

2015_A334

OBJET : Développement économique et emploi - Zones d'activités - Réhabilitation du pôle commercial de Plan de Campagne - Chemin des Rigons - Validation du programme prévisionnel et du plan de financement - Approbation des quatre conventions passées entre la CPA, la commune des Pennes-Mirabeau, la DIRMED, SNCF Réseau et la SPLA Pays d'Aix Territoires

Le 17 décembre 2015, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à l'espace Aixagone à Saint-Cannat, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 11 décembre 2015, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Étaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – ALBERT Guy – AMAROUCHE Annie – AMIEL Michel - BACHI Abbassia – BARRET Guy – BASTIDE Bernard – BONTHOUX Odile – BORELLI Christian – BOUDON Jacques – BOULAN Michel – BOUVET Jean-Pierre – BRAMOULLÉ Gérard – BUCCI Dominique – CANAL Jean-Louis – CASTRONOVO Lucien-Alexandre – CESARI Martine – CHARRIN Philippe – CHAZEAU Maurice – CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – CIOT Jean-David – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – de SAINTDO Philippe – DELAVET Christian – FABRE-AUBRESPY Hervé – FERAUD Jean-Claude – FREGÉAC Olivier – GACHON Loïc – GALLESE Alexandre – GARELLA Jean-Brice - GERARD Jacky – GOUIRAND Daniel – GROSSI Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – HOUEIX Roger – JOUVE Mireille - LAFON Henri – LAGIER Robert – LENFANT Gaëlle - LHEN Hélène – MALAUZAT Irène – MALLIÉ Richard – MANCEL Joël – MARTIN Régis - MEÏ Roger – MERCIER Arnaud – MERGER Reine - MICHEL Marie-Claude - MONDOLONI Jean-Claude – MORBELLI Pascale - PAOLI Stéphane – PELLENC Roger - PERRIN Jean-Marc - POLITANO Jean-Jacques – PROVITINA-JABET Valérie - RAMOND Bernard – RENAUDIN Michel – ROUVIER Catherine - SALOMON Monique – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – SUSINI Jules – TALASSINOS Luc – TAULAN Francis – TERME Françoise - TRAINAR Nadia – YDE Marcel

Étai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : PIZOT Roger suppléé par BUCHAUT Romain

Étai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-20 du Code général des collectivités territoriales : ALLIOTTE Sophie donne pouvoir à MONDOLONI Jean-Claude – AMEN Mireille donne pouvoir à RAMOND Bernard - AUGÉY Dominique donne pouvoir à BOUVET Jean-Pierre - BALDO Edouard donne pouvoir à LENFANT Gaëlle - BENKACI Moussa donne pouvoir à BACHI Abbassia - BERNARD Christine donne pouvoir à BONTHOUX Odile – BOYER Raoul donne pouvoir à ROUVIER Catherine – BURLE Christian donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – CALAFAT Roxane donne pouvoir à BUCCI Dominique – de BUSSCHERE Charlotte donne pouvoir à CASTRONOVO Lucien-Alexandre - DEVESA Brigitte donne pouvoir à de SAINTDO Philippe – DI CARO Sylvaine donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – JOISSAINS Sophie donne pouvoir à CHARRIN Philippe - ROLANDO Christian donne pouvoir à CHAZEAU Maurice – SERRUS Jean-Pierre donne pouvoir à BOULAN Michel – ZERKANI-RAYNAL Karima donne pouvoir à MERGER Reine

Étai(en)t excusé(es) sans pouvoir : ARDHUIN Philippe – FILIPPI Claude – LEGIER Michel – NERINI Nathalie – PEREZ Fabien – PRIMO Yveline

Secrétaire de séance : Stéphane PAOLI

Monsieur Jean-Christophe GROSSI donne lecture du rapport ci-joint.

CONSEIL DU 17 DECEMBRE 2015

Rapporteur : Roger PELLENC

Co-rapporteur : Michel AMIEL

Politique publique : Développement économique et emploi

Thématique : Zones d'activités

**Objet : Réhabilitation du Pôle Commercial de Plan de Campagne - Chemin des Rigons -
Validation du programme prévisionnel et du plan de financement -
Approbation des quatre conventions passées entre la CPA, la commune des
Pennes-Mirabeau, la DIRMED, SNCF RESEAU et la SPLA Pays d'Aix Territoires
Décision du Conseil**

Mes Chers Collègues,

Dans le cadre de la réhabilitation de la zone d'activités de Plan de Campagne, la Communauté du Pays d'Aix s'est engagée dans la sécurisation du site et l'amélioration de son accessibilité, avec le lancement d'une nouvelle opération : la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous l'autoroute A51 et la voie ferrée, au Sud-Est de la zone.

Aujourd'hui, il est proposé de :

- valider le programme prévisionnel de 8,04 M € TTC,
- valider le plan de financement de l'opération (50% CPA, 50% Les Pennes-Mirabeau),
- confier une partie de l'opération à la SPLA Pays d'Aix Territoires pour un montant de 6.996.000 € TTC (dont 396.000 € TTC d'honoraires),
- valider les conventions nécessaires avec les différents partenaires.

Exposé des motifs :

Dans le cadre de ses compétences en matière de développement économique, la Communauté du Pays d'Aix a engagé la réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne, avec pour objectif de répondre aux principales problématiques du site (inondations, pollutions, circulation, sécurité et conflits des usagers).

Par délibération n°2005_A141 du 24 juin 2005, le Conseil communautaire a adopté un schéma directeur d'aménagement d'ensemble qui préconise 19 actions territorialisées et hiérarchisées, avec pour objectif d'améliorer l'accessibilité, l'organisation interne et la sécurité de la zone, tout en participant au renforcement de sa lisibilité, à l'amélioration de l'efficacité des services d'urgence, de secours et d'incendie, au développement du confort et de la sécurité des piétons, ainsi qu'à la valorisation du cadre de vie.

Ce schéma fait actuellement l'objet d'une mise à jour à travers l'établissement d'un document cadre pour le pilotage des aménagements de Plan de Campagne.

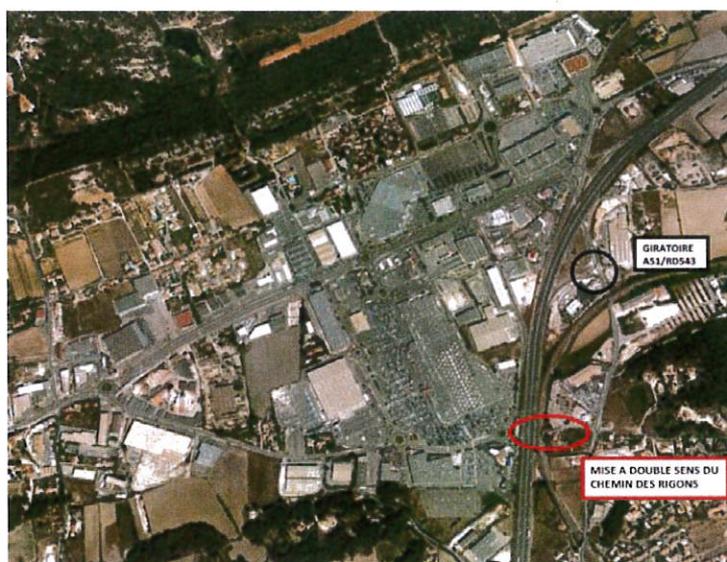
En 2011, une simulation dynamique de trafic a été réalisée sur la totalité du site de Plan de Campagne. Cette étude a permis d'obtenir la modélisation du trafic actuel de la zone sur les voies ouvertes à la circulation publique. Elle a également mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement la circulation sur la zone : la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous les ponts de l'autoroute A51 et de la voie ferrée, au Sud-Est de la zone (action n°8 du schéma directeur).

Par ailleurs, le secteur des Rigons fait aujourd'hui l'objet d'un certain nombre de projets privés destinés à développer les enseignes commerciales du secteur, mais également publics avec l'aménagement d'une voie de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le chemin des Rigons destinée à desservir le futur pôle d'échanges de Plan de Campagne.

Ainsi, en complément des travaux d'aménagement de la voie de secours le long de la RD 6 (actions n°1, 2 et 3 du schéma directeur) et du carrefour giratoire de la RD543 en sortie de la bretelle de l'autoroute A51 (action n°19), il est apparu nécessaire d'engager la mise à double sens du chemin des Rigons (action n°8).

L'objectif de cet aménagement est triple :

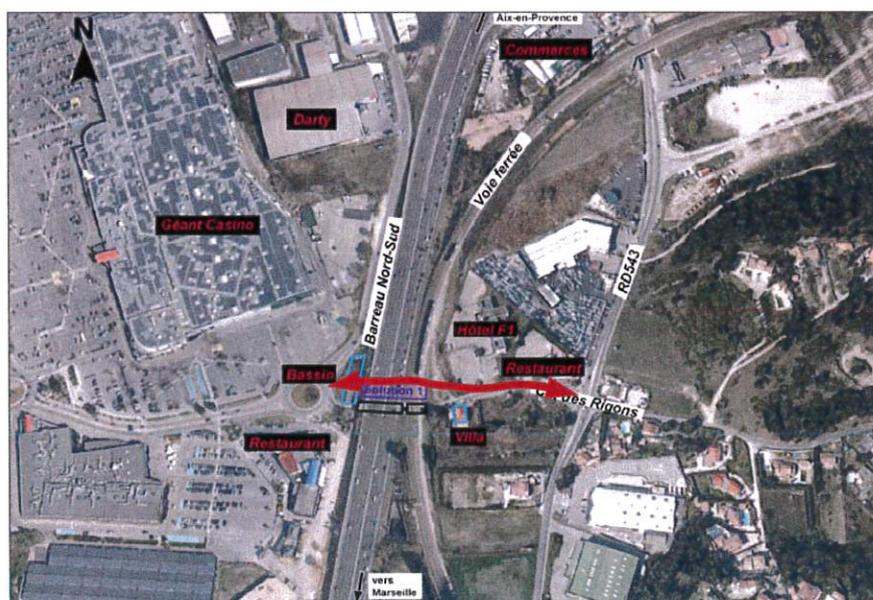
- améliorer l'accessibilité des usagers et la rapidité d'intervention des services de secours sur la zone de Plan de Campagne,
- rendre possible la mise en place d'une voie de BHNS jusqu'au futur pôle d'échanges,
- permettre aux enseignes du secteur de développer leurs projets et leur surface commerciale et, ainsi, créer de nouveaux emplois.



Programme prévisionnel de l'opération :

En décembre 2013, une étude de faisabilité a donc été lancée pour réaliser un diagnostic des contraintes du secteur et proposer plusieurs scénarii d'aménagement assortis des contraintes d'exploitation engendrées, d'un planning de réalisation et d'un chiffrage. En concertation avec la Ville des Pennes-Mirabeau, la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) et SNCF RESEAU, un scénario a été choisi, en fonction des contraintes de réalisation.

Ce scénario consiste à créer un nouveau passage inférieur sous l'A51 et la voie ferrée, au Nord des ouvrages actuels, pour accueillir une nouvelle voie de circulation ouverte aux véhicules légers, aux bus et aux véhicules de secours. Le franchissement des poids-lourds de gabarit supérieur à 3,50 mètres a été exclu. Les ouvrages existants sont maintenus pour les dédier aux modes doux (piétons et cyclistes) et seront utilisés pour les éventuelles déviations de réseaux.



L'opération porte donc sur :

- la création d'un pont sous l'autoroute A51,
- la création d'un pont-rail sous la voie ferrée,
- l'aménagement d'une voirie nouvelle sous ces nouveaux ouvrages d'art, entre la RD543 et l'avenue du Barreau Nord-Sud, ainsi que la reprise de la voie existante pour la dédier aux modes doux,
- la modification du bassin de rétention de l'A51,
- la reprise des réseaux, y compris l'implantation du collecteur pluvial prescrit par arrêté préfectoral du 11 avril 2011 (phase 4).

Le programme détaillé est joint en annexe 1.

Le coût de l'opération (études et travaux) est estimé à ce jour à 8.040.000 € TTC.

Plan de financement prévisionnel de l'opération :

La création d'une nouvelle sortie au Sud de la zone de Plan de Campagne est un projet qui présente à la fois :

- un intérêt public, puisqu'il va permettre aux usagers, mais surtout aux véhicules de secours, d'évacuer le site plus rapidement et au futur BHNS de s'étendre jusqu'au futur pôle d'échanges multimodal,
- mais également un intérêt pour les investisseurs privés dont les projets sur le secteur des Rigons ne peuvent voir le jour sans cet aménagement qui améliorera la circulation.

Le financement de l'opération sera donc porté pour moitié par la collectivité publique et pour moitié par les aménageurs privés ayant un projet sur le secteur des Rigons.

La CPA, au titre de sa compétence en matière de réhabilitation des zones d'activités, supportera 50% du financement de l'opération.

La Commune, compétente en matière d'urbanisme, percevra les participations des aménageurs privés. Elle s'engage à financer les 50% restants de l'opération dans le cadre du reversement de ces participations.

A titre indicatif, la charge financière de la réalisation des aménagements projetés sera répartie de la façon suivante :

	Coût prévisionnel HT (Etudes et travaux)	Participation CPA	Participation Commune
COÛT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION	6 700 000 €	50%	50%
<i>dont, à titre indicatif :</i>		3 350 000 €	3 350 000 €
<i>Pont-rail SNCF</i>	1 200 000 €		
<i>Pont sous l'A51</i>	2 500 000 €		
<i>Voirie nouvelle, bassin, pluvial</i>	3 000 000 €		
TOTAL HT	6 700 000 €	6 700 000 €	

Financement de l'opération :

Par délibération n°2014_A240 du 11 décembre 2014, le Conseil communautaire a approuvé la création d'une autorisation de programme de 5.000.000 € pour la réalisation de cette opération.

Cette première autorisation de programme ne comprenait, à la base, que la réalisation des ouvrages (pont-rail et passage inférieur sous l'A51). Aujourd'hui, au vu des objectifs d'extension du BHNS jusqu'au futur pôle d'échanges multimodal, il apparaît nécessaire de prendre en compte ce projet et d'aménager la voie jusqu'à la RD543 en intégrant une voie de transport en commun en site propre (TCSP).

Une révision de 4.000.000 € de l'autorisation de programme est donc proposée au Conseil communautaire du 17 décembre 2015. Elle passe ainsi de 5.000.000 € à 9.000.000 €.

Maîtrise d'ouvrage de l'opération :

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est portée dans sa globalité par la CPA au titre de la réhabilitation des zones d'activités.

Concernant l'ouvrage sous l'A51, la DIRMED ne souhaite pas assurer la maîtrise d'ouvrage de ce pont. Elle est favorable à un transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage à la CPA. Elle participera activement, en lien avec le bureau d'études mandaté par la CPA, à l'élaboration du Dossier d'exploitation sous chantier (organisation des phasages, signalisation de chantier).

Concernant l'ouvrage sous la voie ferrée, SNCF RESEAU a confirmé qu'elle en portait la maîtrise d'ouvrage.

Il est proposé que la maîtrise d'ouvrage du pont sous l'autoroute A51, de la voie et du bassin de rétention de l'A51 soit confiée à la Société Publique Locale d'Aménagement Pays d'Aix Territoires.

Ainsi, il est proposé la signature de quatre conventions :

- une convention de mise à disposition d'ouvrages et de financement avec la Commune des PENNES-MIRABEAU,
- une convention de financement des études préliminaires avec SNCF RESEAU,
- une convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage avec la DIRMED,
- une convention d'aménagement avec la SPLA Pays d'Aix Territoires.

Conventions :

1. Projet de convention de mise à disposition d'ouvrages et de financement avec la Commune des Pennes-Mirabeau

Pour permettre à la CPA de réaliser les travaux et formaliser la participation de la Commune des Pennes-Mirabeau à l'opération, il est proposé de signer avec la Ville une convention de mise à disposition d'ouvrages et de financement.

Cette convention a pour objet de définir :

- les conditions de mise à disposition des ouvrages,
- les conditions administratives de l'aménagement de la nouvelle voie et ses abords,
- les conditions de financement de l'opération (50% à la charge de la CPA et 50% à la charge de la Commune), ainsi que les modalités financières,
- la gestion ultérieure des ouvrages (le pont-rail par SNCF RESEAU, le pont autoroutier et le bassin par la DIRMED, la voie par la Commune et les réseaux par les concessionnaires).

Le projet de convention est joint en annexe.

2. Projet de convention de financement des études préliminaires avec SNCF RESEAU

SNCF RESEAU assure la maîtrise d'ouvrage du nouveau pont-rail. Avant de lui confier les études d'avant-projet/projet et les travaux de ce pont, il est nécessaire d'approfondir les études préliminaires réalisées par la CPA.

Il est donc proposé de signer avec SNCF RESEAU une convention de financement pour la réalisation d'études préliminaires complémentaires. Cette convention a pour objet de définir :

- la consistance de l'étude 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.

Le coût de cette mission s'élève à 32.000 € courants et comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, la conduite des études préliminaires, la réalisation des sondages géotechniques et des levés topographiques, ainsi que l'analyse et la répartition des procédures à mener.

Le projet de convention est joint en annexe.

3. Projet de convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage avec la DIRMED

La DIRMED ne souhaitant pas assurer la maîtrise d'ouvrage du nouveau passage inférieur qui sera réalisé sous l'A51, elle propose à la CPA de passer une convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage.

Cette convention a pour objet de :

- définir le programme de travaux du nouvel ouvrage d'art,
- confirmer le financement intégral de l'opération par la CPA,
- formaliser les modalités de réalisation des études et des travaux,
- identifier le gestionnaire ultérieur de l'ouvrage (la DIRMED).

Le projet de convention est joint en annexe.

4. Projet de convention d'aménagement avec la SPLA Pays d'Aix Territoires

Il est proposé que les études, l'assistance à la Commune dans la maîtrise du foncier et la réalisation des travaux de l'ouvrage sous l'A51, de la nouvelle voie et du bassin de rétention soit confiées à la SPLA Pays d'Aix Territoires.

L'enveloppe prévisionnelle de ces ouvrages est estimée à 6.996.000 € TTC. Cela comprend les études et les travaux estimés à 6.600.000 € TTC, auxquels il faut ajouter la rémunération de la SPLA Pays d'Aix Territoires s'élevant à 396.000 € TTC (représentant 6% du montant de l'enveloppe prévisionnelle).

Le projet de convention est joint en annexe.

Visas :

VU l'exposé des motifs ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique, modifiée par ordonnance du 17 juin 2004 ;

VU la délibération n°2005_A141 du Conseil communautaire du 24 juin 2005 adoptant le schéma directeur d'aménagement de Plan de Campagne ;

VU la délibération n°2014_A240 du Conseil communautaire du 11 décembre 2014 approuvant la création d'une autorisation de programme n°2015/4 de 5 M € pour l'opération du chemin des Rigons ;

VU la délibération du Conseil communautaire du 17 décembre 2015 approuvant l'augmentation de l'autorisation de programme n°2015/4 relative au chemin des Rigons pour un montant de 9 M € ;

VU l'avis de la Commission Développement Economique et Emploi du 26 novembre 2015 ;

Dispositif :

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

- **APPROUVER** le programme prévisionnel du projet de mise à double sens du chemin des Rigons au Sud du Pôle Commercial de Plan de Campagne pour un montant de 8.040.000 € TTC ;
- **APPROUVER** le plan de financement de l'opération entre la Communauté du Pays d'Aix et la Commune des Pennes-Mirabeau qui fixe la participation de chacune des parties à 50% ;
- **APPROUVER** les termes de la convention de mise à disposition d'ouvrages et de financement entre la Communauté du Pays d'Aix et la Commune des Pennes-Mirabeau pour la mise à double sens du chemin des Rigons sur Plan de Campagne ;
- **APPROUVER** les termes de la convention de financement des études préliminaires entre la Communauté du Pays d'Aix et SNCF RESEAU pour la mise à double sens du chemin des Rigons sur Plan de Campagne, pour un montant de 32.000 € ;
- **APPROUVER** les termes de la convention de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrages entre la Communauté du Pays d'Aix et la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée pour la mise à double sens du chemin des Rigons sur Plan de Campagne ;
- **APPROUVER** les termes de la convention d'aménagement avec la Société Publique Locale d'Aménagement Pays d'Aix Territoires pour la mise à double sens du chemin des Rigons sur Plan de Campagne, avec une enveloppe prévisionnelle de 6.996.000 € TTC (y compris 396.000 € TTC d'honoraires) ;
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer les conventions et tout document afférent à l'exécution de cette délibération ;

- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à solliciter des subventions auprès des partenaires potentiels ;
- **DIRE** que les dépenses correspondantes seront imputées sur les crédits inscrits au budget d'investissement de la Communauté du Pays d'Aix du service 3C fonction 90 de l'opération 335 (AP n°2015/4) qui présentent les disponibilités nécessaires.

ANNEXE

Programme prévisionnel de l'opération

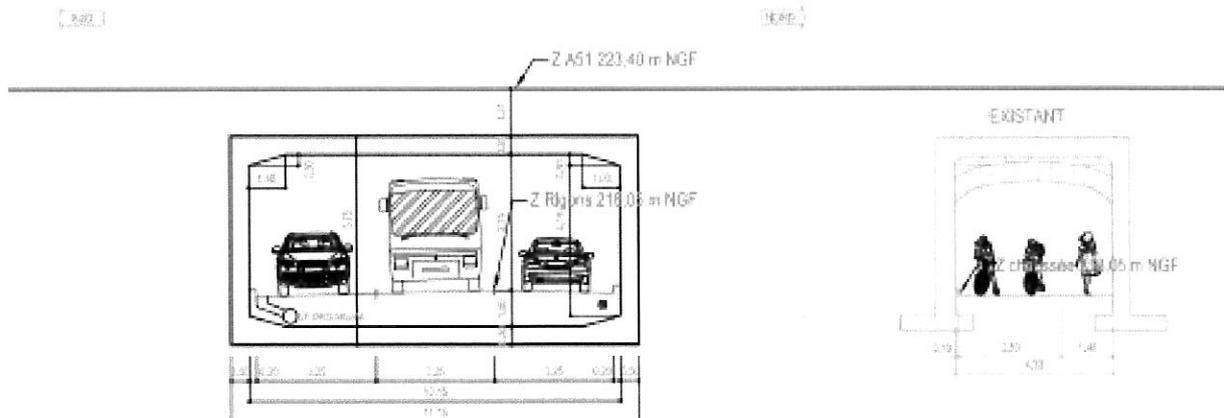
Caractéristiques des ouvrages sous la voie ferrée et l'autoroute A51 :

Les ouvrages sont de type cadre fermé d'une largeur totale de 10,15 m avec un gabarit de 3,50 m (+ 0,25 m de revanche) permettant la mise en place de deux voies de 3,25 m pour véhicules légers, d'une voie de 3,25 m réservée aux bus et véhicules de secours (avec alternat des sens de passage) et de deux chasse-roues de 0,20 m.

Leurs axes en plan sont rectilignes et les deux lignes d'appuis ne présentent pas de biais.

Les tabliers sont constitués d'une dalle en béton de 50 cm d'épaisseur comportant un gousset de 1 m x 30 cm de hauteur à la jonction avec chaque piédroit. Ils sont encastrés dans 2 piédroits de 50 cm d'épaisseur. Chaque piédroit est fondé sur un radier de même épaisseur. Le radier est calé de telle sorte qu'il rende indépendant le réseau d'assainissement latéral.

Les ouvrages seront équipés de murs en retour pour soutenir les talus autoroutiers ou ferroviaires en extrémité.

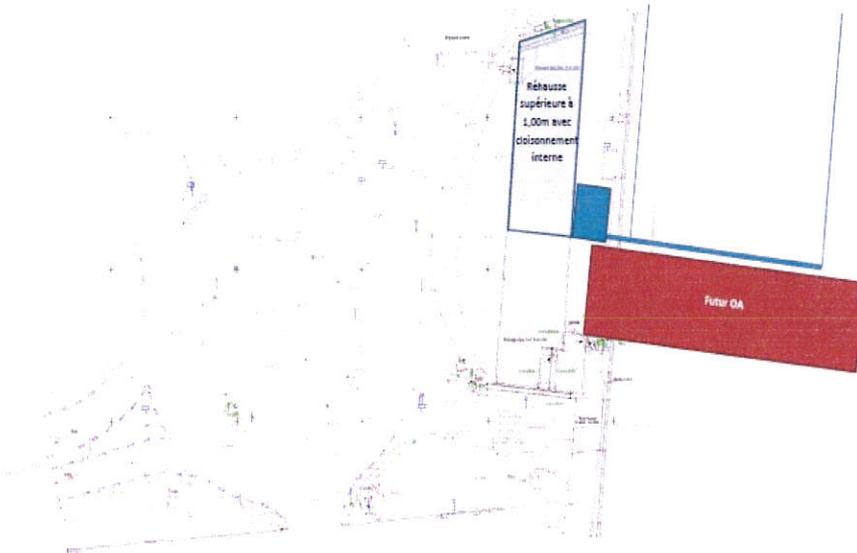


Le pont-rail sera de type préfabrication cadre ou portique. Il sera préconstruit au droit de l'ouvrage ferroviaire existant et ensuite mis en place par des moyens de manutention lourde (ripage ou tout autre moyen). La solution technique définitive sera déterminée à l'issue des études préliminaires menées par SNCF RESEAU, en fonction des contraintes de réseaux et des enjeux géotechniques.

La création du pont sous l'A51 est prévue en 3 phases, avec des phases de basculement de la circulation autoroutière, tout en conservant trois voies sur l'A51 dans les deux sens, et en intégrant la contrainte de la voie bus.

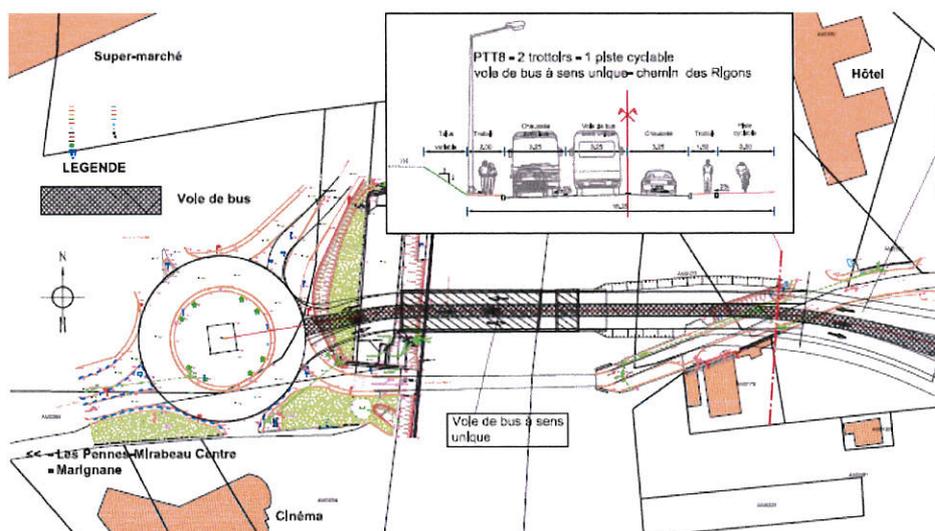
Modification du bassin de rétention de l'A51 :

La réalisation du pont au Nord du chemin des Rigons impactera la moitié Sud du bassin de rétention, avec son ouvrage d'entrée et l'ouvrage de confinement. Il est donc prévu de restituer l'ouvrage d'entrée, le by-pass, le volume de confinement de la pollution accidentelle et le volume de rétention (réhausse supérieure à 1 m des murs périphériques, avec cloisonnement interne).



Caractéristiques de la voirie :

La voirie nouvelle s'étend de la RD543 à l'avenue du Barreau Nord-Sud. Elle permettra le passage des véhicules légers et de secours, ainsi que du BHNS qui doit rejoindre le futur pôle d'échange. Le carrefour de raccordement sur la RD543 reste à définir en fonction des contraintes circulatoires et, notamment, celles liées au BHNS.



Reprise des réseaux :

L'intégralité des réseaux doit être envisagée et, notamment, le passage du collecteur pluvial prescrit en phase 4 par l'arrêté préfectoral du 11 avril 2011 de Plan de Campagne.

Coût prévisionnel de l'opération

Au stade des études de faisabilité, le chiffrage de l'opération se décompose de la façon suivante :

	Coût prévisionnel HT (Etudes et travaux)
Pont-rail SNCF :	1 200 000 €
Pont sous l'A51 :	2 500 000 €
Voirie nouvelle, bassin, pluvial :	3 000 000 €
COÛT PREVISIONNEL HT DE L'OPERATION :	6 700 000 €



Convention

Relative au complément de financement
des études préliminaires pour
l'élargissement du Chemin des Rigons
sur la commune des Pennes-Mirabeau

Conditions particulières

SPIRE n°412399	ARCOLE n°	SIGBC n°
----------------	-----------	----------

Validée PAPT le 26/10/2015

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, représentée par le Président de la Communauté d'Agglomération, *Madame JOISSAINS-MASSINI*, et, par délégation, **Monsieur Roger PELLENC**, Vice-Président délégué au développement économique, agissant en cette qualité et en vertu de l'arrêté n°2014-053 du 29 avril 2014 portant délégation de fonctions et de la délibération n°,
Ci-après désignée «**LA CPA**»

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 Jacques RAPOPORT*, son Président, ayant donné délégation à **Monsieur FROSSARD**, Directeur Territorial PACA

Ci-après désigné «**SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et la CPA étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	4
ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE.....	5
ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER.....	5
3.1 PERIMETRE DE L'ETUDE.....	5
3.2 OBJECTIF DE L'ETUDE.....	5
ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	6
ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI	6
ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE	6
6.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	6
6.1.1 <i>Coût du projet aux conditions économiques de référence.....</i>	<i>6</i>
6.1.2 <i>Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation.....</i>	<i>6</i>
6.2 PLAN DE FINANCEMENT	7
ARTICLE 7. APPELS DE FONDS	8
7.1 MODALITES DE VERSEMENT DES FONDS	8
7.2 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	8
ARTICLE 8. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	9

ANNEXES

II A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIV

Dans le cadre de ses compétences en matière de développement économique, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) a engagé la réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne avec pour objectif de répondre aux principales problématiques du site (inondations, pollutions, circulation, sécurité et conflits d'usage).

En 2005, le Conseil communautaire a adopté un schéma directeur d'aménagement d'ensemble qui préconise 19 actions territorialisées et hiérarchisées avec pour objectif d'améliorer l'accessibilité, l'organisation interne et la sécurité de la zone, tout en participant au renforcement de sa lisibilité, à l'amélioration de l'efficacité des services d'urgence, de secours et d'incendie, au développement du confort et de la sécurité des piétons, ainsi qu'à la valorisation du cadre de vie.

En 2009, les travaux relatifs à la 1^{ère} phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix ont été livrés comprenant notamment le doublement de la voie ferrée au droit de la zone d'activités de Plan de Campagne. Entre 2005 et 2006, il avait été envisagé par la CPA de profiter de la fermeture de la ligne MGA1 pour réaliser l'opération objet de la présente convention mais les différentes conditions politiques, techniques et financières n'ont pas été réunies par la CPA.

En 2011, les études menées par la CPA sur la zone de Plan de Campagne ont mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement la circulation au sein de la zone, à savoir la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous les ponts de l'autoroute A51 et de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence.

Dans le cadre de ce sujet majeur pour le développement de la zone d'activité économique, une étude d'opportunité sur la mise en double de sens du Chemin des Rigons a été confiée par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA) à un bureau d'étude. Cette étude a permis de proposer plusieurs scénarios d'aménagements.

Le scénario choisi, en fonction des contraintes de réalisation, consiste à créer un nouveau passage inférieur sous l'Autoroute A51 et la voie ferrée avec le maintien et la requalification de l'ouvrage existant pour les piétons et vélos.

L'ingénierie SNCF Méditerranée (I&P solutions) a été mandatée pour expertiser les interfaces avec le réseau ferré et notamment les solutions techniques proposées dans l'étude de réalisation d'un nouvel ouvrage sous la voie ferrée.

Les conclusions de l'étude et les différents échanges entre les bureaux d'étude, la CPA et la SNCF, ont permis de dégager une solution technique.

Cependant, un approfondissement permettant de fiabiliser ce choix est indispensable avant de lancer les phases d'études suivantes, objet de la présente convention de financement.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV :

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont pour objet de définir :

- la consistance de l'étude 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.

Elles complètent les conditions générales, jointes en annexe 1, qui s'appliquent aux conventions de financement des études réalisées par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études préliminaires décrites ci-après.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER

3.1 Périmètre de l'étude

Les études préliminaires objet de la présente convention de financement visent à étudier les aménagements purement ferroviaires relatifs à la création d'un Pont-Rail au droit de l'ouvrage actuel du Chemin des Rigons.

SNCF Réseau n'assurera pas la Maitrise d'Ouvrage et la gestion des interfaces administratives et techniques avec les travaux relatifs à la création de l'ouvrage autoroutier dans la continuité de l'ouvrage ferroviaire projeté ou la réalisation des travaux de voirie et de réseaux divers.

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

Les études portent sur le périmètre « infrastructures ferroviaires » relevant de SNCF RESEAU et ne concernent donc pas les aménagements liés à la voirie, aux réseaux ou aux enjeux hydrauliques qui seront réalisés par la CPA.

La prestation ne comprend pas l'étude de réalisation de l'ouvrage autoroutier ainsi que la voirie routière. Elle se limite aux emprises ferroviaires et proposera des solutions de raccords entre les deux ouvrages afin de bien les distinguer.

3.2 Objectif de l'étude

La CPA est actuellement en train de finaliser l'étude VRD qui doit permettre de cadrer le positionnement précis de l'axe du nouveau Pont-Rails du Chemin des Rigons dont les caractéristiques techniques seront les suivantes :

- Hauteur Libre de 3m75
- Ouverture de 10m15

L'ouvrage actuel sera maintenu afin de permettre la circulation des modes doux (piétons et vélos).

Une étude d'impact sur les installations ferroviaires a été réalisée en 2014, celle-ci a permis de définir les travaux ferroviaires liés à de la réalisation de cet ouvrage.

Il reste tout de même à définir le type d'ouvrage à créer (portique ou cadre).

Ainsi l'étude consiste à :

- analyser le projet du tracé routier et le positionnement de l'ouvrage projeté sur une vue en plan de synthèse pour en vérifier la faisabilité technique d'implantation de l'ouvrage ;
- vérifier la faisabilité de réalisation d'un Pont Rails de 10,15m d'ouverture et de 3,75m de hauteur libre supportant deux voies ferroviaires existantes ;
- étudier la réalisation d'un ouvrage de type cadre en solution de base et portique en en option qui comprend :
 - une notice, vue en plan et coupes,
 - l'étude des murs en ailes ou en retours,
 - le raccordement avec l'ouvrage sous l'autoroute,
 - le phasage de la réalisation des travaux, avec la représentation de l'emprise nécessaire à l'aire de préfabrication,
 - les conditions de réalisation,
 - la prise en compte des missions de sécurité ferroviaire pendant les travaux ;

- étudier si nécessaire les travaux ferroviaires tels que déplacement de câbles signalisation et télécommunications, déplacement de poteaux caténaires, dépose et repose de la voie ferrée ;
- estimer le coût (précision 0-30%) global des travaux (installations ferroviaires et ouvrage) en intégrant les acquisitions de données, les missions de sécurité, les avis techniques, la maîtrise d'œuvre et la maîtrise d'ouvrage ;
- établir un planning général de l'opération faisant apparaître les différentes phases d'études et les travaux.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de deux (2) mois à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement, hors délais liés à l'obtention des données d'entrée telles que la réalisation de sondages géotechniques ou la réalisation des levés topographiques.

En supposant qu'à l'issue des études préliminaires, le programme définitif des travaux soit formellement arrêté avec une répartition très stricte des périmètres d'intervention de chaque MOA et gestionnaire de réseaux, il pourrait être envisagé de planifier cette opération entre 2019 et 2020 en parallèle des travaux relatifs à la 2nde phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence.

A titre indicatif pour atteindre cet objectif de mise en service, il faudra préalablement contractualiser les études APO (regroupant les phases AVP et PROJET si le programme est bien défini) et les travaux sachant qu'une opération de ce type Etudes APO + Travaux nécessite un délai global de l'ordre de 36 mois hors délais de validation.

La priorité SNCF RESEAU étant d'abord donnée aux opérations de maintenance et de régénération du réseau, il conviendra donc d'anticiper le plus en amont possible la planification de cette opération pour une validation du programme définitif des travaux avant la fin du 1^{er} semestre 2016.

ARTICLE 5. COMPOSITION ET FONCTIONNEMENT DU COMITE DE SUIVI

Sans objet dans le cadre de la présente étude.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DE L'ETUDE

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Il sera défini à l'issue des Etudes Préliminaires objet de la présente convention.

6.1.2 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Au terme de l'analyse réalisée, l'enveloppe financière prévisionnelle pour la réalisation de l'Etude Préliminaire est de **32 000 €** courants.

Le devis détaillé estimatif est joint en annexe 3.

6.2 Plan de financement

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

Périmètre SNCF RÉSEAU	Besoin de financement	Clé de répartition
	Montant en € courants	%
CPA	32 000 €	100,0000%
SNCF RÉSEAU	-	-
TOTAL	32 000 €	100,0000 %

La communauté d'Agglomération du Pays d'Aix finance la totalité des études préliminaires objet de la présente convention de financement.

Cette participation est uniquement valable pour la phase d'étude couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas la CPA 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 RÉSEAU procède auprès **DES COCONTRACTANTS**, selon la clé de répartition définie dans l'article 6.2, 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 50 % du besoin de financement, soit la somme de 16 000 € ;
- à la date de la livraison des résultats de l'étude, un second appel de fonds correspondant à 45 % du besoin de financement, soit à la somme de 14 400 €.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 95% du besoin de financement tel que défini à l'article 6.2.

- après achèvement de l'étude, SNCF RÉSEAU présente le relevé des dépenses réellement engagées. SNCF RÉSEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

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
CPA	Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix CS 40868 13626 Aix-en-Provence Cedex 1	Direction des Infrastructures Communautaires – Service Maîtrise d'Ouvrage, Voirie, Réhabilitation	04 88 78 10 25 mlloize@agglo-paysdaix.fr
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 fatima.elarji@reseau.sncf.fr

ARTICLE 8. 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, fax ou courrier électronique à :

Pour la CPA

Nom **Dominique WEIBEL / Marie-Laurence LOIZE**
Adresse Hôtel de Boadès – 8, place Jeanne d'Arc – CS 40868 – 13626 Aix-en-Provence Cedex 1
Tél 04 88 78 10 20 / 04 88 78 10 25
Fax 04 88 78 10 18
E-mail dweibel@agglo-paysdaix.fr / mloize@agglo-paysdaix.fr

Pour SNCF RÉSEAU,

Nom **Sébastien MIS / L.Coustet**
Adresse 1 bd Camille Flammarion - CS30237 - 13248 MARSEILLE cedex 04
Tél 06 80 36 58 39
E-mail sebastien.mis@reseau.sncf.fr / loic.coustet@reseau.sncf.fr

Fait en 2 exemplaires originaux, un pour chacune des parties.

A Marseille, le

Pour SNCF RÉSEAU,

Le Directeur Territorial PACA

A Aix en Provence, le

Pour la CPA

Le Vice-Président de la Communauté du Pays d'Aix
délégué au développement économique
d'Agglomération

Monsieur Jacques FROSSARD

Monsieur Roger PELLENC

ANNEXES

Annexe 1- conditions générales

Annexe 2 - programme de l'opération - description détaillée de l'étude – calendrier prévisionnel de réalisation de l'étude

Annexe 3 - devis détaillé du besoin de financement



Convention de financement

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

PREAMBULE

ARTICLE 1.OBJET	15
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION	15
ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS	15
ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET	15
ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE	15
ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION	15
ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES	16
7.1 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DE SNCF RESEAU	16
7.2 CAS DES OUVRAGES PROPRIETE DU/DES FINANCEUR(S)	16
ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET	17
8.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	17
8.2 PLAN DE FINANCEMENT	17
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS	18
9.1 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET/OU DE TRAVAUX REALISES A L'INITIATIVE DE SNCF RESEAU RFF	18
9.2 DISPOSITIONS APPLICABLES AU FINANCEMENT D'ETUDES ET DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S)	18
ARTICLE 10. APPELS DE FONDS	19
10.1 REGIME DE TVA	19
10.2 VERSEMENT DES FONDS	19
10.3 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	20
ARTICLE 11. RESPONSABILITE	21
11.1 DISPOSITIONS GENERALES	21
11.2 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE PLURALITE DE MOA	21
11.3 DISPOSITIONS PARTICULIERES EN CAS DE TRAVAUX REALISES A LA DEMANDE DU/DES FINANCEUR(S).....	21
ARTICLE 12. FORCE MAJEURE	22
ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE	22
ARTICLE 14. RESILIATION	22
ARTICLE 15. MODIFICATION	23
ARTICLE 16. CESSION	23
ARTICLE 17. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	23
ARTICLE 18. COMMUNICATION	23
ARTICLE 19. CONFIDENTIALITE	23
ARTICLE 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	24

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 :

- 1) L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;
- 2) La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;
- 3) La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;
- 4) Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;
- 5) 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.

Toute convention de financement, constituée des présentes conditions générales et de conditions particulières, a ainsi vocation à mettre en place les financements nécessaires à la réalisation d'un projet d'investissement.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions générales ont pour objet de définir les conditions de financement et les conditions juridiques de réalisation d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après ainsi que les principes généraux de gestion ultérieure de l'ouvrage éventuellement construit.

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 collectivité publique ou un organisme public, ci-après désigné(s) le(s) «Financier(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire ou lance(nt) un projet qui nécessite la création, la modification ou la suppression d'une infrastructure ferroviaire ou routière ou autre.

Toute dérogation à ces stipulations doit figurer dans les conditions particulières.

ARTICLE 3. DOCUMENTS CONTRACTUELS

Une convention de financement est constituée des présentes conditions générales complétées par des conditions particulières qui précisent les conditions techniques et financières de la réalisation du projet ainsi que, le cas échéant, les modalités de gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé.

En cas de divergence, les conditions particulières prévalent sur les conditions générales.

ARTICLE 4. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est défini dans les conditions particulières.

ARTICLE 5. MAITRISE D'OUVRAGE

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).

Dans certains cas exceptionnels, SNCF Réseau peut également assurer la maîtrise d'ouvrage d'infrastructures ne lui appartenant pas lorsque celles-ci s'inscrivent dans un projet ferroviaire.

ARTICLE 6. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Le suivi de l'exécution de la convention peut être assuré par un comité technique au sein duquel les parties à la convention sont représentées.

Ce comité a pour objet :

- d'informer le(s) Financier(s) de l'avancement des études et/ou travaux,

- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier pour 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.

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique sont fixées dans les conditions particulières dans le cas de l'existence de celui-ci.

ARTICLE 7. GESTION ULTERIEURE DES OUVRAGES

Les modalités de gestion ultérieure des ouvrages réalisés sont fixées dans les conditions particulières, conformément aux principes définis ci-après.

7.1 Cas des ouvrages propriété de SNCF Réseau

SNCF Réseau assure l'entretien ultérieur des ouvrages réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et qui sont sa propriété.

Lorsque l'ouvrage réalisé est une installation terminale embranchée, SNCF Réseau perçoit, à ce titre, une redevance annuelle de la part du/des Financier(s). Le montant de la redevance est défini dans une convention à établir entre SNCF Réseau et le(s) Financier(s).

Lors de la réalisation d'un ouvrage de type pont-rail, le coût de l'entretien ultérieur des ouvrages et/ou aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau est pris en charge par le/les Financier(s) et les conditions financières associées seront définies dans les conditions particulières.

Il est facturé par le gestionnaire de l'ouvrage après achèvement de l'intégralité des travaux, lors de la présentation du solde au(x) Financier(s).

Il est pris en charge par le(s) Financier(s), au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

7.2 Cas des ouvrages propriété du/des Financier(s)

Le(s) Financier(s) conserve(nt) la gestion, la garde et le nettoyage des ouvrages dont il est(sont) propriétaire(s) (y compris déneigement, déverglaçage, enlèvement des graffitis ou tags sur les piédroits de l'ouvrage ferroviaire) et assume(nt) les responsabilités correspondantes.

Le(s) Financier(s) devra(ont), en outre, informer SNCF Réseau et son gestionnaire d'infrastructure délégué, suffisamment à l'avance, de toutes les opérations à effectuer au voisinage des voies et de leur processus opératoire, afin de leur permettre de prendre éventuellement les mesures de sécurité réglementaire et de lui/leur faire connaître les prescriptions auxquelles se soumettre avant et pendant les travaux.

Lorsque l'ouvrage réalisé est un pont-route, le(s) Financier(s), propriétaire(s) de l'intégralité de cet ouvrage assurera(ont) la charge financière et technique de la gestion ultérieure de l'intégralité des aménagements qu'il (ils) aura(ont) réalisés sous sa(leur) maîtrise d'ouvrage (y compris la gestion des auvents de protection caténaire).

Pour assurer cette gestion, le(s) Financier(s) devra(ont) se conformer aux lois et règlements sur la police des chemins de fer.

Lorsque la réalisation d'un pont-route est nécessitée par la réalisation d'une opération ferroviaire, les Financeurs peuvent être appelés à se libérer de charges d'entretien imposées au propriétaire de l'ouvrage. Il équivaut à un pourcentage du montant des travaux et n'est fixé définitivement qu'après connaissance des dépenses réelles de réalisation des travaux.

Il est précisé lors de la présentation du solde de l'opération au(x) Financier(s).

Il appartient au propriétaire de l'ouvrage d'émettre ensuite une facture à chacun des Financeurs, au prorata de leur part fixée dans le plan de financement, en cas de cofinancement.

ARTICLE 8. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet et les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

8.1 Assiette de financement

8.1.1 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.

8.1.1.1 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

Le taux et/ou le montant appliqué par SNCF Réseau pour ses frais de maîtrise d'ouvrage est précisé dans les conditions particulières.

8.1.1.2 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

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

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 subventions et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes.

Le montant des frais de dossier, à prendre en charge par le(s) Financier(s), est précisé dans les conditions particulières.

8.1.2 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, des index de référence déjà publiés (entre les conditions économiques de référence et celles de l'année du dernier index de juin connu) d'une part, et, d'un taux prévisionnel au delà de juin de la même année d'autre part (4% lorsqu'il s'agit de travaux).

8.2 Plan de financement

Le plan de financement est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Le plan de financement attribue à chaque Financier une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux.

ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS

9.1 Dispositions applicables au financement d'études et/ou de travaux réalisés à l'initiative de SNCF Réseau RFF

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions particulières, la participation du/des Financeur(s) est réajustée (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque Financeur).

En cas de dépassement du besoin de financement :

- Tant que le montant des dépenses, ramené en euros constants aux conditions économiques de référence selon les dispositions fixées dans les conditions particulières, reste inférieur ou égal à l'estimation en euros constants, il n'y a pas dépassement de coût : le(s) Financeur(s) s'engage(nt) donc à mettre en place les financements complémentaires (pour les cofinancements, au prorata de la part de financement de chaque financeur), au delà des montants estimés fixés dans les Conditions particulières.
- En cas de dépassement de l'estimation, les modalités de prise en charge du surcoût seront définies dans les conditions particulières.

Lorsque l'opération est financée par l'Union Européenne et dans l'hypothèse d'un versement de la subvention européenne différent de l'estimation initiale de l'opération, et en l'absence d'autres sources de financement, la contribution des Financeurs, hors SNCF Réseau, sera réajustée, au prorata de leur participation respective en cas de cofinancement. Un avenant à la convention de financement sera alors établi. Le cas échéant, SNCF Réseau présentera un nouveau solde de l'opération.

9.2 Dispositions applicables au financement d'études et de travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

L'estimation du coût de l'opération et le besoin de financement visés aux articles précédents ne sont donnés qu'à titre indicatif, le(s) Financeur(s) s'engageant à rembourser les dépenses réellement effectuées par SNCF Réseau

Avant passation du marché pour l'exécution des travaux, objet de la présente convention, SNCF Réseau fait connaître au(x) Financeur(s) l'entreprise désignée à l'issue de l'analyse des offres ainsi que le montant des études et des travaux résultant des propositions de cette entreprise.

Si le besoin de financement indiqué dans les conditions particulières devait être dépassé, quelle qu'en soit l'origine et pour quelques raisons que ce soit, SNCF Réseau en informe le(s) Financeur(s) avant le début des travaux.

Si le dépassement du besoin de financement apparaît pendant les travaux ou à la fin des travaux, les frais engagés par SNCF Réseau pour les études, les travaux en cours ou les travaux nécessaires pour établir une situation à caractère définitif ainsi qu'éventuellement les charges d'entretien et le versement libératoire sont facturés au(x) Financeur(s) sur présentation des justificatifs correspondants.

ARTICLE 10. APPELS DE FONDS

10.1 Régime de TVA

10.1.1 Financement des études et des travaux d'un projet ferroviaire

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.

10.1.2 Financement des études et des travaux réalisés à la demande du/des Financeur(s)

Le financement des études et travaux effectués sur le réseau ferré national, pour le compte du/des Financeur(s), correspond à des indemnités pour dommages et intérêts qui sont exonérées de la TVA.

10.1.3 Charges d'entretien des ouvrages

Les sommes dues à ce titre sont également exonérées de TVA, celles-ci étant destinées à financer l'achat par SNCF Réseau de biens ou services déterminés auprès d'un autre assujetti.

10.2 Versement des fonds

Les modalités de versement des fonds sont définies dans les conditions particulières, conformément aux stipulations définies ci-après.

10.2.1. Délai de paiement

Les sommes dues à SNCF Réseau au titre de la convention de financement sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture d'appel de fonds.

10.2.2. Intérêts moratoires

En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

Les dates et références de paiement sont portées à la connaissance de SNCF Réseau par courrier.

10.2.3 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

10.3 Domiciliation de la facturation

Les conditions particulières précisent la domiciliation des parties pour la gestion des flux financiers et comportent :

- L'adresse de facturation ;
- Le nom du service administratif responsable du suivi des factures ;
- Dans la mesure du possible, les coordonnées du gestionnaire financier (numéro de téléphone et/ ou l'adresse électronique).

ARTICLE 11. RESPONSABILITE

11.1 Dispositions générales

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.

A ce titre, la partie qui n'aura pas respecté ses obligations au titre de la convention de financement, sera tenue de réparer l'ensemble des dommages directs, matériels et immatériels, que sa défaillance aura causé à l'autre partie.

La responsabilité des parties au titre des dommages immatériels est limitée à 2 (deux) millions d'€ par événement.

On entend par dommages immatériels notamment le manque à gagner, la perte de contrat, la perte de profit, la perte d'exploitation.

11.2 Dispositions particulières en cas de pluralité de MOA

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

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

11.3 Dispositions particulières en cas de travaux réalisés à la demande du/des Financier(s)

Dans la mesure où les travaux sur les ouvrages sont sollicités par un/des Financier(s) pour satisfaire à des besoins qui lui/leur sont propres, il est précisé que le(s) Financier(s) s'engage(nt) à garantir SNCF Réseau ou ses cocontractants contre toute action ou réclamation qui pourrait être exercée contre lui par des tiers du fait de dommages ou nuisances qui, sans qu'aucune faute puisse être imputée à RFF ou ses cocontractants, seraient le résultat de la création de cet ouvrage, tels par exemple que des nuisances ou dommages imputables à la phase de chantier ou l'aggravation des nuisances, notamment sonores, pour les riverains en phase d'exploitation.

Dans le cas où le fonctionnement des services de SNCF Réseau serait perturbé à l'occasion d'accidents ou incidents survenus au cours des interventions relatives à la construction et à la gestion ultérieure des ouvrages et aménagements réalisés sous maîtrise d'ouvrage du (des) Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent à SNCF Réseau en plus du remboursement du coût de remise en état des installations endommagées et des frais de relevage et d'évacuation du matériel roulant accidenté, le règlement des frais suivants :

- les pertes de redevances,
- les frais de ralentissement ou de suppression des trains,
- les frais de dépollution.

Le(s) Financier(s) reste(nt) responsable(s) des dégradations de toute nature qui pourraient se produire sur les ouvrages et aménagements objet de la présente convention et qui leur seront remis à l'issue des travaux, par suite de la circulation des trains dans les conditions normales d'exploitation et ne pourront, de ce fait, réclamer à SNCF Réseau aucune espèce d'indemnité.

Si les plages travaux accordées par SNCF Réseau doivent être modifiées à la demande du/des Financier(s), ce(s) dernier(s) garantit/garantissent RFF contre tout recours des attributaires de capacités d'infrastructure (entreprises ferroviaires, candidats autorisés) lié au décalage de ces plages travaux. Cette garantie s'entend en cas de préjudice réel subi par les attributaires de capacités d'infrastructure dont l'indemnisation serait demandée à SNCF Réseau.

SNCF Réseau se réserve la possibilité de modifier les éventuelles plages travaux pour des motifs d'intérêt général lié à l'organisation du service public de mise à disposition des infrastructures ferroviaires. Dans ce cas, toute possibilité d'indemnisation du/des Financier(s) est exclue.

ARTICLE 12. FORCE MAJEURE

Aucune partie n'encourt de responsabilité pour n'avoir pas accompli ou pour avoir accompli avec retard un engagement au titre de la convention de financement, dans la mesure où un tel manquement ou retard résulte directement d'un événement intervenant au cours de la convention et présentant les caractéristiques de la force majeure, telles que définies ci-après.

La force majeure est définie comme tout événement extérieur aux parties, imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et rendent de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties de ces obligations au titre de la convention de financement.

Constituent notamment un événement de force majeure, dans le cadre de la convention de financement, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;
- les cataclysmes naturels tels que les violentes tempêtes, les cyclones, les tremblements de terre, les raz de marée, les inondations, la destruction par la foudre ;
- les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
- les boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, les occupations d'usines et de locaux, les arrêts de travail se produisant dans les entreprises de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité.

ARTICLE 13. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention de financement prend effet à la date de signature de la dernière partie signataire.

Elle expire au versement du solde du besoin financement tel que défini dans les conditions particulières, à l'exception des stipulations relatives à l'entretien et à la gestion ultérieure de l'ouvrage réalisé qui demeurent valables pour toute la durée de vie de l'ouvrage.

ARTICLE 14. 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 (2) 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) Financier(s) s'engage(nt) à rembourser à 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, complétées, le cas échéant, par le versement libératoire se rapportant aux ouvrages construits.

SNCF Réseau présente une facture au(x) Financier(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

ARTICLE 15. MODIFICATION

Toute modification de la convention de financement, 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 des factures font l'objet d'un échange de lettres entre les parties.

ARTICLE 16. CESSION

Les parties ne pourront céder tout ou partie de la convention de financement sans l'accord préalable et écrit de chacune des parties.

ARTICLE 17. 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 des études peuvent être communiqués au(x) Financier(s) du projet d'investissement.

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau.

ARTICLE 18. COMMUNICATION

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

ARTICLE 19. 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 20. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Aucune des parties ne peut soumettre aux tribunaux un différend, né à l'occasion de l'interprétation ou de l'exécution de la convention de financement, avant l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie, sauf si l'application de ce délai faisait obstacle à l'exercice par l'une ou l'autre partie de ses droits à recours.

Ce délai peut être mis à profit en vue de la recherche d'un règlement par voie de conciliation. Dans ce cas, les parties se mettent d'accord sur le choix d'un conciliateur unique

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif territorialement compétent, 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.

Convention de financement

Annexe 2

Programme de l'opération
Description détaillée de l'étude
Calendrier prévisionnel de réalisation de
l'étude

FICHE OPERATION « phase émergence » / « phase opérationnelle »

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 : Elargissement du Chemin des Rigons sur la commune des Pennes-Mirabeau

Eléments de gouvernance :

S'agissant d'une opération Tiers impactant le Réseau Ferré National, SNCF RESEAU intervient en tant que Maître d'Ouvrage des futurs aménagements ferroviaires réalisés.

L'élargissement du Chemin des Rigons s'inscrivant dans un vaste programme regroupant plusieurs projets sur le secteur de Plan de Campagne (extension Bus à Haut Niveau de Service, création du Pôle d'Echange Multimodal de Plan de Campagne, requalification de la RD543, etc.), SNCF RESEAU pourra participer aux différents Comités de Pilotage organisés par la CPA si celle-ci le juge nécessaire.

Eléments de programme :

La situation de référence

Actuellement le chemin des Rigons est à gabarit très réduit ne permettant qu'un seul sens de giration depuis la RD543 vers la zone de Plan de Campagne.

Les objectifs du projet

L'élargissement du Chemin des Rigons avec la circulation à double sens et la mise en œuvre d'un couloir bus doit permettre de faciliter les entrées/sorties au niveau de la zone d'activité de Plan de Campagne ainsi que l'extension du futur BHNS jusqu'à la halte de Plan de Campagne.

Les fonctionnalités principales auxquelles doit répondre l'infrastructure réalisée

- Hauteur Libre de 3m75
- Ouverture de 10m15

Les travaux projetés

Le nouveau tracé se situera au nord (côté Aix en Provence) de l'ouvrage ferroviaire existant avec des impacts en matière de foncier, de réseaux, et de voirie qui seraient sous MOA CPA.

2 solutions techniques de type préfabrication : cadre ou portique en fonction des contraintes Réseaux & des enjeux géotechniques : la CPA devra fournir durant les études préliminaires ses conditions en matière de réseau vis-à-vis de l'ouvrage projeté.

Il n'est pas envisageable de modifier les infrastructures ferroviaires existantes vis-à-vis du tracé de la voie ferrée actuel. SNCF RESEAU doit pouvoir s'assurer que le profil en long de la voirie projeté est compatible avec le profil en long de la voie ferrée qui doit rester inchangé compte tenu des rayons de courbure et dévers très prononcés dans ce secteur.

L'ouvrage ferroviaire de type cadre ou portique (à déterminer à la fin des études préliminaires) sera préconstruit au droit de l'ouvrage ferroviaire existant sur du foncier en grande partie SNCF RESEAU. Le besoin foncier définitif lié à l'air de préfabrication sera déterminé à l'issue des études préliminaires.

Les données d'entrée nécessaires

- Le levé topographique ;
- l'axe de l'ouvrage projeté ;
- le profil en travers au droit du pont (précisant ouverture, hauteur libre) ;
- le profil en long de la route et des terrassements afférents de part et d'autre de l'ouvrage
- l'altitude de la voirie ;
- le plan des réseaux autour de l'ouvrage (pluvial, aep, edf, gaz, telecom etc.) ;
- les réseaux prévus dans l'ouvrage ;
- les réseaux à dévier ;
- le PPRI ;
- sondages géotechniques et relevés piézométriques ;
- le foncier disponible, notamment pour la réalisation de l'aire de préfabrication.

Les procédures administratives

Au titre des études préliminaires, il est prévu une analyse des procédures administratives à mener.

Conditions de réalisation :

La réalisation d'un tel ouvrage préfabriqué nécessitera une fermeture de ligne de 72h ainsi qu'une éventuelle Limitation Temporaire de la vitesse.

L'objectif est de pouvoir dans la mesure du possible réaliser les travaux relatifs à cette opération Tiers en même temps que les travaux liés à la 2nde Phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix (MGA2). Il convient de noter qu'il n'y a pas dans le secteur de cette opération Tiers de travaux liés au projet MGA2 qui nécessitent une interruption du trafic ou une limitation de la vitesse. En effet, la réalisation des travaux relatifs à la halte ferroviaire de Plan de Campagne pourra être faite sans impacts majeures sur les circulations ferroviaires quotidiennes.

Eléments financiers : pas d'estimation à ce stade du projet car il s'agit d'une étude préliminaire dont l'objectif est de déterminer, le programme unique, le calendrier et le budget sur lesquels SNCF RESEAU s'engagera.

Calendrier des études préliminaires : 2 mois dès obtention des données d'entrée, y compris les investigations proposées au titre de la présente convention de financement.

Convention de financement

Annexe 3

Devis détaillé de l'étude

Intitulé de l'opération : Elargissement du Chemin des Rigons sur la commune des Pennes-Mirabeau

Au terme de l'analyse réalisée, l'enveloppe financière prévisionnelle pour la réalisation de l'Etude Préliminaire est de **32 000 €** courants selon la décomposition suivante et incluant les frais de MOA :

- Une tranche ferme pour la conduite de l'étude préliminaire de 17 000 €
- 3 options visant à apporter au Tiers demandeur une étude préliminaire de niveau APS intégrant notamment
 - La réalisation de sondages géotechniques pour 6 000 €
 - La réalisation de levées topographiques pour 4 000 €
 - l'analyse et la répartition des procédures à mener pour 5 000 €



CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

Entre l'Etat et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix

**RELATIVE A LA REALISATION D'UN PASSAGE INFERIEUR DE L'A51 POUR LA MISE
A DOUBLE SENS DU CHEMIN DES RIGONS**

Entre

- **L'État - Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED)**, représenté par Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers Méditerranée, d'une part,

et

- **La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA)**, représentée par son **Président** en exercice et, par délégation, par son Vice-Président délégué au Développement Economique, M. Roger Pellenc, agissant en cette qualité et en vertu de l'arrêté n° 2014-053 du 29 avril 2014 portant délégation de fonctions, autorisée par délibération du Conseil communautaire n° _____ en date du 17 décembre 2015, et désignée ci-après par les mots la « **CPA** », d'autre part,

VU la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2,

VU la délibération en date du 17 décembre 2015 du Conseil Communautaire de la CPA, proposant d'assurer la maîtrise d'ouvrage d'un nouveau Passage Inférieur (PI) de l'autoroute A51 pour permettre la mise à double sens du chemin des Rigons,

Considérant que la réalisation de ce PI de l'A51 relève simultanément de la maîtrise d'ouvrage de l'État et de la **CPA**, et que l'opération, bien que concernant le domaine public routier national, est, au regard de sa finalité réalisée « pour le compte » de la **CPA**.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Maîtrise d'ouvrage

Les deux parties conviennent que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement du nouveau PI de l'A51 sera assurée par la **CPA**.

Le transfert temporaire de la maîtrise d'ouvrage à la **CPA** prendra effet avant l'approbation du projet.

La **CPA**, dans le respect du programme défini à l'article 2, assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage et, notamment, la passation des contrats, les responsabilités contractuelles envers les entreprises et les réparations en cas de dommages de travaux publics.

En sa qualité de maître d'ouvrage, elle devra respecter les diverses réglementations applicables en matière de travaux (loi sur l'eau, bruit...).

Article 2 - Programme - délais

Le programme prévisionnel de l'opération est défini par l'annexe 1 à la présente convention.

Le programme technique détaillé de l'opération sera arrêté de manière conjointe entre l'Etat et la CPA. Il devra être conforme à l'Instruction technique du 6 février 2015 concernant les modalités d'élaboration par la collectivité d'une opération d'aménagement du Réseau Routier National.

Ce programme précisera notamment l'échéancier de réalisation de l'opération. La mise en œuvre prévisionnelle de ce programme est prévue pour 2019.

La **CPA** conduira toutes les études, analyses et contrôles nécessaires à la réalisation des travaux et à leur acceptation par la **DIR Méditerranée**.

Les dossiers résultant des différentes phases de l'opération (études préliminaires, avant-projet, projet, DCE, exécution) seront soumises pour avis à la **DIR Méditerranée**. Les exigences de cette dernière en termes de conception ayant un impact direct sur l'entretien et la maintenance ultérieurs du programme réalisé.

La **CPA** s'engage à réaliser l'opération dans le strict respect du programme qui sera approuvé conjointement par le **DIR Méditerranée** et la **CPA**.

Dans le cas où la **CPA**, maître de l'ouvrage désigné par la présente convention, estimerait nécessaire d'apporter des modifications au programme technique approuvé, un avenant à la présente convention devra être conclu avant que la **CPA** puisse mettre en œuvre ces modifications. Elle supportera les éventuelles dépenses correspondantes.

Les travaux d'aménagement de l'A51, objet de la présente convention, comprennent notamment :

- les dégagements d'emprise et la démolition d'ouvrages existants,
- les terrassements généraux,
- les constructions ou modifications de réseaux concessionnaires,
- l'assainissement pluvial et la modification du bassin de rétention actuel,
- la construction du nouvel ouvrage d'art, passage inférieur du chemin des Rigons,
- la réalisation du fond de forme de la future voirie du chemin des Rigons,
- tous les travaux induits en phase chantier pour assurer l'exploitation de l'A51, à savoir :
 - la dépose ou modification des dispositifs de retenue et la mise en place de la définitive,
 - la dépose ou modification de signalisation de police existante et la mise en place de la définitive,
 - la dépose ou modification de signalisation directionnelle existante et la mise en place de la définitive,
 - la dépose ou modification de signalisation horizontale existante et la mise en place de la définitive,
 - la signalisation temporaire de chantier,
 - la signalisation des itinéraires de déviation.

Les travaux seront conformes au programme arrêté conjointement par l'Etat et la **CPA** et au projet accepté par la **DIR Méditerranée**.

Pendant toute la durée de la convention, avant le quinze du premier mois de chaque trimestre, la **CPA** transmettra à la **DIR Méditerranée** un compte-rendu de l'avancement de l'opération.

Article 3 - Financement

3.1.

La **CPA** prendra en charge dans son intégralité le financement de l'opération sans aucun concours financier de l'État.

L'article L.1615-2 du code général des collectivités territoriales permet à une collectivité territoriale de bénéficier des attributions du fonds de compensation de la TVA pour des dépenses relatives aux travaux qu'elle fait exécuter comme maître d'ouvrage sur le domaine public routier national.

Article 4 - Domanialité

La **DIR Méditerranée** s'engage, pour l'aménagement projeté, à autoriser la **CPA** à occuper les parcelles du domaine public appartenant à l'Etat et jouxtant le domaine public routier.

Si l'aménagement projeté nécessite l'acquisition de parcelles privées, cette acquisition sera effectuée par la Commune des Pennes-Mirabeau pour le compte de l'Etat qui est réputé en être propriétaire dès l'origine, ce qui devra être précisé dans les actes de mutation (sous réserve de l'accord préalable du contrôleur financier et du service France Domaines territorialement compétent sur une telle opération), afin que l'appartenance au domaine public routier national des ouvrages construits ne puisse pas être contestée ultérieurement. La CPA s'engage à assurer le rôle d'intermédiaire avec la Commune des Pennes-Mirabeau.

Article 5 - Contrôle externe administratif et technique

La DIR Méditerranée se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'elle estime nécessaires. La **CPA** devra donc laisser libre accès à ses agents à tous les dossiers concernant l'opération, ainsi qu'au chantier.

Ces derniers ne doivent toutefois pas communiquer directement avec les entreprises et fournisseurs sans l'accord de la **CPA**.

Article 6 - Obligations de la CPA pendant la durée des travaux

La CPA devra s'assurer de la présence des réseaux sous la chaussée avant le début des travaux. Elle fera son affaire des modalités de déplacement de ceux-ci auprès des concessionnaires, ainsi que des éventuelles indemnités que ces derniers demanderaient.

Elle s'engage à maintenir la circulation et tous les accès riverains pendant toute la durée des travaux. Les conditions de sécurité du chantier sous circulation devront faire l'objet d'un examen préalable par la **DIR Méditerranée**, avant le démarrage du chantier, et pourront faire l'objet d'un contrôle à tout moment, pendant le déroulement du chantier, avec droit pour la DIR d'interrompre le chantier en cas de non-conformité aux dispositions prévues ou de danger pour les usagers.

La **CPA** aura la charge de la signalisation temporaire du chantier de jour comme de nuit, et de sa maintenance, en application notamment de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie. Celle-ci sera, dans les mêmes conditions, soumise au contrôle de la **DIR Méditerranée**.

La **CPA** sollicitera, auprès du gestionnaire des voies concernés, un arrêté temporaire de circulation si des restrictions de circulation devaient être mises en place pour permettre la réalisation des travaux. En cas de chantier non courant au sens de la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996, elle présentera un dossier d'exploitation sous chantier 6 semaines avant le démarrage du chantier. Ce dossier présentera notamment les plans de phasage travaux, les plans de circulation, de signalisation temporaire et des équipements de sécurité et le planning général de l'opération.

Ce dossier d'exploitation fera l'objet d'une validation et d'une approbation par les services de la **DIR Méditerranée**.

Article 7 - Mesures correctives – Résiliation

Si la **CPA** est défaillante, et après mise en demeure restée infructueuse, la **DIR Méditerranée** peut abroger la présente convention. Cette abrogation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de l'intention de l'État. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par la **CPA** et des travaux réalisés.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui précise, en outre, les mesures conservatoires que la **CPA** doit prendre pour assurer la sécurité des usagers et la conservation des prestations et travaux effectués. Il indique le délai dans lequel la **CPA** doit remettre l'ensemble des dossiers à la **DIR Méditerranée**. Les biens affectés à l'opération sont, en tant que de besoin, remis à l'État.

Article 8 - Mise en service des ouvrages

La mise en service des ouvrages du projet doit être précédée d'une décision appropriée. Cette décision relève de l'État par le biais de la **DIR Méditerranée**, service exploitant de l'A51 appartenant au Réseau Routier National.

*La **CPA** associera donc la **DIR Méditerranée** suffisamment tôt pour la préparer, préciser les dates de mise en circulation et les modalités de sa mise en œuvre.*

La décision sera ainsi précédée :

- de l'établissement d'un arrêté de police de la circulation qui relève de la **DIR Méditerranée**,*
- d'une inspection préalable à la mise en service (IPMS) par la Mission d'Audit du Réseau Routier National (MARRN). En application de l'instruction technique du 6 février 2015 (§ 2.8), les travaux réalisés seront soumis à un audit sécurité préalable à la mise en service. La **CPA** fournira l'ensemble des documents nécessaires aux auditeurs, au gestionnaire et à la mission d'audit du réseau routier national. Elle procédera aux travaux éventuels de mise en conformité demandés par le gestionnaire et issus de ces contrôles, avant décision de mise en service de l'aménagement. La **DIRMED** devra être informée de la saisine de la MARRN et destinataire d'une copie du dossier d'IPMS. La **CPA** lui adressera également le rapport explicitant la manière dont il a pris ou va prendre en compte les recommandations de la MARRN.*
- de la remise d'un dossier d'exploitation pour la mise en service qui regroupe tous les éléments de connaissance formalisés indispensables à l'exploitation immédiate de l'ouvrage routier (voir annexe 2).*

*En cas de configuration provisoire ouverte à la circulation, la **CPA** pourra solliciter de l'exploitant une décision d'ouverture provisoire à la circulation dans les mêmes conditions.*

Les décisions de mise en service définitive ou d'ouverture provisoire mentionnées ci-dessus confieront à l'État la responsabilité de l'exploitation du réseau ouvert à la circulation, la responsabilité de sa maintenance demeurant au maître d'ouvrage jusqu'à l'étape formalisée de remise des ouvrages, objet de l'article suivant.

Article 9 - Remise des ouvrages

A l'issue de la réception sans réserve des travaux, et après accord de la **DIR Méditerranée** sur la conformité des ouvrages, la **CPA** remettra les ouvrages et aménagements gratuitement à la **DIR Méditerranée** pour être incorporés dans le domaine public routier national.

La nouvelle délimitation du domaine public routier national sera précisément reportée sur un plan contradictoirement établi par la CPA et la **DIR Méditerranée**, et qui sera annexé à un arrêté préfectoral de délimitation.

La DIR Méditerranée pourra assister aux essais et à la réception des ouvrages avant leur mise en service. Elle se réserve le droit de procéder à des contrôles contradictoires avec la **CPA** pour vérifier la conformité des ouvrages exécutés.

Ces formalités feront l'objet d'un procès-verbal de remise établi par la **CPA**. Un dossier d'ouvrage conforme à l'exécution (version papier et informatique selon le modèle fourni par la **DIR Méditerranée**) établi aux frais de **la CPA**, sera remis à la **DIR Méditerranée** et joint au procès-verbal de remise.

Il comprendra au minimum :

- un plan général de récolement de l'opération,
- les plans détaillés des ouvrages d'art et les notes de calcul correspondantes,
- le rapport de l'inspection détaillée initiale (IDI),
- le dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage (DIUO),
- les résultats des contrôles effectués,
- la liste des ouvrages sur lesquels continuent à courir des garanties ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces garanties (périmètre, délais,...).

La CPA s'engage à mettre en œuvre à ses frais et sans délais les garanties éventuelles qui continueraient à courir après remise des ouvrages à **la DIR Méditerranée**, sur simple demande, dès constat d'un désordre. La remise des ouvrages emporte transfert au bénéfice de l'État de la garantie décennale ainsi que, le cas échéant, de la garantie de parfait achèvement.¹

Article 10 - Gestion et entretien des ouvrages

Les modalités de gestion et d'entretien des ouvrages réalisés sur le domaine routier national sont établies comme suit :

La DIR Méditerranée sera responsable de la gestion et de l'entretien de l'ouvrage d'art supportant l'A51, ainsi que le bassin de rétention réhabilité.

La DIR Méditerranée n'assurera pas la gestion et l'entretien de la voirie qui sera ultérieurement réalisée sous le pont.

Article 11 - Durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de sa signature. Elle sera caduque si les travaux d'aménagement n'ont pas été réalisés dans un délai de 5 ans.

La mission de maîtrise d'ouvrage confiée par la présente convention à la **CPA** prendra fin avec la délivrance du quitus par l'Etat.

Le quitus pourra être délivré six mois après l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages. Le quitus est réputé acquis s'il n'a pas été refusé par décision motivée dans le délai de deux mois après la demande de la **CPA**. Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre **la CPA** et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage de **la CPA** se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels pendants.

¹ Dans ce cas, il faudra formaliser vis-à-vis des entreprises le transfert de la garantie de parfait achèvement et de la garantie décennale au profit de l'État.

Article 12 - Traitement des litiges :

En cas de litige entre la **CPA** et la **DIR Méditerranée** relatif à la maîtrise d'ouvrage assurée par la collectivité, et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le tribunal administratif de Marseille.

**Pour la CPA,
le représentant légal**

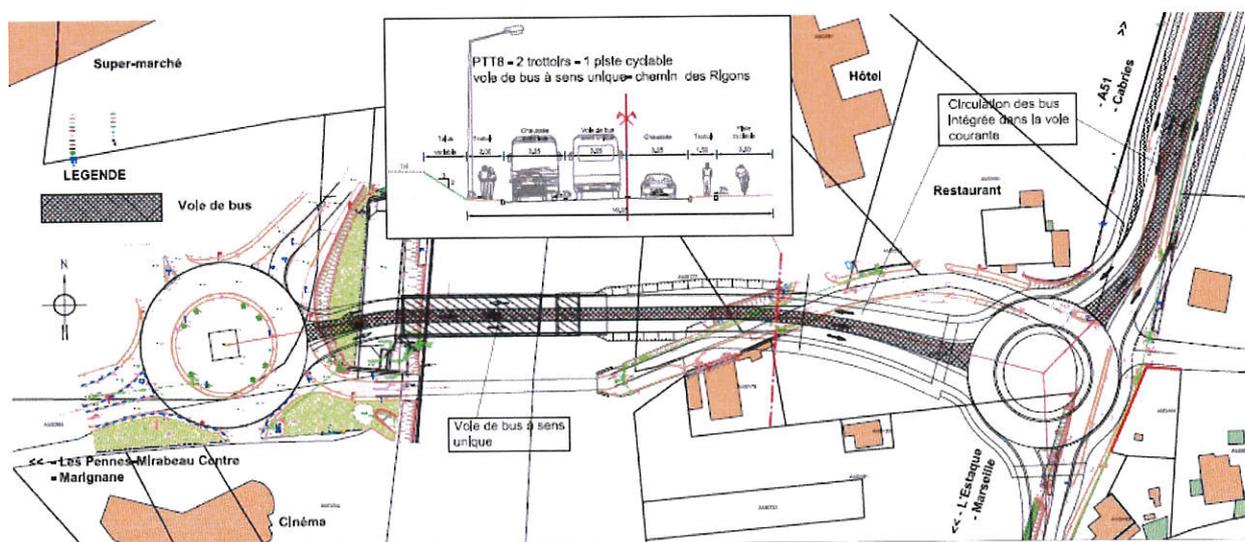
**Pour l'État,
le Préfet des Bouches du Rhône,
coordonnateur
des itinéraires routiers Méditerranée**

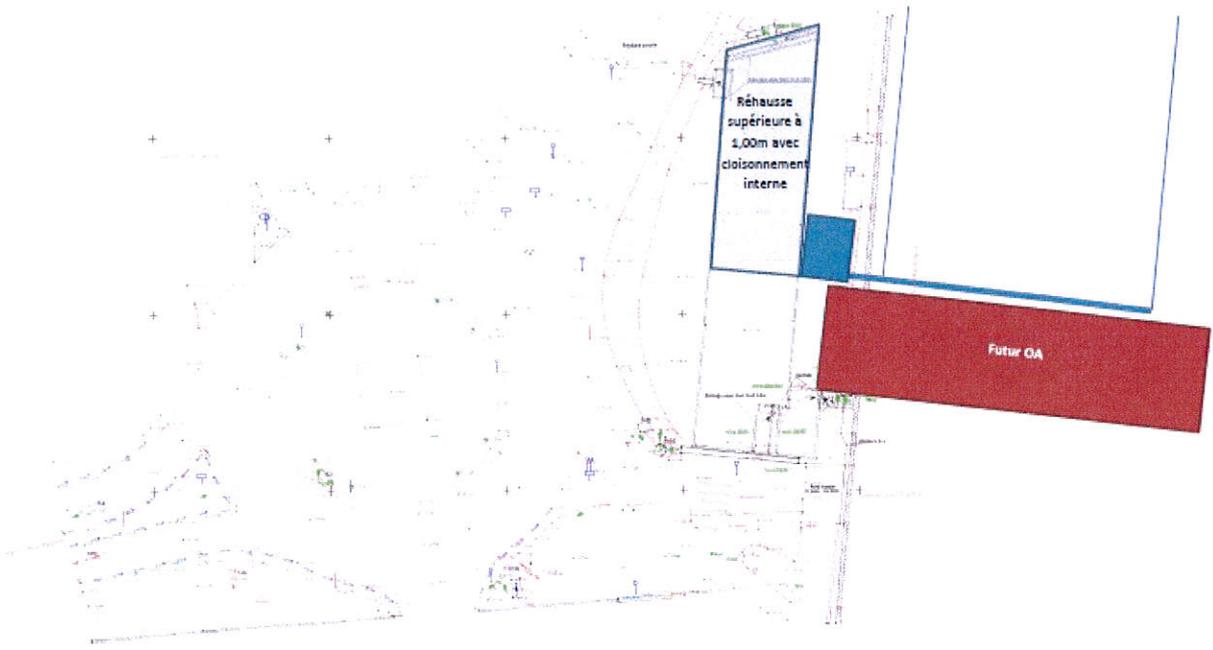
Annexe 1 : Programme prévisionnel de l'opération

Le projet consiste à mettre à double sens le chemin des Rigons actuel, au Sud de la zone d'activités de Plan de Campagne, par la création d'un nouveau passage inférieur sous l'autoroute A51, au Nord de l'ouvrage actuel.



L'ouvrage existant sera dédié aux modes doux (piétons et cyclistes) et sera utilisé pour les éventuelles déviations de réseaux.
Le nouvel ouvrage accueillera deux voies de circulation et une voie de TCSP.
Le franchissement des PL est exclu.





Annexe 2 : dossier d'exploitation pour la mise en service (DEXMES)

Composition du dossier devant être remis par la maîtrise d'ouvrage à l'exploitant (district) à la mise en service provisoire ou complète d'une infrastructure routière (investissements ou réhabilitation)

- rapport de présentation de l'opération et des différents choix techniques (cela peut être le rapport de présentation du dossier d'avant-projet (ex dossier de projet actualisé) ;
- dossier à jour préparé pour l'IPMS comportant les mentions des suites données aux recommandations de l'IGR (ce dossier doit comprendre toute la signalisation horizontale, directionnelle, touristique, police et dynamique, ainsi que les équipements dynamiques et réseaux (SRDT, PMV, Caméras, PAU, fibres, fourreaux mis en place avec le repérage des PR) ;
- dossier juridique et administratif (DUP, arrêté lois sur l'eau, ...) : engagements de l'État s'appliquant à l'exploitant ;
- synoptique des écoulements et implusium concernés, plan des réseaux d'assainissement, plan des bassins et consignes à respecter en cas de pollution accidentelle (fiche type par bassin) ;
- la liste des ouvrages d'art et les informations principales les concernant : repérage, gabarit et hypothèses de chargement pris en compte pour le dimensionnement (pour permettre d'instruire les demandes d'autorisation de convois exceptionnels)
- plan synoptique des domanialités à la mise en service et celles visées à terme ;
- copies des éventuelles conventions de gestion signées, liste de celles en cours d'élaboration
- plans de locaux techniques (si nécessaire), mesures spécifiques d'exploitation,...
- la liste des travaux encore à réaliser et des contrats en cours sous la responsabilité du Moa.



COMMUNE DES PENNES-MIRABEAU

REHABILITATION DE LA ZONE D'ACTIVITES DE PLAN DE CAMPAGNE

Mise à double sens du Chemin des Rigons

CONVENTION DE MISE A DISPOSITION D'OUVRAGES ET DE FINANCEMENT

ENTRE

La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, représentée par son Président en exercice et, par délégation, Monsieur Roger PELLENC, Vice-Président délégué au développement économique agissant en cette qualité et en vertu de l'arrêté n°2014-053 du 29 avril 2014 portant délégation de fonctions, autorisé par délibération du Conseil Communautaire n°.....du 17 décembre 2015, ci-après dénommée la CPA,

ET

La Commune des PENNES-MIRABEAU, représentée par son Maire en exercice, Monsieur Michel AMIEL, ou son représentant, autorisé par délibération du Conseil Municipal en date du ci-après dénommée la Commune.

PREAMBULE

Dans le cadre de ses compétences en matière de développement économique, la Communauté du Pays d'Aix a engagé la réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne, avec pour objectif de répondre aux principales problématiques du site (inondations, pollutions, circulation, sécurité et conflits des usagers).

En 2005, le Conseil communautaire a adopté un schéma directeur d'aménagement d'ensemble qui préconise 19 actions territorialisées et hiérarchisées, avec pour objectifs d'améliorer l'accessibilité, l'organisation interne et la sécurité de la zone, tout en participant au renforcement de sa lisibilité, à l'amélioration de l'efficacité des services d'urgence, de secours et d'incendie, au développement du confort et de la sécurité des piétons, ainsi qu'à la valorisation du cadre de vie.

En 2011, une simulation dynamique de trafic réalisée sur la totalité du site de Plan de Campagne a mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement la circulation sur la zone : la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous les ponts de l'autoroute A51 et de la voie ferrée, au Sud-Est de la zone (action n°8 du schéma directeur).

Par ailleurs, le secteur des Rigons fait aujourd'hui l'objet d'un certain nombre de projets privés destinés à développer les enseignes commerciales du secteur, mais également publics avec l'aménagement d'une voie de bus à haut niveau de service (BHNS) sur le chemin des Rigons destiné à desservir le futur pôle d'échanges.

La Communauté du Pays d'Aix a donc décidé de réaliser le réaménagement de ce secteur.

ARTICLE 1 : DESCRIPTION DE L'OPERATION

Suite aux études de faisabilité réalisées sur le secteur des Rigons, le scénario retenu consiste à créer un nouveau passage inférieur sous l'A51 et la voie ferrée, au Nord des ouvrages actuels, pour accueillir une nouvelle voie de circulation ouverte aux véhicules légers, aux bus et aux véhicules de secours. Le franchissement des poids-lourds de gabarit supérieur à 3,50 mètres a été exclu. Les ouvrages existants seront maintenus pour les dédier aux modes doux (piétons et cyclistes) et seront utilisés pour les éventuelles déviations de réseaux.

L'opération porte donc sur :

- la création d'un pont sous l'autoroute A51,
- la création d'un pont-rail sous la voie ferrée,
- l'aménagement d'une voirie nouvelle sous ces nouveaux ouvrages d'art entre la RD543 et l'avenue du Barreau Nord-Sud,
- la modification du bassin de rétention de l'A51,
- l'aménagement de la voie existante pour la dédier aux modes doux,
- la reprise des réseaux, y compris l'implantation du collecteur pluvial prescrit par arrêté préfectoral du 11 avril 2011 (phase 4).

ARTICLE 2 : OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir :

- les conditions de mise à disposition des ouvrages,
- les conditions administratives et financières de l'aménagement de la nouvelle voie sous les nouveaux ouvrages d'art, ainsi que ses abords,
- la gestion ultérieure des ouvrages.

ARTICLE 3 : MAITRISE D'OUVRAGE

La Maîtrise d'ouvrage de l'opération est portée par la CPA.

La Maîtrise d'ouvrage du pont-rail sera confiée à SNCF RESEAU.

La Maîtrise d'ouvrage du pont sous l'autoroute A51, de la voie et du bassin de rétention de l'A51 sera confiée à la société publique locale d'aménagement PAYS D'AIX TERRITOIRES, y compris l'assistance administrative foncière auprès de la Commune.

ARTICLE 4 : MAITRISE D'ŒUVRE

Le dossier PROJET sera soumis à la validation des Services Techniques de la Commune.

Les autorisations administratives d'entreprendre les travaux devront être sollicitées auprès des services gestionnaires préalablement à l'engagement de ceux-ci.

ARTICLE 5 : MISE A DISPOSITION D'OUVRAGE

La section de voie à réhabiliter et le domaine public de la Commune nécessaire à la création de la voirie nouvelle et ses abords seront mis à disposition du Maître d'Ouvrage.

ARTICLE 6 : SUIVI TECHNIQUE DU CHANTIER

Les Services Techniques de la Commune seront conviés à toutes les réunions de chantier.

ARTICLE 7 : RECEPTION

A la réception des marchés de travaux, un dossier de récolement complet sera remis aux Services Techniques de la Commune.

Les Services Techniques de la Commune seront conviés, auprès du Maître d'Ouvrage, à participer aux opérations préalables à la réception des travaux et à présenter leurs réserves éventuelles sur la conformité des ouvrages.

ARTICLE 8 : REMISE D'OUVRAGE

La remise des ouvrages à la Commune intervient à la réception des travaux. Un dossier des ouvrages exécutés (DOE) sera remis à la Commune.

ARTICLE 9 : PROPRIETE

L'aménagement viaire réalisé sera intégré au domaine public routier communal, après remise par le Maître d'ouvrage à la Commune.

En cas de non-conformité avec le dossier PROJET approuvé, le Maître d'Ouvrage sera mis en demeure de se conformer aux prescriptions formulées par la Commune.

L'ouvrage d'art réalisé sous la voie ferrée sera intégré dans le domaine public de SNCF RESEAU.

L'ouvrage d'art réalisé sous l'autoroute A51 sera intégré dans le domaine public national, après remise par le Maître d'ouvrage à la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED).

ARTICLE 10 : GARANTIE

Pendant l'année de garantie suivant la réception des travaux, le maître d'ouvrage sera responsable vis-à-vis de la Commune pour les dommages compromettant la solidité des ouvrages ou les rendant impropres à leur destination.

ARTICLE 11 : ENTRETIEN DES OUVRAGES

La gestion et l'entretien ultérieurs des ouvrages réalisés seront à la charge de la Commune, à l'exception :

- du pont-rail sous la voie ferrée (géré par SNCF RESEAU),
- du pont sous l'autoroute A51 (géré par la DIRMED),
- du bassin de rétention de l'A51 (géré par la DIRMED),
- des réseaux divers (à la charge des concessionnaires).

ARTICLE 12 : FINANCEMENT

Le financement de l'opération sera porté pour moitié par la collectivité publique et pour moitié par les aménageurs privés ayant un projet sur le secteur des Rigons.

La CPA, au titre de sa compétence en matière de réhabilitation des zones d'activités, supportera 50% du financement de l'opération.

La Commune, compétente en matière d'urbanisme, percevra les participations des aménageurs privés. Elle s'engage à financer les 50% restants de l'opération dans le cadre du reversement de ces participations.

A titre indicatif, la charge financière de la réalisation des aménagements projetés sera répartie de la façon suivante :

	Coût prévisionnel HT (Etudes et travaux)	Participation CPA	Participation Commune
COÛT PRÉVISIONNEL DE L'OPÉRATION	6 700 000 €	50%	50%
<i>Pont-rail SNCF</i>	<i>1 200 000 €</i>		
<i>Pont sous l'A51</i>	<i>2 500 000 €</i>		
<i>Voirie nouvelle, bassin, pluvial</i>	<i>3 000 000 €</i>		
TOTAL HT	6 700 000 €	3 350 000 €	3 350 000 €

La charge financière de l'acquisition éventuelle du foncier nécessaire à la réalisation des aménagements sera supportée en totalité par la Commune.

ARTICLE 13 : MODALITES FINANCIERES

La Commune versera sa participation selon l'échéancier suivant :

- dès le démarrage des travaux, la Commune sera appelée à verser un premier appel de fonds correspondant à 10 % du montant de sa participation (sur présentation de l'ordre de service de démarrage), soit 335.000 € HT ;
- la Commune sera appelée à verser au maximum deux appels de fonds par an, au fur et à mesure des dépenses, sur production d'un décompte financier détaillé visé par le Président de l'EPCI ou son représentant ;
- à l'issue de la réception des travaux, la Commune sera appelée à verser le solde de sa participation financière (sur présentation du procès-verbal de réception).

Les dépenses ainsi engagées étant éligibles au Fonds de Compensation de la Taxe sur la Valeur Ajoutée (FCTVA), les appels de fonds seront réalisés en hors taxes. La CPA se chargera de récupérer la TVA par le biais du FCTVA.

ARTICLE 14 : OBLIGATION EN MATIERE DE COMMUNICATION

La CPA s'engage à faire mention de la participation de la Commune sur tout support de communication, notamment la pose, sur le chantier, de panneaux d'information du public indiquant le concours financier de la Commune, ainsi que le logo représentant cette dernière. La CPA fera également mention de cette aide pour toute interview, dans tous ses rapports avec les médias et sur tout document écrit ou graphique faisant référence aux investissements subventionnés au titre de la présente convention.

ARTICLE 15 : MODIFICATIONS ET RESILIATION

Si des modifications importantes étaient apportées aux travaux envisagés, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'engage à en informer la Commune.

Toutes modifications de la présente convention devront intervenir par avenant.
Il en sera de même si l'une de parties venait à renoncer à la réalisation des travaux.

ARTICLE 16 : ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention, préalablement signée par le Président de la Communauté du Pays d'Aix et le Maire de la Commune des Pennes-Mirabeau, ou leurs représentants, entrera en vigueur le jour de sa réception par les services de la Préfecture chargés du contrôle de légalité et après sa notification aux intéressés.

Elle ne pourra, en aucun cas, produire ses effets au-delà de la date de remise des ouvrages de la CPA à la Commune.

ARTICLE 17 : LITIGE

En cas de litige sur l'application des termes de la convention, la partie la plus diligente saisira le Tribunal Administratif de Marseille territorialement compétent.

ARTICLE 18 : ELECTION DE DOMICILE

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

La Commune en :

L'Hôtel de Ville
B.P. 28
13758 LES PENNES-MIRABEAU CEDEX

La CPA en :

L'Hôtel de Boadès
8, place Jeanne d'Arc
CS 40868
13626 AIX-EN-PROVENCE CEDEX 1

Fait en 2 exemplaires en Aix-en-Provence, le

**Pour la Commune des PENNES-MIRABEAU
Le Maire ou son représentant**

**Pour la Communauté du Pays d'Aix
Le Vice-Président délégué
au Développement Economique**

Michel AMIEL

Roger PELLENC

**CONVENTION
ENTRE LA COMMUNAUTE DU PAYS D'AIX
ET LA SOCIETE PUBLIQUE LOCALE D'AMENAGEMENT
"PAYS D'AIX TERRITOIRES"**

**relative à l'opération d'aménagement dénommée :
Mise à double sens du Chemin des Rigons
au sud de la zone d'activités de Plan de Campagne par la
création d'un passage inférieur sous l'Autoroute A51**

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - CONTEXTE.....	6
ARTICLE 2 - OBJET DE LA CONVENTION.....	7
ARTICLE 3 - NATURE DES PRESTATIONS CONFIEES A LA SPLA.....	7
ARTICLE 4 - DELAIS D'EXECUTION ET DUREE DE LA CONVENTION.....	9
ARTICLE 5 - PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION	10
ARTICLE 6 - CONDITIONS GENERALES D'EXECUTION DE LA CONVENTION.....	11
ARTICLE 7 - MODALITES D'EXECUTION.....	12
ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINANCIERES.....	14
ARTICLE 9 - PRESENTATION DES APPELS DE FONDS.....	16
ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION - CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE.....	17
ARTICLE 11 - MISE A DISPOSITION DU TERRAIN ET DES OUVRAGES.....	21
ARTICLE 12 - ACHEVEMENT DE LA MISSION.....	22
ARTICLE 13 - COMMISSION D'APPEL D'OFFRES.....	22
ARTICLE 14 - RESPONSABILITE – PENALITES.....	23
ARTICLE 15 - RESILIATION.....	23
ARTICLE 16 - ASSURANCES DE LA SPLA.....	24
ARTICLE 17 - REGLEMENT DES LITIGES ENTRE LES PARTIES AU CONTRAT.....	24
ARTICLE 18 - TRAITEMENT DES LITIGES AVEC LES TIERS AU CONTRAT.....	25
ARTICLE 19 - AVENANTS A LA CONVENTION.....	25
ARTICLE 20 - TRANSMISSION DES DOCUMENTS.....	25
ARTICLE 21 - DESIGNATION PAR LA SPLA ET LA CPA DU RESPONSABLE DU PROJET.....	25
ANNEXE.....	27



ENTRE :

- La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix-en-Provence, représentée par son Président en exercice et, par délégation, Monsieur Roger PELLENC, le Vice-Président délégué au développement économique agissant en cette qualité et en vertu de l'arrêté n° 2014-053 du 29 Avril 2014 portant délégation de fonctions,

Ci-après désignée par les mots « la CPA »,

d'une part,

ET

- La Société Publique Locale d'Aménagement « Pays d'Aix Territoires » au capital de 500 000 euros, dont le siège social est situé à Aix-en-Provence, 2 rue Lapierre, inscrite au Registre du Commerce et des Sociétés d'Aix-en-Provence le 11 mars 2010, sous le numéro 520 668 443, représentée par Monsieur Gérard BRAMOULLÉ, son Président Directeur Général, désigné à l'effet des présentes par Délibération du Conseil d'Administration du 04 Juin 2014.

Ci-après désignée par les mots « La SPLA »,

d'autre part

Il a été exposé ce qui suit :

EXPOSE

Il a été créé un outil opérationnel sous forme de Société Publique Locale d'Aménagement (SPLA) dénommé « Pays d'Aix Territoires » qui travaille exclusivement pour ses collectivités et groupements de collectivités actionnaires.

Elle a pour mission de mettre en œuvre des opérations d'aménagement définies par ses actionnaires publics.

La CPA, actionnaire de la SPLA, envisage de procéder à **une opération, au sens des articles L.300-1 et L.327-1 du code de l'urbanisme**, qui a pour objet la mise à double sens de l'actuel chemin des Rigons, au Sud de la zone d'activités de Plan de Campagne, par la création d'un nouveau passage inférieur sous l'autoroute A51, au Nord de l'ouvrage actuel.

La CPA exerce sur la SPLA « Pays d'Aix Territoires » un contrôle analogue à celui mis en place pour ses propres services. Celui-ci s'exerce par la participation du représentant de la Collectivité au Conseil d'Administration de la SPLA.

La présente convention a fait l'objet d'une attribution directe, conformément à l'article 3.1 du Code des Marchés Publics.

La SPLA interviendra selon les termes de la convention ci-après, dans le respect des conditions générales d'intervention pour ses actionnaires.

Ceci exposé, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - CONTEXTE

Dans le cadre de ses compétences en matière de développement économique, la Communauté du Pays d'Aix a engagé la réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne, avec pour objectif de répondre aux principales problématiques du site (inondations, pollutions, circulation, sécurité et conflits des usagers).

En 2005, le Conseil Communautaire a adopté un schéma directeur d'aménagement d'ensemble qui préconise 19 actions territorialisées et hiérarchisées avec pour objectif d'améliorer l'accessibilité, l'organisation interne et la sécurité de la zone, tout en participant au renforcement de sa lisibilité, à l'amélioration de l'efficacité des services d'urgence, de secours et d'incendie, au développement du confort et de la sécurité des piétons, ainsi qu'à la valorisation du cadre de vie.

En 2011, une simulation dynamique de trafic a été réalisée sur la totalité de la zone de Plan de Campagne. Cette étude a permis d'obtenir la modélisation du trafic actuel de la zone sur les voies ouvertes à la circulation publique. Elle a également mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement la circulation sur la zone de Plan de Campagne : la mise à double sens du chemin des Rigons passant sous les ponts de l'autoroute A51 et de la voie ferrée, au Sud-Est de la zone (action n°8 du schéma directeur).

Il est ainsi apparu indispensable de programmer un certain nombre d'aménagements majeurs sur ce territoire afin de minimiser les difficultés circulatoires à l'intérieur de la zone d'activités de Plan de Campagne.

La CPA a ainsi lancé, en concertation avec la Commune des Pennes-Mirabeau, le Département, SNCF RESEAU et la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), une étude de faisabilité sur la mise à double sens de la voie entre la RD543 l'avenue du Barreau Nord-Sud.

Parallèlement dans le cadre général du schéma directeur d'aménagement d'ensemble, les travaux doivent être complétés par la création d'un pont rail dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par SNCF RESEAU.

A cette fin, SNCF RESEAU collabore directement avec la CPA.

L'ensemble des études, démarches, formalités et autorisations à obtenir auprès de tiers ainsi que l'ensemble des travaux y compris pour la libération et la viabilisation pour permettre l'aménagement de ce pont-rail sont gérés directement par SNCF RESEAU.

Par Délibération du Conseil communautaire du 17 décembre 2015, la Communauté du Pays d'Aix a donc décidé d'engager ce programme de travaux qui comprend :

- ❖ La réalisation du pont sous l'A51,
- ❖ La modification du bassin de rétention actuel de la DIR Med,
- ❖ La réalisation de la voirie nouvelle entre la RD543 et l'avenue du Barreau Nord-Sud.

S'agissant d'aménagements de grande envergure, rentrant intégralement dans le champ de compétence de la SPLA « Pays d'Aix Territoires », la CPA, au cours de ce même Conseil communautaire a décidé d'en confier les études, la préparation et la réalisation de ces travaux d'aménagement, à cette dernière.

ARTICLE 2 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de confier à la SPLA, qui l'accepte, le soin de réaliser pour la Communauté du Pays d'Aix :

- ❖ la réalisation du pont sous l'A51,
- ❖ la modification du bassin de rétention actuel de la DIR Med,
- ❖ la réalisation de la voirie nouvelle entre la RD543 et l'avenue Barreau Nord-Sud, y compris la reprise des réseaux et, notamment, le renforcement du collecteur du chemin des Rigons prescrit par arrêté préfectoral du 11 avril 2011 (phase 4).

selon le programme décrit à l'Article 7.1 de la présente convention.

ARTICLE 3 - NATURE DES PRESTATIONS CONFIEES A LA SPLA

Les prestations attendues de la SPLA sont les suivantes :

1. Définition des conditions administratives, juridiques et techniques selon lesquelles les aménagements seront réalisés.
2. Réalisation des études d'Avant-Projet et de Projet.
3. Réalisation des aménagements et des travaux avec, aux besoins, organisation et mise en œuvre des procédures de consultation pour sélectionner les différents intervenants nécessaires à la conduite des études opérationnelles à la

préparation et à la réalisation, l'exécution et la réception des travaux et ouvrages.

4. Information permanente et recueil de l'avis de la CPA, du Département, de la DIRMED et de la Commune des Pennes-Mirabeau sur les études nécessaires à la bonne exécution des ouvrages. Ces études devront prendre en compte les exigences techniques émanant du Département, de la DIRMED, de la Commune des Pennes-Mirabeau et de SNCF RESEAU.
5. Fourniture des supports techniques, à la demande de la CPA, du Département, de la DIRMED et de la commune des Pennes-Mirabeau, pour les opérations de communication.
6. Coordination avec les concessionnaires (EDF, GDF, France Télécom, Service des Eaux, Service Eclairage Public, etc.), délégataires de services publics, ou Services Publics et Communaux pour le raccordement aux réseaux.
7. Fourniture des supports techniques, administratifs et financiers à la Communauté du Pays d'Aix pour le montage et le suivi des dossiers de subventions (Europe, Etat, Région, Département, etc.).
8. Relationnel avec les services publics concessionnaires, les différents intervenants institutionnels et les tiers (associations des propriétaires et des commerçants de la zone, commerçants).
9. Réalisation, exécution et suivi des travaux jusqu'à leur réception et, notamment, participation de la SPLA aux réunions de chantier.
10. Gestion technique, financière et comptable de l'opération.
11. Gestion administrative et réglementaire comprenant les procédures de demande d'autorisations administratives (concertation, demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation d'une étude d'impact ou toute autre procédure nécessaire au titre du code de l'environnement et du code de l'urbanisme, ou tout autre aspect réglementaire).
12. Action en justice avec les tiers et avec les prestataires de la SPLA.
Dans le cas d'un contentieux, l'exécution des travaux dans le cadre de la levée des réserves et/ou de la garantie annuelle de parfait achèvement, l'Article 18 s'applique dans sa totalité.

13. Choix et rémunération des hommes de l'art, techniciens et spécialistes.
14. Assistance foncière auprès des services de la Commune des Pennes-Mirabeau permettant la maîtrise des terrains nécessaires à l'ensemble de l'opération. Cette phase inclut l'assistance en cas de déclaration d'utilité publique (étude, enquête publique, documents, etc.) et l'assistance lors de l'éventuelle procédure d'expropriation.

ARTICLE 4 - DELAIS D'EXECUTION ET DUREE DE LA CONVENTION

La durée de l'opération sera de 57 mois y compris l'année de garantie.

Le point de départ du délai est le versement effectif de l'avance prévue à l'article 8.3 de la présente.

La SPLA ne pourra pas être tenue responsable de dépassements de délais, conséquence de la non délivrance d'autorisation par des organismes tiers.

ARTICLE 5 - PLANNING PREVISIONNEL DE L'OPERATION

Par rapport au mois M, date du versement de l'avance (article 8.3)

DEFINITION DES MISSIONS	DUREE DES MISSIONS	DATE PREVISIBLE DE FIN DE MISSIONS
Mise en place de l'équipe	1 semaine	
Consultation du maître d'œuvre	3 mois	M + 3
Concertation	6 mois	M+ 9
Dossiers Administratifs auprès de la DIR MED	6 mois	M+ 15
Avant-projet	6 mois	M + 21
Projet	2 mois	M + 23
Dossier de consultation des entreprises	1 mois	M + 24
Assistance Maîtrise Foncière	12 MOIS	(de M+3 à M+15)
Passation des contrats de travaux	3 mois	M + 27
Travaux Bassin + Pont sous A51	12 mois	M + 39
Travaux voirie	6 mois	M + 45
Période de parfait achèvement, remise d'ouvrages	12 mois	M + 57

ARTICLE 6 - CONDITIONS GENERALES D'EXECUTION DE LA CONVENTION

6.1. Dispositions générales

Les prestations devront être conformes aux stipulations de la convention (les normes et spécifications techniques applicables étant celles en vigueur à la date de la convention).

6.2. Moyens mis à disposition

6.2.1. Par la CPA

La CPA mettra à disposition de la SPLA les documents suivants :

- Les études de faisabilité
- Les études de circulation
- Les levés topographiques du secteur
- Le schéma d'assainissement pluvial mis à jour

6.2.2. Par la SPLA

La SPLA, pour l'exécution de la convention, fera appel, aux besoins, aux hommes de l'art, techniciens, spécialistes et aux services techniques publics dont le concours paraîtra indispensable en raison de la spécificité de leurs prestations ou missions.

Pour l'exécution de sa mission, la SPLA s'engage à mobiliser les moyens humains et matériels nécessaires à la conduite de l'opération qui lui est confiée par la CPA.

Pendant toute la durée de la convention, la SPLA est seule responsable à l'égard des tiers des conséquences des actes de son personnel, ainsi que de l'usage des matériels mis en service par la SPLA. Elle garantit la CPA contre tout recours.

6.3. Accord préalable de la CPA

La SPLA devra soumettre à l'accord préalable de la CPA :

- Les modifications de programmes de travaux ;
- La compatibilité des délais de réalisation avec le planning prévisionnel ;
- Toutes modifications ayant une incidence sur l'enveloppe financière ;
- La réception des ouvrages.

6.4. Transmission des documents

La SPLA doit transmettre à la CPA l'ensemble des documents réalisés ou obtenus dans le cadre de l'opération.

6.5. Secret professionnel

La SPLA s'engage à tenir confidentiel tous les documents et informations qu'elle aura recueillis au cours de sa prestation. La SPLA est tenue au secret professionnel et à l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne la présente convention.

ARTICLE 7 - MODALITES D'EXECUTION

7.1. Présentation de l'opération

L'opération consiste à mettre à double sens le chemin des Rigons actuel, au Sud de la zone d'activités de Plan de Campagne, par la création d'un nouveau passage inférieur sous l'autoroute A51, au Nord de l'ouvrage actuel.

Le plan de situation des travaux est annexé à la présente convention (Annexe 1).

L'ouvrage existant sera dédié aux modes doux (piétons et cyclistes) et sera utilisé pour les éventuelles déviations de réseaux.

Le nouvel ouvrage accueillera deux voies de circulation et une voie de TCSP.

Le franchissement des Poids Lourds est exclu.

Le programme prévisionnel de cette opération comprend donc :

■ La réalisation du pont sous l'A51

Il sera d'un ouvrage de type cadre fermé, d'une largeur totale de 10,15 m, avec un gabarit de 3,50 m (+ 0,25 m de revanche) permettant la mise en place de :

- deux voies de 3,25 m pour VL,
- une voie de 3,25 m réservée pour les bus et véhicules de secours, avec alternat des sens de passage,
- deux chasse-roues de 0,20 m.

Cet ouvrage sera équipé de murs en retour pour soutenir les talus autoroutiers en extrémité.

Cet ouvrage sera créé en 3 phases, avec des phases de basculement de la circulation autoroutière, tout en conservant trois voies sur l'A51 dans les deux sens, et en intégrant la contrainte de la voie bus.

- La modification du bassin de rétention actuel de la DIR MED

La réalisation du pont, au Nord du chemin des Rigons, impactera la moitié Sud du bassin de rétention, avec son ouvrage d'entrée et l'ouvrage de confinement. Il est donc prévu de restituer l'ouvrage d'entrée, le by-pass, le volume de confinement de la pollution accidentelle et le volume de rétention (réhausse supérieure à 1,00 m des murs périphériques, avec cloisonnement interne).

- La réalisation de la voirie nouvelle entre la RD543 et l'avenue du Barreau Nord-Sud.

La voirie nouvelle s'étend de l'avenue du Barreau Nord-Sud à la RD543. Elle doit permettre de faire passer les véhicules lourds, les secours, ainsi que le BHNS qui doit rejoindre le pôle d'échanges, selon le profil en travers défini sous les ouvrages.

L'intégralité des réseaux doit être envisagée et notamment le passage d'un collecteur tel que prévu dans l'Arrêté du 11 Avril 2011 de Plan de Campagne.

Le carrefour de raccordement sur la RD543 reste à définir, en fonction des contraintes circulatoires et, notamment, celles liées au BHNS.

Une réflexion devra également être menée sur le raccordement des modes doux aux deux carrefours.

L'ensemble des études, démarches, formalités et autorisations à obtenir auprès de tiers ainsi que l'ensemble des travaux y compris pour la libération et la viabilisation pour permettre l'aménagement du pont rail étant gérés directement par SNCF RESEAU, ils ne rentrent pas dans le champ d'application de la présente convention.

7.2. Obligation de la SPLA

La SPLA s'engage, par la présente convention, à réaliser l'opération dans le strict respect du programme et du bilan financier prévisionnel défini par la présente convention et du calendrier prévisionnel.

Dans le cas où, pour des raisons ne dépendant pas de la volonté de la SPLA, l'un quelconque des délais visés par la présente convention ne pourrait être tenu, la SPLA, après avoir alerté sans délai la CPA par courrier motivé adressé en lettre recommandée avec AR, devra faire ses meilleurs efforts afin de proposer des moyens de limiter les effets de ces retards.

En tout état de cause, les parties se rencontreront afin de prévoir, le cas échéant, par voie d'avenant, les conséquences de ces retards et les actions à engager.

La SPLA devra, en conséquence, faire respecter le programme et l'enveloppe financière prévisionnelle par tous ses cocontractants et par tous les intervenants de l'opération dans le cadre de la convention.

La SPLA ne saurait prendre, sans l'accord de la CPA, aucune décision pouvant entraîner le non-respect du programme et/ou de l'enveloppe financière prévisionnelle. La SPLA devra informer la CPA de toutes les conséquences financières, tant de contraintes nouvelles ou de sujétions imprévues que de décisions de modification des objectifs assignés qui seraient envisagées.

La SPLA devra proposer à la CPA, en temps opportun, toutes modifications ou solutions nouvelles qui lui apparaîtraient nécessaires ou opportunes, soit techniquement, soit financièrement.

7.3. Modification du programme et de l'enveloppe financière par la CPA

Dans le cas où, en cours de mission, la CPA estimerait nécessaire d'apporter des modifications au programme ou au bilan prévisionnel financier, un avenant à la présente convention devra être conclu dans les conditions de l'Article 19 de la présente convention, afin que la SPLA puisse mettre en œuvre ces modifications et que les conséquences en termes financiers et de délais puissent être prises en compte.

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINANCIERES

8.1. Coût de l'opération

La CPA s'engage à assurer l'intégralité du financement nécessaire à la réalisation de l'opération estimée de façon prévisionnelle, toutes dépenses confondues, y compris honoraires de la SPLA, à **5 830 000 € HT**, soit **6 996 000 € TTC**.

8.2. Rémunération pour l'exécution de la convention

La rémunération pour l'exécution de la convention est passée, à prix global et forfaitaire, pour un montant de **330 000 € HT**, soit **396 000 TTC**.

8.3. Avance des dépenses de l'opération versées par la CPA

Dans le mois suivant la notification de la convention, la CPA versera à la SPLA une avance d'un montant de **300.000 € TTC**.

8.4. Coordonnées bancaires

Les versements de la CPA seront réalisés sur le compte suivant :

						
RELEVÉ D'IDENTITÉ BANCAIRE						
Identifiant national de compte bancaire - RIB						
Banque	Guichet	N° compte	Clé	Devise		
10096	18571	00063138601	60	EUR	CIC AIX PROVENCE (ENT)	
Identifiant international de compte bancaire						
IBAN (International Bank Account Number)						
FR76	1009	6185	7100	0631	3860	160
					BIC (Bank Identifier Code)	
					CMCIFRPP	
Domiciliation				Titulaire du compte (Account Owner)		
CIC AIX PROVENCE (ENT)				SPLA PAYS D'AIX TERRITOIRES		
BAT U2B PARC ACTIMART				2 RUE LAPIERRE		
1140 RUE ANDRE AMPERE				13100 AIX EN PROVENCE		
13851 AIX EN PROVENCE CEDEX 3						
Tél : 08-20-30-10-52						

Remettez ce relevé à tout organisme ayant besoin de connaître vos références bancaires pour la domiciliation de vos virements ou de prélèvements à votre compte. Vous éviterez ainsi des erreurs ou des retards d'exécution.

PARTIE RESERVEE AU DESTINATAIRE DU RELEVÉ

8.5. Décompte semestriel

La SPLA fournira à l'Établissement Public, au plus tard à chaque semestre, un décompte faisant apparaître :

- 1 Le montant cumulé des dépenses supportées par la SPLA, depuis le début de la convention, accompagnée de la copie des factures justificatives.
- 2 Le montant cumulé des versements effectués par la Communauté du Pays d'Aix et les recettes éventuellement perçues par la SPLA.
- 3 Le montant de l'avance nécessaire pour couvrir le semestre suivant.
- 4 Le montant du versement demandé par la SPLA qui correspond à la somme des Postes 1 et 3 diminuée du Poste 2.

Les décomptes semestriels devront être accompagnés de la copie des factures justificatives, du planning prévisionnel actualisé de l'opération et de l'échéancier des appels de fonds à venir.

A cet effet, la SPLA adressera à la CPA tous les documents susvisés à l'adresse suivante :

CPA
Direction Infrastructures Communautaires
CS 40868
13626 Aix-en-Provence Cedex 1.

8.6. Règlement final de l'opération

La SPLA s'oblige à communiquer à la CPA, qui les tient à disposition du comptable public, toutes pièces et contrats relatifs à l'opération.

En fin de mission, la SPLA établira et remettra à la CPA un bilan général de l'opération qui comportera le détail de toutes les dépenses et recettes réalisées, accompagné de l'attestation du comptable certifiant l'exactitude des facturations et des paiements résultants des pièces justificatives.

Dans le cas où la SPLA percevrait des produits financiers dans le cadre de l'opération, elle s'engage à les intégrer dans le bilan financier et à les restituer à la CPA dans le cadre du décompte général provisoire.

Le bilan général de réalisation de l'opération deviendra définitif après accord de la CPA et donnera lieu, si nécessaire, à régularisation du solde des comptes entre les parties dans un délai de 30 jours. Ce bilan général fera l'objet d'une décharge.

La décharge fera l'objet d'un rapport en plus ou moins-value qui sera présenté pour validation aux instances décisionnelles de la CPA.

ARTICLE 9 - PRESENTATION DES APPELS DE FONDS

La SPLA présentera ses appels de fonds semestriellement, comme précisée ci-dessous, pour chaque dépense.

Outre les mentions légales, chaque appel de fonds devra comporter les indications suivantes :

- le numéro de la convention,
- l'objet de la convention,
- la nature des prestations,
- le prix de règlement,
- le montant total HT,
- le taux et le montant de la TVA,
- le montant total TTC,
- la date de l'appel de fonds.

Tout appel de fonds ne répondant pas au formalisme ci-dessus sera retourné à son émetteur.

A cet effet, la SPLA adressera à la CPA toutes les factures à l'adresse suivante :

CPA
Direction Infrastructures Communautaires
CS 40868
13626 Aix-en-Provence Cedex 1

ARTICLE 10 - SUIVI DE L'OPERATION - CONTROLE ADMINISTRATIF ET TECHNIQUE

10.1. Suivi de l'opération : Le Comité de Pilotage

Afin de suivre l'évolution du déroulement de l'activité de la SPLA, il est institué pour chaque opération, un Comité de Pilotage.

Le Comité de Pilotage se réunira selon la périodicité qu'il décidera lui-même de fixer et pourra traiter, au cours d'une même séance, l'examen de plusieurs dossiers confiés par un même actionnaire.

Ce comité, de par sa composition, incarnera le contrôle structurel des actionnaires sur le suivi de chaque opération engagée. Le représentant de chaque collectivité y bénéficiera d'une information stratégique conforme à la défense des intérêts de la CPA représentée.

Composition du Comité de Pilotage :

- Le Président de la SPLA,
- Le Directeur de la SPLA,

- Un administrateur représentant de la CPA actionnaire concernée, ou le délégué à l'Assemblée Spéciale de la Commune et/ou le Maire de ladite Commune, ayant confié l'opération d'aménagement à la SPLA, si elle est représentée au sein de l'Assemblée Spéciale conformément à l'article 13 des statuts,
- L'élu délégué au sein de la Commune ou de l'Etablissement Public concerné(e),
- Le Maire de la Commune sur le territoire de laquelle s'exécute une opération d'aménagement confiée à la SPLA par l'Etablissement Public,
- Le Directeur Général des Services de la CPA actionnaire concernée, ou de la Commune, ayant confié l'opération d'aménagement à la SPLA, si elle est représentée au sein de l'Assemblée Spéciale conformément à l'article 13 des statuts,
- Le Conseiller du Président de la SPLA.

Attributions du Comité de Pilotage :

Le Comité de Pilotage aura pour mission de veiller à l'exécution optimale de la concession d'aménagement ou de tout contrat passé avec l'actionnaire en vue de la réalisation de l'opération d'aménagement, de suivre les résultats des actions engagées, et de faire toute proposition pour une bonne exécution.

La SPLA présentera à chaque réunion du Comité de Pilotage, un bilan d'étape qui présentera l'état d'avancement du dossier, identifiera les difficultés éventuelles et présentera les modalités prévisionnelles des réalisations à venir.

Le Comité de Pilotage présentera ses conclusions au Conseil d'Administration.

10.2. Suivi de l'opération : Le Comité Technique

Il est institué un Comité Technique en vue de permettre l'examen du dossier d'aménagement de l'opération, sous l'autorité du Directeur Général qui met en place les moyens matériels et humains nécessaires pour assurer le traitement des dossiers.

Composition du Comité Technique :

- Le Directeur de la SPLA,
- Le DGS de l'actionnaire public ayant transmis le dossier,
- Les Directeurs concernés pourront se faire assister par leurs services.

Attributions du Comité Technique :

Le Comité Technique se réunira selon la périodicité qu'il décidera lui-même de fixer et pourra traiter, au cours d'une même séance, l'examen de plusieurs dossiers confiés par un même actionnaire.

Le Comité Technique prendra connaissance du ou (des) dossiers qui auront été déposés auprès du Directeur Général de la SPLA et formulera toutes observations et demandes de précisions et/ou de compléments d'information qui seront ensuite transmis par le Directeur Général à la collectivité porteur du projet d'aménagement. Il adressera au Comité de Pilotage des propositions d'arbitrage portant sur l'exécution administrative, technique, financière et comptable des opérations.

Le Comité Technique pourra être réuni, à chaque étape du déroulement de l'opération confiée à la SPLA, en tant que de besoin.

En son sein, se dérouleront les échanges avec les services de la collectivité ou de l'établissement porteur du projet qui porteront, notamment, sur des recommandations ou des conditions liées au financement du projet, les demandes de réalisation d'une étude particulière, le diagnostic financier approfondi, les participations financières à l'opération.

10.3. Procédure administrative

Le cas échéant, les actions conduites par la SPLA dans le cadre des contrats liant cette dernière à la CPA restent soumises aux procédures administratives externes qui s'imposent en application des lois et règlements en vigueur.

10.4. Procédure de contrôle technique

10.4.1. Avis sur les dossiers

La SPLA est tenue de solliciter l'avis préalable de la CPA, du Département, de la DIRMED et de la Commune des Pennes-Mirabeau sur les dossiers d'avant-projet, de projet et dossier de consultation des entreprises.

A cet effet, les dossiers correspondants seront adressés simultanément par la SPLA à la CPA, au Département, à la DIRMED et à la Commune des Pennes-Mirabeau.

La date de remise de ces dossiers pour avis à la CPA devra respecter le calendrier général de l'opération.

La CPA devra notifier son avis à la SPLA ou faire ses observations dans le délai de 15 jours suivant la réception des dossiers. A défaut, son avis sera réputé favorable.

10.4.2. Réception des ouvrages

La SPLA conviera aux OPR la CPA, le Département, la DIRMED et la Commune des Pennes-Mirabeau, la SPLA et le maître d'œuvre chargé du suivi du chantier. Les observations présentées par la CPA devront être réglées avant d'accepter la réception.

La SPLA s'assurera, ensuite, de la bonne mise en œuvre des points notés lors des opérations préalables à la réception.

La SPLA transmettra ses propositions à la CPA en ce qui concerne la décision de réception. La CPA fera connaître son avis à la SPLA dans les 4 semaines suivant la réception de ses propositions. Le défaut d'avis de la CPA dans ce délai vaudra avis favorable tacite sur les propositions de la SPLA.

La SPLA établira, ensuite, l'avis de réception (ou de refus) et la notifiera à l'entreprise. Copie en sera notifiée à la CPA.

La réception emporte transfert à la CPA de la garde des ouvrages. La SPLA en sera libérée dans les conditions fixées à l'Article 12 de la présente convention.

Dans le cas où la SPLA proposerait à la CPA une réception avec réserves souhaitées par le maître d'œuvre, la CPA, le Département, la DIRMED et la Commune des Pennes-Mirabeau participeront à la visite de levée de ces réserves. Le procès-verbal constatant la levée des réserves sera établi par la SPLA et notifié à la CPA. La SPLA notifiera la décision de levée des réserves aux entreprises.

Dans l'éventualité où les entreprises ne se conformeraient pas aux modalités de levée des réserves notifiées par le procès-verbal de réception, et que la SPLA se verrait dans l'obligation de faire appliquer les dispositions de l'Article 41 du CCAG-Travaux de 2009 ou version en vigueur, elle en informerait immédiatement la CPA et prendrait en charge les procédures nécessaires à l'exécution des travaux selon l'Article 41.6 du CCAG, et ce, jusqu'à leur réception.

10.4.3. Documents à fournir après la réception des travaux

La SPLA transmettra à la CPA, en 4 exemplaires au format papier et 1 exemplaire au format informatique, les dossiers techniques des ouvrages exécutés, dans un

délai de 45 (quarante-cinq) jours suivant le délai contractuel imposé au maître d'œuvre dans son contrat par la remise des dossiers des ouvrages exécutés (DOE).

ARTICLE 11 - MISE A DISPOSITION DU TERRAIN ET DES OUVRAGES

Les ouvrages sont mis à disposition de la CPA dès réception des travaux notifiée aux entreprises et à condition que la SPLA ait assuré toutes les obligations qui lui incombent pour permettre une mise en service immédiate des ouvrages.

Si la CPA demande une mise à disposition partielle, celle-ci vaut réception pour la partie d'ouvrage concernée.

Toute mise à disposition ou occupation anticipée d'ouvrage doit faire l'objet d'un constat contradictoire de l'état des lieux, consigné dans un procès-verbal signé de la CPA et de la SPLA. Ce constat doit, notamment, faire mention des réserves de réception levées ou restant à lever à la date du constat.

La mise à disposition de l'ouvrage transfère la garde et l'entretien de l'ouvrage correspondant à la CPA.

Toutefois, si du fait de la SPLA, la mise à disposition ne pouvait intervenir dans le délai fixé à l'Article 4 de la présente convention, la CPA se réserve le droit d'occuper l'ouvrage. La CPA devient alors responsable de la garde de l'ouvrage ou de la partie qu'elle occupe.

Dans ce cas, il appartient à la SPLA de prendre les dispositions nécessaires vis-à-vis des entreprises dans le cadre, notamment, des Articles 41-8 et 43 du Cahier des Clauses Administratives Générales applicables aux marchés publics de travaux de 2009 ou version en vigueur. La SPLA reste tenue à ses obligations en matière de réception et de mise à disposition.

Entrent dans la mission de la SPLA la levée des réserves de réception et, sous réserve des dispositions de la présente convention, la mise en jeu éventuelle des garanties légales et contractuelles ; la CPA doit lui laisser toutes facilités pour assurer ses obligations. Toutefois, en cas de litige au titre des garanties biennales, toute action contentieuse reste la seule compétence de la SPLA. La SPLA ne peut être tenue pour responsable des difficultés qui résulteraient d'une mauvaise utilisation de l'ouvrage remis ou d'un défaut d'entretien.

Sauf dans le cas prévu au deuxième alinéa ci-dessus, la mise à disposition intervient à la demande de la SPLA. Dès lors qu'une demande a été présentée, le constat contradictoire doit intervenir dans le délai de 1 (un) mois maximum dès réception de la demande par la CPA.

La mise à disposition prend effet 1 (un) jour après la date du constat contradictoire. A compter de la date de mise à disposition, la CPA fera son affaire personnelle de l'entretien, des contrôles de maintenance des ouvrages et équipements et, en cas de besoin, de la souscription de polices d'assurance multirisques.

ARTICLE 12 - ACHEVEMENT DE LA MISSION

L'exécution de la convention prendra fin par la décharge délivrée par la CPA après résiliation du programme général décrit à l'article 7.1, dans les conditions fixées à l'Article 7.2 de la convention.

La décharge de la responsabilité de la mission est délivrée à la demande de la SPLA après exécution complète de ses prestations et notamment :

- réception des ouvrages et levée des réserves de réception,
- mise à disposition des ouvrages,
- expiration du délai de garantie de parfait achèvement des ouvrages et reprise des désordres couverts par cette garantie,
- remise des dossiers complets comportant tous documents contractuels, techniques, administratifs, relatifs aux ouvrages,
- établissement du bilan général et définitif de l'opération et acceptation par la CPA.

La CPA doit notifier sa décision à la SPLA dans les 4 (quatre) mois suivant la réception de la demande de décharge.

ARTICLE 13 - COMMISSION D'APPEL D'OFFRES

Les marchés que la SPLA sera amenée à passer dans le cadre de l'exécution de sa mission seront traités par la Commission d'Appel d'Offres de la SPLA et passés conformément aux procédures de publicité et de mise en concurrence prévues par les lois et règlements pour les marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au Code des Marchés Publics.

ARTICLE 14 - RESPONSABILITE – PENALITES

Détermination du montant des pénalités :

En cas de retard de livraison des ouvrages imputable à la SPLA, il est appliqué une pénalité journalière de 1/3000 du montant hors taxes de la rémunération figurant à l'article 8.2 de la convention, sans pouvoir excéder 20% de la rémunération totale.

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

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

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

Modulation des pénalités :

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

La CPA se prononcera sur la modulation des pénalités au vu de la demande de la SPLA, après examen des documents et justificatifs joints à celle-ci.

ARTICLE 15 - RESILIATION

15.1. En cas d'inexécution des missions par la SPLA

Si la SPLA ne respecte pas la convention, et après mise en demeure infructueuse, la CPA peut résilier la présente convention, sans indemnité pour la SPLA.

La résiliation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de la décision de résiliation. La SPLA sera rémunérée pour la part de mission accomplie. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par la SPLA et des travaux réalisés.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui précise, en outre, les mesures conservatoires que la SPLA doit prendre pour assurer la conservation et la sécurité des prestations et travaux exécutés. Il indique, enfin, le délai dans lequel la SPLA doit remettre l'ensemble des dossiers.

15.2. Pour cause extérieure aux parties

La présente convention pourra être résiliée de plein droit par la CPA sans que la SPLA puisse prétendre à une indemnité, dans l'hypothèse où cette opération ne pourrait être mise en œuvre à cause d'évènements extérieurs à la CPA, ou d'absence de décision de la part d'autres collectivités qui rendraient alors ce projet irréalisable tant sur le plan financier, technique, que foncier. Dans ces conditions, les sommes engagées par la SPLA lui seraient entièrement remboursées sur présentation d'un décompte et de justificatifs correspondants.

15.3. Sans faute de la SPLA

Dans le cas où la CPA souhaite interrompre la mission de la SPLA sans défaillance de celle-ci, la SPLA a droit à la résiliation de la convention après indemnité de 25% de la rémunération restante prévue.

ARTICLE 16 - ASSURANCES DE LA SPLA

La SPLA (en la personne de chacune de ses composantes) déclare être titulaire d'une police d'assurance Responsabilité Civile Professionnelle garantissant, notamment, sa responsabilité particulière au titre des études qu'elle réalisera personnellement, et s'engage à souscrire, pour les ouvrages réalisés dans le cadre de la présente convention le nécessitant, une police « constructeur non réalisateur » en application de la Loi du 4 janvier 1978.

Au regard de la spécificité de l'opération, la SPLA souscrira une police tous risques chantiers.

ARTICLE 17 - REGLEMENT DES LITIGES ENTRE LES PARTIES AU CONTRAT

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

ARTICLE 18 - TRAITEMENT DES LITIGES AVEC LES TIERS AU CONTRAT

Les litiges, susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention, seront traités par la SPLA qui associera la CPA à leur gestion.

Le traitement des litiges en cours à l'expiration de la présente convention restera géré par la SPLA qui informera la CPA de son suivi.

ARTICLE 19 - AVENANTS A LA CONVENTION

Dans le cas où, en cours d'exécution de la convention, des modifications interviendraient, un avenant à la présente convention devra être conclu, afin que la SPLA puisse poursuivre sa mission et mettre en œuvre ces modifications.

A cet effet, la SPLA devra avertir dans les meilleurs délais la CPA de toutes les modifications qui s'avèreraient nécessaires pour l'exercice de sa mission et préparer conjointement un projet d'avenant.

Ces avenants, établis avec l'accord des deux parties, devront être validés par les instances décisionnelles (Bureau communautaire) de la CPA à la prochaine réunion utile, afin de ne pas induire un retard dans le déroulement des opérations.

ARTICLE 20 - TRANSMISSION DES DOCUMENTS

Dans le cadre de l'exercice de sa mission, la SPLA transmettra les documents qu'elle doit fournir à la CPA au titre de la convention à l'adresse suivante :

CPA
Direction Infrastructures Communautaires
CS 40868
13626 Aix-en-Provence Cedex 1

ARTICLE 21 - DESIGNATION PAR LA SPLA ET LA CPA DU RESPONSABLE DU PROJET

La SPLA et la CPA désigneront, dans un délai de 15 jours suivant la notification de la convention, le nom du responsable du projet, ainsi que ses coordonnées téléphoniques, postales, fax, et l'adresse de sa messagerie électronique.

Les responsables du projet se réuniront en tant que de besoin pour concourir au bon déroulement de l'opération.



Fait en 3 exemplaires,
A Aix-en-Provence le

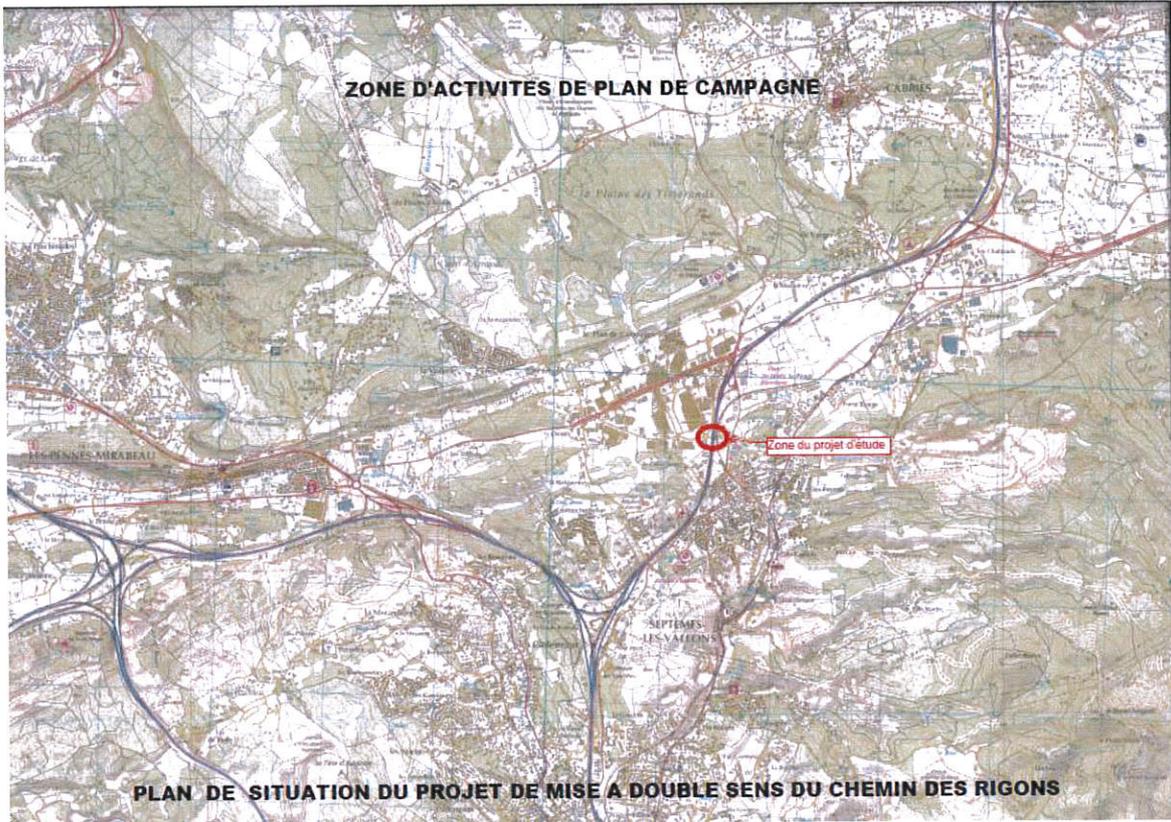
Pour la Communauté du Pays d'Aix
et par délégation,
Le Vice-Président,
Autorisé à signer la présente convention
par délibération n°

Pour la SPLA et par délégation,
Le Président Directeur Général,

Roger PELLENC

Gérard BRAMOULLÉ

ANNEXE 1
PLAN DE SITUATION DES TRAVAUX



OBJET : Développement économique et emploi - Zones d'activités - Réhabilitation du pôle commercial de Plan de Campagne - Chemin des Rigons - Validation du programme prévisionnel et du plan de financement - Approbation des quatre conventions passées entre la CPA, la commune des Pennes-Mirabeau, la DIRMED, SNCF Réseau et la SPLA Pays d'Aix Territoires

Inscrits	92
Votants	86
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	86
Majorité absolue	44
Pour	86
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

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

Néant

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

Néant

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

Néant

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

Néant

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

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents
Maryse JOISSAINS MASINI



17 DEC. 2015