CREATION HALTE DE PLAN DE CAMPAGNE

2ème phase de modernisation de Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence

CONVENTION DE FINANCEMENT DES TRAVAUX DE CREATION DE LA HALTE DE PLAN DE CAMPAGNE

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

Entre

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), 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 d'Aix–Marseille-Provence, représentée par le Président du Conseil Métropolitain, Madame Martine VASSAL**,** dûment habilitée à cet effet par délégation du Conseil Métropolitain n° en date du

Ci-après dénommé « ***la Métropole*** »

Et

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030,00 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, 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*** »

L'Etat, la Métropole, la Région et SNCF Gares & Connexions sont ci-après dénommés séparément par « ***le Partenaire*** » et ensemble par « **les Partenaires ».**

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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,
- Le décret n°2022-976 du 1er juillet 2022 modifiant le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et portant diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire,
- La convention relative au financement des études de PROJET/DCE et travaux préparatoires de la 2ème phase de modernisation de Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence signée le 15 décembre 2016
- Le protocole d'intentions générales relatif à l'aménagement du Pôles d'Echanges Multimodal de Plan-de-Campagne signé le 22 février 2021

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

SOMMAIRE

PREAMBULE **5**
ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION **6**
ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES ET DES TRAVAUX **6**
2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs 6
2.2 Objet des travaux 6
ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI **8**
3.1 Comité de pilotage 8
3.2 Comité technique 8
ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPERATION **9**
4.1 Coût aux conditions économiques de référence et de réalisation 9
4.2 Plan de financement 10
ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES **10**
5.1 Principe de financement 10
5.2 Modalités de versement 10
5.3 Domiciliation de la facturation et identification 11
5.4 Facturation et recouvrement 12
5.5 Gestion des écarts 12
5.6 Caducité des subventions 13
ARTICLE 6 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION **14**
ARTICLE 7 – DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES **14**
ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION **14**
ARTICLE 9 – NOTIFICATION, CONTACTS **15**
ARTICLE 10 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION **15**
ARTICLE 11 – LITIGES **16**
ARTICLE 12 – CONFIDENTIALITE **16**
ARTICLE 13 – ENREGISTREMENT **16**

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

PREAMBULE

Dans le cadre de la 2ème phase du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Aix en Provence, il a été acté la création d'une halte ferroviaire à proximité de la zone commerciale de Plan de Campagne sur la commune des Pennes-Mirabeau.
Les études de projet (PRO) relatives à cette halte ont été réalisées par SNCF Réseau, alors maître d'ouvrage et leur financement a fait l'objet de la convention de financement signée le 15 décembre 2016.

En sus, l'Etat, la Région, le Département, la Métropole, SNCF Réseau, et la commune des Pennes Mirabeau ont signé le 22 février 2021 un protocole d'intentions validant le principe de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal en lien direct avec la future halte ferroviaire de Plan de Campagne. Ce Pôle d'Echanges Multimodal sera complété d'une desserte d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ces trois équipements de mobilité étant interdépendants, il y a lieu de faire converger les différents calendriers de mise en service.

En parallèle la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a créé la société anonyme SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, ayant pour mission d'assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs.
L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, et notamment son article 18, a fixé les modalités d'attribution à la société SNCF Gares & Connexions des biens, droits et obligations des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relevant de son objet social.
C'est sur ce fondement que depuis le 1er janvier 2020 SNCF Gares & Connexions est désormais maître d'ouvrage des travaux de création de la halte de Plan de Campagne.

La présente convention de financement s'inscrit dans la continuité des études de projet (PRO) déjà produites et traite des modalités de réalisation et de financement du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) et des travaux de réalisation (REA) de la halte de Plan de Campagne.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention (ci-après « ***la Convention*** ») a pour objet de définir les modalités de financement de la phase de travaux de réalisation (REA) de la halte de Plan de Campagne, dans le cadre de la 2ème phase des études et travaux de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence.

A cet effet, sont définies ci-après les caractéristiques générales pour la phase REA, comprenant la constitution du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), ainsi que les obligations respectives des Partenaires relatives au financement de l'opération.

Il est noté que les projets de Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et de BHNS (« Zenibus») comportent des interfaces avec le projet de halte ferroviaire et entraînent des adaptations aux études PRO à intégrer dans le DCE dont le financement fait l'objet des présentes.

Aussi, pour permettre la prise en compte efficace de ces interfaces, et conformément au protocole suscité, il est précisé que la notification des marchés de travaux x objet des présentes ne pourra être engagée qu'à compter de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) nécessaire à la réalisation du projet de BHNS susmentionné, attendue pour fin 2023. En revanche, l'élaboration du dossier DCE sera réalisé en avance de phase soit avant l'obtention de cette DUP.

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

2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

La maîtrise d'ouvrage des études et travaux faisant l'objet de la Convention est assurée par SNCF Gares & Connexions.

Il est précisé que la création de la halte ferroviaire nécessite des études et interventions sur des ouvrages et installations de SNCF Réseau. Ces études et interventions sont dénommées ci-après « travaux connexes » et seront réalisées par SNCF Réseau et financées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre d'une convention ad'hoc. Celles-ci font donc partie intégrante du programme dont le financement fait l'objet des présentes.

Par ailleurs la Métropole est maître d'ouvrage des aménagements liés à l'Intermodalité, dans le cadre de la réalisation du PEM de Plan de Campagne exposée en préambule.
Les interfaces entre les périmètres pourront faire l'objet d'une mission de type « Organisation, Pilotage et Coordination » (OPC) portée par la Métropole et la Région.

2.2 Objet des travaux

La halte de Plan de Campagne se situe au droit de l'ouvrage ferroviaire de la RD543, voirie dont le réaménagement est prévu par la Métropole et le Département Elle est constituée de 2 quais latéraux de 220ml accessibles depuis la RD543 via des rampes et des escaliers. L'accès d'un quai

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

à l'autre s'effectue via le trottoir sous le Pont-Rail RD543 dont la largeur entre culées est de 22 ml.

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :

- Construction de deux quais latéraux de 220ml (pour voie A et voie B) accessibles depuis les aménagements sous le Pont-Rail de la RD543
- Mise en œuvre d'une rampe d'accès accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) de 240 m environ desservant le quai au nord (voie B) et réalisation d'un escalier, dans le talus ferroviaire. La maîtrise foncière des parcelles au Nord de la ligne ferroviaire est une condition nécessaire à la réalisation de la rampe d'accès et donc une condition indispensable à la réalisation de la halte.
- Mise en œuvre d'une rampe d'accès accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) de 240 m environ desservant le quai au sud (voie A) et réalisation d'un escalier, dans le talus ferroviaire
- Mise en œuvre des mobiliers de quais (bancs, abris, poubelles, chronométrie) et des luminaires sur les quais et les cheminements clients (rampes et escaliers)
- Mise en place de la signalétique voyageurs et de sécurité
- Mise en place des réservations nécessaires pour le déploiement ultérieur du système de contrôle automatique de titres de transport sur chaque quai au débouché des rampes
- Mise en place des caméras de vidéosurveillance et du système de sonorisation
- Traitement des talus et murs de soutènement et mise en place de clôtures en liaison avec le traitement retenu dans le cadre du PEM.

La configuration de la halte, imposée par les caractéristiques du talus ferroviaire, nécessite la mise en place de mesures spécifiques pour limiter au maximum le risque de traversées des voies ferrées.
Ces mesures sont étudiées par SNCF Gares & Connexions et validées en comité de pilotage par les Partenaires. Ces mesures peuvent porter sur des aménagements sur le périmètre de la halte (mise en place de clôtures spécifiques dans le talus), sur une communication renforcée ou sur une stratégie d'affichage des circulations du PEM.
Les études de la phase DCE permettront de préciser les solutions techniques nécessaire à prévenir les traversées de voies. Si ces solutions nécessitaient des modifications lourdes des infrastructures (ripage de voie, impact sur le pont rail, etc.), elles feraient alors l'objet d'un financement complémentaire.

Interfaces avec le PEM

- Le projet de halte ferroviaire objet de la présente convention et le projet de pôle d'échanges métropolitain sont conçus chacun avec leurs volumes de rétention. Une mutualisation des volumes et une optimisation du fonctionnement hydraulique sera recherchée. Une convention ad hoc permettra de définir les modalités financières de cette mutualisation ;
- En sus, il est précisé qu'un local Télécoms est aménagé dans le bâtiment de service du PEM dont la maîtrise d'ouvrage est portée par la Métropole. La Métropole, doit livrer une coque brute avec fluides en attente à SNCF Gares & Connexions qui réalise les aménagements nécessaires. A cet effet SNCF Gares & Connexions a transmis dans le cadre du dossier de Projet son expression de besoins et les spécifications. Les plans d'exécution établis par le maître d'ouvrage du PEM seront visés par SNCF Gares & Connexions ;

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

Ce local accueille les installations Télécoms telles que les armoires des systèmes d'informations voyageurs, de transmissions et de sûreté et point d'accès Wan (Réseau Ethernet IP) sécurisé.

Enfin, un distributeur de titres ferroviaires de transports est positionné en façade du bâtiment de service du PEM. L'objectif est d'installer un second valideur de titres de transports à l'entrée du P+R pour en permettre l'accès aux usagers des transports.

Ces occupations, rendues nécessaires par le projet, donneront lieu à des conventions d'occupation spécifiques, dont les impacts financiers ne sont pas intégrés au périmètre des présentes puisqu'elles relèvent des coûts annuels d'exploitation des transports.

- Les incidences du projet de PEM et les conséquences de la coactivité en phase travaux qui peuvent en découler n'étant pas connues à la signature de la présente Convention, elles ne sont pas intégrées dans le coût global présenté à l'article 4 ci-après.

Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, mais dont le financement est porté par SNCF Gares & Connexions :

- Lissage des voies
- Adaptation de la signalétique voies

ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé a minima des représentants des Partenaires. 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 l'achèvement du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), afin de valider le lancement de la phase de consultation. Les précisions ou éventuelles modifications décidées au terme de cette phase de DCE lors du Comité de pilotage donneront lieu si nécessaire à la rédaction d'un avenant aux présentes.

Le Comité de pilotage se réunira également en fin de travaux pour 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 évènement 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.

Il est précisé que SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux connexes susmentionnés pourra être associé sur simple demande des Partenaires.

Le secrétariat du Comité de pilotage est assuré par SNCF Gares & Connexions.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

3.2 Comité technique

Outre le Comité de pilotage, un Comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira en tant que de besoin et pour faire un point sur l'avancement et en tout état de cause pour la présentation du DCE.
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 d'études de l'opération.
Il est précisé que SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux connexes susmentionnés pourra être associé sur simple demande des Partenaires.

Le secrétariat du Comité technique est assuré par SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Coût aux conditions économiques de référence et de réalisation

Aux conditions économiques de référence (janvier 2021), le coût de la phase REA est estimé à 8 750 000 €. L'estimation a ainsi réalisée :

€ hors taxes aux conditions économiques de 01/2021	**En fin de PRO Coût Prévisionnel De Réalisation**
Foncier	
Travaux	6 777 000,00
MOE	630 000,00
MOA	240 000,00
Missions divers d'AMO	35 000,00
PPR	768 200,00
TOTAL	**8 750 000,00**

Aux conditions économiques de réalisation (janvier 2026), le coût de la phase REA est estimé à 12 200 000 €, après actualisation des coûts, des études et prise en compte des interfaces connues avec le projet de PEM, soit une augmentation de 39,4% par rapport à 2021. L'actualisation des coûts tient compte de la valeur du dernier indice connu TP01, et d'un taux d'indexation de 11 % en 2023, puis de 8 % en 2024, puis de 3% par an au-delà.

Ce coût n'intègre pas les éléments suivants :

- Incidences de la coexistence avec le projet de PEM. Les coûts correspondants seront estimés et intégrés à l'opération lors de la phase DCE.
- Agencement adapté à la coque et pose de ses équipements ferroviaires dans le bâtiment de service du PEM. Les coûts correspondants seront estimés et intégrés à

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

l'opération lors de la phase DCE. Cette coque étant livrée par la Métropole dans le cadre des travaux de réalisation du PEM.

En cas d'écart entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses susvisées, les Partenaires s'engagent à se rencontrer dans les plus brefs délais afin de réexaminer lesdites hypothèses par voie d'avenant. Préalablement à cette rencontre, SNCF Gares & Connexions communiquera aux Partenaires tout justificatif utile au réexamen de la présente clause.
En tout état de cause, les Partenaires s'engagent à se rencontrer lorsque la moitié du financement en euros (€) courants aura été appelé, afin de réévaluer le montant en euros courants prévisionnels, a minima par la prise en compte de l'évolution réelle des conditions économiques pour les dépenses déjà réalisées. Le cas échéant, la réévaluation du montant en euros courants prévisionnels fera l'objet d'un avenant à la Convention.

4.2 Plan de financement

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

Phase REA	Participations %	Montants prévisionnels € (CE de réalisation)
Etat	39,3 %	4 794 600,00
Région	39,3 %	4 794 600,00
Métropole	21,4 %	2 610 800,00
TOTAL	**100 %**	**12 200 000,00**

Ce tableau constitue la base de calcul permettant l'établissement des appels de fonds dont les modalités sont définies ci-après.

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

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 de SNCF Gares & Connexions et les frais de maîtrise d'œuvre ainsi que les coûts liés aux travaux connexes sous périmètre de MOA 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 SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

5.2 Modalités de versement

Selon la clé de répartition, entendu comme étant le montant par Partenaire rapporté au montant total, figurant au plan de financement mentionné à l'article 4.2, SNCF Gares & Connexions procèdera aux appels de fonds auprès de chaque partenaire financeur comme suit :

- Appel initial : 5% du besoin de financement à l'engagement du DCE sur justification par SNCF Gares & Connexions de l'engagement effectif de l'opération (attestation signée par le Directeur de Projet de SNCF Gares & Connexions certifiant l'engagement du DCE)

- Appels intermédiaires : dans la limite de 95 % du besoin de financement de la phase REA, dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur de Projet de SNCF Gares & Connexions. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement à l'article 4.2 ci-dessus.
  Au-delà des 95%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Gares & Connexions. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant de la participation de chaque financeur en € courants défini au plan de financement à l'article 4.2 ci-dessus.

- Solde de la phase REA : 5% comme solde de la Convention après l'achèvement de l'intégralité des travaux sur présentation d'un Décompte Général Définitif sur la base des dépenses comptabilisées et constatées. SNCF Gares & Connexions procèdera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

- Pour l'exercice des études et des travaux définis au titre de la présente convention, SNCF Gares & Connexions percevra un financement de l'État sur le budget du programme 2023 (« infrastructures et services de transports »), action 41 (« infrastructures ferroviaires »).
  - A date, le code d'activité budgétaire n'est pas encore défini.
  - Le Directeur Régional de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement est chargé de l'exécution de la présente convention.
  - Le comptable assignataire est le Directeur Régional des Finances Publiques de PACA - DRFIP 13.

5.3 Domiciliation de la facturation et identification

La domiciliation des Partenaires 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**
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde	Direction Générale Transports, Mobilité et Grands Equipements Service Administratif et	04 91 57 57 64 ggainlet@maregionsud.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

	13481 Marseille Cedex20	Financier	
Etat	DREAL PACA 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 uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Métropole	Métropole Aix Marseille Provence **La Tour La Marseillaise** 2 bis, bld Euromed, Quai d'Arenc 13002 Marseille	DGD Mobilité Durable Infrastructures et Voirie Direction Ressources	Yves PAPPATICO 04 42 91 49 21 yves.pappatico@ampmetropole.fr
SNCF Gares & Connexions	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 sandrine.bader@sncf.fr

	N° SIRET	**N° TVA intracommunautaire**
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Etat	130 006 380 00013	/
Métropole	200 054 807 000 17	FR 192 000 548 07
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 00 334	FR76 3000 4013 2800 0139 0369 404

5.4 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions 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 financeurs se libèreront 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.

Bénéficiaire	**Etablissement Agence**	**Code Etablissement**	**Code Guichet**	**N° de compte**	**Clé**
SNCF Gares & Connexions	La Défense ENT	30004	01328	00013903694	04

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

5.5 Gestion des écarts

La gestion des écarts entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses susvisées est précisée dans l'article 4.1.

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, SNCF Gares & Connexions informera les Partenaires, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives.
Cette démarche sera également conduite dans le cas où SNCF Gares & Connexions devrait déclarer des appels d'offres infructueux.
Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

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,
- Abandon du projet (avant démarrage des travaux).

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 7 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, SNCF Gares & Connexions sera remboursée des dépenses réelles, les partenaires financiers s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 4.2 de la Convention.

5.6 Caducité des subventions

Les subventions deviendront caduques si, à l'expiration d'un délai de 18 mois à compter de la notification de la Convention, le maître d'ouvrage 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 36 mois à compter de la réception des travaux, le maître d'ouvrage n'a pas transmis le décompte général et définitif de l'opération, ou justifié de son report.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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 DUREE DE LA CONVENTION

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

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 2030.

ARTICLE 7 – DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES

Le planning cible prévisionnel de l'opération, donné à titre indicatif, est joint en annexe 2. Il repose sur les jalons prévisionnels suivants :

- constitution du DCE : comme précisé à l'article 1er ci-avant, en amont de l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique relative au Bus à Haut Niveau de Service, pour une durée de 6 mois environ soit entre juillet et décembre 2023 compris
- consultation des entreprises de travaux : pour une durée de 9 mois environ soit entre janvier et septembre 2024 compris
- études d'exécution et travaux préparatoires : pour une durée de 3 mois environ soit entre octobre et décembre 2024 compris,
- travaux pour une durée de 14 mois environ soit entre janvier 2025 et mars 2026.

La date de réception des travaux, mars 2026, 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 SNCF Gares & Connexions au titre des présentes sera établi.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

SNCF Gares & Connexions procède alors à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des partenaires financeurs au prorata de leur participation.

Dans tous les cas, les Partenaires s'engagent à rembourser SNCF Gares & Connexions sur la base de relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études et de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

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 PACA
STIM/UAPTD
16, rue Antoine Zattara
13 332 Marseille Cedex 03
Tél : 04 88 22 61 00

Pour la Métropole
Nom : Claude FAUCHER
Adresse : Métropole Aix Marseille Provence
58 Bd Charles Livon – 13007 Marseille
Tel : 04 91 99 99 00
E-mail : claude.faucher@ampmetropole.fr

Pour la Région
Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des Infrastructures et Grands Equipements
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde
13 481 Marseille Cedex 20
Tel : 04 88 73 60 34
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour SNCF Gares & Connexions
Nom : Agnès MOUTET-LAMY
Adresse : SNCF - Direction Régionale des Gares Occitanie et Sud
4 rue Léon Gozlan
13003 Marseille
E-mail : agnes.moutet-lamy@sncf.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

ARTICLE 10 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

Les études menées dans le cadre de la Convention restent la propriété de SNCF Gares & Connexions.
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.
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 présente convention seront de la compétence du Tribunal Administratif territorialement compétent.

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 le cas échéant 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 express 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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

Monsieur Christophe MIRMAND

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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

A Marseille, le ……

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

Monsieur Renaud MUSELIER

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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

A Marseille, le ……

Pour la Métropole d'Aix-Marseille-Provence
La Présidente du Conseil Métropolitain

Madame Martine VASSAL

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

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

A Marseille, le ……

Pour SNCF Gares & Connexions
La Directrice Régionale des Gares Occitanie & Sud

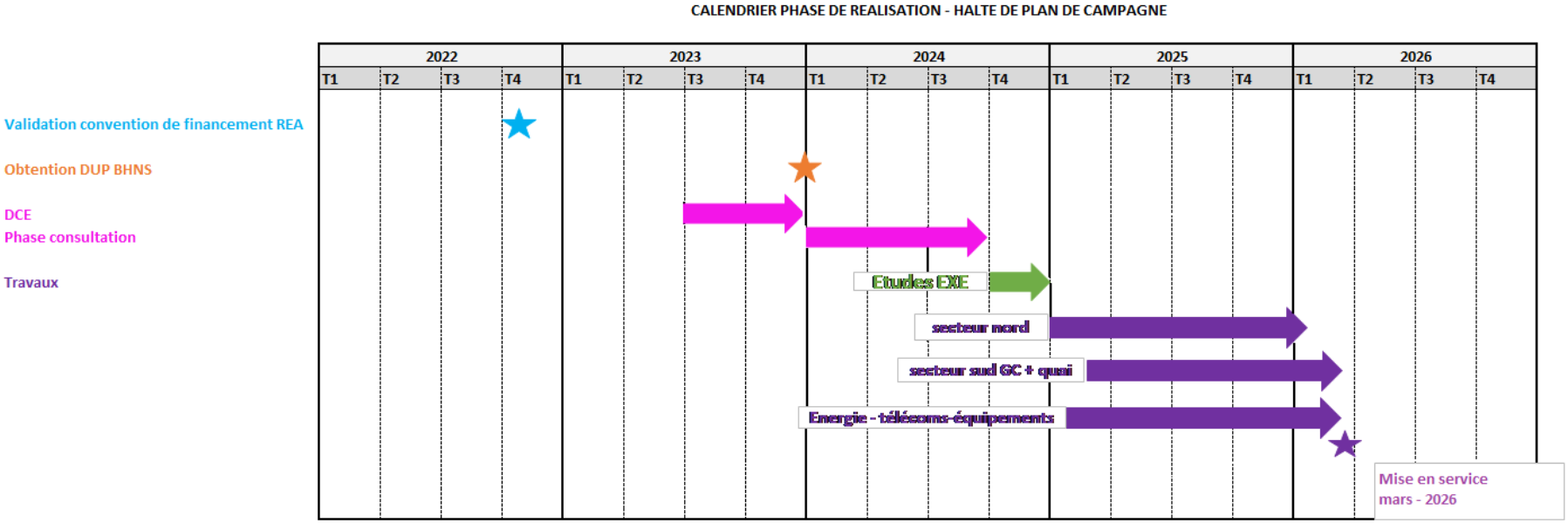
Madame Agnes MOUTET-LAMY

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

Annexe 1 : Plan d'implantation du projet

Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023

Annexe 2 : Planning prévisionnel de la halte ferroviaire



Reçu au Contrôle de légalité le 30 juin 2023