331 Marseille cedex 03
Tél	06 84 33 75 89
E-mail	frederique.reffet@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom	BIAU Didier
Adresse	Hôtel de Région 27 place Jules-Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Tél	04 91 57 54 39
E-mail	dbiau@regionpaca.fr

Pour le Département des Bouches du Rhône

Nom	Annick BRUN
Adresse	52 avenue de St Just- 13256 Marseille Cedex 20
Tél	04 13 31 02 03/ 02 22
E-mail	annick.brun@cg13.fr

Pour La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

Nom	Catherine TEISSIER
Adresse	CS 40868 - 13626 Aix-en- Provence Cedex 1
Tél	04 42 91 08 70 / 49 80
E-mail	cteissier@agglo-paysdaix.fr

Pour La Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence

Nom Christelle MOUREN
Adresse : 281 boulevard Foch – BP 274 – 13666 Salon de Provence Cedex
Tél : 04.90.44.62.00
Fax : 04.90.44.40.62
E-mail : Christelle.mouren@agglopole-provence.org

Pour SNCF RÉSEAU

Nom	Patrick LARMINAT
Adresse	10 place de la Joliette-les Docks-Atrium 10.4-BP 58404- 13567 Marseille Cedex
Tél	04 96 17 04 72
E-mail	patrick.larminat@reseau.sncf.fr

Fait, en 6 exemplaires originaux,

Fait à Marseille, le .....

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

Stéphane BOUILLON

Fait à Marseille, le .....

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

Michel VAUZELLE

Fait à Marseille, le .....

Le Président du Conseil Départemental Bouches du Rhône

Martine VASSAL

Fait à Aix-en-Provence, le .....

Le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

Maryse JOISSAINS MASINI

Fait à Marseille, le .....

Le Président de la Communauté d'Agglomération Salon Etang de Berre Durance

Nicolas ISNARD

Fait à Marseille, le .....

Le Directeur Général Délégué de SNCF RESEAU

Alain QUINET

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SNCF RÉSEAU

ARF ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE

Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET **15**

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION **15**

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET **15**

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE 15

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION **16**

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET **16**

6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE 17
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE 17
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE 18
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION 18
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU 19

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS **19**

7.1 DISPOSITIONS GENERALES 19
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN 20
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION 20

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS **22**

8.1 REGIME DE TVA 22
8.2 VERSEMENT DES FONDS 22
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS 23

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES 24

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE **24**

ARTICLE 11. RESILIATION **24**

ARTICLE 12. MODIFICATION **25**

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION **25**

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES **25**

ARTICLE 15. COMMUNICATION **25**

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE **26**

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES **26**

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que:

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF Réseau a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;
- Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;
- La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que :

Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants:

1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.
   En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.
   En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.
   Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2) visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.
   Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

La présente ***Annexe 1*** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes ***Conditions générales*** ont pour objet de définir les conditions de financement et d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après. Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes ***Conditions générales*** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) ou organisme(s) public(s) ou privés, ci-après désigné(s) le(s) «Financeur(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est détaillé dans les ***Conditions particulières.***

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues du projet, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût du projet, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses réalisées pour production du solde détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle de production du solde.

L'annexe 4 : moyens et calendrier prévisionnel des évènements de communication précise les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives des MOA et financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et du Code des transports précités.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des modalités de sélection, d'attribution du marché ou du contrat du maître d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : http://www.SNCF Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-reference-francais-45/bilans-loti/.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité de pilotage sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois le comité de pilotage est composé a minima des représentants des Financeurs et de SNCF RÉSEAU.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an. SNCF RÉSEAU est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Comité technique et financier

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique et financier de l'opération sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois il est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

La participation de SNCF RÉSEAU a fait l'objet d'échanges avec le(s) financeur(s) sur les hypothèses relatives à sa détermination.

6.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 7.3.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

Plusieurs cas sont définis pour le calcul des frais de maitrise d'ouvrage. Le cas applicable est précisé dans les ***Conditions particulières*** sous réserve du respect des conditions ci-dessus.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant inférieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est fixé forfaitairement à un montant qui ne peut être inférieur à :

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF RÉSEAU
100 000 < x ≤ 500 000	2 500 €
50 000 < x ≤ 100 000	2 000 €
0 < x ≤ 50 000	1 000 €

Ils sont alors présentés en liquidation en une fois lors de la présentation du solde.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant supérieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est calculé par application d'un pourcentage à l'assiette de coûts constituée des dépenses d'investissement de l'opération, estimée en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA).

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant – et où ces deux projets sont réalisés concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maitrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF RÉSEAU.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %

Total	0,5%

6.3 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux financeurs de se positionner sur la poursuite de l'opération.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur le financement par les fonds européens, et en particulier sur l'audit éventuel a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure. Les partenaires Financeurs s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études (indice ING) envisagés déjà publiés d'une part,
- et, d'un taux prévisionnel au-delà de juin de la même année d'autre part.

Le détail du besoin de financement figure à ***l'Annexe 2***, il met en évidence a minima :

- pour une opération en phase REAlisation, le coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR) global, qui fait apparaitre, le cas échéant, le coût prévisionnel de l'opération de développement d'une part, et le coût prévisionnel d'opérations de renouvellement-régénération, objets de la convention de financement, aux dernières conditions économiques connues
- les frais de maitrise d'ouvrage appliqués à ce coût
- la provision pour risques et aléas
- les autres couts d'acquisitions foncières par exemple.
- les hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement définissant l'engagement financier de chaque contributeur est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Déduction faite de la participation du maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU définie au titre de l'Art. L. 2111-10-1. du code des transports, le plan de financement attribue à chaque Financeur une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux,

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF-Réseau aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire et exprimée en euros courants. Elle est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en annexe 2.

D'autres composantes de la participation, hors du champ couvert par l'alinéa précédent, peuvent être intégrées au plan de financement selon les mêmes modalités que les contributions des autres financeurs. Ces autres termes éventuels de la participation de RFF évoluent en fonction des dispositifs prévus dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
    - SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante [(90%-coût final / coût AVP)*participation de SNCF RÉSEAU]. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût du projet, au prorata de sa participation.
    - Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'annexe 2, le(s) Financeur(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation du/des Financeur(s) hors SNCF RÉSEAU.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative au projet et aux travaux. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4.***

7.3 Intéressement du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU sur le respect du coût d'objectif de réalisation, du délai d'objectif et de l'objectif de l'opération

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

Les pénalités et bonifications sont appliquées aux frais de maîtrise d'ouvrage (MOA + MOAD) dont le montant figure en ***Annexe 2.***

En cas de dépassement du montant financé (en € constants) au titre de la présente convention couvrant la phase de REAlisation, il sera appliqué à SNCF RÉSEAU des pénalités pour surcoûts, dès lors qu'il est établi que la cause du dépassement des coûts pour respecter l'objectif relève complètement et uniquement de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces pénalités sont applicables à l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage, à la fois ses frais propres et ceux relevant de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Les pénalités se déclenchent dès le premier euro de dépassement. Leur montant est calculé par l'application d'un taux de 10% aux frais de maîtrise d'ouvrage globalisés en cas de dépassement de 0 à 10% (à € constants) de l'enveloppe CPDR + provision pour litiges non soldés, et 20% au-delà.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde, SNCF RÉSEAU devant faire apparaître dans ses appels de fonds les 10 ou 20% de pénalités qu'il a au préalable appliqués sur les frais de maîtrise d'ouvrage. Les conditions de paiement du solde sont établies par le comité de suivi qui se réunit de droit lorsque le cas de dépassement du coût prévisionnel définitif de réalisation se présente.

En cas d'accostage de l'opération en dessous de 95% du coût d'objectif (CPDR, hors provision pour risques et aléas donc), la rémunération du maître d'ouvrage est augmentée d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées par rapport à ce montant (comparaison en € constants). Cette augmentation ne pourra pas dépasser 15% du montant de la rémunération des missions de maîtrise d'ouvrage. La bonification est constatée par le comité de suivi et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- L'effet de l'actualisation financière, des investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, les coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention permettant la mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déductions faites des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.
Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000ème de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de suivi une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage
- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre MOA,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Absence ou retard de délibération des partenaires,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire.

Aléas exceptionnels
- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs…),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol,
- La découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux.

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

En cas de non-respect des objectifs poursuivis (cf. ***Annexe 2***) constatés par les partenaires à la mise en œuvre de l'opération, un système de pénalités peut être prévu dans les ***Conditions particulières*** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis.

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque Financeur, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les ***Conditions particulières***, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.

- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.

- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en ***Annexe 3***). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.

- Le versement du solde sera conditionné soit :
  - Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

  - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.

- Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

Les parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulgables. Les parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en ***Annexe 3*** à la présente convention. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité de suivi technique et financier du projet.

Délai de paiement

Les Financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

Le paiement est effectué par virement à SNCF RÉSEAU sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement):

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

Les Financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a postériori.

Les Financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intègreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'***Annexe 2.***

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prendra effet à la date de signature par les partenaires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les ***Conditions particulières***, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.
- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les ***Conditions particulières***, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.
Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) Financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations de factures, donne lieu à l'établissement d'un avenant. Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les Financeurs des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du Maître d'Ouvrage, et citeront le(s) Financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le Maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le Maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En ***Annexe 4*** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux évènements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.
Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.
Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.
Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.
Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération : Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION

Le présent document est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Intitulé de l'opération : Réouverture aux voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre

Eléments de gouvernance :

Les études AVP de la présente opération sont financées au titre du CPER 2015 – 2020 par l'Etat, la Région PACA, le Département des Bouches du Rhône, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, la Communauté d'Agglomération Salon – Etang de Berre – Durance et SNCF RESEAU.

Un Comité de Pilotage composé des partenaires financiers est constitué afin d'assurer le suivi, la validation et le financement de l'opération programmée. Il est co-présidé par ***le Préfet de Région ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant.*** Il comprend, le cas échéant, un représentant de chacun des autres signataires.

Eléments de programme :

La situation de référence

La ligne ferroviaire Aix – Rognac est actuellement exploitée par des trains de marchandises circulant à 60 km/h à raison de 2 à 3 Aller-Retour par jour afin de relier principalement Gardanne au port de Fos sur Mer. Durant la 1ère phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence, des TER ont circulé à titre exceptionnel pour relier Marseille et le Nord d'Aix en Provence en raison de la fermeture durant 2 années de la ligne Marseille – Aix en Provence.

Un Pôle d'Echange Multimodal a été réalisée par la CPA au droit du Pôle d'Activités d'Aix en Provence (Les Milles) sur le site dit du Plan d'Aillane avec la réalisation des aménagements liés à l'intermodalité : accès TC en lien avec la mise en œuvre du BHNS, parking, accès routiers.

L'Agglopole Provence et la commune de Rognac ont lancé en 2015 une mission d'études pour la faisabilité d'un Pôle d'Echange Multimodal sur la gare de Rognac. Compte tenu des enjeux autour de la gare de Rognac, ce projet de PEM peut très bien être mis en service sans attendre la réouverture de la ligne Aix – Rognac. C'est pourquoi SNCF RESEAU s'est notamment attaché dans le cadre des études préliminaires relatives à la réouverture de la ligne à isoler les aménagements liés à la stricte mise en accessibilité PMR des quais de cette gare afin que ces aménagements puissent éventuellement être réalisés de manière déconnectée au projet de réouverture.

La ligne Aix – Rognac d'une longueur de 25km est une voie unique non électrifiée qui ne permet pas en gare de Rognac de réaliser des services diamétralisés Marseille – Rognac – Aix en Provence directement sans devoir réaliser des manœuvres longues en raison de la configuration du plan de voie de cette gare. L'amélioration de ces fonctionnalités essentielles à la constitution d'un véritable réseau ferroviaire métropolitain passe alors par la modernisation du plan de voie de la gare de Rognac. Cette modernisation du plan de voie de la gare de Rognac est en grande partie conditionnée par la concrétisation du projet national de SNCF RESEAU relatif à la mise en œuvre de la Commande Centralisée du Réseau (CCR). Ce projet de CCR de grande ampleur prévoit de moderniser les installations de signalisation de Rognac afin de pouvoir les télécommander depuis Marseille entre 2021 et 2025. Ainsi, il serait alors opportun pour les partenaires d'envisager la modernisation du plan de voie de la gare de Rognac en même temps que la modernisation des installations de signalisation qui sera réalisée par SNCF RESEAU au titre du programma national CCR.

L'électrification de la ligne, bien qu'étudiée dans le cadre des études préliminaires, se heurtent aux exigences liées au respect des servitudes aéronautiques au droit de l'aérodrome des Milles qui imposerait alors à la SNCF d'enfouir la voie ferrée sur plus de 1,5 km, rendant le coût de cette fonctionnalité très élevée avec des impacts urbains et environnementaux importants.

La ligne Aix – Rognac est composée de 8 Passages à Niveau sachant que dans le cadre des projets de réouverture de ligne au service voyageurs, il est imposé la suppression d'un maximum de Passages à Niveau de manière à limiter le risque d'accidents. Ainsi, un travail spécifique sur ce sujet a été mené avec les gestionnaires de voiries sachant que deux PN de la ligne sont considérés comme supprimés à l'horizon de la réouverture au travers des projets de déviation routière menés par la CPA et le Département d'ores et déjà engagés :

- Le PN7 est supprimé au travers du projet de déviation de St Pons
- Le PN9 est supprimé au travers du projet de déviation des Milles

Enfin, dans le cadre de la planification stratégique des enjeux ferroviaires autour de l'étoile d'Aix en Provence, la modernisation des installations ferroviaires du nœud ferroviaire aixois a été anticipée dans le cadre de la 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence au titre du CPER 2015 – 2020.

Les objectifs du projet

La réouverture de la ligne Rognac – Aix-en-Provence permettra de relier la ville d'Aix et son bassin d'activité des Milles (30 000 emplois) au bassin d'emploi de l'étang de Berre, à proximité duquel se trouve l'aéroport Marseille Provence et le plus important employeur de la région, Eurocopter. Elle permettra également de participer à l'amélioration de l'offre de transports à l'est de l'étang de Berre, très importante pour la réussite du projet Henri Fabre, soutenu par Eurocopter, et qui vise à développer l' « écosystème aéronautique » dans la zone industrielle des Florides (Vitrolles –Marignane). Cette synergie de développement de l'offre ferroviaire et de transports en communs permettra d'augmenter les possibilités de correspondance dans la région ainsi que l'attractivité des zones périurbaines le long de la ligne, et de désaturer les axes routiers.

Indépendamment des enjeux de desserte de ce territoire dont les secteurs Aix et Etang de Berre sont les plus dynamiques dans les recensements intercensitaires depuis 1999 en habitants et en emplois de la métropole, la modernisation de cette ligne permettrait de pérenniser le Fret ferroviaire sur cette ligne stratégique pour l'itinéraire Gardanne – Fos Sur Mer (ALTEO, EON, etc.) et permettrait également de constituer un itinéraire alternatif (Marseille Aix) en cas d'incidents sur l'axe majeur Marseille Aix ou Marseille Rognac (PLM).

A terme, le projet permettrait également notamment de relier Aix-en-Provence à Arenc, située en plein cœur du quartier d'affaires marseillais, grâce à une desserte en configuration « métropolitaine » qui consiste au bouclage des omnibus sur la ligne Marseille – Aix vers Marseille via la ligne Aix-Rognac dès lors que les aménagements capacitaires du nœud ferroviaire marseillais seront réalisés (projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) permettant la désaturation du réseau ferroviaire.

Ainsi, le projet consisterait alors à mettre en œuvre 2 TER/h/s entre Aix – Rognac avec deux possibilités en fonction de l'avancement des projets connexes (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, Commande Centralisée du Réseau, notamment) :

- 1ère étape : un système en navette basée sur des services Marseille – Gardanne – Aix en Provence – Rognac où Rognac serait une gare Origine-Terminus avec des correspondances vers/de Salon de Provence / Miramas / Vitrolles / Marseille ;

- 2nde étape : un système métropolitain qui serait alors rendu possible par la réalisation des aménagements capacitaires nécessaires entre Marseille et Rognac (projet LN PCA et réflexions en cours au titre du CPER sur l'axe Marseille - Avignon d'une part et d'autre part via la modernisation du plan de voie de Rognac qui pourrait alors être engagée en parallèle du projet de Commande Centralisée du Réseau permettant la modernisation des installations de signalisation de la gare de Rognac. Ainsi, des services du Marseille – Aix en Provence – Rognac – Vitrolles – Marseille, seraient alors envisageables.

Le projet consisterait alors à :

- Réaliser des aménagements de pleine ligne dont ceux nécessaires à l'augmentation de la vitesse de circulation de 60 à 80 km/h ;
- Moderniser la signalisation et réaliser deux évitements statiques dans les haltes de Velaux et du Plan d'Aillane de manière à permettre le croisement statique des TER
- Créer deux haltes ferroviaires : Plan d'Aillane et Velaux
- Mettre en accessibilité PMR les quais et le souterrain de la gare de Rognac
- Supprimer 3 Passages à Niveau (PN3, PN5 et PN8) par la création d'ouvrages d'art et la réalisation d'aménagements de voirie, considérant les PN7 et PN9 supprimés par les gestionnaires de voirie (Département pour le PN7 et CPA pour le PN9) au titre de leur projet de déviation routière.
- Sécuriser les PN1 et PN6 via des aménagements routiers
- Mettre le PN4 en Systématique Automatique Lumineux à 2 barrières (SAL2) et le compléter d'aménagements routiers

La modernisation du plan de voie de la gare de Rognac a également été étudiée de manière déconnectée dans le cas de figure où il serait d'abord réalisé la réouverture Aix – Rognac via un système en navette qui peut être réalisée sans moderniser le plan de voie. Dans ce cas de figure, le plan de voie de la gare de Rognac ne serait alors modernisée que dans le cadre d'une seconde étape en parallèle de la modernisation des installations de signalisation de la gare de Rognac qui seraient alors réalisées au titre de la Commande Centralisée du Réseau.

Concernant la halte de Velaux, suite à l'analyse comparative de plusieurs sites dont le site de la gare historique Velaux-Coudoux, réalisée au travers de l'étude de structuration urbaine menée par l'Agglopole Provence, la commune de Velaux et l'EPF PACA, le site du Collège a été identifié comme le plus intéressant et donc été retenu par SNCF RESEAU au titre des études préliminaires compte tenu de son potentiel : des aménagements liés à la multimodalité sont déjà présents (des stationnements mutualisables), la proximité de secteurs résidentiels importants (La Bastide Bertin entre autres), la présence d'une liaison piétonnes sous la voie ferrée, la proximité de lieux de vie urbaine qui fonctionnent bien, l'opportunité d'accompagner la requalification d'un espace à l'image assez routière bien qu'étant en secteur très urbain.

Le programme de l'opération fera l'objet d'une analyse commune et sera validé dans le cadre des études d'avant-projet en fonction de l'avancement des différents sujets :

- Suppression des PN7 et PN9 par les gestionnaires de voirie au titre des projets de déviation routière qu'ils ont engagé ;
- Etudes et Réalisation du PEM de Rognac ;
- Etudes et Réalisation du PEM de Velaux ;
- Avancement du CPER 2015 - 2020
- Interfaces avec les autres projets ferroviaires :
  - Marseille – Aix 2nde Phase : mise en service ciblée en 2020
  - Commande Centralisée du Réseau (CCR MED) : 2021 – 2025 pour le périmètre Provence ;
  - Installations Permanentes de Contre Sens (IPCS) Berre l'Etang Pas des Lanciers
  - Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Enfin, ce projet ferroviaire permet également de participer au développement du transport de marchandises en offrant plus de souplesse et de capacité pour les clients actuels situés sur le site de Gardanne.

<u>Les fonctionnalités principales auxquelles doit répondre l'infrastructure réalisée</u>

- Augmenter la vitesse de circulation de 60 à 80 km/h sur l'ensemble de la ligne
- Permettre la circulation de 2 TER par heure et par sens en heure de pointe entre Aix en Provence et Rognac tout en préservant les possibilités de développement du trafic FRET sur la ligne grâce notamment au relèvement de la vitesse et à la modernisation de la signalisation
- Permettre à terme le prolongement des TER Aix – Rognac vers Marseille desservant notamment Vitrolles Aéroport, fonctionnalités envisageables dès que le plan de voie de la gare de Rognac pourra être modernisé avec la mise en œuvre de nouveaux appareils de voie
- Créer 2 nouvelles haltes : Velaux et Plan d'Aillane
- Supprimer 3 Passages à niveau (PN3, PN5 et PN8) sachant que le PN7 sera supprimé dans le cadre de

la Déviation de St Pons par le Département et que le PN9 dans le cadre de la déviation des Milles par la CPA.

- Prendre en considération le projet de piste cyclable portée par la Ville d'Aix en Provence visant à relier le centre-ville à la Duranne en empruntant sur certains secteurs le foncier de la ligne Rognac – Aix sur les zones qui ne sont pas doublées pour l'instant. Cette « Opération Tiers » sera menée avec SNCF IMMOBILIER et l'utilisation du foncier par la Ville d'Aix en Provence devra faire l'objet d'une Convention d'Occupation Temporaire dans la mesure où à très long terme l'intégralité de la ligne devra être doublée et donc le foncier nécessaire à l'activité ferroviaire.

Les travaux projetés

Les principaux travaux relatifs à ce projet de **réouverture de ligne** sont les suivants :

- **Les travaux de pleine ligne dont un relèvement de la vitesse de 60 à 80 km/h** avec des modifications de tracé sur plus de 2 km permettant un temps de parcours entre Aix et Rognac de **28 à 30 minutes**.
  Un relèvement de la vitesse à 110 km/h a également été étudié mais il nécessiterait des modifications de tracé sur près de 8 km et des modifications d'ouvrages d'art pour un gain de temps de parcours de 2 minutes avec des coûts plus importants.

- **Les travaux de modernisation de la signalisation et de réalisation des évitements statiques** dans les haltes de Velaux et du Plan d'Aillane afin de permettre le croisement des TER. La 2nde phase de modernisation de la ligne Marseille Aix étant considérée en service avant la réouverture de la ligne Aix – Rognac, les travaux de signalisation consisteront notamment à moderniser le Block Automatique à Permissivité Restreinte (BAPR) entre Aix et Rognac de manière à intégrer les travaux liés au relèvement de la vitesse, ceux liés au traitement des PN et ceux liés à la création des nouvelles haltes et des évitements statiques associés. 2 postes informatiques seront créés dans les haltes de Velaux et du Plan d'Aillane afin de télécommander à distance de ces nouvelles installations de signalisation pour réaliser le croisement des trains.

- **Les travaux liés à la halte du Plan d'Aillane** : elle sera équipée d'un quai central de 220ml accessible depuis le PEM via une passerelle et la création de deux rampes d'accès. Il conviendra de prendre en considération les interfaces liées aux servitudes aéronautiques durant la réalisation des travaux puis en situation projetée afin que les contrôleurs aériens puissent avoir l'information sur le passage des TER au droit du cône d'envol. Les travaux liés au périmètre Transporteur seront à définir avec Gares & Connexions.

- **Les travaux liés à la halte de Velaux** : elle sera équipée de deux quais latéraux de 220ml accessible via le souterrain ville-à-ville déjà réalisé par la commune, souterrain équipé de rampes d'accès. Des rampes complémentaires seront à réalisées depuis le souterrain vers les quais. Les travaux liés au périmètre Transporteur seront à définir avec Gares & Connexions ainsi que ceux liés à l'Intermodalité avec l'Agglopole Provence et les autres acteurs de la mobilité.

- **Les travaux de mise en accessibilité PMR de la gare de Rognac** : la mise en accessibilité PMR de la gare de Rognac concernera les 3 quais de la gare qui devront avoir une longueur de 220ml. Le souterrain existant sera mis en accessibilité via la création d'ascenseurs. Il est également à prévoir le prolongement du souterrain vers le parking actuel situé de l'autre côté du BV qui devrait être étendu dans le cadre du projet de PEM.

- **La modernisation du plan de voie de la gare de Rognac** : elle nécessite la mise en œuvre d'appareils de voie complémentaires afin de casser la manœuvre délicate en gare de Rognac et faciliter la diamétralisation Marseille. Le plan de voie est remanié afin de permettre le passage de circulations de la voie 1PLM vers la voie unique Rognac-Aix côté Miramas. Les appareils de voie seront franchis à la vitesse de 60Km/h sur voie déviée. La mise en place de ces nouvelles communications de voie

nécessite la mise en place de nouveaux signaux devant être commandés. Dans le cadre de la CCR, le poste de Rognac serait rattaché au Secteur Circulation MIRAMAS. La gare de Rognac est notamment équipée d'un poste type PRS non télécommandable et de 2 postes mécaniques « A » et « B ». Or, les nouveaux appareils de voie qui seraient nécessaires pour moderniser le plan de voie impacteraient alors les 3 postes de signalisation qui seraient à moderniser. C'est pourquoi, il est opportun de réaliser les aménagements du plan de voie de la gare de Rognac en parallèle de l'opération CCR qui assurera la modernisation et la mise en télécommande des installations de signalisation actuelles de la gare de Rognac.

- **Les travaux au traitement des Passages à Niveau** :

Passages à Niveau	Communes	Modalités de traitement concertées avec les gestionnaires de voirie concernés
PN 1	Rognac et Velaux	- Ce PN est maintenu en SAL2 (Système Automatique Lumineux à 2 Barrières) compte tenu de sa faible fréquentation - Des aménagements de sécurisation seront réalisés
PN 3	Velaux	- Ce PN est très fréquenté et sera supprimé via la création d'un Pont-Rails d'une hauteur libre de 3m50 et d'une largeur de 9m, l'aménagement des voiries concernées et la création d'une traversée ville à ville afin de sécuriser les flux piétons et modes doux via un souterrain de 6m de large ; - La modification du giratoire sera nécessaire avec d'importants travaux de Voirie et de Réseaux Divers ; - Cette solution nécessitera la mise en impasse pour les véhicules routiers de l'Avenue Baptiste Angles qui sera alors accessible via l'Avenue des Micocouliers et le Lotissement des Vignes. Une accessibilité piétonne/mode doux sera tout de même maintenue depuis le rond-point entre les Avenues J.PALLET et B.ANGLES.
PN 4	Velaux	- Ce PN sera maintenu et équipé en SAL2 dans la mesure où il concerne des dessertes locales - Des aménagements routiers de sécurisation seront réalisés et le chemin d'exploitation permettant de rabattre les anciens usagers du PN5 qui sera fermé, pourra être rétrocédé à la commune de Velaux.
PN 5	Velaux	Ce PN sera fermé et les usagers devront se rabattre vers le Pont-Rails situé entre les PN4 et PN5 ou vers le PN4 qui sera équipé en SAL2.
PN 6	Aix en Provence	- Ce PN sera maintenu et sécurisé compte tenu de sa configuration en carrefour « en T ». - Il est suggéré de réduire la vitesse de circulation des véhicules routiers dans la mesure où ce PN se situe en limite du hameau de St Pons sur la RD65 - Des aménagements routiers de sécurisation seront réalisés en collaboration étroite avec le Département afin de mettre en œuvre des voies de décélération et d'accélération.

PN 8	Aix en Provence	- Ce PN sera supprimé via la création d'un Pont-Route d'une largeur de 17m et l'aménagement des voiries concernées - Afin de limiter les impacts en matière de voirie, la hauteur libre ferroviaire sera limitée à 5m10 et les interfaces liées à l'aérodrome des Milles seront à prendre en compte en particulier sur les enjeux fonciers et accès routiers.
PN 9	Aix en Provence	- Ce PN sera supprimé via la création d'un Pont-Rails dans le cadre du projet de contournement des Milles sous MOA CPA ; - La mise en œuvre d'un souterrain ville-à-ville en lieu et place du PN9 fait partie intégrante du projet de réouverture Aix Etang de Berre

Conditions de réalisation :

Cette ligne accueille aujourd'hui la circulation des Trains Fret entre Gardanne et Fos sur Mer. De plus, les conditions de réalisation des travaux sont étroitement liées aux travaux relatifs à la 2nde phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence. C'est pourquoi, il sera étudié plusieurs possibilités en matière de phasage :

- Option n°1 : les travaux liés à la réouverture se réalisent avant la fin des travaux de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence et plus particulièrement avant la fin de la modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix en Provence.
- Option n°2 : les travaux liés à la réouverture se réalisent après les travaux de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence. Dans cette option, on considère que les travaux de modernisation du plan de voie de la gare de Rognac se réalisent en parallèle de ceux liés à la réouverture de la ligne Aix – Rognac en considérant que le projet de mise en télécommande de la gare de Rognac au titre de la CCR se réalise également dans le même timing.
- Option n°3 : les travaux liés à la réouverture se réalisent après les travaux de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence en considérant que les aménagements du plan de voie de la gare de Rognac sont réalisés de manière déconnectée dans une 2nde étape en même temps que la mise en télécommande de la gare de Rognac au titre de la CCR.

Eléments financiers :

Enveloppe Financière Prévisionnelle aux conditions économiques de janvier 2012		
A	**Programme de Base Système Navette Aix - Rognac**	**84,1 M€**
	Travaux de pleine ligne et modernisation de la signalisation	24,7 M€
	Création halte de Velaux & évitement statique	10,5 M€
	Création halte du Plan d'Aillane & évitement statique	12 M€
	Traitement des PN (PN1, PN3, PN4, PN5, PN6 et PN8)	32,5 M€
	Mise en Accessibilité PMR de la gare de Rognac	4,4 M€
B	**Modernisation Plan de Voie de Rognac (Hors CCR)**	**10,8 M€**
	Total du Programme AVP (A+B)	**95 M€**

	Coûts CE01/12	Coûts €uros courants (2022)
Scénario Exploitation en navette Aix – Rognac	**84,1 M€**	**100 M€**
Scénario intégrant les aménagements du plan de voie de Rognac	**95 M€**	**114 M€**

Calendrier des études d'avant-projet :

A titre indicatif et en fonction du programme définitif qui sera retenu par les membres du Comité de Pilotage à l'issue des études Avant-Projet faisant l'objet de la présente convention, la durée prévisionnelle de la phase PROJET préalable au démarrage des travaux serait de 18 à 24 mois.

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier des appels de fonds

ETAT RECAPITULATIF DES APPELS DE FONDS

OPERATION : *Etude d'Avant-Projet pour la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix Etang de Berre*

MONTANT GLOBAL HT 2 500 000 €

Récapitulatif des acomptes versés				
Acompte	**Objet**	**Montant en euros HT**	**% du besoin de financement**	**Commentaires**
1	1ère Appel de Fond	500 000	20%	au démarrage des études en 2016
2	2ème Appel de Fond	1 500 000	60%	En fonction de l'avancement des études en 2016
3	3ème Appel de Fond	375 000	15%	A la remise du résultat des études préliminaires en 2017
TOTAL		**2 375 000**	**95%**	Le solde (5% de l'opération) sera conditionné après achèvement de l'intégralité des études

2015_B496

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Réouverture aux voyageurs de la ligne Aix - Etang de Berre - Approbation de la convention de financement des études d'avant-projet

---

VU la délibération n°2014_A088 du 22 mai 2014, modifiée, portant délégation d'attributions au Bureau ;

Après en avoir délibéré, le Bureau de la Communauté du Pays d'Aix adopte à l'unanimité le rapport qui précède et le transforme en délibération.

Le Président de la Communauté du Pays d'Aix
Maryse JOISSAINS MASINI

04 NOV. 2015