

Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20151029-2015_B498-DE
Date de télétransmission : 05/11/2015
Date de réception préfecture : 05/11/2015



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



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

2015_B498

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Amélioration de la liaison ferroviaire Marseille - Aix-en-Provence - 2ème phase - Approbation de la 2ème convention de financement liée à la finalisation des études d'AVP préalables à la DUP

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-Réparate, 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-Jaume garde, 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.

03_2_11

BUREAU DU 29 OCTOBRE 2015

Rapporteur : Guy BARRET

Politique publique : Aménagement du territoire

Thématique : Déplacements, mobilité, transports et infrastructures

**Objet : Amélioration de la liaison ferroviaire Marseille - Aix-en-Provence - 2ème phase -
Approbation de la 2ème convention de financement liée à la finalisation des
études d'AVP préalables à la DUP**

Décision du Bureau

Mes Chers Collègues,

Le présent rapport vise à approuver une convention financière entre le Conseil Régional PACA, l'Etat, MPM et la CPA pour le financement de la poursuite des études d'avant-projet sur la ligne ferrée Aix-Gardanne-Marseille, en vue de la déclaration d'utilité publique des travaux.

L'objectif de cette 2ème phase de modernisation est de proposer une offre de 4 trains/heure/sens d'ici 2020. La participation de la CPA sera de 1 M€ sur les 7.2 M€ restant à financer, soit 13.76 %.

Exposé des motifs :

Les contours de la deuxième phase du projet de modernisation de la voie ferrée Marseille-Gardanne-Aix ont été validés en Comité de pilotage le 20 septembre 2013, en présence des financeurs, dont la CPA. Il s'agit notamment de développer une offre de desserte qui pourra atteindre à terme 6 TER par heure et par sens (2030), avec une phase transitoire à 4 TER/heure/sens.

Ce Comité de pilotage a permis d'obtenir un accord sur le lancement des études AVP pour préparer la DUP. S'agissant de la création de la halte de Plan de Campagne, les partenaires doivent acter sa réalisation, dans le cadre d'une approche globale permettant notamment de favoriser le rabattement des usagers des transports collectifs.

L'horizon de 2030 est celui de la réalisation indispensable de la traversée souterraine de Marseille, prévue au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) pour un montant de 2.5 milliards d'euros, dans le cadre de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Pour mémoire, le Contrat de Plan 2000-2006 a permis d'engager une première phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix-en-Provence, pour un montant de 160,5 M€. En effet, cette ligne s'avérait peu attractive, l'obsolescence de ses équipements – voie unique, signalisation ancienne, etc. – ne permettant de faire circuler que 48 trains par jour environ avec une piètre qualité de service, notamment en ce qui concerne la régularité et les suppressions de trains.

Les objectifs de service sur lesquels s'étaient alors entendus les co-financeurs (Etat, Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Département des Bouches-du-Rhône et SNCF Réseau) étaient de 3 allers/retours par heure, dont un semi-direct et deux omnibus, offre complétée en heure de pointe par un trajet entre Marseille et Saint-Antoine dans le sens de la pointe. A l'heure actuelle, la fréquentation moyenne de la ligne Marseille – Aix se situe entre 6 500 et 7 000 voyageurs par jour.

Par délibération du Bureau communautaire du 27 novembre 2009, la CPA approuvait une première convention de financement des études d'avant-projet. Sur un montant total de 2,7 M€ d'études, elle avait alors financé 91 875 €, soit 3 % du total.

Cette première convention a permis d'engager deux importantes études permettant de converger vers un programme d'opération :

- une étude de capacité dont les résultats ont été présentés en Comité de pilotage le 20 décembre 2011 qui a validé un 1er pré-programme et les objectifs fonctionnels actuellement analysés et détaillés dans le cadre des études préliminaires qui sont en cours :

- augmentation du nombre de trains semi-directs et omnibus sur l'axe, ce qui devra se traduire par la réalisation de nouvelles zones de double voie sur une ligne essentiellement à voie unique (2/3 de son parcours) permettant d'offrir notamment 3 fois plus de trains rapides entre Marseille et Aix-en-Provence qu'à l'heure actuelle,
- simplification des dessertes et faire partir les trains toujours à la même minute de chaque heure,
- amélioration des correspondances et de la complémentarité entre les réseaux de transport public,
- optimisation du fonctionnement du réseau et son accessibilité avec de nouvelles haltes ferroviaires,
- possibilité d'électrifier la ligne.

- les études préliminaires qui ont permis de retenir le programme fonctionnel ci-dessous validé par les membres du Comité de pilotage le 20 septembre 2013 :

- réalisation des aménagements capacitaires nécessaires avec dans un 1er temps la mise en œuvre de 4 TER/heure/sens à l'horizon 2020,
- modernisation des installations du nœud ferroviaire d'Aix-en-Provence permettant d'une part l'augmentation de trafic souhaitée entre Marseille et Aix-en-Provence, et d'autre part la mise en œuvre des autres projets de l'étoile ferroviaire d'Aix-en-Provence tel que la réouverture aux voyageurs de la ligne Etang de Berre – Aix (anciennement nommée Rognac - Aix) et l'augmentation du nombre de trains au nord d'Aix-en-Provence,
- création d'une nouvelle halte à Plan de Campagne pour laquelle SNCF Réseau assurerait la Maîtrise d'Ouvrage des investissements ferroviaires,
- suppression du passage à niveau (PN) n°110 situé Chemin de la Guiramande qui constitue le dernier PN entre Marseille et Aix-en-Provence.

L'ensemble des travaux est évalué à environ 171 M€. SNCF Réseau a fait part à l'ensemble des partenaires d'un besoin de financement nouveau de 7.2 M€, qui permettra la poursuite des études d'avant-projet, préalables à la Déclaration d'Utilité Publique des travaux en 2016, qui se décline comme suit :

Détail des besoins de financement donné à titre indicatif	En Euros courants	Descriptif sommaire des prestations réalisées
<i>Maîtrise d'Œuvre Etudes & acquisition de données</i>	6 784 167 €	<i>Concerne l'ensemble des études socio-économiques, techniques, environnementales et financières</i>
<i>Rémunération du mandataire de Maîtrise d'Ouvrage</i>		<i>Concerne le pilotage de l'ensemble des missions de maîtrise d'œuvre qui ont été déléguées par SNCF RESEAU à son mandataire désigné.</i>
<i>Dépenses de Maîtrise d'Ouvrage</i>	448 239 €	<i>Concerne l'ensemble des missions qui seront directement gérées par SNCF RESEAU : sécurité, urbanisme, prospective territoriale et environnementale, communication/concertation, etc.</i>
<i>Rémunération de SNCF RESEAU</i>	36 344 €	<i>Concerne la rémunération de SNCF RESEAU relative aux missions ne pouvant pas être déléguées ainsi que la mission de contrôle/pilotage</i>
Besoin de financement AVP complémentaire	7 268 750 € courants HT	

Le plan de financement de ce complément d'études se définit comme suit :

	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	En %
Etat	2 323 518,75 €	31,9659 %
Région Provence Alpes Côte d'Azur	2 323 518,75 €	31,9659 %
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	1 000 000,00 €	13,7575 %
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	1 000 000,00 €	13,7575 %
SNCF RESEAU	621 712,50 €	8,5532 %
TOTAL	7 268 750 €	100,00 %

La part de l'Etat et de la Région PACA sera avancée comptablement par SNCF Réseau dans le cadre des sommes versées par les partenaires sur la première phase du projet de modernisation et non consommées.

La participation de la CPA serait donc de 1 M€ (soit 13.76 %), identique à celle de MPM, comme ce fut le cas en 2009 lors de la première convention de financement.

Délibérée une première fois en février 2014, il convient de reprendre cette décision pour prendre en compte la volonté du Département des Bouches-du-Rhône de ne finalement plus abonder financièrement sur cette phase des études d'Avant-Projet (achevées depuis mai 2015). Ce dernier a cependant indiqué qu'il souhaitait financer les études de niveau PRO, ainsi que les travaux.

La CPA au-delà de son engagement financier sur le projet de modernisation de la ligne ferrée Aix-Gardanne-Marseille 2ème phase, poursuit le pilotage du projet d'extension du parking de la gare de Gardanne et l'optimisation de sa desserte en transport collectif.

De même, elle assurera la maîtrise d'ouvrage des infrastructures multimodales autour de la halte de Plan-de-Campagne. Il s'agit au travers de ces actions, de renforcer les rabattements vers les axes structurants de transport et d'accroître leur fréquentation.

Le prochain Comité de pilotage doit permettre d'approuver le programme définitif des travaux. La CPA s'est positionnée pour prendre en compte les points suivants :

1- la prise en compte de la suppression de la halte-ferrée de Luynes par les partenaires

La concertation a mis en évidence les réticences des riverains à développer des équipements multimodaux et les liaisons de bus dans le centre de Luynes en direction du pôle d'activités. Aussi, les élus ne souhaitent plus l'inclure dans le programme des travaux de la 2ème phase de modernisation.

2- les travaux de modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence

Ces travaux sont indispensables pour envisager à terme une desserte vers Rognac/Vitrolles et améliorer les cadences vers Manosque.

3- le maintien d'un arrêt des trains rapides en gare de Simiane-Collongue

Cette demande est faite avec insistance par les Maires de Simiane-Collongue et Gardanne du fait de la saturation de la gare de Gardanne. En effet, malgré le projet de parking que la CPA a initié en 2014 (340 places), les simulations de trafic montrent une saturation du réseau routier autour du pôle d'échanges de Gardanne à l'échéance de la mise en service des 4 TER/heure/sens, si les trains rapides ne s'arrêtent plus à Simiane-Collongue.

De plus, la CPA a réalisé plusieurs travaux d'infrastructures pour conforter les capacités de stationnement de la gare de Simiane-Collongue, ainsi que la circulation des bus, qu'elle souhaite voir pérenniser.

Dans cette perspective, l'allongement des quais de la gare de Simiane-Collongue à 220 ml est indispensable (170 ml aujourd'hui).

4- la confirmation de la réalisation de la halte-ferrée de Plan-de-Campagne

La halte de Plan-de-Campagne est une "*halte de projet*" qui doit permettre d'assurer le développement durable de la zone commerciale et offrir une possibilité supplémentaire de rabattement sur le réseau ferroviaire pour les usagers de l'autoroute en direction de Marseille. Prise en compte dans les travaux de la 1ère phase de modernisation en 2006-2008 (signalisation, double-voie), elle est inscrite comme prioritaire dans le PDU de la Communauté Urbaine de Marseille. Le pôle d'échanges de Plan-de-Campagne est par ailleurs inscrit dans la Directive territoriale d'aménagement de l'Etat, actuellement opposable. La CPA souhaite que la halte soit pleinement intégrée dans le programme des travaux de la 2ème phase de modernisation, incluse dans l'étude d'impact du projet et non pas différée comme en 2006.

5- la suppression du passage à niveau n°110 du chemin de la Guiramande sur Aix-en-Provence

Il s'agit du dernier passage à niveau de la ligne, la sécurité des usagers de la route rend indispensable sa suppression. Une solution par passage inférieur sous la voie ferrée a été définie avec la ville d'Aix-en-Provence.

La SNCF a élaboré un scénario optimisé qui permet notamment de répondre à toutes ces préoccupations de la CPA. Il permet en outre:

- d'économiser 21 M€ (coût de 171 M€ contre 192 M€ pour le scénario de base),
- de réduire significativement la double-voie entre Luynes et Gardanne dans la zone la plus urbaine (en diminuant donc les nuisances aux riverains),
- de maintenir un arrêt des trains rapides en gare de Simiane-Collongue,
- d'accroître la fiabilité horaire de la ligne par rapport à la solution de base, en permettant un croisement des trains rapides à Simiane-Collongue à l'heure de pointe.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la délibération n°2009_B428 du Bureau communautaire du 27 novembre 2009 approuvant la 1ère convention de financement des études d'avant-projet de la 2ème phase de modernisation de la ligne ferrée Aix-Marseille ;

VU la délibération n°2013_A225 du Conseil communautaire du 19 décembre 2013 approuvant la création d'une AP/CP de 1 M€ correspondant aux études d'AVP ;

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 la délibération n°2014_B123 du Bureau communautaire du 20 février 2014 approuvant la 2^e convention de financement relative aux études d'avant-projet de la 2^e phase de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix ;

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 :

- **RAPPORTER** la délibération n°2014_B123 du Bureau communautaire du 20 février 2014 approuvant la 2^e convention de financement relative aux études d'avant-projet de la 2^e phase de modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix ;
- **APPROUVER** les termes de la nouvelle convention de financement, modifiée suite au désistement du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, visant à finaliser les études d'avant-projet de la 2^e phase de modernisation de la ligne ferrée Aix-Gardanne-Marseille ;
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer la convention et toutes les pièces relatives à cette affaire ;
- **DIRE** que la participation de la CPA à hauteur de 1 M€ sur le projet, sera prélevée sur l'AP n°2014-1 qui dispose des crédits suffisants.



Convention

Relative au financement des
Etudes Avant – Projet Complémentaires
Amélioration de la liaison Marseille – Aix
en Provence 2^{nde} Phase

SPIRE n° 400327	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 *PACA*,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Michel VAUZELLE**, en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désigné « **LA REGION** »

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, Madame **Maryse JOISSAINS-MASINI**, en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désigné « **LA CPA** »

LA COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE, représentée par le Président de la Communauté Urbaine, Monsieur **Guy TEISSIER**, en vertu de la délibération n°.....,

Ci-après désigné « **MPM** »

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 **Alain QUINET**, *Directeur Général Délégué*, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF RESEAU** »

SNCF RESEAU et L'ETAT, LA REGION, LA CPA et MPM étant dénommés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement « une Partie »

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET	7
ARTICLE 2.	MAITRISE D'OUVRAGE	7
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER	7
3.1	PERIMETRE DES ETUDES	7
3.2	OBJECTIF DES ETUDES	8
3.3	CONTENU DES ETUDES	8
ARTICLE 4.	DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	9
ARTICLE 5.	COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI	9
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DE L'ETUDE	10
6.1	ASSIETTE DE FINANCEMENT	10
6.1.1	<i>Coût du projet aux conditions économiques de référence</i>	10
6.1.2	<i>Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation</i>	10
6.2	PARTICULARITE LIEE A LA 1 ^{ERE} PHASE DE MODERNISATION DE LA LIGNE MARSEILLE - AIX	11
6.3	PLAN DE FINANCEMENT.....	12
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS	14
7.1	MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS	14
7.2	DOMICILIATION DE LA FACTURATION.....	15
ARTICLE 8.	GESTION DES ECARTS	16
ARTICLE 9.	REGIME DE TVA	16
ARTICLE 10.	MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION	16
ARTICLE 11.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	16
ARTICLE 12.	COMMUNICATION	16
ARTICLE 13.	LITIGES	17
ARTICLE 14.	MESURES D'ORDRE	17
ARTICLE 15.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	17

- le code des transports,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique,
- le Contrat de Projet Etat-Région 2007-2013 de la Région Provence Alpes Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, et en particulier son chapitre I.4.2 relatif aux études opérationnelles et prospectives pour la poursuite d'opérations,
- la convention-cadre entre l'Etat, la Région Provence Alpes Côte d'Azur et SNCF RESEAU du 3 décembre 2007 relative à l'exécution du volet ferroviaire du CPER 2007-2013,
- la convention spécifique d'application du CPER 2007-2013 avec le Département des Bouches du Rhône signée le 17 décembre 2007,
- la convention de financement de la phase Réalisation de la 1^{ère} phase de Modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence,
- la convention de financement des études préliminaires et d'avant-projet relative à l'amélioration de la liaison Marseille – Aix en Provence 2^{ème} Phase.

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région 2007-2013 et en particulier son chapitre I.4.2 relatif aux études opérationnelles et prospectives pour la poursuite d'opérations, ont été inscrites les modalités de financement de réalisation des études préliminaires et d'avant-projet pour une deuxième phase d'amélioration de la liaison Marseille – Aix en Provence pour un montant Hors Taxes de **2 731 250 € euros courants**.

Entre 2006 et 2008 ont été réalisés pour 160 M€ les travaux relatifs à la 1^{ère} Phase de Modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence qui se sont traduits par des aménagements (12 Km de double voie sur les 36 km existants, modernisation de la signalisation, suppression de PN) permettant de doubler le nombre de trains entre ces deux pôles urbains majeurs, de créer de nouvelles haltes et d'atteindre une fréquentation quotidienne de 6 500 voyageurs/jour.

Aujourd'hui, l'offre TER en heure de pointe se caractérise de la manière suivante :

- une liaison rapide desservant les gares de Marseille, Gardanne et Aix en Provence,
- deux liaisons omnibus desservant toutes les gares entre Marseille et Aix en Provence,
- une liaison urbaine desservant toutes les gares entre Marseille et St Antoine.

Les partenaires de l'opération s'accordent pour rappeler que ces travaux constituent une première phase et qu'il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés pour améliorer tant la capacité que les performances sur cet axe essentiel des déplacements dans l'agglomération Marseille / Aix-en-Provence au sein duquel se réalisent plus de 200 000 déplacements quotidiens. En effet, les impératifs du développement durable et la congestion routière grandissante imposent de repenser l'accessibilité des territoires autrement que par la route. Le transport ferroviaire constitue à cet égard une alternative de choix, qui sait s'articuler avec les autres modes aux échelles régionales et locales de transport et faire graviter la restructuration urbaine autour de ses gares. C'est tout l'objet de cette 2^{nde} phase de modernisation de la ligne Marseille Aix en Provence de faire du transport ferroviaire régional de voyageurs, une colonne vertébrale de la mobilité quotidienne.

Poursuivant le développement de la demande sur l'axe, le Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013 prévoit la poursuite de nouveaux aménagements capacitaires sur la ligne Marseille – Aix-en-Provence ainsi que l'étude de la réouverture de ses lignes affluentes Gardanne – Carnoules et Aix-en-Provence – Rognac, connectant Aix-en-Provence-TGV au réseau régional (horizon long terme). Ces nouveaux aménagements doivent permettre de satisfaire l'amélioration de l'offre attendue sur l'axe préalablement à l'arrivée de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, tout en garantissant leur pérennité et leur utilité après la mise en service de celle-ci.

Ainsi, la Convention de financement initiale relative à l'amélioration de la liaison Marseille – Aix 2^{ème} Phase avait pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études préliminaires et d'avant-projet pour une deuxième phase d'amélioration de la liaison Marseille – Aix-en-Provence.

Les objectifs poursuivis et inscrits étaient notamment :

- l'adéquation de la desserte avec l'évolution des besoins des populations,
- l'augmentation de la capacité de la liaison,
- l'amélioration des performances en termes de temps de parcours,
- la création éventuelle de nouveaux points d'arrêt.

Cette convention de financement initiale regroupant les phases Etudes Préliminaires (EP) et Avant-Projet (AVP) ne présentait pas le programme de l'opération en matière d'investissement car ce dernier n'était pas défini au moment de la contractualisation engagée entre 2008 et 2009.

Elle a permis d'engager deux importantes études permettant de converger vers un programme d'opération le plus fiabilisé possible :

- une étude de capacité dont les résultats ont été présentés en Comité de Pilotage le 20 décembre 2011 qui a validé un 1^{er} préprogramme et les objectifs fonctionnels actuellement analysés et détaillés dans le cadre des études préliminaires qui sont en cours :
 - augmentation du nombre de trains semi-directs et omnibus sur l'axe, ce qui devra se traduire par la réalisation de nouvelles zones de double voie sur une ligne essentiellement à voie unique (2/3 de son parcours) permettant d'offrir notamment 3 fois plus de trains rapides entre Marseille et Aix qu'à l'heure actuelle,
 - simplification des dessertes et faire partir les trains toujours à la même minute de chaque heure,
 - amélioration des correspondances et de la complémentarité entre les réseaux de transport public,
 - optimisation du fonctionnement du réseau et son accessibilité avec de nouvelles haltes ferroviaires : Plan de Campagne, Luynes et Aix Facultés,
 - possibilité d'électrifier la ligne,
- Les études préliminaires qui ont permis de retenir le programme fonctionnel ci-dessous validé par les membres du Comité de Pilotage le 20 septembre 2013 :
 - réalisation des aménagements capacitaires nécessaires à l'atteinte de 6 TER/h/s entre Marseille et Aix en Provence avec dans un 1^{er} temps la mise en œuvre de 4 TER/h/s à l'horizon 2020 ;
 - modernisation des installations du nœud ferroviaire d'Aix en Provence permettant d'une part l'augmentation de trafic souhaitée entre Marseille et Aix en Provence, et d'autre part la mise en œuvre des autres projets de l'étoile ferroviaire d'Aix en Provence tel que la réouverture aux voyageurs de la ligne Rognac – Aix et l'augmentation du nombre de trains au nord d'Aix en Provence ;
 - électrification de la ligne ;
 - création des nouvelles haltes de Plan de Campagne et Luynes pour lesquelles SNCF RESEAU assure la Maitrise d'Ouvrage des investissements ferroviaires ;
 - suppression du Passage à Niveau (PN) n°110 situé Chemin de la Guiramande qui constitue le dernier PN entre Marseille et Aix en Provence.

Cette 1^{ère} Convention de financement couvrant les études préliminaires et d'avant-projet relative à l'amélioration de la liaison Marseille – Aix en Provence 2^{ème} Phase, prévoit un 1^{er} financement de 2,73 M€ courants pour réaliser ces études correspondant à 18% de la totalité des crédits inscrits au CPER 2007-2013 pour cette opération.

Au regard des objectifs définis à l'issu du Comité de Pilotage du 20 septembre 2013 et compte tenu des éléments techniques et financiers qui ont été présentés, il s'avère qu'un besoin de financement complémentaire est nécessaire pour couvrir la totalité des études Avant-Projet sachant que le CPER 2007-2013 prévoit un financement global des études préliminaires et d'avant-projet de 15 M€.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1. OBJET

La présente convention de financement relative à la 2^{nde} phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence, a pour objet de définir :

- la consistance des études d'avant-projet à réaliser,
- les modalités d'exécution et de suivi des études d'avant-projet,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RESEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études d'avant-projet décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ETUDES A REALISER

3.1 Périmètre des études

Les présentes études d'avant-projet complémentaires concernent la réalisation des aménagements relatifs à la 2^{nde} Phase de Modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence permettant de passer de 3 à 6 trains par heure et par sens entre ces deux agglomérations avec notamment :

- la réalisation de 12 Km de double voie dans des zones fortement contraignantes (tunnels, ouvrages d'art, tranchées rocheuses, etc.) permettant de disposer de 2/3 de la ligne en double voie sur les 36km de linéaire ;
- la modernisation de la signalisation de la ligne avec notamment les modifications significatives apportées sur la gare d'Aix en Provence (5 voies à quais, prolongement de la passerelle existante afin de mettre en accessibilité le 3^{ème} quai, etc.) ;
- la création de nouvelles haltes dont Luynes et Plan de Campagne ;
- l'électrification de la ligne ;
- la suppression du dernier Passage à Niveau présent entre Marseille et Aix en Provence.

Ces études d'avant-projet portent sur l'ensemble des périmètres suivants :

- infrastructures ferroviaires (voie, terrassements, assainissements, ouvrages d'art, signalisation, télécommunications, bâtiments, etc.),
- installations d'alimentation électrique,
- infrastructures routières en particulier pour la suppression du PN110 et les modifications des voiries au niveau des ouvrages d'art (Pont-Route et Pont-Rails) impactés,
- nouvelles haltes créées ainsi que les modifications des haltes existantes sur le périmètre SNCF RESEAU.

S'agissant des nouvelles haltes ferroviaires (Luynes & Plan de Campagne), SNCF RESEAU assurera la Maîtrise d'Ouvrage des aménagements relevant de son périmètre : création des quais et mise en accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR). Les aménagements liés à l'urbanisme et à l'Intermodalité autour de ces projets de nouvelles haltes ne relèvent pas du périmètre SNCF RESEAU.

3.2 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. Ces études d'avant-projet doivent permettre de conduire le projet jusqu'à la Déclaration d'Utilité Publique.

A la fin des études d'Avant-Projet (2015), sur la base des éléments socio-économiques, techniques et financiers d'une part, et d'autre part, en fonction des éléments de cadrage du prochain CPER 2015-2020, le programme définitif de l'opération devra être approuvé.

3.3 Contenu des études

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.

Le dossier à présenter doit proposer une solution technique répondant strictement aux besoins fonctionnels. Il doit confirmer la faisabilité de la solution proposée et en déterminer les principales caractéristiques.

Les études portent sur :

- les éléments techniques répondant aux besoins fonctionnels permettant d'optimiser la conception (avec implantation topographique des principaux ouvrages) sous l'angle technique et environnemental,
- le phasage de réalisation des travaux influant notablement sur les coûts,
- les conditions dans lesquelles les travaux sont réalisés influant également sur les coûts,
- une proposition de décomposition en tranches de réalisation afin de préciser la durée de cette réalisation,
- le chiffrage en distinguant les dépenses par partie d'ouvrage et nature des travaux en indiquant l'incertitude qui s'y rattache compte tenu des bases d'estimation utilisées.
- la maintenance et l'exploitation future des installations et les coûts correspondants,
- la rentabilité du projet.

L'attention est attirée sur le fait que le dossier avant-projet finalisé doit tenir compte, le cas échéant, des résultats des procédures administratives (enquête publique, permis de construire), dans le but à ne pas avoir à intégrer lors de la phase projet des modifications notables de travaux, des coûts de travaux et d'études complémentaires, et éventuellement des délais d'études et de réalisation supplémentaires.

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.

Ces études avant-projet comprennent également l'établissement des dossiers et des documents nécessaires à la conduite des différentes procédures administratives dont :

- la conduite de la concertation L300-2 et concertation inter-administrative,
- la réalisation de l'étude d'impact avec l'avis de l'Autorité Environnementale,
- la réalisation de l'Enquête Publique afin de viser la Déclaration d'Utilité Publique dans la poursuite des études AVP sur la base du programme définitif de l'opération,
- la mise en compatibilité des documents d'urbanisme,
- les 1^{ère} demandes d'autorisation : défrichement, sites inscrits/classés, espèces protégés, loi sur l'eau, installations classées pour la protection de l'environnement, pénétration sur les propriétés privés pour réaliser les investigations, etc.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de **vingt-quatre (24) mois** à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement. Ce délai prévisionnel ne tient pas compte des délais de validation des études d'avant-projet.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

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

- Préfet de Région ou son représentant,
- Président du Conseil Régional ou son représentant,
- Président du Conseil Général des Bouches du Rhône ou son représentant,
- Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix ou son représentant,
- Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ou son représentant,
- Directeur régional de Réseau Ferré de France 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 Urbaine Marseille Provence Métropole ou de Réseau Ferré de France 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 suivi 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 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

L'Enveloppe Financière Prévisionnelle s'élève à 260 M€ CE01/12 (hors électrification). Avec la prise en considération de l'électrification, l'Enveloppe Financière Prévisionnelle s'élève à 406,5 M€ CE01/12, soit 551 000 000 € courants pour une Mise en service au SA2021 soit en Décembre 2020.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement des études avant-projet sur la base du programme complet est estimé à **9 000 000 € courants HT dont 1 731 250 €** déjà contractualisés au titre de la convention de financement initiale recouvrant les études préliminaires et une partie des études avant-projet.

Ainsi, le besoin de financement complémentaire, objet de la présente convention de financement visant à couvrir la totalité des études avant-projet est évalué à **7 268 750 € courants HT**, dont une somme forfaitaire de **36 344 € courants correspondant à la rémunération de SNCF RESEAU** relative aux missions qui au sens de la loi MOP ne peuvent pas être déléguées ainsi que la mission de contrôle/pilotage du Mandataire désigné par le Maître d'Ouvrage.

Le besoin de financement complémentaire visant à couvrir la totalité des études avant-projet est décrit ci-après à titre informatif et reste susceptible d'évoluer dans sa répartition en fonction de l'organisation et de l'avancement du projet tant au niveau des études que des procédures à mener :

Détail des besoins de financement donné à titre indicatif	en Euros courants	Descriptif sommaire des prestations réalisées
<i>Maîtrise d'Œuvre Etudes & Acquisition de données</i>	6 784 167 €	<i>Concerne l'ensemble des études socio-économiques, techniques, environnementales et financières</i>
<i>Rémunération du Mandataire de Maîtrise d'Ouvrage</i>		<i>Concerne le pilotage de l'ensemble des missions de maîtrise d'œuvre qui ont été déléguées par SNCF RESEAU à son mandataire désigné.</i>
<i>Dépenses de Maîtrise d'Ouvrage</i>	448 239 €	<i>Concerne l'ensemble des missions qui seront directement gérées par SNCF RESEAU : sécurité, urbanisme, prospective territoriale et environnementale, communication/concertation, etc.</i>
<i>Rémunération de SNCF RESEAU</i>	36 344 €	<i>Concerne la rémunération de SNCF RESEAU relative aux missions ne pouvant pas être déléguées ainsi que la mission de contrôle/pilotage</i>
Besoin de financement AVP Complémentaire	7 268 750 € courants HT	

6.2 Particularité liée à la 1^{ère} Phase de Modernisation de la ligne Marseille - Aix

L'Etat, la Région PACA, le Département des Bouches du Rhône et SNCF RESEAU ont financé la phase de Réalisation de la 1^{ère} phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence.

La contractualisation de la convention Travaux de cette opération était intervenue de façon anticipée, avant le calcul de participation financière de SNCF RESEAU au projet. Effectué ex post, ce calcul au titre de l'article 4 des statuts de SNCF RESEAU justifie une participation financière supplémentaire au projet.

Lors du Comité de Pilotage relatif à la restitution des Etudes Préliminaires concernant la 2^{nde} phase de modernisation de la ligne, l'Etat et la Région PACA ont exprimé le souhait que leur participation relative au financement des Etudes d'Avant-Projet de cette 2^{nde} phase objet de la présente convention, soient prises en considération par déduction des sommes dont ils auraient pu bénéficier au titre de la 1^{ère} phase de modernisation, si la contractualisation de la convention Travaux n'était pas intervenue de façon anticipée.

Il est donc proposé, à titre tout à fait exceptionnel, que les participations de l'Etat et de la Région PACA au financement de l'AVP de la 2^{ème} Phase soient prises en charge par SNCF RESEAU.

Les parties conviennent que cet apport exceptionnel vient en déduction du futur solde relatif à la convention de financement de Réalisation de la 1^{ère} phase.

Ainsi, la participation de SNCF RESEAU au titre du financement des études d'Avant-Projet de la 2^{ème} Phase prenant en considération les contributions de l'Etat et de la Région PACA induites de la 1^{ère} Phase, se décompose comme suit :

Décomposition de la participation globale de SNCF RESEAU au financement des études AVP intégrant la réaffectation d'une partie des crédits MGA1 de l'Etat et de la Région		
		Montant en € courants
Financements issus de la réaffectation de crédits de la première phase de développement	Etat	2 323 518,75 €
	Région Provence Alpes Côtes d'Azur	2 323 518,75 €
Evaluation du financement SNCF RESEAU au titre de l'Art4. de la seconde phase de développement		621 712,50 €
TOTAL		5 268 750,00 €

Ces dispositions feront l'objet d'un avenant à la convention de financement de la phase Réalisation de la 1^{ère} phase de modernisation de la ligne Marseille-Aix-en-Provence.

6.3 Plan de financement

LES FINANCEURS s'engagent à financer les études conduites par SNCF RESEAU, selon la clé de répartition suivante :

Périmètre SNCF RESEAU	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	En %
SNCF RESEAU (y compris parts Etat et Région)	5 268 750,00 €	72,4850%
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	1 000 000,00 €	13,7575%
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	1 000 000,00 €	13,7575%
TOTAL	7 268 750,00 €	100,00%

En décomposant la participation de SNCF RESEAU intégrant celles de l'Etat et de la Région, les clés de répartition seraient les suivantes à titre d'information :

	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	En %
Etat	2 323 518,75 €	31,9659%
Région Provence Alpes Côte d'Azur	2 323 518,75 €	31,9659%
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	1 000 000,00 €	13,7575%
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	1 000 000,00 €	13,7575%
SNCF RESEAU	621 712,50 €	8,5532%
TOTAL	7 268 750 €	100,00%

A titre indicatif, le budget global des Etudes Préliminaires et d'Avant-Projet relatif à cette opération est de 10 M€ courants répartis comme suit entre l'ensemble des cofinanceurs intervenant sur 2 conventions de financement :

	1 ^{ère} Convention de financement (08/02/2010)	Convention de Financement AVP Complémentaire objet du présent document	Budget global Etudes Préliminaires et Avant-Projet	Clé de répartition
	Montant en € courants	Montant en € courants	Montant en € courants	En %
Etat	710 000,00 €	2 323 518,75 €	3 033 518,75 €	30,3352%
Région Provence Alpes Côte d'Azur	735 000,00 €	2 323 518,75 €	3 058 518,75 €	30,5852%
Département des Bouches du Rhône	735 000,00 €	-	735 000,00 €	7,3500%
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	91 875,00 €	1 000 000,00 €	1 091 875,00 €	10,9188%
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	91 875,00 €	1 000 000,00 €	1 091 875,00 €	10,9188%
SNCF RESEAU	367 500,00 €	621 712,50 €	989 212,50 €	9,8921%
TOTAL	2 731 250,00 €	7 268 750,00 €	10 000 000 €	100,00%

Pour les opérations CPER sous maîtrise d'ouvrage SNCF RESEAU, la participation définitive de SNCF RESEAU au titre de l'article 4 de ses statuts est évaluée en fonction de la rentabilité propre de l'investissement, c'est-à-dire en fonction du programme de dessertes prévu dans le cadre de l'opération et de ses impacts sur les charges d'entretien et d'exploitation. En effet, cette participation résulte d'une estimation prévisionnelle des risques de la maîtrise d'ouvrage (coût de l'infrastructure et délai de réalisation) et de l'exploitation (coûts d'entretien et d'exploitation, précision de redevances et de trafic).

Dans l'attente de l'évaluation de la participation définitive de SNCF RESEAU au titre de l'article 4 de ses statuts qui sera effectuée à la fin des études avant-projet et soumise à l'approbation des instances de gouvernance de SNCF RESEAU, cette participation est fixée **621 712,50 € euros courants** aux conditions de réalisation tel que cela est indiqué dans la convention d'application du CPER 2007-2013 pour la phase d'étude couverte par la présente convention de financement.

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 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités de versement des fonds

SNCF RESEAU procède auprès **DES FINANCEURS**, selon la clé de répartition définie dans l'article 6.3, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 70% du montant de leur participation respective ;
- à la date de la livraison des résultats des études avant-projet complémentaires, le montant correspondant sera de 25 % du montant de leur participation respective.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95% du besoin de financement tel que défini à l'article 6.3.

- Après achèvement de l'intégralité des études, SNCF RESEAU présente le relevé de dépenses final sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
- Sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Les sommes dues à chaque Maitre d'ouvrage au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture.

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

Le paiement est effectué par virement à SNCF RESEAU 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

7.2 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 37, Boulevard Périer 13 285 Marseille cedex 08	Service Transports & Déplacement Unité programmation et pilotage des ressources	F. Tiran Chef de l'unité programmation et pilotage des ressources Tél : 04 86 94 68 62 Frederic.Tiran@developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur 27 place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements Service Infrastructures et Développement	Ghislaine Gainlet 04 91 57 57 64 ggainlet@regionpaca.fr
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix	DGA Prospective et Aménagement - Mission grands projets structurants Nicolas Bonfils CS 40868 13626 Aix-en-Provence Cedex 1	DGA Prospective et Aménagement Mission grands projets structurants	04 42 91 08 83 / nbonfils@agglo-paysdaix.fr
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole	Direction du Contrôle budgétaire Les Docks Atrium 10.7 BP 48014 13567 Marseille Cedex 1	Direction des Transports et des Déplacements	Service des Affaires Générales 04 91 99 74 03 marianne.reinig@marseille-provence.fr jeanpierre.coppola@marseille-provence.fr
SNCF RESEAU	Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris cedex 13	Direction finance et trésorerie – unité crédit management	01 53 94 32 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS

Dans l'hypothèse d'un coût total des travaux inférieur aux prévisions, la part des partenaires financiers sera réajustée au prorata de leur participation.

En cas de dépassement du besoin de financement, SNCF RESEAU informe les partenaires afin de déterminer par la concertation les modalités de financement des besoins financiers complémentaires. Ces nouvelles dispositions seront contractualisées par voie d'avenant.

ARTICLE 9. REGIME DE TVA

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

ARTICLE 10. MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la consistance des études ou tout dépassement du coût donne lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

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

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

Dans tous les cas, les partenaires s'engagent à rembourser à SNCF RESEAU, sur la base du relevé des dépenses finales, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, SNCF RESEAU procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des partenaires au prorata de leur participation.

ARTICLE 11. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la présente convention restent la propriété de SNCF RESEAU.

Les résultats des études seront communiqués à l'Etat et aux collectivités territoriales concernées par la présente opération. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable des parties contractantes.

ARTICLE 12. COMMUNICATION

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, le Maître d'Ouvrage concerné fera mention du financement des partenaires.

ARTICLE 13. LITIGES

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention seront soumis au Tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 14. MESURES D'ORDRE

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

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

ARTICLE 15. 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 en recommandé avec accusé de réception.

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 la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

Nom Bruno MARIE
Adresse 10 place de la Joliette les Docks Atrium 10.7 BP 48014 Marseille cedex 02
Tél 04 91 99 70 08
E-mail bruno.marie@marseille-provence.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 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@rff.fr

Fait en 5 exemplaires originaux,

Fait à Marseille, le

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

Fait à Marseille, le

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

Stéphane BOUILLON

Michel VAUZELLE

Fait à Aix-en-Provence, le

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

Fait à Marseille, le

**Le Président de la
Communauté Urbaine
Marseille Provence
Métropole**

Fait à Marseille, le

**Le Directeur Général
Délégué de SNCF RESEAU**

Maryse JOISSAINS

Guy TEISSIER

Alain QUINET

OBJET : Aménagement du territoire - Déplacements, mobilité, transports et infrastructures - Amélioration de la liaison ferroviaire Marseille - Aix-en-Provence - 2ème phase - Approbation de la 2ème convention de financement liée à la finalisation des études d'AVP préalables à la DUP

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