



CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION 2007-2013

CONTRAT DE PLAN ETAT REGION 2015-2020

REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

Convention

Relative au financement
des études de conception, des
procédures administratives, des études
d'exécution et des travaux du
Raccordement de Mourepiane
Ligne 934 100

Avenant n°1

Comptes F 46112 / F 48018	ARCOLE	GCF
---------------------------	--------	-----

Entre

L'Etat (Ministère de la Transition Écologique et Solidaire), représenté par **Monsieur Pierre DARTOUT**,
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** »

et

SNCF Réseau Société anonyme au capital de 500 000 000 €, 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 **Monsieur Jacques
FROSSARD**, Directeur Territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dûment 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 et le
Département des Bouches-du-Rhône**, 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.
- 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,

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT.....	6
ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 DE LA CONVENTION INITIALE « OBJET DE LA CONVENTION ».....	6
2.1 Modification de l'objet de la convention initiale.....	6
2.2 Modification de l'intitulé de la convention initiale.....	6
ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 DE LA CONVENTION INITIALE « DESCRIPTION DU PROGRAMME DES TRAVAUX ».....	7
ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION INITIALE « DUREE DES TRAVAUX ».....	7
ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 DE LA CONVENTION INITIALE « MODALITES DE VERSEMENT ».....	8
ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.5 DE LA CONVENTION INITIALE « DOMICILIATION DE LA FACTURATION ».....	8
ARTICLE 7 – PORTEE DU PRESENT AVENANT	9
ARTICLE 8 – DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT.....	9

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 2023 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.

Or la reconfiguration du faisceau d'Arenc avec un faisceau dédié au fret, opération inscrite dans la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, n'est prévue au mieux qu'à l'horizon de 2026-2028. Il est donc important d'achever pour 2023 la réalisation du raccordement de Mourepiane engagée en 2011. Pour mémoire, cette opération a été suspendue en 2014 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.

Il convient donc de dissocier le raccordement ferroviaire de Mourepiane de la question du chantier de transport combiné et d'expliquer sa pertinence ferroviaire. Ainsi, 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 :

- Chaque mouvement de fret nécessitait deux agents de circulation (un SNCF R +un GPMM) du fait d'une subordination d'ouverture de signaux.
- Chaque sortie de train nécessitait l'interception des circulations voyageurs de l'ordre de 15 minutes et 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 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 :

- La reprise de la signalisation.
- L'ajout d'une voie de communication à la sortie du raccordement pour éviter la circulation à contresens.

A titre indicatif, la convention de financement des études d'exécution et de travaux présente un solde financier prévisionnel de 1,310 M€ courants. Un avenant n°1 à la convention de financement des études d'exécution et de travaux est établi pour, d'une part, intégrer les études de conception du nouveau programme estimée à 1 010 k€, les procédures administratives estimées à 100 k€, des travaux connexes (mise en sureté, traitement de végétation et gestion de la pollution au chrome) à hauteur de 200 k€ et d'autre part, en vue de modifier les délais et le périmètre des prestations financées. Un avenant n°2 sera proposé concernant les financements de la phase travaux.

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

ARTICLE 1 - OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant n°1 à la convention travaux (phase réalisation) du 20 décembre 2011 a pour objet d'adapter les programmes fonctionnel et technique de l'opération, les délais associés et le périmètre des prestations financées suite à l'évolution global du projet que sont :

- les études de conception du nouveau programme pour un montant estimé de 1 010 k€
- l'intégration des procédures administratives à faire ou refaire suite à l'évolution du projet global :
 - o Etude d'impact (étude acoustique, qualité de l'air, inventaire écologique)
 - o Concertation Publique
 - o Enquête publique

pour un montant financé par la présentation convention de financement et estimé de 100 000 €

De ce qui précède, la convention de financement initiale fait l'objet des évolutions suivantes :

- article 1 : Objet de la convention
- article 2 : Description du programme des travaux
- article 3 : Durée des travaux
- le sous-article 7.4 : Modalités de versement
- le sous-article 7.5 : Domiciliation de la facturation

Les articles 6 et 7 (hors sous-articles 7.4 et 7.5) de la convention initiale feront l'objet d'une modification lors de la conclusion d'un second avenant n°2 afin d'adapter le financement au coût de l'opération.

En outre, le terme RFF est remplacé par SNCF RESEAU tout au long de la convention initiale conformément à l'entrée en vigueur de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et le terme Conseil Général est remplacé par le terme Conseil Départemental.

ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 DE LA CONVENTION INITIALE « OBJET DE LA CONVENTION »

2.1 Modification de l'objet de la convention initiale

Le contenu de l'article un (1) « Objet de la convention » de la convention initiale est remplacé comme suit,

« La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études de conception, des procédures administratives, des études d'exécution et des travaux de la réouverture du raccordement de Mourepiane. »

2.2 Modification de l'intitulé de la convention initiale

En conséquence de la modification de l'objet de la convention initiale par le présent avenant, l'intitulé de la convention initiale est remplacé comme suit :

« CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES COMPLEMENTAIRES ET DES TRAVAUX RELATIFS A LA REOUVERTURE DU RACCORDEMENT DE MOUREPIANE ».

ARTICLE 3 – 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 est complété par le paragraphe suivant :

« - Modification de la signalisation et ajout d'une communication permettant :

- Temps d'insertion « acceptable » de l'ordre de 6 à 8 minutes sur les Voies Principales
- Intégralité du mouvement piloté par un seul agent circulation SNCF réseau
- Acceptabilité de la circulation d'une pousse évoluant en entrée/sortie du raccordement

- Exploitation du raccordement prévue avec une pousse non attelée.

- 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.

- Création d'un point de changement de voie à vitesse 60km/h, implanté au plus près de la naissance du raccord.

- Raccordement électrique du faisceau de réception électrifié Mourepiane situé sur le port à partir du réseau électrique du Réseau Ferroviaire National sous réserve d'un dimensionnement compatible »

En conséquence de la modification du programme de la convention initiale par le présent avenant, l'article deux (2) de la convention initiale est intitulé comme suit : « Description du programme d'études complémentaires et des travaux ».

ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CONVENTION INITIALE « DUREE DES TRAVAUX »

Le contenu de l'article trois (3) « durée des travaux » de la convention initiale 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 donné à titre indicatif en décembre 2022 et au plus tard en décembre 2023. »

En conséquence de la modification du programme de la convention initiale par le présent avenant, l'article trois (3) de la convention initiale est intitulé comme suit : « DUREE DES ETUDES DE CONCEPTION ET DES TRAVAUX ».

ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7.4 DE LA CONVENTION INITIALE « MODALITES DE VERSEMENT »

L'article 7.4 est modifié comme suit :

« Les financeurs conviennent de régler les sommes dans un délai de 45 jours à compter de la date d'émission des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours). SNCF RÉSEAU appliquera une compensation pour couvrir les éventuels retards de paiement, calculée sur la base du taux d'intérêt légal, majoré de deux points de pourcentage.

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

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

ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'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 PACA Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements – Service des Equipements et des Grands Projets	dbiau@regionpaca.fr 04 91 57 50 57
Grand Port Maritime de Marseille	23 place de la Joliette CS 81965 13 226 Marseille Cedex 02	Direction du Développement	06 07 94 18 46 damien.comiti@marseille- port.fr 04 91 39 42 22 catherine.mondou@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.
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 7 – PORTEE DU PRESENT AVENANT

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

ARTICLE 8 – DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT

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 cinq (5) exemplaires originaux, un (1) exemplaire pour chaque signataire.

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le 24 NOV. 2022

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



Christophe MIRMAND

A Marseille, le

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



Monsieur Renaud MUSELIER

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le 20/07/2020

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

Madame Martine VASSAL



Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le ...2...5...JUIL. 2022

Pour le Grand Port Maritime de Marseille

Le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized 'H' followed by a horizontal line that curves upwards at the end.

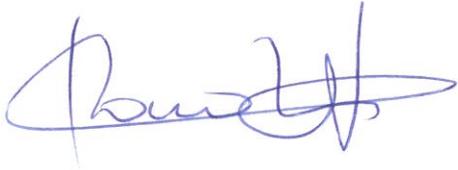
Monsieur Hervé MARTEL

Fait en cinq (5) exemplaires originaux, un (1) à destination de chaque signataire.

A Marseille, le16 MARS 2021

Pour SNCF RESEAU

Le Directeur Territorial Provence - Alpes - Côte d'Azur

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'Karim Touati', written in a cursive style.

~~Monsieur Jacques FROSSARD~~

Karim TOUATI
Directeur Territorial



CONTRAT DE PROJETS ETAT REGION

2007-2013

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

**ACCOMPAGNEMENT DU DEVELOPPEMENT DU TRAFIC
SUR LE PORT DE MARSEILLE-FOS**

REOUVERTURE DU RACCORDEMENT DE MOUREPIANE

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES TRAVAUX (PHASE
REALISATION)**

Entre

L'Etat (Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement), représenté par **Monsieur Hugues PARANT**, préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

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

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par le Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, **Monsieur Jean-Noël GUERINI**, autorisé à signer la présente convention par délibération n° du ;

Le GRAND PORT MARITIME 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 Jean-Claude TERRIER**, Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille, dûment habilité à l'effet des présentes,

et

Réseau Ferré de France, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le N° B 412 280 737 (2002B08113), dont le siège social est 92 Avenue de France – 75013 Paris, désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Hubert du MESNIL, son Président, ayant donné délégation à **Monsieur Marc SVETCHINE**, Directeur Régional PACA,

Vu :

- La loi du 13 février 1997 portant création de l'établissement public RFF en vue du renouveau du transport ferroviaire et le transfert des attributions de la SNCF en matière d'infrastructures,
- Le décret du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF,
- 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 Réseau Ferré de France, 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 convention de financement des études relatives au dégagement du gabarit GB1 et du gabarit bas pour navettes d'autoroute ferroviaire sur les lignes entre Avignon et les ports de Marseille/Fos sur mer (étude préliminaire pour le dégagement du GB1 ; études AVP/PRO pour le dégagement du gabarit bas), signée le 30 décembre 2005 par l'Etat et RFF,
- 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 11 mars 2009 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et RFF, relative aux travaux de mise au gabarit GB1 du pont-route de Bruni,
- 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 24 janvier 2011 par l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, le GPMM et RFF, relative aux travaux de mise au gabarit haut du tunnel de La Nerthe,

PREAMBULE

Le Contrat de Projets Etat – Région 2007 – 2013, signé le 20 mars 2007, a inscrit un certain nombre d'opérations de développement du transport ferroviaire de marchandises.

Dans le contexte des échanges économiques mondiaux, en particulier entre l'Europe et l'Asie, l'activité de transport conteneurisé est un axe de développement stratégique tant au niveau local qu'à plus large échelle. Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) doit saisir l'opportunité de cette forte croissance pour rattraper son retard en ce domaine par rapport aux ports italiens et espagnols, confirmer son rôle dans l'économie nationale et affirmer sa vocation de porte d'échange du sud de l'Europe.

Le développement de ces activités doit s'accompagner d'efforts importants en faveurs du report modal, afin que les marchandises conteneurisées transitant par Marseille, puissent être acheminées de façon privilégiée par voie ferroviaire plutôt que route, profitant du positionnement géographique unique en méditerranée, au débouché de la vallée du Rhône.

Cette position autorise en effet une massification significative des pré-/post-acheminements par l'utilisation des modes alternatifs à la route. Cette massification doit être l'une des sources de gains de compétitivité des chaînes logistiques et de transport empruntant le maillon portuaire régional. Ainsi, les objectifs partagés sont d'atteindre une part modale de pré-/post-acheminements terrestres des conteneurs de 10 % pour le transport fluvial et de 30 % pour le mode ferroviaire (inscrit au Projet Stratégique du Port 2009-2013).

L'objectif partagé est ainsi que l'infrastructure ferroviaire prenant place dans la vallée du Rhône à partir du GPMM offre des perspectives d'irrigation de l'arrière-pays du GPMM, moyennant des adaptations en termes de gabarits ferroviaires et l'amélioration des conditions d'accès aux bassins portuaires. Les actions identifiées en ce sens portent ainsi sur l'adaptation des voies ferrées de desserte de la zone portuaire et d'accès à cette zone. Conformément aux orientations stratégiques, les opérations prévues, à haut rendement économique, contribueront à l'amélioration de la compétitivité du GPMM.

La présente convention porte sur la réouverture de la voie ferrée dite « raccordement de Mourepiane », permettant l'accès direct des trains venant du nord du département via Miramas aux Bassins Est du GPMM, en particulier à ses installations de transport combiné, sans manœuvres ferroviaires en gare d'Arenc. Pour mémoire, ce futur terminal de transport combiné vise à traiter des trafics portuaires ainsi que des trafics continentaux de la région marseillaise en lieu et place du Canet. Le raccordement de Mourepiane constituera aussi l'accès au projet d'autoroute ferroviaire en préparation à partir des bassins Est du port.

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

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de financement et de réalisation des études d'exécution et des travaux de la réouverture du raccordement de Mourepiane.

ARTICLE 2 - DESCRIPTION DU PROGRAMME DES TRAVAUX

Les trafics de marchandises des Bassins Est du GPMM bénéficient de perspectives de croissance significatives : conteneurs (transport combiné), trafics rouliers en lien avec un futur service d'autoroute ferroviaire, marchandises diverses, ...

En raison de la configuration de l'infrastructure ferroviaire, le traitement de ces flux de marchandises nécessite aujourd'hui des opérations de manœuvres ferroviaires complexes qui pénalisent les temps de traitement, la qualité et les coûts des acheminements ferroviaires. Ces éléments grèvent inévitablement non seulement la compétitivité du mode ferroviaire, dont la part modale est aujourd'hui faible dans les pré-/post-acheminements terrestres de ces flux maritimes de marchandises, mais aussi la compétitivité globale des Bassins Est du GPMM.

Or, le raccordement ferroviaire de Mourepiane, bien que non exploité depuis une quinzaine d'années est en relatif bon état pour certains ouvrages d'art mais ses équipements ferroviaires sont à reconstruire. Sa réactivation permettra d'offrir un accès direct aux trains venant de Miramas aux chantiers combinés (actuels et futurs), sur le terminal à conteneurs de Mourepiane et sur les autres terminaux des Bassins Est du GPMM sans manœuvres ferroviaires sur le faisceau d'Arenc. Sa réouverture améliorerait de ce fait grandement l'efficacité du fret ferroviaire portuaire et garantirait ainsi des gains de productivité pour l'ensemble de la chaîne logistique et de la compétitivité portuaires. Cette opération est ainsi indispensable notamment dans une optique d'atteinte des objectifs concernant la part modale du ferroviaire dans les pré-/post-acheminements terrestres des conteneurs du GPMM.

Elle permettra également de s'affranchir des incertitudes techniques et financières de mises au gabarit haut, nécessaires aux services d'autoroute ferroviaire, sur les trois tunnels ferroviaires situés sur la ligne de Marseille Maritime entre la bifurcation du raccordement de Mourepiane et le faisceau d'Arenc.

Enfin, cette opération est absolument indispensable à l'ensemble des scénarios de rationalisation de l'utilisation des emprises du domaine public ferroviaire du complexe ferroviaire de Marseille Nord qui permettra de destiner à d'autres usages, en particulier urbains dans le cadre de l'extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, les emprises dénuées d'utilité ferroviaire.

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 sont :

- type de trains : marchandises yc 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 poussée].
- 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.

ARTICLE 3 - DUREE DES TRAVAUX

Les études d'avant-projet ont été achevées en mai 2011, et les études de projet ont été engagées en juin 2011.

La phase réalisation (passation des marchés, études d'exécution et travaux) commencera début 2012. Les travaux se dérouleront de septembre 2012 au deuxième semestre 2013. Le planning de l'opération fixe un objectif de mise en service fin 2013.

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE

Les travaux seront réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de RFF. Une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage sera réalisée avec le Grand Port Maritime de Marseille pour les installations touchées par le projet qui lui appartient (notamment les sections situées au-delà du pont sur l'A55).

ARTICLE 5 – SUIVI DE L'EXECUTION DES TRAVAUX PAR LE COMITE DE PILOTAGE

Un comité de pilotage des travaux est constitué conformément aux dispositions du contrat de projets Etat-Région. Il est co-présidé par le Préfet de Région ou son représentant et par le Président du Conseil Régional ou son représentant. Il comprend un représentant de chacun des autres signataires. Il a pour objectif de veiller à la bonne information des cofinanceurs. Ce comité se réunit à l'initiative de RFF avec un préavis d'un mois en cas de besoin pour s'accorder sur des orientations en cours d'étude.

Il se réunira à minima deux fois pendant la période de réalisation des travaux.

Pour le suivi technique de la convention de financement, ce comité de pilotage peut être suppléé par un comité technique dont les membres sont désignés par chacun des partenaires. Ce comité technique se réunira au minimum une fois par semestre pendant la durée des travaux.

ARTICLE 6 – BESOIN DE FINANCEMENT

Le besoin de financement des études d'exécution et travaux, objet de la présente convention, est évalué, au stade des études AVP, à 11 708 000 € H.T. aux conditions économiques de janvier 2008, soit 14 098 000 € HT courants.

Ce budget prévisionnel en euros courants est estimé sur la base d'une évolution de l'indice TP01 de 4% jusqu'à fin 2013.

Les frais de maîtrise d'ouvrage RFF s'élèvent à 70 480 € HT courants.

ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Compte tenu des règles de financement propres à cet établissement public (article 4 du décret n°97-444 du 5 mai 1997) et conformément aux dispositions du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013, la participation financière de RFF est nulle.

7.1 Principe de financement

L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône et le Grand Port Maritime de Marseille s'engagent à rembourser à R.F.F. 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 R.F.F. de biens ou services déterminés auprès d'autres assujettis, les contributions des co-financeurs précités sont exonérées de la T.V.A.

7.2 Plan de financement

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

- du calendrier prévisionnel de réalisation des travaux,
- de l'évolution des prix sur la base d'un taux prévisionnel de 4 % par an au delà de 2011.

Il est estimé à 14 098 000 € HT en Euros courants.

Les co-financeurs s'engagent à financer les travaux conduits par RFF au titre de la présente convention, selon la clé de répartition suivante, dans la limite des montants indiqués :

Co-Financeurs	Montants HT en Euros courants	Clé de répartition en %
Etat	4 699 333, 33 €	33,3333 %
Région PACA	4 699 333, 33 €	33,3333 %
Département des Bouches du Rhône	2 349 666,67 €	16,6667 %
Grand Port Maritime de Marseille	2 349 666,67 €	16,6667 %
Total du besoin de financement :	14 098 000,00 €	100 %

7.3 Modalités d'appels de fonds

RFF procède auprès des co-financeurs aux appels de fonds comme suit :

- premier appel de fonds et appel de fonds intermédiaire :
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20 % de leur participation respective visée à l'article 7.2,
 - après le démarrage des travaux, et dès que l'avance est consommée, des acomptes au minimum trimestriels, fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des travaux par le taux de participation visé à l'article 7.2 et par le besoin de financement visé à l'article 7.2.
- Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant plafonné défini au plan de financement.
- Solde :
 - après achèvement de l'intégralité des prestations, RFF présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses constatées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre dans le cadre d'un rapport d'exécution détaillé de l'opération, incluant un Décompte Général Définitif (DGD) ;
 - RFF procède, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

7.4 Modalités de versement

Les sommes dues à RFF au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 40 jours à compter de la date d'émission de la facture. A défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés en utilisant le taux d'intérêt légal majoré de deux (2) points.

La date et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de R.F.F.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant numéro de référence de la facture (n° porté dans le libellé du virement) au compte de Réseau Ferré de France :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
R.F.F.	Société Générale agence Opéra à Paris	30003	03620	00020062145	94

7.5 - Domiciliation de la facturation

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 - PFP	04 86 94 68 63 pfp.sti.dreal- paca@developpement- durable.gouv.fr
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Conseil Régional PACA Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	SGIF	04 91 57 54 39 ou 56 85 ggainlet@regionpaca.fr fdeleuil@regionpaca.fr
Grand Port Maritime de Marseille	23 place de la Joliette BP 81965 13 226 Marseille Cedex 02	Direction du Développement Direction de l'Administration et des Finances	06 07 94 18 46 damien.comiti@marseille- port.fr 04 91 39 44 37 catherine.lopez- brener@marseille-port.fr
Département des Bouches-du-Rhône	Conseil général des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52, Avenue de Saint-Just 13256 Marseille Cedex 20	Direction de l'Economie et l'Aménagement du Territoire Service Aménagement et Urbanisme	04 13 31 22 37 ou 12 76 mariejose.fabre@cg13.fr helene.corselle@cg13.fr
R.F.F.	Pôle finance Achats 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13	Service Finances gestion des flux Unité back office Exploitation	01 53 94 32 83

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

ARTICLE 8 – GESTION DES ECARTS

Les règles suivantes s'appliquent :

En cas d'économie, c'est à dire si le montant des dépenses courantes reste inférieur ou égal au besoin de financement défini dans les conditions de l'article 7.2, la participation des cofinanceur(s) est réajustée au prorata de la part de financement de chaque Financier

En cas de dépassement du besoin de financement, RFF convoque dans les plus brefs délais un comité de pilotage extraordinaire réunissant l'ensemble des cofinanceurs afin de déterminer par la concertation les modalités de financement des besoins complémentaires. Ces nouvelles dispositions seront contractualisées par voie d'avenant.

ARTICLE 9 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention, à l'exception des références bancaires et des domiciliations des factures mentionnées aux articles 7.4 et 7.5, donne lieu à l'établissement d'un avenant.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettre entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et RFF, maître d'ouvrage des travaux, qui en accusera réception.

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

Cette période d'un mois devra être mise à profit par les parties pour trouver une solution par conciliation amiable.

Dans tous les cas, les co-financeurs s'engagent à rembourser au maître d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses finales, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses de travaux nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, le maître d'ouvrage procède à la présentation d'une facture pour règlement du solde ou au reversement du trop perçu auprès des co-financeurs au prorata de leur participation.

ARTICLE 10 – PROPRIETE, COMMUNICATION

Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication à propos des travaux.

A chaque publication du coût de l'opération objet de la présente convention, RFF fait mention du financement des co-financeurs. Les opérations de communication importantes et à destination du grand public, relatives à cette opération, seront conduites en accord avec les co-financeurs.

ARTICLE 11 – MESURES D'ORDRES

La présente convention prend effet à la date de signature du dernier signataire. Elle expire au versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente.

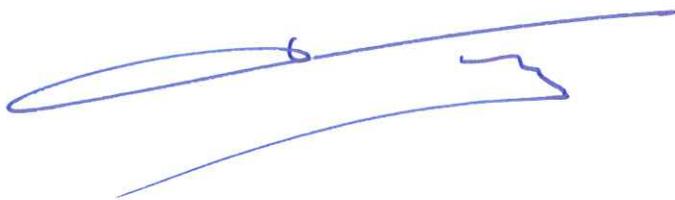
Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entend soumettre la présente convention à cette formalité.

Les parties font élection de domicile en leur siège respectif pour l'exécution de la présente convention.

La présente convention est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Fait à Marseille, le20 DEC. 2011

Le Préfet de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, overlapping strokes that form a cursive name.

Hugues PARANT

Fait à Marseille, le

Le Président du Conseil Régional Provence – Alpes – Côte d'Azur

A handwritten signature in purple ink, consisting of a vertical line on the left, a horizontal line extending to the right, and a small loop or flourish in the middle.

Michel VAUZELLE

Fait à Marseille, le 04 NOV. 2011

Le Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'JN Guérini', written in a cursive style.

Jean-Noël GUERINI

Fait à Marseille, le..... 18 OCT. 2011

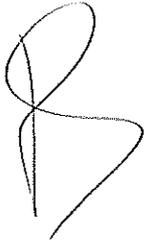
Le Président du Directoire du Grand Port Maritime de Marseille



Jean-Claude TERRIER

Fait à Marseille, le ... **05 SEP. 2011**

Le Directeur Régional de Réseau Ferré de France

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long tail stroke, positioned above the name Marc SVETCHINE.

Marc SVETCHINE