

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES  
ESQUISSE ET AVANT PROJET  
POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DES QUAIS  
DE LA GARE DE MIRAMAS**

## ENTRE

**L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur **Christophe MIRMAND**, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

ci-après dénommé « ***l'Etat*** »

## ET

**La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur **Renaud MUSELIER**, dûment habilité à cet effet par délégation du Conseil Régional n°  
en date du

ci-après dénommée « ***la Région*** »,

## ET

**La Métropole Aix Marseille Provence**, représentée par sa Présidente Madame **Martine VASSAL**, dûment habilitée à cet effet par délégation du n°  
en date du

ci-après dénommée « ***la Métropole*** »,

## ET

**SNCF Gares & Connexions**, Société anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le N°507 523 801, dont le siège social se trouve au 16, avenue d'Ivry, 75013 Paris, représentée par Madame **Agnès MOUTET-LAMY**, Directrice Régionale des Gares Occitanie et Sud, sise au 4 rue Léon Gozlan, 13003 Marseille, dûment habilitée à cet effet

ci-après dénommée « ***SNCF Gares & Connexions*** »,

Et en présence de :

**La Ville de Miramas**, représentée par son Maire, Monsieur Frédéric VIGOUROUX dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil Municipal n°  
en date du

ci-après dénommée « ***la Ville*** », participant à titre consultatif,

Ensemble ci-après dénommés « ***les Partenaires*** »

**Vu :**

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF,
- La loi du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à recourir à une ordonnance pour redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité de la loi handicap du 11 février 2005.
- L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative au Schéma Directeur d'Accessibilité et à son Agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) pour la mise en accessibilité des services de transport public des voyageurs, et ses différents décrets d'application 2014-1321 / 2014-1323 / 2014-1327.

En en parallèle de :

- La délibération n°09-1630 du 30 octobre 2009 du Conseil régional relative à la convention de financement des études préliminaires portant sur l'amélioration de l'accessibilité des gares de Nice Riquier, Miramas et Rognac ;
- La délibération n°11-946 du 24 juin 2011 du Conseil régional relative à la convention de financement des études d'avant-projet pour la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires aux personnes à mobilité réduite sur le site de Miramas ;
- La délibération n°18-10 du 13 mars 2018 du Conseil régional relative à la convention de financement d'études pour l'installation de portiques anti-fraude ;
- La délibération n°18-256 du 17 mai 2018 du Conseil régional relative au renforcement de la video-protection des gares ferroviaires et à la centralisation des images vidéo pour la police des Bouches-du-Rhône ;
- Le protocole d'intention générale relatif à la réalisation du pôle d'échanges multimodal de Miramas signé le 6 juin 2019 ;
- L'étude de faisabilité technique d'implantation de la passerelle réalisée par AREP et financée sur fonds propres par SNCF Gares & Connexions, en date de juin 2021 ;
- Le Comité de pilotage en sa session du 1<sup>er</sup> octobre 2021.

## SOMMAIRE

PRÉAMBULE .....	5
ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION .....	5
ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES.....	5
2.1 - Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs .....	5
2.2 - Objet des études .....	7
2.3 - Livrables .....	8
ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI .....	8
3.1 - Comité de pilotage .....	8
3.2 - Comité technique.....	9
ARTICLE 4 – ESTIMATION DES ETUDES .....	9
4.1 - Coût global du projet (issu de la faisabilité) .....	9
4.2 – Coût des études ESQ - AVP .....	9
4.3 - Plan de financement.....	10
ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES .....	10
5.1 - Principe de financement .....	10
5.2 - Modalités de versement .....	11
5.3 - Domiciliation de la facturation et identification .....	11
5.4 - Facturation et recouvrement .....	12
5.5 - Gestion des écarts.....	13
5.6 – Caducité des subventions.....	13
ARTICLE 6 - DATE D'EFFET ET TERME DE LA CONVENTION .....	14
ARTICLE 7 - DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES .....	14
7.1 - Planning cible de l'opération .....	14
7.2 – Durée de réalisation des études ESQ - AVP .....	14
7.3 – Réception des études.....	14
ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION .....	14
ARTICLE 9 – NOTIFICATION, CONTACTS.....	15
ARTICLE 10 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION .....	16
ARTICLE 11 - LITIGES .....	16
ARTICLE 12 - CONFIDENTIALITE .....	16
ARTICLE 13 - ENREGISTREMENT .....	16
ARTICLE 14 – LISTE DES ANNEXES .....	16

## PRÉAMBULE

A ce jour, la gare de Miramas ne permet pas aux voyageurs handicapés ou à mobilité réduite d'accéder aux trains sans assistance. Les hauteurs des quais ne respectent pas les 55 cm du référentiel national d'accessibilité sauf sur une partie du quai côté du bâtiment voyageur, et il n'existe pas d'ascenseur ni de rampe d'accès au souterrain existant. Parmi plusieurs scénarii envisagés pour la mise en accessibilité des quais de la gare, le projet retenu par les Partenaires réunis en Comité de pilotage le 1<sup>er</sup> octobre 2021, consiste en la création d'une passerelle desservant les quais mais également le côté nord de la ville, ainsi que le rehaussement des quais.

L'enjeu principal du projet est de permettre aux Personnes à Mobilité Réduite d'accéder aux quais et aux trains par leurs propres moyens via un cheminement adapté à leur handicap et d'assurer un lien urbain entre le nord et le sud de la ville.

### IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

#### ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION

La présente convention (« la Convention ») a pour objet de définir les modalités de financement des études d'Esquisses (ESQ) et d'avant-projet (AVP) visées à l'article 2 réalisées sur le périmètre de la gare SNCF de Miramas.

A cet effet, sont définies ci-après les caractéristiques générales des études à réaliser, ainsi que les obligations respectives des Partenaires relatives au financement de l'opération.

La Convention fixe également les modalités qui permettront aux Partenaires de poursuivre le projet jusqu'à sa réalisation après le rendu des études, objet de la présente.

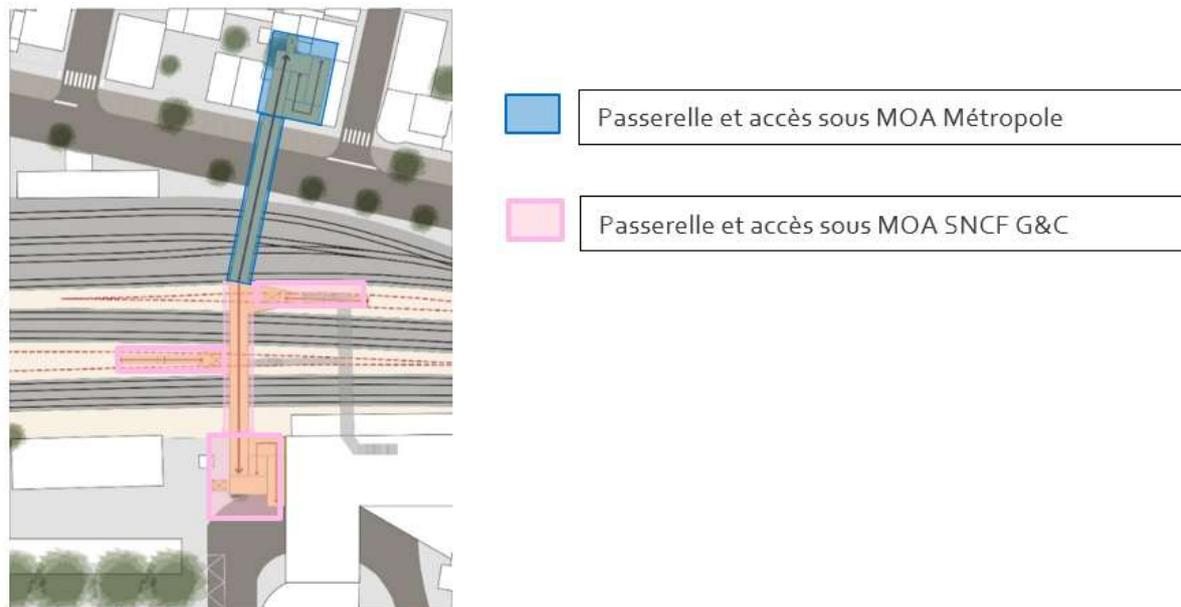
#### ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES

##### 2.1 - Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

Le projet comprend :

- La reprise des quais, y compris leur rehaussement : sous la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions,
- La réalisation d'une passerelle desservant les quais et reliant les quartiers Nord et Sud de la ville : sous la maîtrise d'ouvrage Métropole et SNCF Gares & Connexions (cf schéma ci-après),
- Des interventions directement liées à ces travaux sur des installations (caténaires, de signalisation...) sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

## Répartition des maîtrises d'ouvrage sur la passerelle



La maîtrise d'ouvrage (MOA) des études ESQ-AVP dont le financement fait l'objet de la présente est assurée par SNCF Gares & Connexions.

Pour faciliter la réalisation des études et travaux sur le périmètre de MOA Métropole, il est précisé qu'une maîtrise d'ouvrage unique portée par SNCF Gares & Connexions sera mise en œuvre. Cette convention de maîtrise d'ouvrage unique ne portera que sur les études et la réalisation de la passerelle.

### Travaux préalables urbains

Les études et interventions préalables de libération et mise à disposition du foncier nécessaires à la réalisation du programme sous périmètre Métropole/Ville dénommées ci-après « travaux préalables urbain » sont identifiées lors de l'esquisse. Mais pour les phases ultérieures, ces travaux connexes urbains seront étudiés et réalisés par la Métropole indépendamment du programme de la présente convention.

### Travaux connexes

Enfin il est précisé que le projet de mise en accessibilité nécessite des études et interventions sur le périmètre de MOA de SNCF Réseau.

Les interventions sur le périmètre de MOA de SNCF Réseau, dénommées ci-après « travaux connexes Réseau », seront identifiées et étudiées pendant la phase AVP, objet de la présente et seront réalisées sous la MOA SNCF Réseau. Il est convenu par les Partenaires que ces travaux connexes SNCF Réseau sont financés par SNCF Gares & Connexions et font donc partie intégrante du projet objet des présentes.

## 2.2 - Objet des études

Pour une bonne compréhension du programme, ci-après le schéma actuel de la gare de Miramas

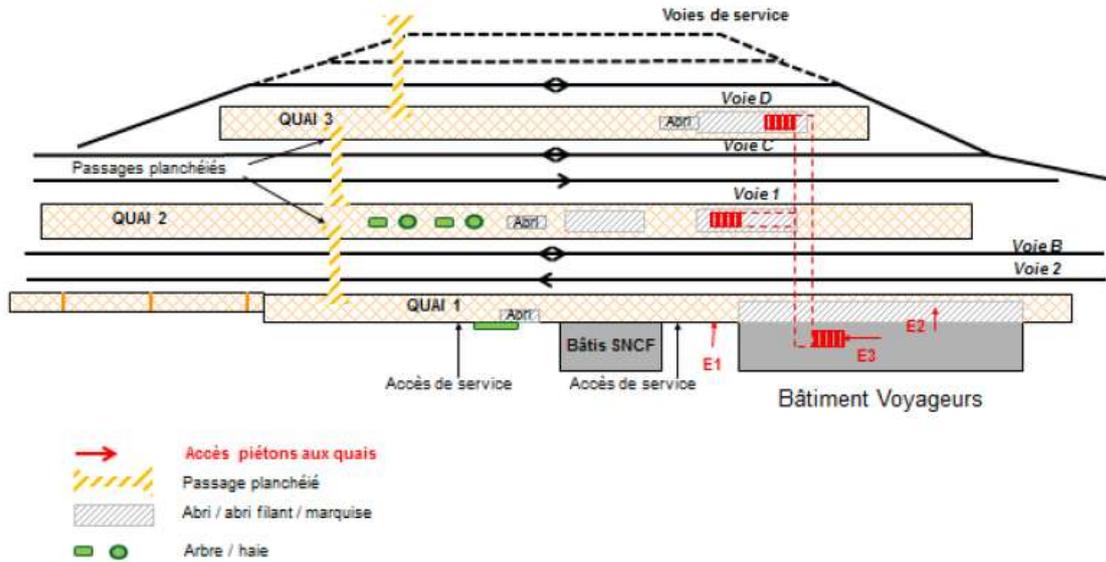


Figure 1: Synoptique simplifié de la gare de Miramas

Les études niveau ESQ et AVP, dont le financement fait l'objet de la Convention, portent sur l'opération décrite ci-après. Il est précisé que l'étude sera réalisée par modélisation des informations/données (Building Information Modeling – BIM).

L'opération consiste en la mise en accessibilité des quais, suivant le référentiel RRA 09046 V2 du 3 septembre 2021 (Mise en Accessibilité des gares) avec :

- la création d'une passerelle assurant non seulement le cheminement vers les quais mais aussi une liaison urbaine nord-sud ;
- le rehaussement des quais et mise en place de bandes d'éveil ;
- l'installation d'ascenseurs sur chaque quai et aux extrémités de la passerelle ;
- la reprise de l'éclairage et de la sonorisation des quais ;
- les travaux connexes liés aux aménagements ci-dessus (alimentation électrique, déplacement d'artère câbles et de rehaussement des regards et chambres de tirage) ;
- la fermeture au public de l'actuel passage souterrain.

Les usagers concernés par les aménagements sont les personnes handicapées ou à mobilité réduite sur l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les 4 catégories de handicap : moteur, visuel, auditif, mental ou cognitif.

Une attention particulière sera portée à la compatibilité de la passerelle avec les modes doux ainsi qu'à l'intégration architecturale et urbaine de la nouvelle passerelle.

Le projet intégrera en outre les contraintes liées à l'exploitation ferroviaire, au maintien en exploitation de la gare ainsi que les modifications des cheminements piétons et routiers en phase travaux et définitive.

## **2.3 - Livrables**

### **- Phase Esquisse**

Il est convenu de réaliser une phase de type Esquisse au préalable de l'AVP, pour consolider le parti pris lors de la faisabilité et définir avec les Partenaires la position, l'intention architecturale et les points d'accroche de la passerelle.

Cette phase a pour but d'arrêter avec les Partenaires l'emplacement et de confirmer les emprises foncières du projet nécessaires en ville côté NORD, dans le tissu urbain, et l'accroche SUD avec le bâtiment voyageurs et ses fonctionnalités (dépose minute, convoyeurs de fonds, desserte bus...). Un ensemble de parcelles ou assiette foncière est d'ores et déjà maîtrisé par l'EPF au Nord afin d'accueillir l'accroche Nord de la passerelle. Cet ensemble maîtrisé constitue une donnée d'entrée pour la réalisation des études objet de cette convention, l'accroche Nord de la passerelle doit s'y insérer. L'objectif est de définir conjointement le programme des « travaux préalables urbains » (de libération du foncier pour réaliser l'opération), leur périmètre et un phasage sommaire.

Cette phase a également pour but de vérifier à travers différents items (caténaires, quais, signalisation, visibilité, exploitation), la faisabilité et les conséquences de l'implantation de la passerelle.

Livrables :

- Un plan/élévation de la passerelle
- Une note descriptive des incidences urbaines
- Une note technique d'incidence sur les périmètres de SNCF Réseau

### **- Phase AVP**

L'étude comprend :

- Une note descriptive et explicative du projet
- L'ensemble des diagnostics/investigations à conduire
- Un descriptif des travaux y compris plans, coupes et synoptiques
- Un projet de planification des travaux intégrant les réservations capacitaires sur le réseau
- Une estimation financière du projet.

Elle donne lieu à la production d'un rapport/support de présentation synthétisant les données techniques précédemment citées et intégrant un estimatif financier du projet, un planning général de l'opération et une analyse de risques.

L'étude ne comprend pas la réalisation des études liés aux « travaux préalables urbains ».

## **ARTICLE 3 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI**

### **3.1 - Comité de pilotage**

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires et de la Ville. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Partenaires. Il se réunira au minimum une fois par an pour faire un point sur l'avancement du projet et en tout état de cause à l'achèvement des études ESQ si nécessaire puis des études AVP, afin de constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la Convention.

Il se réunira sur convocation adressée au moins quinze (15) jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

Le Comité de pilotage se réunira également en tant que de besoin à la survenance de chaque événement remettant en cause l'équilibre général de la Convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Le secrétariat est assuré par la Métropole.

### **3.2 - Comité technique**

Outre le Comité de pilotage, un Comité technique composé des équipes techniques des Partenaires et de la Ville et se réunira en tant que de besoin et pour faire un point sur l'avancement et en tout état de cause pour la présentation de l'ESQ et puis de l'AVP. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Partenaires.

Ce Comité technique se réunira sur convocation adressée au moins quinze (15) jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments de l'opération.

Le secrétariat est assuré par la Métropole.

## **ARTICLE 4 – ESTIMATION DES ETUDES**

### **4.1 - Coût global du projet (issu de la faisabilité)**

Aux conditions économiques de 2021, le coût total prévisionnel du projet est estimé à 17,1M€ découpés comme suit :

- 8,4 M€ pour les études et travaux de mise en accessibilité/réhausse des quais (montant issu de l'étude AVP réalisée par SNCF Réseau en 2015 intégrés avec la mise en accessibilité du passage souterrain).
- 8,7 M€ pour les études et travaux de la passerelle (étude de faisabilité réalisée par AREP en juin 2021) réparties selon :
  - passerelle ferroviaire de liaison aux quais : 5,6 M€,
  - passerelle urbaine de liaison des quartiers sud et nord : 3,1 M€.

A titre indicatif, aux conditions économiques de réalisation (décembre 2025), en tenant compte d'un taux d'indexation de 3 % par an jusqu'en 2025 (indicatif), inclus le coût total de l'opération est estimé à 19,3 M€.

A noter que cette estimation n'intègre pas à ce stade :

- Les acquisitions ou autres dispositifs fonciers,
- Les travaux préalables urbains côté nord (démolitions, mise en état des sols),
- Les travaux urbains côté sud pour la mise en cohérence des fonctionnalités actuelles du parvis.

### **4.2 – Coût des études ESQ - AVP**

Aux conditions économiques de référence (juin 2021), le coût des études ESQ - AVP est estimé à 903 k€ (euros constants) répartis comme suit :

- 737 k€ pour les études de mise en accessibilité/réhausse des quais et de création de la passerelle ferroviaire,
- 166 k€ pour les études liées à l'extension Nord de passerelle urbaine.

Aux conditions économiques de réalisation (septembre 2022), en tenant compte de la valeur du dernier indice connu TP01 et d'un taux d'indexation de 3 %, le coût des études ESQ - AVP est estimé à 930 089 € (euros courants) répartis comme suit :

- 759 441 k€ pour les études de mise en accessibilité/réhausse des quais et de création de la passerelle ferroviaire,
- 170 648 € pour les études liées à l'extension Nord de la passerelle urbaine.

### **4.3 - Plan de financement**

La décomposition du financement entre les partenaires financeurs est effectuée comme suit :

Tableau CFI ESQ-AVP - € courants			Etat	Région	Métropole	SNCF
<b>Réhaussement des quais</b>	456 668	%age	25%	50%	15%	10%
<b>ADAP</b>		Montant	114 167	228 334	68 500	45 667
<b>Passerelle</b>	302 773	%age	25%	50%	15%	10%
<b>ADAP</b>		Montant	75 693	151 386	45 416	30 277
<b>Sous total ADAP</b>	<b>759 441</b>		<b>189 860</b>	<b>379 721</b>	<b>113 916</b>	<b>75 944</b>
<b>Passerelle</b>	170 648	%age	0%	0%	100%	0%
<b>Part urbaine</b>		Montant	0	0	170 648	0
<b>Total Projet € courants</b>	<b>930 089</b>		<b>189 860</b>	<b>379 721</b>	<b>284 564</b>	<b>75 944</b>

Les contributions qui seront versées à SNCF Gares & Connexions sur son périmètre de MOA par les Partenaires, en tant que subventions d'investissement, sont exonérées de TVA.

A noter que ce plan de financement ne vaut que pour la présente convention.

## **ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES**

### **5.1 - Principe de financement**

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la phase financée par la Convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage et les frais de maîtrise d'œuvre ainsi que les coûts liés aux travaux connexes qui seront réalisés en phase ultérieure sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau mais financés par SNCF Gares & Connexions, qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Le financement de l'opération, dans sa globalité est assuré par les Partenaires selon les cadres définis ci-après, soit par allocations de subvention pour les partenaires financeurs, soit en fond propre par les maîtres d'ouvrage.

### **5.2 - Modalités de versement**

Selon la clé de répartition figurant au plan de financement mentionné à l'article 4.3, SNCF Gares & Connexions en tant que Maître d'ouvrage procédera aux appels de fonds auprès de chaque partenaire financeur comme suit :

<b>Acomptes de la phase</b>	<b>% du besoin de financement de la phase</b>	<b>Commentaires</b>
1 <sup>er</sup> appel de fonds	30 %	A la notification de la convention signée
2eme appel de fond	65%	A la remise des études AVP
Solde	5%	sur présentation du décompte général définitif des dépenses*

Après réception des études visées à la Convention, SNCF Gares & Connexions procédera à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées incluant les dépenses de maîtrise d'œuvre et de maîtrise d'ouvrage et les coûts des travaux connexes sur périmètre SNCF Réseau.

Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

A noter que compte-tenu de la durée de réalisation des études et donc de la Convention, il n'est pas prévu d'actualisation des montants.

### **5.3 - Domiciliation de la facturation et identification**

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

	<b>Adresse de facturation</b>	<b>Service administratif responsable du suivi des factures</b>	
		<b>Nom du service</b>	<b>N° téléphone / adresse électronique</b>
<b>Région</b>	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction Générale Transports, Mobilité et Grands Equipements Service Administratif et Financier	04 91 57 57 64 ggainlet@maregionsud.fr

<b>Etat</b>	DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur 16, rue Antoine Zattara 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 <a href="mailto:uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr">uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Métropole</b>	<i>Métropole Aix-Marseille-Provence</i> BP 48014 13567 MARSEILLE CEDEX 02xxx		Correspondant administratif à déterminer lors de la notification de la convention
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	SNCF GARES & CONNEXIONS - Département comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Direction Finances, Juridique et Régulation Département Comptabilité	01 80 50 92 07 arnaud.prat@sncf.fr marjorie.bour@sncf.fr

	<b>N° SIRET</b>	<b>N° TVA intracommunautaire</b>
<b>Région</b>	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
<b>Etat</b>	130 006 380 00013	/
<b>Métropole</b>	20005480700074Code service : CT1	FR19 200 054 807
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	507 523 801 00 334	FR 51 507 523 801

#### **5.4 - Facturation et recouvrement**

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions en tant que maître d'ouvrage au titre de la Convention sont payées dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

Les Partenaires se libéreront des sommes dues au titre de la Convention par virement bancaire portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

<b>Bénéficiaire</b>	<b>Etablissement Agence</b>	<b>Code Etablissement</b>	<b>Code Guichet</b>	<b>N° de compte</b>	<b>Clé</b>
SNCF Gares & Connexions	Agence centrale de la Banque de France à PARIS	30001	00064	00000062471	31

## **5.5 - Gestion des écarts**

Il appartient à chaque Partenaire de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des Partenaires.

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5 de la Convention, ne sont donnés qu'à titre estimatif. Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, le maître d'ouvrage informera les autres partenaires, fourniront tout élément justificatif et proposeront, le cas échéant, des alternatives. Cette démarche sera également conduite dans le cas où le maître d'ouvrage devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait de difficultés identifiées en cours d'étude. Les Partenaires conviendront alors, ensemble et à bref délai, de la réponse à apporter, soit par :

- Modification du niveau des prestations,
- Mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires,
- Evolution du programme et/ou du calendrier de réalisation.

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux (2) mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité de pilotage. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet d'avenants à la Convention.

Dans l'hypothèse où les Partenaires ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux (2) mois à compter du constat du risque de dépassement, chaque Partenaire aura la possibilité de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 8 de la Convention trouveront ici application.

En cas d'économies, celles-ci seront réparties entre les Partenaires à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, les maîtres d'ouvrage seront remboursés des dépenses réelles, les partenaires financiers s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 5.2 des présentes au prorata de leur contribution.

## **5.6 – Caducité des subventions**

Les subventions deviendront caduques si, à l'expiration d'un délai de dix-huit (18) mois à compter de l'entrée en vigueur de la Convention, le maître d'ouvrage concerné n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit de son report.

Le reliquat de la subvention non versé deviendra caduc si, à l'expiration d'un délai de trente-six (36) mois à compter de la transmission des études financées, le maître d'ouvrage concerné n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés 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.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Partenaires.

La prolongation de ces délais est décidée par voie d'avenant à la Convention.

## **ARTICLE 6 - DATE D'EFFET ET TERME DE LA CONVENTION**

La Convention signée de l'ensemble des Partenaires prend effet à sa date de notification par la Région à SNCF Gares & Connexions par lettre recommandée avec accusé de réception, par voie électronique ou par remise en main propre.

Elle prend fin à la date de versement du solde du dernier Partenaire financier ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 5.6.

En tout état de cause, la Convention prend fin au 31 décembre 2026.

## **ARTICLE 7 - DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES**

### **7.1 - Planning cible de l'opération**

Le planning cible de l'opération et du projet est joint en annexe. Ce planning est donné à titre indicatif. Il est à noter que le respect du planning cible avec un démarrage des travaux effectif en 2024 est une priorité pour les Partenaires.

### **7.2 – Durée de réalisation des études ESQ - AVP**

Les études seront réalisées dans un délai prévisionnel de dix (10) mois à compter de leur engagement effectif suite à la notification de la Convention, dans le respect du calendrier de l'opération.

La phase ESQ est estimée à 2 mois, la phase AVP à 8 mois.

Les études sont communiquées aux Partenaires dans un délai de 1 mois à compter de leur réalisation.

### **7.3 – Réception des études**

Les études sont réceptionnées en Comité de pilotage. La date de réception de l'AVP est le point de départ du délai visé à l'article 5.6.

## **ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION**

Toute modification de la 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 font l'objet d'un échange de lettre entre le Partenaire à l'initiative de ce changement et l'ensemble des Partenaires qui en accuseront réception.

En cas de non-respect par l'un des Partenaires des engagements réciproques au titre de cette Convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par tout autre Partenaire à l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

En cas d'abandon de l'opération ou de résiliation de la Convention, un relevé final des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage dans le cadre de la Convention sera établi.

Le maître d'ouvrage procèdera alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Partenaires au prorata de leur participation.

A défaut de transmission de cet appel de fonds dans un délai de douze (12) mois à compter de la résiliation ou de l'abandon de l'opération constatée par les Partenaires, le reliquat de la subvention non versé deviendra caduc.

## **ARTICLE 9 – NOTIFICATION, CONTACTS**

Toute notification faite par l'un des Partenaires à l'autre pour les besoins de la Convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier en recommandé avec accusé de réception à :

### **Pour l'ETAT**

Nom : Mustapha MAKHLOUFI  
Adresse : DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur - STIM / UAPTD  
16, rue Antoine Zattara  
13 332 Marseille Cedex 03  
Tél : 04 88 22 61 00  
E-mail : [mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mustapha.makhloufi@developpement-durable.gouv.fr)

### **Pour SNCF Gares & Connexions**

Nom : Cécile FREDIN  
Adresse : SNCF Gares & Connexions - Direction Régionale des Gares Grand Sud  
4 rue Léon Gozlan  
13003 Marseille  
Tél : 06 16 20 22 98  
E-mail : [cecile.fredin@sncf.fr](mailto:cecile.fredin@sncf.fr)

### **Pour la Région**

Nom : Didier BIAU  
Adresse : Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde  
13 481 Marseille Cedex 20  
Tel : 04 88 73 60 34  
E-mail : [dbiau@maregionsud.fr](mailto:dbiau@maregionsud.fr)

### **Pour la Métropole**

Nom : Joëlle Couturier  
Adresse postale : BP 48014 – 13567 MARSEILLE CEDEX 02 – T : 04 91 99 99 00  
Adresse visiteur : Les Carrés de l'Enfant - Bat D 140 Avenue du 12 juillet 1998 13290 AIX-LES-MILLES  
E-mail : [joelle.couturier@ampmetropole.fr](mailto:joelle.couturier@ampmetropole.fr)

### **pour la Ville**

Nom : Carmelo TASSONE  
Adresse : Hôtel de Ville Place Jean JAURES  
13 148 MIRAMAS cedex

Tel : 04 90 58 79 53

E-mail : [c.tassone@mairie-miramas.fr](mailto:c.tassone@mairie-miramas.fr)

Tout changement d'interlocuteur fera l'objet d'un échange de courrier.

## **ARTICLE 10 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION**

Les études menées dans le cadre de la Convention restent la propriété du maître d'ouvrage concerné.

Les résultats des études et de tous les documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux seront communiqués aux Partenaires. Toute autre diffusion de quelle que nature que ce soit est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage concerné.

Chaque Partenaire prend avis des autres Partenaires sur les actions de communication qu'il envisage en lien avec l'objet des présentes. Un Partenaire peut s'opposer à l'action de communication qui s'avérerait contraire à ses intérêts.

## **ARTICLE 11 - LITIGES**

Tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la Convention seront de la compétence du Tribunal Administratif de Marseille auquel les Partenaires déclarent attribuer compétence.

## **ARTICLE 12 - CONFIDENTIALITE**

Les Partenaires garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la Convention à l'exception de celles devant être intégrées dans les délibérations publiques.

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

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront pendant un délai de cinq (5) années à compter du terme.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour le Partenaire considéré les informations figurant dans les études dont il est propriétaire ou sur lesquelles il bénéficie d'un droit d'usage.

## **ARTICLE 13 - ENREGISTREMENT**

Les frais de timbres et d'enregistrement sont à la charge de celui des Partenaires qui entendrait soumettre la Convention à cette formalité.

## **ARTICLE 14 – LISTE DES ANNEXES**

Annexe 1 : Schéma de principe des travaux

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération (niveau faisabilité)

La Convention est établie en cinq (5) exemplaires, un à destination de chaque partenaire.

A Marseille, le .....

Pour l'Etat Le Préfet de Région Provence- Alpes-Côte d'Azur <b>Christophe MIRMAND</b>	Pour la Région Provence- Alpes-Côte d'Azur Le Président du Conseil Régional <b>Renaud MUSELIER</b>	Pour la Métropole Aix Marseille Provence La Présidente <b>Martine VASSAL</b>
Pour la Ville Le Maire <b>Frédéric VIGOUROUX</b>	Pour SNCF Gares & Connexions La Directrice des gares Occitanie et Sud <b>Agnes MOUTET-LAMY</b>	

## Annexe 1 : Schéma de principe des travaux

### Solutions proposées

#### Passerelle ville-ville

##### Hauteur contrainte par le gabarit électrique

- Hauteur : 8,60 m
- Largeur de la passerelle et des escaliers ville : 4 m
- Longueur des escaliers sur quais : 18 m
- 50 m passerelle SNCF – 50 m passerelle Ville

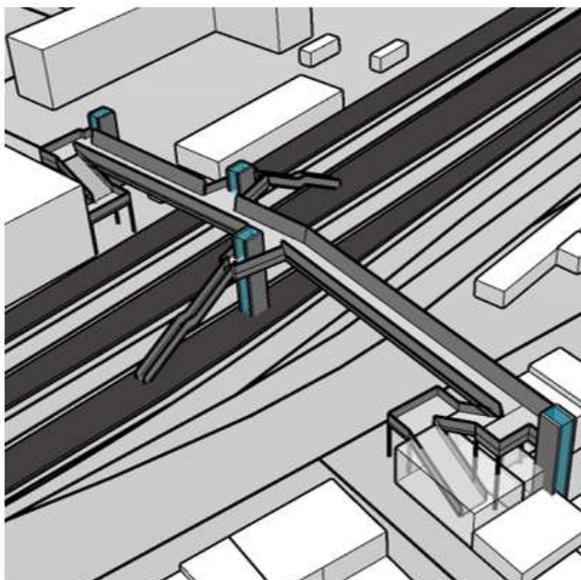
##### Chiffrage hors réaménagement quais et y compris frais MOE, MOA

SCENARIO 1 - VILLE / VILLE	TOTAL €	Part ADAP €	Part Ville €
TOTAL MONTANT avec incertitudes de phase	8 700 000	5 600 000	3 100 000

Miramas - Faisabilité technique : implantation passerelle – 26 mars 2021



29



Proposition de passerelle ville-ville

## Annexe 2 : Calendrier prévisionnel de l'opération (niveau faisabilité)

Planning Miramas - ADAP passerelle V2 - aout 2021			2021				2022				2023				2024				2025				
Phase	Dates	durée (mois)	T1	T2	T3	T4																	
AVP	Programme	Sept 2021 - déc 2021																					
	Cofech de lancement AVP	13/09/2021			★																		
	Copil de lancement AVP	oct-21				★																	
	Esquisse	janv 2022 - fév 2022																					
	AVP	mars 2022 - juin 2022																					
	Cofech Esquisse passerelle + accroches urbaines	févr-22					★																
	Cofech AVP minute	juin-22						★															
	Relecture PRI	juill 2022 - aout 2022																					
	Restitution + CH PRO	sept 2022 - nov 2022																					
PRO	Cofech + Copil rendu AVP/lancement PRO-REA	oct-22																					
	PC/PRO/DCE	déc 2022- sept 2023																					
	Stratégie HA	oct 2023 - mai 2024																					
	JOUE + PC	déc-23																					
	DLRO	mars-24																					
	OS	mai-24																					
REA	Etudes Exe + Ivx	juin 2024 - déc 2025																					
			52																				