

2017_CT2_202

OBJET : Développement économique et emploi - Zones d'activités - Réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne – Chemin des Rigons – Approbation de la convention d'études entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF RESEAU

Le 11 mai 2017, le Conseil de Territoire du Pays d'Aix, s'est réuni en session ordinaire à la Salle des Fêtes Espace Georges Jouvin à Pertuis, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président du Territoire le 5 mai 2017, conformément à l'article L.5211-1 du Code Général des Collectivités Territoriales.

Étaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse – ALBERT Guy – AMAROUCHE Annie – AMEN Mireille – AMIEL Michel – AUGÉY Dominique – BACHI Abbassia – BALDO Edouard – BOUDON Jacques – BOUVET Jean-Pierre – BOYER Raoul – BRAMOULLÉ Gérard – CALAFAT Roxane – CASTRONOVO Lucien-Alexandre – CHARRIN Philippe – CORNO Jean-François – CRISTIANI Georges – DAGORNE Robert – de SAINTDO Philippe – DELAVET Christian – DEVESSA Brigitte – FABRE-AUBRESPY Hervé – FERAUD Jean-Claude – FREGEAC Olivier – GACHON Loïc – GERARD Jacky – GOUIRAND Daniel – HOUEIX Roger – LAFON Henri – LENFANT Gaëlle – LHEN Hélène – MALAUZAT Irène – MALLIÉ Richard – MANCEL Joël – MARTIN Régis – MENFI Jeannot – MERCIER Arnaud – MERGER Reine – MONDOLONI Jean-Claude – MORBELLI Pascale – PELLENC Roger – PERRIN Jean-Marc – PIZOT Roger – RAMOND Bernard – RENAUDIN Michel – ROUVIER Catherine – SALOMON Monique – SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre – SLISSA Monique – SUSINI Jules – TALASSINOS Luc – TAULAN Francis – TRAINAR Nadia

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 MORBELLI Pascale – ARDHUIN Philippe donne pouvoir à MALLIÉ Richard – BARRET Guy donne pouvoir à DAGORNE Robert – BENKACI Moussa donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse – BONTHOUX Odile donne pouvoir à BOUDON Jacques – BUCCI Dominique donne pouvoir à SLISSA Monique – CESARI Martine donne pouvoir à CHARRIN Philippe – de BUSSCHERE Charlotte donne pouvoir à BALDO Edouard – DI CARO Sylvaine donne pouvoir à MALAUZAT Irène – FILIPPI Claude donne pouvoir à FABRE-AUBRESPY Hervé – MEÏ Roger donne pouvoir à MENFI Jeannot – MICHEL Marie-Claude donne pouvoir à MONDOLONI Jean-Claude – PAOLI Stéphane donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard – SERRUS Jean-Pierre donne pouvoir à RAMOND Bernard – TERME Françoise donne pouvoir à AUGÉY Dominique – ZERKANI-RAYNAL Karima donne pouvoir à de SAINTDO Philippe

Étai(en)t excusé(es) sans pouvoir : BORELLI Christian – BOULAN Michel – BURLE Christian – CANAL Jean-Louis – CHAZEAU Maurice – CICCOLINI-JOUFFRET Noëlle – CIOT Jean-David – GALLESE Alexandre – GARELLA Jean-Brice – GROSSI Jean-Christophe – GUINIERI Frédéric – JOISSAINS Sophie – JOUVE Mireille – LAGIER Robert – LEGIER Michel – NERINI Nathalie – PEREZ Fabien – POLITANO Jean-Jacques – PRIMO Yveline – PROVITINA-JABET Valérie – ROLANDO Christian – YDE Marcel

Secrétaire de séance : Roxane CALAFAT

Monsieur Roger PELLENC donne lecture du rapport ci-joint.

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20170511-2017_CT2_202-
DE
Date de télétransmission : 30/05/2017
Date de réception préfecture : 30/05/2017

RAPPORT AU CONSEIL DE TERRITOIRE DU PAYS D'AIX

Développement économique et emploi

Zones d'activités

■ Séance du 11 mai 2017

05_1_02

■ **Réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne – Chemin des Rigons – Approbation de la convention d'études entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF RESEAU**

Madame le Président soumet pour avis au Conseil de Territoire le rapport suivant :

RAPPORT AU BUREAU DE LA METROPOLE

Economie, Nouvelles Technologies, Enseignement Supérieur

■ Séance du 18 Mai 2017

3218

■ Réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne – Chemin des Rigons – Approbation de la convention d'études entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF RESEAU

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

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 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 d'aménagement de Plan de Campagne). L'objectif de cet aménagement est triple :

- améliorer l'accessibilité des usagers et la rapidité d'intervention des services de secours sur la zone,
- rendre possible la mise en place d'une voie de bus à haut niveau de service (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.

Rappel du programme de l'opération :

Le 17 décembre 2015, le Conseil communautaire de la CPA approuvait le programme prévisionnel du projet pour un montant de 8.040.000 € TTC. Il consiste à créer un nouveau passage inférieur sous l'autoroute 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.

Ainsi, l'opération porte 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,

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20170511-2017_CT2_202-
DE
Date de télétransmission : 30/05/2017
Date de réception préfecture : 30/05/2017

M é t r o p o l e A i x - M a r s e i l l e - P r o v e n c e

- 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).

Maîtrise d'ouvrage de l'opération :

La maîtrise d'ouvrage de cette opération est aujourd'hui portée dans sa globalité par la Métropole Aix-Marseille-Provence au titre de la réhabilitation des zones d'activités, à l'exception du pont-rail dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF RESEAU. Dans ce cadre, la Communauté du Pays d'Aix a déjà signé avec SNCF RESEAU une première convention de financement pour la réalisation des études préliminaires, convention approuvée par délibération du Conseil communautaire du 17 décembre 2015.

Ces études préliminaires sont sur le point de s'achever. SNCF RESEAU va prochainement engager les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) du pont-rail. Celles-ci ont pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération, ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation prenant en compte les interfaces avec la seconde phase du projet de modernisation de la ligne Marseille – Aix-en-Provence. Préalablement au lancement de ces études, il est nécessaire de passer une seconde convention avec SNCF RESEAU.

Projet de convention de financement des études AVP-PRO du pont-rail :

Pour poursuivre le projet de mise à double sens du chemin des Rigons, il est proposé de signer avec SNCF RESEAU une convention de financement pour la réalisation des études d'avant-projet et de projet. Cette convention a pour objet de définir :

- le contenu des études à réaliser,
- le délai et le calendrier prévisionnel de réalisation des études,
- l'assiette de financement et le plan de financement,
- les modalités de versement des fonds.

Le coût de cette mission s'élève à 150.000 € courants HT et comprend les frais de maîtrise d'ouvrage, l'élaboration du dossier « cas par cas » relatif à l'étude d'impact, ainsi que la saisine de l'Autorité Environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CG-EDD).

Le projet de convention est joint en annexe.

Financement des études AVP-PRO du pont-rail :

Pour l'opération de mise à double sens du chemin des Rigons, une autorisation de programme de 9 M€ avait été validée par le Conseil communautaire du 17 décembre 2015.

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

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération n°2005-A141 du Conseil communautaire de la CPA du 24 juin 2005 adoptant le schéma directeur d'aménagement de Plan de Campagne ;

Accusé de réception en préfecture 013-200054807-20170511-2017_CT2_202- DE Date de télétransmission : 30/05/2017 Date de réception préfecture : 30/05/2017

Métropole Aix-Marseille-Provence

- La délibération n°2014-A240 du Conseil communautaire de la CPA 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 ;
- La délibération n°2015-A280 du Conseil communautaire de la CPA 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 € ;
- La délibération n°2015-A334 du Conseil communautaire de la CPA du 17 décembre 2015 approuvant le programme prévisionnel du projet de mise à double sens du chemin des Rigons pour un montant de 8.040.000 € TTC ;
- La délibération n°HN 009-011/16/CM du Conseil de la Métropole du 17 mars 2016 portant délégation du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Délibère

Article 1 :

Est validée la poursuite des études relatives à la création d'un pont-rail dans le cadre du projet de mise à double sens du chemin des Rigons au Sud-Est de la zone de Plan de Campagne, pour un montant de 150.000 € HT.

Article 2 :

Est approuvée la convention de financement entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF RESEAU pour la réalisation des études AVP-PRO relatives au pont-rail des Rigons pour la création d'un pont cadre au PK 428+893 de la ligne Grenoble / Marseille sur la commune des Pennes-Mirabeau.

Article 3 :

Monsieur le Président de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer la convention et les différentes pièces afférentes à ce dossier.

Article 4 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au Budget Principal de la Métropole fractionné, dans l'état spécial du Territoire du Pays d'Aix, au service 3C.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Développement des entreprises,
Zones d'activités, Commerce et Artisanat

Gérard GAZAY

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20170511-2017_CT2_202-
DE
Date de télétransmission : 30/05/2017
Date de réception préfecture : 30/05/2017



Convention

Relative au financement des études APO
Pont-Rails des RIGONS
Pour la création d'un pont cadre au PK 428+893.
Ligne Grenoble / Marseille (905.000)
Sur la commune des Pennes-Mirabeau

Conditions particulières

Validation Pôle d'Appui à la Performance Territoriale :

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

ENTRE LES SOUSSIGNES

La Métropole Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale, immatriculé sous le numéro SIREN 200 054 807, dont le siège est situé 58, boulevard Charles Livon – BP 48014 - 13567 Marseille Cedex 02, représenté par le Vice-Président délégué au Développement des entreprises, Zones d'activités, Commerce, Artisanat, Monsieur **Gérard GAZAY** dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « **la Métropole Aix-Marseille-Provence** »

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par le Directeur Territorial Provence Alpes Côte d'Azur, Monsieur **Jacques FROSSARD**, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau et la Métropole Aix-Marseille-Provence étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER.....	5
2.1 PERIMETRE DE L'ETUDE	5
2.2 OBJECTIF DE L'ETUDE	5
2.3 CONTENU DE L'ETUDE	6
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE	6
ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'ETUDE	6
4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT.....	6
4.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence.....	6
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	6
4.2 PLAN DE FINANCEMENT	6
ARTICLE 5. APPELS DE FONDS	7
5.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	7
5.2 IDENTIFICATION	7
5.3 DELAIS DE CADUCITE	7
5.4 MODALITES D'APPELS DE FONDS (DEROGATION AUX CONDITIONS GENERALES)	8
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS	8
ANNEXES	

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

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 avec pour objectif l'amélioration de l'accessibilité, de la sécurité du confort et du cadre de vie de la zone.

En 2011, les études menées par la CPA sur la zone de Plan de Campagne ont mis en évidence un aménagement qui améliorerait significativement le trafic routier par la mise à double sens du chemin des Rigons qui traverse la voie ferrée ainsi que l'Autoroute A51 par l'intermédiaire d'un pont situé au PK 428+911 de la ligne ferroviaire.

Aujourd'hui, la Métropole Aix-Marseille-Provence poursuit ce projet d'amélioration. Dans ce cadre, elle souhaite lancer une étude de niveau Avant-Projet / Projet sur la création d'un ouvrage à double sens à proximité du chemin et de l'ouvrage existant.

La définition du passage sous la zone de voie ferrée, faisant l'objet de l'Etude Préliminaire (EP), est dépendante du travail mené par le futur prestataire sur les aspects liés au dimensionnement de la voirie, aux interfaces avec les services en charge de l'autoroute, aux exigences des gestionnaires des réseaux et à toutes les procédures administratives associées.

L'impact de ces travaux sur les installations ferroviaires, nécessite de prendre des mesures afin d'assurer la sécurité du chantier, la stabilité des installations et la régularité du trafic.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études Avant-Projet / Projet (APO) à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointe en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE A REALISER

2.1 Périmètre de l'étude

L'étude APO concerne la création d'un ouvrage à double sens à proximité du chemin et de l'ouvrage existant sur la base d'un projet global porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ainsi, au démarrage des prestations objet de la présente convention, la Métropole Aix-Marseille-Provence, remettra à SNCF Réseau l'étude Voirie Réseaux Divers qui constitue la donnée d'entrée principale pour la réalisation des études relatives à l'ouvrage ferroviaire.

L'étude porte sur l'ensemble des périmètres suivants : ouvrage d'art, aménagements ferroviaires (voie, signalisation, télécom, etc.).

Les aménagements relatifs à la voirie et aux réseaux ne sont pas sous Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseau tout comme la définition des prescriptions architecturales ou le pilotage de la concertation.

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

2.2 Objectif de l'étude

L'étude APO a pour objectif de définir la consistance et l'estimation du coût de l'opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation de ladite opération avec un zoom particulier sur les interfaces avec le projet Marseille Aix en Provence 2^{ème} Phase afin de permettre une contractualisation de la phase REA avant Mai 2018.

Dans un souci d'optimisation des délais de mise en place de l'ouvrage sous MOA SNCF Réseau, il est envisagé d'étudier un unique scénario en APO, selon l'hypothèse suivante :

- Le projet consiste à construire un pont-rail neuf à 15.60ml de l'ouvrage existant. Il ne comprend pas le franchissement de l'autoroute.

Les caractéristiques du futur ouvrage sont les suivantes :

- Hauteur libre minimum : 3.75ml,
- Ouverture 11ml,
- Longueur hors murs 13.08ml,
- Structure du type cadre en BA,

2.3 Contenu de l'étude

L'étude l'APO comprend notamment :

- Le détail du programme de l'opération,
- Les études techniques et les estimations,
- Le retour de l'Autorité Environnementale concernant la saisine cas par cas.

Cette étude se conclut par l'établissement d'un document projet constitué des précités.

En fonction du retour de l'AE CG-EDD, autorité compétente pour les dossiers SNCF Réseau, qui serait saisie sur la base des éléments de programme conjointement établis entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Réseau, si une étude d'impact est nécessaire, celle relative au périmètre SNCF Réseau devra faire l'objet d'une contractualisation spécifique.

La réponse relative à la nécessité de mener ou pas une étude d'impact devra être obtenue avant la contractualisation de la poursuite de l'opération.

Concernant le pilotage des procédures administratives, SNCF Réseau se tiendra à la disposition de la Métropole Aix-Marseille-Provence pour participer aux éventuelles réunions publiques relatives au projet global.

SNCF Réseau assurera l'élaboration du dossier cas par cas relatif à l'étude d'impact ainsi que la saisine de l'Autorité Environnementale CG-EDD.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'ETUDE

La durée prévisionnelle de réalisation de l'étude est de **huit (8) mois** à compter de la prise d'effet de la présente convention de financement sous réserve de la complétude des données d'entrée et de la notification de la présente convention de financement au plus tard en juillet 2017.

L'objectif est une restitution du dossier APO au premier trimestre 2018 afin de permettre la contractualisation de la poursuite de l'opération avant mai 2018.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement de l'opération est joint en **Annexe 2**.
Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'ETUDE

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

Le coût des études est estimé à **148 000 €** aux conditions économiques de 11/2016.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement est évalué à **150 000 €** courants HT, dont une somme de 35 000 € euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

4.2 Plan de financement

La Métropole s'engage à financer l'intégralité des études objet de la présente convention à hauteur du montant indiqué à l'article 4.1.2.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Domiciliation de la facturation

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Métropole Aix Marseille Provence	Territoire 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 20 dir-ic@ampmetropole.fr
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint- Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

5.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Métropole Aix Marseille Provence	200 054 807 00017	FR 19 200 054 807
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

5.3 Délais de caducité

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

Un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation des études soit d'une justification de leur report. En contrepartie, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

Un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la convention est fixé, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engage à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

5.4 Modalités d'appels de fonds (dérogation aux conditions générales)

En dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont précisées dans le cadre du présent article et rappelées dans l'annexe 3.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès de la Métropole, selon le tableau mentionné à l'article 4.2 des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- un 1^{er} acompte de 50 % du montant de sa participation rappelée à l'article 4.2 des présentes conditions particulières à la prise d'effet de la présente convention de financement ;
- un 2^{ème} acompte de 45 % du montant de sa participation rappelée à l'article 4.2 des présentes conditions particulières à la remise des études APO ;

Le cumul des fonds avant solde de l'opération ne pourra pas excéder 95% du montant en Euros courants défini au plan de financement à l'article 4.2.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité de l'étude, SNCF RESEAU présente le Décompte Général Définitif (DGD) sur la base des dépenses constatées incluant les dépenses de Maitrise d'œuvre et de Maitrise d'Ouvrage.
- Sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

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

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

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 dominique.weibel@ampmetropole.fr / marie-laurence.loize@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom COUSTET Loïc
Adresse 1 boulevard Camille Flammarion – CS 30237 – 13 248 Marseille cedex 04
Tél +33 (0)4 65 38 44 31
Fax -
E-mail : loic.coustet@reseau.sncf.fr

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

A Marseille, le
Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence
Le Vice-Président délégué
au Développement des entreprises,
Zones d'activités, Commerce, Artisanat

A Marseille, le
Pour SNCF RÉSEAU
Le Directeur Territorial PACA

Gérard GAZAY

Jacques FROSSARD



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	14
ARTICLE 2.	CHAMP D'APPLICATION.....	14
ARTICLE 3.	DEFINITION DU PROJET	14
ARTICLE 4.	MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	14
ARTICLE 5.	SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	15
ARTICLE 6.	FINANCEMENT DU PROJET	16
6.1	COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	16
6.2	FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	16
6.3	CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	17
6.4	ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	17
6.5	PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	18
ARTICLE 7.	GESTION DES ECARTS.....	18
7.1	DISPOSITIONS GENERALES	18
7.2	DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	19
7.3	INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	19
ARTICLE 8.	APPELS DE FONDS	21
8.1	REGIME DE TVA.....	21
8.2	VERSEMENT DES FONDS.....	21
8.3	MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	23
ARTICLE 9.	IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	23
ARTICLE 10.	ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	24
ARTICLE 11.	RESILIATION	24
ARTICLE 12.	MODIFICATION.....	24
ARTICLE 13.	CESSION / TRANSFERT / FUSION	25
ARTICLE 14.	PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	25
ARTICLE 15.	COMMUNICATION.....	25
ARTICLE 16.	CONFIDENTIALITE	26
ARTICLE 17.	DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES	26

PREAMBULE

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

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

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

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

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

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

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

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2) visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

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

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

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

ARTICLE 1. OBJET

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

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

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

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comité de pilotage

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

Ce comité de pilotage a pour objet :

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

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

Comité technique et financier

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

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

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

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

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

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

6.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

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

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

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

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 13.3.

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant - et où ces deux projets sont réalisés

concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF RÉSEAU.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

6.3 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

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

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

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

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

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

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

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

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

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

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

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

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

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

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

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

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

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

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

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

- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

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

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

7.2 Dispositions en cas de financement européen

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

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

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

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

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

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

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

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

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

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

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

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

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

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déductions faites des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

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

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

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

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage

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

Aléas exceptionnels

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

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

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

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

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

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

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

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.

- Le versement du solde sera conditionné soit :
 - Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
 - Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
 - Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

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

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

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

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

Délai de paiement

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

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

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

Modalités de paiement

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

Code IBAN	Code BIC
-----------	----------

412399_PRA Rigons_CFI APO

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20170511-2017_CT2_202-
DE
Date de télétransmission : 30/05/2017
Date de réception préfecture : 30/05/2017

FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO
------	------	------	------	------	------	-----	-------------

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

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

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

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

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

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

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

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

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

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

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

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

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

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

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

Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

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

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

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

ARTICLE 12. MODIFICATION

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

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

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

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

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

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

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

ARTICLE 15. COMMUNICATION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

Les parties ne pourront faire état des informations confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de l'autre partie.

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

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

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

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :

Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION

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

Intitulé de l'opération : Pont-Rail du chemin des Rigons (Etudes APO)

Eléments de gouvernance :

Le Comité de Pilotage est composé de la Métropole Aix-Marseille-Provence et de SNCF Réseau

Données d'entrée indispensables à la réalisation des études sous MOA SNCF Réseau

Les données impérativement nécessaires pour la réalisation des phases suivantes sont :

- La validation de toutes les hypothèses de l'EP repris au § 4.3.2,
- La validation de l'implantation en coordonnées Lambert de l'axe de la nouvelle route,
- Le plan des réseaux existants et futurs,
- L'étude du projet routier et de réseaux, finalisé.
- L'accord sur les acquisitions foncières.
- La connaissance du dossier géotechnique et de l'étude au niveau G2PRO.
- Prescriptions architecturales
- Relevés topographies récemment réalisées

Eléments de programme :

La situation de référence

Le Pont-rail actuel des RIGONS ne devrait pas être impacté. Cependant, il sera nécessaire dans la prochaine phase d'étude de s'assurer que lors des terrassements il n'y aura pas lieu de prévoir un blindage pour pallier aux mouvements potentiels qui pourraient être issus d'un déséquilibre entre les poussées et les butées des terres.

La situation projetée

Elle correspond aux objectifs fonctionnels fixés la Métropole Aix-Marseille-Provence, à savoir la création d'un ouvrage à double sens à proximité du chemin et de l'ouvrage existant selon les termes suivants :

- Hauteur libre minimum : 3.75ml,
- Ouverture 11ml,
- Longueur hors murs 13.08ml,
- Structure du type cadre en BA,

La bonne réalisation des études sous MOA SNCF RESEAU est conditionnée par le projet VRD piloté par la Métropole Aix-Marseille-Provence car les éléments de profil en long et de profil en travers positionneront l'axe de la voirie projetée, sa structure, le positionnement des réseaux, les aménagements connexes, etc. Ces éléments sont déterminants pour dimensionner le futur ouvrage ferroviaire type cadre.

Conditions de réalisation des travaux ferroviaires

L'ouvrage ferroviaire définitif se situera sur foncier SNCF Réseau.

La réalisation de cet ouvrage en fonction des interfaces et des contraintes liées au maintien ou pas des circulations routières nécessitera l'utilisation de fonciers publics ou privés devant être mis à la disposition de SNCF Réseau. Dans la mesure où le projet de voirie nécessitera une emprise foncière importante, la Métropole Aix-Marseille-Provence porteront la maîtrise foncière.

Les travaux ferroviaires seront réalisés en parallèle de ceux relatifs à la 2nde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence. Il sera donc nécessaire que la maîtrise foncière soit préalablement assurée par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Dans un souci d'optimisation du coût d'ouvrage et de limitation des besoins fonciers pour la préfabrication de l'ouvrage projeté, l'idéal serait fermer le chemin des Rigons existant durant la semaine de réalisation et de ripage de l'ouvrage ferroviaire de manière à pouvoir le préfabriquer au plus proche de son futur positionnement où il sera ripé. La durée du besoin de fermeture de la voirie concernée sera définie et ajustée durant la phase APO.

Calendrier :

Les études APO seront produites entre Aout 2017 et Mars 2018 sous réserve de la complétude des données d'entrée et de la notification de la présente convention de financement au plus tard en juillet 2017. L'objectif est de pouvoir envisager une contractualisation de la phase REALISATION avant mai 2018.

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

OPERATION :

*Etudes APO PRA des RIGONS
Création d'un pont cadre au PK 428+893.
Ligne Grenoble / Marseille (905.000)
Sur la commune des Pennes-Mirabeau*

MONTANT GLOBAL HT 150 000 €

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement	Justificatif
2ème semestre 2017	1 ^{ère} appel de fonds	75 000	50%	Prise d'effet de la convention de financement
1er semestre 2018	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	67 500	45%	A la remise des études APO
2ème semestre 2018	Solde	7 500	5%	Présentation du Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		150 000,00	100%	

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Sans objet

OBJET : Développement économique et emploi - Zones d'activités - Réhabilitation de la Zone d'Activités de Plan de Campagne – Chemin des Rigons – Approbation de la convention d'études entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF RESEAU

Vote sur le rapport

Inscrits	91
Votants	69
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	69
Majorité absolue	35
Pour	69
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 Territoire décide à l'unanimité de donner un avis favorable sur le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

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

Signé, le **23 MAI 2017**

Accusé de réception en préfecture
013-200054807-20170511-2017_CT2_202-DE
Date de télétransmission : 30/05/2017
Date de réception préfecture : 30/05/2017