



CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION 2007-2013

CONTRAT DE PLAN ETAT REGION 2015-2020

REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Convention

DE FINANCEMENT DES ETUDES
COMPLEMENTAIRES ET DES
TRAVAUX RELATIFS A LA
REOUVERTURE DU RACCORDEMENT
DE MOUREPIANE - Ligne 934 100

Avenant n°2

Comptes F 46112 / F 48018 / X00016 / 401459 / F66537	ARCOLE	GCF 1001044
--	--------	-------------

Entre

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

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par le Président du Conseil Régional, **Monsieur Renaud MUSELIER**, autorisé à signer la présente convention par délibération n° du ;

Ci-après désignée « **La REGION** »

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par la Présidente du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, **Madame Martine VASSAL**, autorisée à signer la présente convention par délibération n° du ;

Ci-après désigné « **Le Département des Bouches-du-Rhône** »

Le Grand Port de Marseille, Etablissement Public Industriel et Commercial, SIRET 775 558 489 00016 dont le siège social est 23 place de la Joliette, BP 81965 Marseille Cedex 02, représenté par **Monsieur Hervé MARTEL**, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **GPMM** »

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par la Présidente de la Métropole, **Madame Martine VASSAL** dument habilitée à cet effet,

Ci-après désigné « **La Métropole** »

et

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée 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, représentée par le Directeur Territorial Provence – Alpes – Côte d'Azur, **Monsieur Karim TOUATI**, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, l'Etat, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, le Grand Port de Marseille, le Département des Bouches-du-Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

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,
- le décret n°97-444 modifié du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de SNCF RÉSEAU,
- le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- le contrat de projets Etat / Région 2007-2013 de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur, signé en date du 20 mars 2007, et en particulier son chapitre I-5 relatif à l'accompagnement du développement du trafic sur le port de Marseille-Fos,
- la convention cadre du volet ferroviaire du CPER 2007-2013 entre l'Etat, la Région et RFF précisant pour les opérations concernant RFF, le cadre général des engagements réciproques de l'État, la Région et RFF, pour mettre en œuvre le programme défini dans le contrat de projets État / Région 2007 – 2013, signée le 3 décembre 2007,
- la convention spécifique d'application du CPER 2007-2013 avec le Département des Bouches-du-Rhône, signée le 17 décembre 2007,
- la loi n° 2013-403 du 17 mai 2013 relative à l'élection des conseillers départementaux, des conseillers municipaux et des conseillers communautaires
- le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 et son avenant n°9,
- la convention de financement, signée le 21 novembre 2007 par le GPMM et RFF, relative aux études préliminaires de la réouverture du raccordement de Mourepiane,
- la convention de financement, signée le 11 mars 2009 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et RFF, relative aux études d'avant-projet de la réouverture du raccordement de Mourepiane,
- la convention de financement, signée le 8 février 2011 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et RFF, relative aux études de projet de la réouverture du raccordement de Mourepiane,

- la convention de financement, signée le 20 décembre 2011 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et RFF, relative à la réalisation du raccordement de Mourepiane,
- l'avenant n°1 à la convention de financement signé le 24 novembre 2022 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et SNCF Réseau, relative à la réalisation du raccordement de Mourepiane.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N°2	8
ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 DE LA CONVENTION INITIALE « DESCRIPTION DU PROGRAMME DES TRAVAUX »	8
ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION INITIALE « DUREE DES ETUDES DE CONCEPTION ET DES TRAVAUX »	9
ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 DE LA CONVENTION INITIALE « BESOIN DE FINANCEMENT »	9
ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.1 DE LA CONVENTION INITIALE « PRINCIPE DE FINANCEMENT »	9
ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.2 DE LA CONVENTION INITIALE « PLAN DE FINANCEMENT»	10
ARTICLE 7 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 DE LA CONVENTION INITIALE « MODALITES DE VERSEMENT »	10
ARTICLE 8 – MODIFICATION DU SOUS-ARTICLE 7.5 DE LA CONVENTION INITIALE « DOMICILIATION DE LA FACTURATION »	11
ARTICLE 9 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION INITIALE « GESTION DES ECARTS »	12
ARTICLE 10 - AJOUT D'UN ARTICLE 12 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « CADUCITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS – REGLEMENT DU SOLDE »	12
ARTICLE 11 - AJOUT D'UNE ANNEXE 1 « CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS »	13
ARTICLE 12 – PORTEE DU PRESENT AVENANT N°2.....	15
ARTICLE 13 – DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT N°2	15

PREAMBULE

Actuellement, la connexion ferroviaire du Grand Port Maritime de Marseille au réseau ferré national passe uniquement par le faisceau d'Arenc. En raison de la configuration de l'infrastructure ferroviaire dans le secteur Arenc-Canet-Mourepiane, le traitement des flux de marchandises nécessite des opérations de manœuvres ferroviaires complexes qui pénalisent la compétitivité du mode ferroviaire en termes de temps de traitement, de qualité et de coûts d'acheminement ferroviaires. En effet, les trains longs du combiné sont réceptionnés ou constitués en Gare du Canet par coupons de 500 ml puis transitent par le faisceau d'Arenc en cisillant les voies principales de circulation.

La fermeture à l'horizon 2024 de la gare du Canet, fermeture prévue dans le cadre de l'extension de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée pour remédier à l'aléa inondation et créer 12 000 logements, a été décidée au Comité de pilotage Ville Port du 26 mars 2018. Cette échéance nécessite de trouver une solution pour accueillir et expédier des trains longs de fret.

La réouverture de la voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane » permettra l'accès direct des trains complets venant du Nord du département, via Miramas, aux bassins Est du port de Marseille Fos, en raccordant les voies portuaires aux voies littorales de Saint-Charles à l'Estaque, et permettra d'en optimiser les fonctionnalités. L'accès aux installations de transport combiné pourra se faire en évitant les lourdes manœuvres ferroviaires sur les voies d'Arenc et du Canet, et permettra ainsi de transférer en partie le trafic du Canet vers Mourepiane.

Pour mémoire, cette opération a été suspendue en 2016 à la suite de l'absence de visibilité sur la mise en service du faisceau de réception sur le réseau ferré portuaire et compte tenu de la sensibilité locale au chantier de transport combiné de Mourepiane.

Le raccordement permet d'une part la réception directe des trains longs du combiné à destination du terminal maritime Med Europe sans rebroussement par Arenc et d'autre part la levée de la contrainte de gabarit des trois tunnels situés entre le raccordement de Mourepiane et le faisceau d'Arenc pour les trains d'autoroute ferroviaire.

Dans le programme fonctionnel initial du raccordement (prévu dans la convention de financement initiale) :

- Chaque mouvement de fret nécessitait deux agents de circulation (un SNCF Réseau et un GPMM) du fait d'une subordination d'ouverture de signaux ;
- Chaque sortie de train fret par le raccordement nécessitait l'interruption des circulations voyageurs de l'ordre de 15 minutes avec une circulation à contre-sens sur 1,4 km.

Une modification du programme fonctionnel du raccordement est nécessaire afin de rendre ce programme compatible avec les augmentations de services voyageurs prévues sur les voies littorales et pour le rendre plus performant pour les circulations de fret.

La prise en compte des prévisions de circulations de 4 TER / H cadencées, du projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'azur, du principe de RER métropolitain et de l'amélioration de la gestion du mouvement fret nécessite l'adaptation du programme suivant :

- Modification de la signalisation initialement prévue assurant une optimisation de la compatibilité des trains fret et des trains voyageurs.
- L'ajout d'une voie de communication à la sortie du raccordement pour éviter la circulation à contresens des trains fret.

Un avenant n°1 à la convention relative au financement des travaux (phase REA) de la réouverture du raccordement de Mourepiane a été signé le 24 novembre 2022 à cet effet, afin d'une part d'intégrer les études de conception du nouveau programme, les procédures administratives, des travaux connexes (mise en sureté, traitement de végétation et gestion de la pollution au chrome) et d'autre part, en vue de modifier les délais et le périmètre financé.

Pour permettre la réouverture du raccordement dans les délais les plus courts, il a été décidé en comité de pilotage que les travaux à réaliser seront désormais prévus en deux phases :

- Phase 1 : modification de la signalisation et finalisation pour fin 2025 des travaux d'infrastructures entamés en 2015 (objet du présent avenant n°2 à la convention de financement) ;

- Phase 2 : la pose d'une voie de communication en sortie du raccordement, à réaliser à l'horizon 2030 (le financement de cette phase 2 n'est pas inclus à cet avenant et fera l'objet d'une convention de financement ultérieure).

Afin de permettre une remise en service du raccordement de Mourepiane fin 2025, les co-financeurs s'accordent sur la nécessité de conclure un avenant n°2 afin que la phase Réalisation de l'opération puisse reprendre bien que les études de conception ne soient pas complètement finalisées. A ce titre, les co-financeurs acceptent et s'engagent à financer par un nouvel avenant le cout prévisionnel estimé à la fin des études de conception.

Les premières estimations d'évolution de coût amèneraient, sous réserve de confirmation à l'issue des études de conception toujours en cours, à un montant de 10 M€ de travaux, objet du présent avenant n°2. Cette évolution de coût correspond principalement :

- au nouveau phasage de l'opération pour une mise en service désormais prévue en décembre 2025, les travaux ayant été stoppés début 2016 suite à décision du Comité de Pilotage ;
- la reprise du programme fonctionnel et technique de l'opération ayant notamment abouti à l'ajout d'une modification de la signalisation.
- A l'évolution des conditions économiques de réalisation en lien avec le décalage des travaux de 2014 à 2024
- la gestion des marchés de travaux interrompus en 2016 et à l'évolution des conditions de réalisation ;

La reprise des travaux, et les appels de fonds correspondants, ne démarreront qu'après la Déclaration de Projet délivrée par l'autorité compétente.

Un ou plusieurs avenants ultérieurs sont prévus entre fin 2023 et 2024 afin :

- d'une part de stabiliser, à l'issue des études de conception, les hypothèses de coûts, délai et programme indiqués dans le présent avenant n°2,
- d'autre part d'intégrer les mesures compensatoires découlant des décisions des comités de pilotage à venir.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT N°2

Le présent avenant n°2 à la convention travaux (phase réalisation) du 20 décembre 2011 (modifiée par un 1^{er} avenant en date du 24 novembre 2022) a pour objet de définir les modalités de financement de la phase travaux de la remise en service du raccordement de Mourepiane, les délais associés et le programme suite à l'évolution globale du projet et d'ajouter la Métropole Aix-Marseille-Provence en tant que cofinanceur de l'opération.

De ce qui précède, la convention de financement initiale et son avenant n°1 font l'objet des évolutions suivantes :

- article 2 : Description du programme des travaux
- article 3 : Durée des travaux
- article 6 : Besoin de financement
- sous-article 7.1 : Principe de financement
- sous-article 7.2 : Plan de financement
- sous-article 7.4 : Modalités de versement
- sous-article 7.5 : Domiciliation de la facturation
- article 8 : Gestion des écarts
- ajout d'un article 12 aux conditions particulières de la CFI initiale : « Délais de caducité des engagements financiers – règlement du solde »
- ajout d'une annexe 1 intitulée « Calendrier révisable des appels de fonds »

ARTICLE 2 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 DE LA CONVENTION INITIALE « DESCRIPTION DU PROGRAMME DES TRAVAUX »

Le contenu de l'article deux (2) « Description du programme des travaux » de la convention initiale, modifié par l'avenant n°1, est annulé et remplacé comme suit :

« Les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO) ont été engagées par RFF sur la base des options et des aménagements du programme retenus par les cofinanceurs et RFF à l'issue de l'étude préliminaire : réouverture du raccordement de Mourepiane, sans modification de la pente ni du tracé, avec voie banalisée, électrification en 1500V et dégagement des gabarits haut et bas pour permettre notamment le passage de convois d'autoroute ferroviaire.

A l'issue des études d'avant-projet pour la réouverture du raccordement, les principales caractéristiques retenues étaient :

- type de trains : marchandises y compris matières dangereuses ;
- capacité maximale de 4 trains par heure (2 sens confondus) ;
- vitesse maximale autorisée : 70 km/h ;
- nombre de voies de circulation : 1 voie banalisée ;
- énergie de traction : 1500V continu ;
- gabarit : GB1 et AFM 427 + gabarit bas ;
- caractéristiques des convois : jusqu'à 1600 tonnes voire 1 775 tonnes (traction par une BB 26000 ou une BB 27000) et 1000m de longueur [NB : des convois plus lourds pourront emprunter cet itinéraire moyennant l'adjonction d'un engin thermique de pousse].
- renouvellement de la totalité de la voie (2,4 km), remise en service de la caténaire, et création d'un point de manœuvre à Mourepiane pour la gestion de la signalisation depuis le GPMM
- des accès secours seront créés pour les pompiers
- enfin, des mesures environnementales sont prévues au niveau des cités Consolat : murs antibruit, aménagements paysagers, traitement des traversées piétonnes.

Suite aux études de conception réalisées dans le cadre de la présente convention de financement, le programme a été adapté. Il intègre également pour les travaux de remise en service du raccordement fin 2025 :

- une modification de la signalisation permettant :
 - un temps d'insertion « acceptable », de l'ordre de 11 à 13 minutes, sur les Voies Principales
 - la suppression de la nécessité d'un agent circulation pour le Réseau Ferré Portuaire
 - la possibilité de circulation d'une pousse non attelée, évoluant en entrée/sortie du raccordement

Par ailleurs, les éléments ci-dessous ont évolué pour aboutir à :

- Caractéristiques des convois :

- Tonnage < 1260t :

La traction par une seule locomotive est suffisante

- 1260t < Tonnage < 1700t :

La traction par une seule locomotive nécessite d'être complétée par une pousse (locomotive non attelée en queue de train)

La traction par deux locomotives de forte puissance en tête de train est suffisante

- Tonnage > 1700t :

La traction par une seule locomotive, avec une pousse limitée à la sortie du raccordement n'est pas autorisée. Ce n'est pas le raccordement qui limite le tonnage, mais la portion de voie actuelle entre la bifurcation de Mourepiane et L'Estaque.

La traction par deux locomotives de forte puissance en tête de train est possible dans la limite de 1810t.

La limite de résistance des attelages contraint la composition.

- Raccordement à voie unique électrifié 1.500V à vitesse 70km/h.
- La ligne principale est à 70 km/h, sans objectif d'augmentation de vitesse. »

ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION INITIALE « DUREE DES ETUDES DE CONCEPTION ET DES TRAVAUX »

Le contenu de l'article trois (3) « Durée des études de conception et des travaux » de la convention initiale, modifié par l'avenant n°1, est remplacé comme suit, il faut lire :

« La phase réalisation (études de conception, procédures administratives, passation des marchés, études d'exécution et travaux) commence fin 2012 pour un objectif de mise en service en décembre 2025.

A noter que cet objectif de mise en service est directement conditionné à la réalisation préalable aux travaux de la dépollution du tunnel du Soulat. Dans l'hypothèse où celle-ci ne serait pas réalisée, la modification des conditions d'intervention aurait des conséquences sur le planning. »

ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 DE LA CONVENTION INITIALE « BESOIN DE FINANCEMENT »

Le contenu de l'article six (6) « Besoin de financement » de la convention initiale est remplacé comme suit, il faut lire :

« Le besoin de financement des études complémentaires et des travaux relatifs à la réouverture du raccordement de Mourepiane, objets de la présente convention, est évalué à 18,073 M€ H.T. aux conditions économiques de janvier 2008 soit 24,098 M€ courants.

Les études de conception n'étant pas finalisées à la date de signature de la présente convention, le montant du besoin de financement peut être amené à évoluer.

Le montant provisoire estimé a également pour hypothèse la réalisation préalable aux travaux de la dépollution du tunnel du Soulat. Dans l'hypothèse où celle-ci ne serait pas réalisée, la modification des conditions d'intervention aurait des conséquences sur le besoin de financement.

En cas d'évolution, SNCF Réseau en avertira les cofinanceurs. Un avenant sera alors conclu afin de procéder à sa mise à jour. »

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.1 DE LA CONVENTION INITIALE « PRINCIPE DE FINANCEMENT »

Le sous-article 7.1 de la convention initiale est modifié comme suit :

« L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, le Grand Port Maritime de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence s'engagent à rembourser à SNCF Réseau toutes les

dépenses dans la limite du coût prévisionnel précisé à l'Article 6, y compris les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

S'agissant d'une contribution assimilée à une indemnité pour dommages et intérêts ou d'une subvention destinée à prendre en charge l'achat par SNCF Réseau de biens ou services déterminés auprès d'autres assujettis, les contributions des co-financeurs précités sont exonérées de la T.V.A. »

ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.2 DE LA CONVENTION INITIALE « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 7.2 est modifié comme suit :

« Le besoin de financement nécessaire à la réalisation de cette opération est fonction :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- des derniers indices connus (TP01 pour le coût des travaux, ING pour le coût des études et dépenses de MOE/MOA)
- d'un taux d'indexation du TP01 de 8 % en 2023, de 5.5 % en 2024, de 4.5% en 2025 et en 2026 puis de 3% par an à compter de 2027 ;
- et d'un taux d'indexation de l'ING de 6% en 2023, de 3% en 2024, de 2.5 % en 2025 et en 2026, puis de 2% par an à compter de 2027.

Il est estimé à 24,098 M€ € H.T. en euros courants.

Les co-financeurs s'engagent à financer les études et travaux conduits par SNCF Réseau au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante :

Etudes de conception et REALISATION	Montants HT en euros courants	Clé de répartition en %
Etat	8 299 333 €	34,440 %
Région	6 299 333 €	26,140 %
Département des Bouches-du-Rhône	4 249 667 €	17,635 %
Grand Port Maritime de Marseille	4 249 667 €	17,635 %
Métropole Aix-Marseille-Provence	1 000 000 €	4,150 %
Total	24 098 000 €	100 %

ARTICLE 7 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 DE LA CONVENTION INITIALE « MODALITES DE VERSEMENT »

L'article 7.4 de la convention initiale est modifié comme suit :

« Les Financeurs Publics conviennent de régler les sommes dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date d'émission des appels de fonds.

Aucune réclamation ou contestation par un Financier Public ne suspendra le délai de règlement ou les actions en recouvrement engagées par SNCF Réseau.

Toutefois, dans ce délai, si un Financier Public constate une erreur manifeste dans l'appel de fonds reçu après analyse des documents transmis par SNCF Réseau, ce Financier Public a la possibilité de contester cet appel de fonds par notification formelle en lettre recommandée avec accusé de réception auprès de SNCF Réseau. Le délai de règlement s'arrête alors à la date de notification et le délai restant ne pourra reprendre qu'une fois résolu le différend entre le Financier Public concerné et SNCF Réseau.

Toute somme non payée dans les délais impartis portera de plein droit intérêt au taux légal en vigueur à la date prévue du paiement considéré, majoré de deux points de pourcentage.

Le paiement est effectué par virement à SNCF Réseau sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

Chaque libellé de virement devra comprendre le numéro de la facture d'appel de fonds. »

ARTICLE 8 – MODIFICATION DU SOUS-ARTICLE 7.5 DE LA CONVENTION INITIALE **« DOMICILIATION DE LA FACTURATION »**

L'article 7.5 de la convention initiale est modifié comme suit :

« Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

Signataires	Adresses	Nom du service administratif	N° de téléphone – Adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16 rue Antoine ZATTARA 13 332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilité / Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.sti.dreal- paca@developpement- durable.gouv.fr
Région Provence- Alpes-Côte d'Azur	Conseil Régional Provence – Alpes – Côte d'Azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Infrastructures et des Grands Equipements – Service des Grands Equipements	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Grand Port Maritime de Marseille	23 place de la Joliette CS 81965 13 226 Marseille Cedex 02	Direction des infrastructures maritimes et de l'ingénierie	patrick.soler@marseille-port.fr fabien.pastour@marseille- port.fr
Département des Bouches-du-Rhône	Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52, Avenue de Saint-Just 13256 Marseille Cedex 20	DGA Stratégie et Développement du Territoire	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Métropole Aix- Marseille-Provence	Métropole Aix Marseille Provence, BP 48014, 13567 Marseille cedex 02	Direction Générale Délégue Développement Économique, Innovation, Attractivité, Relations Internationales	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
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 Crédit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Toute modification de domiciliation devra faire l'objet dans les meilleurs délais d'un courrier d'information en recommandé avec accusé de réception à SNCF RÉSEAU. »

ARTICLE 9 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 8 DE LA CONVENTION INITIALE « GESTION DES ECARTS »

Le contenu de l'article 8 de la convention initiale est complété par le paragraphe suivant :

« Gestion des écarts liés aux effets de l'indexation »

SNCF Réseau ne supporte pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence retenus pour actualiser le Besoin de financement.

A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau présentera aux partenaires un état de l'évolution des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la convention de financement. Un comité de pilotage sera organisé dans tous les cas au mois de septembre à cet effet. Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention de Financement, les Financeurs(s) Public(s), après avoir été informés lors du comité de pilotage, prendront en charge les dépenses réellement engagées par SNCF Réseau notamment par application des indices réels.

Inversement, les évolutions à la baisse seront répercutées aux co-financeurs. Etant donné les incertitudes sur l'évolution de l'indice d'actualisation retenu dans la Convention de Financement, chaque année, un avenant à la Convention de Financement sera conclu au plus tard en décembre de l'année N. Cet avenant permettra l'actualisation pour l'année N+1 du Plan de financement en cohérence avec le dernier indice réel connu.

En application de cet avenant, lors de chaque appel de fonds, le montant réel en euros courants de l'échéance établi conformément aux dispositions de l'article 7.3 des conditions particulières sera calculé par SNCF Réseau en tenant compte de cette évolution.

ARTICLE 10 - AJOUT D'UN ARTICLE 12 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT INITIALE « CADUCITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS – REGLEMENT DU SOLDE »

Les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de douze (12) mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de quarante-huit (48) mois à compter de l'achèvement des travaux (délai de garantie de parfait achèvement échu) au titre duquel la subvention a été accordée.

Convention de financement

Annexe 1

Calendrier révisable des appels de fonds

	Prévisions d'appels de fonds												
	2012	2013	2014	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Etat	939 866,67	2 584 633,33	234 966,67	234 966,67	93 986,66	93 986,66	187 973,34	194 253,15	1 742 859,93	1 576 873,27	-	414 966,65	8 299 333,00
Région	939 866,67	2 584 633,33	234 966,67	234 966,67	93 986,66	93 986,66	187 973,34		417 113,08	1 196 873,27	-	314 966,65	6 299 333,00
Département 13	469 933,33	1 292 316,67	117 483,33	117 483,33	46 993,34	46 993,34	93 986,66	152 126,85	892 430,07	807 436,73	-	212 483,35	4 249 667,00
GPMM	469 933,33	1 292 316,67	117 483,33	117 483,33	-	46 993,34	140 980,00	152 126,85	892 430,07	807 436,73	-	212 483,35	4 249 667,00
MAMP	-	-	-	-	-	-	-	550 000,00	210 000,00	190 000,00	-	50 000,00	1 000 000,00
TOTAL (€ annuels))	2 819 600,00	7 753 900,00	704 900,00	704 900,00	234 966,66	281 960,00	610 913,34	1 048 506,85	4 154 833,15	4 578 620,00	-	1 204 900,00	24 098 000,00
TOTAL (% cumulé)	12%	44%	47%	50%	51%	52%	54%	59%	76%	95%	95%	100%	

ARTICLE 12 – PORTEE DU PRESENT AVENANT N°2

Les dispositions de la convention de financement initiale et de son avenant n°1 qui ne sont pas modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

ARTICLE 13 – DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT N°2

Le présent avenant prendra effet à sa date de signature par l'ensemble des parties.

Le présent avenant à la convention de financement initiale est établi en six (6) exemplaires originaux, un (1) exemplaire pour chaque signataire.

Fait en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

A Marseille, le

**Pour l'ETAT
Le Préfet de Région Provence - Alpes - Côte
d'Azur**

**Pour La Région Provence – Alpes - Côte d'Azur
Le Président du Conseil Régional**

Monsieur Christophe MIRMAND

Monsieur Renaud MUSELIER

Fait en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

**Pour le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône
La Présidente**

Madame Martine VASSAL

Fait en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

Pour le Grand Port Maritime de Marseille

Le Président du Directoire

Monsieur Hervé MARTEL

Fait en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Présidente

Madame Martine VASSAL

Fait en six (6) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le

Pour SNCF RESEAU

Le Directeur Territorial Provence - Alpes - Côte d'Azur

Monsieur Karim TOUATI