



GARE DE SAINT-CHAMAS (13)

CONVENTION DE FINANCEMENT POUR UNE ETUDE DE FLUX ET D'ACCESSIBILITE DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE LA GARE DE SAINT-CHAMAS

Entre

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

Ci-après dénommée « **la Région** »

Et

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

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

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, représenté par Monsieur Jérôme BINI, Directeur Régional des Gares Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur, sise au 4, rue Léon Gozlan 13003 Marseille, dûment habilitée à cet effet

Ci-après dénommée « **SNCF Gares & Connexions** » ou « **le Maître d'ouvrage** »

La Région, la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Gares & Connexions sont ci-après dénommées séparément par « **le Partenaire** » et ensemble par « **les Partenaires** ».

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	6
ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION	7
ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D’OUVRAGE ET MAITRISE D’ŒUVRE DES ETUDES ET DES TRAVAUX	7
2.1 Périmètre de Maîtrise d’ouvrage et identification des acteurs	7
2.2 Objet et périmètre de l’étude	7
2.3 - Livrables	8
ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI.....	9
3.1 Comité de pilotage.....	9
3.2 Comité technique.....	9
ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L’OPERATION	9
4.1 Coût aux conditions économiques 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.....	11
5.5 Gestion des écarts.....	12
5.6 Caducité des subventions	12
ARTICLE 6 – DATE D’EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION.....	13
ARTICLE 7 – DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES	13
ARTICLE 8 – MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION	13
ARTICLE 9 – NOTIFICATION, CONTACTS	14
ARTICLE 10 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION.....	14
ARTICLE 11 – LITIGES.....	14
ARTICLE 12 – CONFIDENTIALITE	14
ARTICLE 13 – ENREGISTREMENT	15

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports, notamment le chapitre 1er du titre 1er, les chapitres 1er, 1er bis et III du titre II et le titre III du livre 1er de la deuxième partie de la partie législative ;
- Le Code de la commande publique,
- Le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées,
- La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées,
- 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 du 7 août 2015, portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) et qui confie de nouvelles compétences aux régions ;
- Le Document de Référence des Gares (DRG) publié conformément aux dispositions de l'article 14-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003, modifié par les décrets n°2012-70 du 20 janvier 2012 et n°2016-1468 du 28 octobre 2016, et relatif à l'accès par le réseau aux gares de voyageurs et aux haltes ouvertes au public, aux services fournis en gare, conformément aux dispositions des décrets n°2003-194, 2006-1279, 2010-708, 2012-70 et 2016-1468, et celles du Code des Transports ;
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et notamment son article 28 ;
- L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF ;
- Le projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, en application de l'article L2121-17-4 du code des transports ;
- Le Schéma Directeur d'adaptation des quais des gares et haltes en région Provence Alpes-Côte d'Azur du 26 octobre 2015 et son avenant n°1 du 19 juin 2020 ;
- La convention de financement des études préliminaires pour l'allongement et le rehaussement des quais en gare de Saint-Chamas, signée le 9 septembre 2021 ;
- La convention de financement des études Avant-Projet pour l'allongement et rehaussement des quais en gare de Saint-Chamas entre la Région et SNCF Gares & Connexions, signée le 31 octobre 2023.

PREAMBULE

La gare de Saint-Chamas est située sur la ligne ferroviaire Paris-Lyon à Marseille St-Charles. Elle est desservie quotidiennement par 32 trains. Sa fréquentation est de 86 000 voyageurs en 2023.

Pour les déplacements du quotidien, la ville de Saint-Chamas est située sur deux grands axes que sont Istres - Aix-en-Provence et Miramas-Vitrolles-Marseille. Elle est également située non loin de l'aéroport Marseille Provence, qui représente un des plus gros employeurs du territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence.

La gare de Saint-Chamas est inscrite dans le plan de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence comme pôle de proximité parmi les 93 pôles d'échanges multimodaux identifiés dans le futur Réseau Express Métropolitain. Cela signifie qu'elle doit accueillir dans son environnement immédiat du stationnement vélos, un parking relais et un rabattement de transports en commun.

Dans le cadre du schéma d'armature ferroviaire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la gare de Saint-Chamas profitera également dans les années à venir de l'augmentation de la desserte TER (projet TER+ 15 minutes de fréquence en heures pleines au lieu de 30 mn actuellement), ainsi qu'une augmentation des dessertes en transports en commun (offre car cadencée entre Miramas - Salon de Provence et Aix-en-Provence). Il est également envisagé sur le site de la gare la réalisation d'un parc-relais de plus de 50 places à court terme.

Le développement des services et projets d'infrastructure évoqués ci-dessus sera repris dans le dossier de synthèse du futur projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) Aix-Marseille Provence qui sera adressé aux services de l'Etat début 2026.

Sans attendre l'arrêté d'obtention du statut du SERM qui pourrait être pris à l'issue de la remise du dossier de synthèse, la Métropole, la Ville de Saint-Chamas et la Région souhaitent poursuivre les réflexions concernant l'aménagement et l'extension de la gare de Saint-Chamas sur les terrains ferroviaires, propriété de SNCF Réseau.

A cet effet, la Métropole avait commandité en 2020 auprès de la société Inddigo une étude de faisabilité pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de St-Chamas.

Le scénario retenu à l'issue de cette étude consiste à :

- Aménager le parking sud existant pour permettre un accès bus sur le parvis de la gare ;
- Créer un nouveau parking côté Nord sur des terrains SNCF Réseau et Métropole ;
- Aménager une nouvelle passerelle au-dessus de la RD 16b permettant de relier les deux parkings.

Le plan masse de ce scénario figure en annexe 1 de la présente convention.

La réalisation de ce scénario a été élaboré indépendamment des travaux d'allongement des quais à 220 m qui devraient intervenir courant 2028 (phase Avant-Projet en cours) et sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions.

Par ailleurs, l'étude de faisabilité réalisée par Inddigo ne tient pas compte de l'obligation de remplacer la passerelle provisoire, non accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR), qui a été installée en 2017 pour supprimer la Traversée de Voie Piétonne (TVP) à la suite d'un accident de personne, l'Architecte des Bâtiments de France n'ayant pas validé le projet définitif de cette passerelle.

Son positionnement actuel n'est pas le plus optimal pour la mise en œuvre du scénario proposé par Inddigo. En effet, le risque de traversée de voie sera prégnant pour les usagers du futur parking côté Nord étant donné l'éloignement de la passerelle et de l'obligation de rejoindre le parking sud actuel pour l'emprunter.

Aussi, la Région et la Métropole ont souhaité que soit étudiée la faisabilité de créer une passerelle définitive en lien avec le futur parking Nord qui tienne également compte du projet d'allongement des quais. De plus, compte-tenu de la difficulté pour les bus de rejoindre le parvis de la gare actuelle étant

donné la forte déclivité du site, elles ont proposé que les arrêts de bus soient implantés en contrebas de la plate-forme ferroviaire le long de la RD 16b (cf. schéma en annexe 2).

La Région et la Métropole ont donc sollicité SNCF Gares et Connexions pour vérifier la faisabilité des propositions mentionnées ci-dessus, à savoir :

- l'implantation d'une nouvelle passerelle sur les quais reliée au nouveau parking nord ;
- l'implantation d'arrêts de bus en contrebas de la plateforme ferroviaire sur la RD 16b ;
- la création d'une passerelle entre les deux parkings nord et sud.

Ces projets devront être étudiés en coordination avec le projet d'allongement et de rehaussement des quais, dont les études d'avant-projet sont en cours de réalisation.

Ceci exposé,

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention (« *la Convention* ») a pour objet de définir les modalités de financement, le contenu et le planning de l'étude de « flux et accessibilité » visée à l'article 2 et sise sur le périmètre de la gare de Saint-Chamas.

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

ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DE L'ETUDE

2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs

La maîtrise d'ouvrage (MOA) de l'étude, dont le financement fait l'objet de la présente, est assurée par SNCF Gares & Connexions.

2.2 Objet et périmètre de l'étude

L'étude de flux et d'accessibilité de la gare de Saint-Chamas se déroulera en trois phases.

- 1^{ère} phase :

Cette 1^{ère} phase consistera à réaliser une expertise du schéma proposé en matière de flux et d'accessibilité globale de la gare de Saint-Chamas sur la base du scénario envisagé par les Partenaires et figurant en annexe 2 de la présente convention.

Cette expertise s'appuiera notamment sur les données d'entrée suivantes :

- Etude de faisabilité pour la réalisation du pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Chamas (juin 2020)
- Étude d'élasticité sur les gares de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Études AVP du projet d'allongement des quais de la gare de Saint-Chamas

A l'issue de cette analyse, deux options pourront s'appliquer. Le schéma de flux et d'accessibilité, tel qu'envisagé par les Partenaires peut être retenu. Le cas contraire, l'étude proposera une variante ou plusieurs variantes, le cas échéant, du schéma initial esquissé pour la mise en œuvre du pôle d'échanges multimodal de Saint-Chamas.

Cette 1^{ère} phase sera présentée aux Partenaires avant le lancement de la phase 2.

- 2^{ème} phase :

Une fois le futur schéma de flux et d'accessibilité du pôle d'échanges multimodal (PEM) de la gare de Saint-Chamas validé par les Partenaires en comité de pilotage tel que prévu à l'article 3.1 ci-après, la faisabilité technique et financière du projet sera étudiée au travers de l'analyse des éléments suivants :

- Mise en place d'une nouvelle passerelle de franchissement des voies en remplacement de l'actuelle (non homologuée par l'ABF) ;
- Création d'une passerelle entre les deux parkings ;
- Création de rampes d'accès, le cas échéant.

La faisabilité technique du projet devra également tenir compte du programme et du calendrier du projet d'allongement des quais et être compatible avec ce dernier.

Il est à noter que la présente étude ne comprend pas :

- Les procédures administratives et environnementales nécessaires à la réalisation des opérations ;
- La dépose de la passerelle actuelle ;
- Les opérations foncières liées au projet de PEM, le cas échéant.

- 3^{ème} phase :

Cette 3^{ème} phase reprendra le schéma de fonctionnement global du futur pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Chamas, tel qu'étudié par le bureau d'étude Indiggo dans son étude de 2020, pour y intégrer les nouvelles composantes étudiées et validées lors des phases 1 et 2.

2.3 Livrables

L'étude comprend :

- La remise d'un livrable intermédiaire en phase 1 concernant le schéma d'accessibilité et de flux du futur pôle d'échanges multimodal.
- La remise d'un rapport final de niveau « Etude de faisabilité » pour la future passerelle comprenant :
 - ✓ Une analyse du scénario retenu et à étudier
 - ✓ La réalisation de schématiques pour la compréhension des travaux
 - ✓ Un descriptif des travaux
 - ✓ Une estimation de niveau « Etude de faisabilité » aux dernières conditions économiques connues (fourchette de prix)
 - ✓ Un projet de planification des travaux
 - ✓ L'assemblage et la mise en qualité des documents techniques, appelé « notice technique ferroviaire » accompagnée d'annexes si nécessaire.

- La remise d'un schéma de fonctionnement global du futur pôle d'échanges multimodal de la gare de Saint-Chamas intégrant les hypothèses prises en phases 1 et 2.

ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

3.1 Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est composé des représentants des Partenaires.

Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Partenaires. Il se réunira au minimum une fois et en tout état de cause, d'ores et déjà à la mi-mai 2025, pour la présentation du rendu d'expertise du flux et d'accessibilité globale du futur PEM de la gare de Saint-Chamas et du choix du scénario retenu permettant d'engager les études de faisabilité technique et financière.

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

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

Le secrétariat est assuré par SNCF Gares & Connexions.

3.2 Comité technique

Outre le Comité de pilotage, un Comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira autant que de besoin et pour faire un point sur l'avancement et en tout état de cause pour la présentation des livrables de l'étude et la préparation des Comités de pilotage.

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

Le secrétariat est assuré par SNCF Gares & Connexions.

ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Coût aux conditions économiques de réalisation

Le coût total de l'étude est estimé à 70 000 € HT aux conditions économiques de réalisation de 2026.

Dans l'hypothèse où les études se dérouleraient au-delà d'un délai de dix-huit (18) mois à compter de la signature de la Convention, dès lors que la notification ait été effectuée conformément à l'article 6 et en dehors de toute faute de SNCF Gares & Connexions, les Partenaires se rencontreront dans les plus brefs délais pour réajuster, le cas échéant, le budget prévisionnel en fonction notamment de l'application de l'indice ING, le montant précisé au présent article constituant la base de calcul de l'actualisation. Tout dépassement du coût devra faire l'objet d'une proposition d'avenant.

4.2 Plan de financement

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

	%	Montant en euros HT courants
Région	50	35 000 €
Métropole	50	35 000 €
Total	100,00	70 000 €

Ce tableau constitue la base de calcul permettant l'établissement des appels de fonds dont les modalités sont définies dans l'article 5.2 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 études relatives aux travaux connexes sous périmètre de MOA de SNCF Réseau mais financés par SNCF Gares & Connexions.

Le financement de l'opération, dans sa globalité est assuré par les Partenaires selon les cadres définis ci-après, par allocations de subvention pour les partenaires financeurs.

5.2 Modalités de versement

Selon la clé de répartition figurant au plan de financement mentionné à l'article 4.2, SNCF Gares & Connexions procédera aux appels de fonds auprès des partenaires financeurs comme suit :

Acomptes de la phase	% du besoin de financement de la phase	Commentaires
1 ^{er} appel de fonds	20 %	Sur présentation d'une attestation de démarrage des études
Appels de fonds intermédiaires	Jusqu'à 75 %	Sur présentation d'un ou plusieurs certificat(s) d'avancement des études
Solde	5 %	Sur présentation du décompte général définitif des dépenses

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

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

Les appels de fonds porteront sur des montants facturés sans TVA.

5.3 Domiciliation de la facturation et identification

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

	Service administratif responsable du suivi des factures		
	Adresse de facturation	Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex20	Direction Générale Transports, Mobilité et Grands Equipements Service Administratif et Financier	04 91 57 57 64 mmolino@maregionsud.fr vdemares@maregionsud.fr
Métropole	Métropole Aix-Marseille-Provence BP 48014 13567 MARSEILLE CEDEX 02	Direction Stratégie Etudes et Programmation	hugo.salmon@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	virginie.puyal@sncf.fr

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Métropole	2 000 54807 00074	FR19 200 054 807
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 libéreront des sommes dues au titre de la Convention par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

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

5.5 Gestion des écarts

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

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5 de la Convention, ne sont donnés qu'à titre estimatif.

Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, 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 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

La subvention deviendra caduque si, à l'expiration d'un délai de 24 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 trente-six (36) mois à compter de la réception des études financées, le Maître d'ouvrage n'a pas transmis le décompte général et définitif de l'opération, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit. Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Partenaires.

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

ARTICLE 6 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

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

Elle prend fin à la date de versement du solde du dernier Partenaire financier ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 5.6. En tout état de cause, la Convention prend fin au 31 décembre 2027.

ARTICLE 7 – PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES

Le rendu prévisionnel de l'étude est prévu courant 2^{ème} trimestre 2026 sous réserve d'une notification de la présente convention avant le 30 septembre 2025.

Le planning prévisionnel des études est repris ci-après :

Octobre - novembre 2025 : expertise du projet de schéma de flux et d'accessibilité de la gare

Fin novembre 2025 : Copil pour la validation du scénario retenu

Décembre 2025 - février 2026 : faisabilité technique du scénario retenu

Mars - avril 2026 : élaboration et remise du schéma global de fonctionnement du PEM

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.

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 SNCF Gares & Connexions

Nom : Jérôme BINI

Adresse : SNCF - Direction Régionale des Gares Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur

4 rue Léon Gozlan

13003 Marseille

Tél : 06 23 87 13 23

E-mail : jerome.bini@sncf.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

Tél : 04 88 73 60 34

E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Nom : Joëlle COUTURIER

Adresse : Direction Stratégie Etudes et Programmation - Métropole Aix-Marseille- Provence

13567 MARSEILLE CEDEX 02

Tél : 04 42 91 59 56

E-mail : joelle.couturier@ampmetropole.fr

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 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.

La Convention est établie en trois (3) 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

A Marseille, le

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Madame Martine Vassal

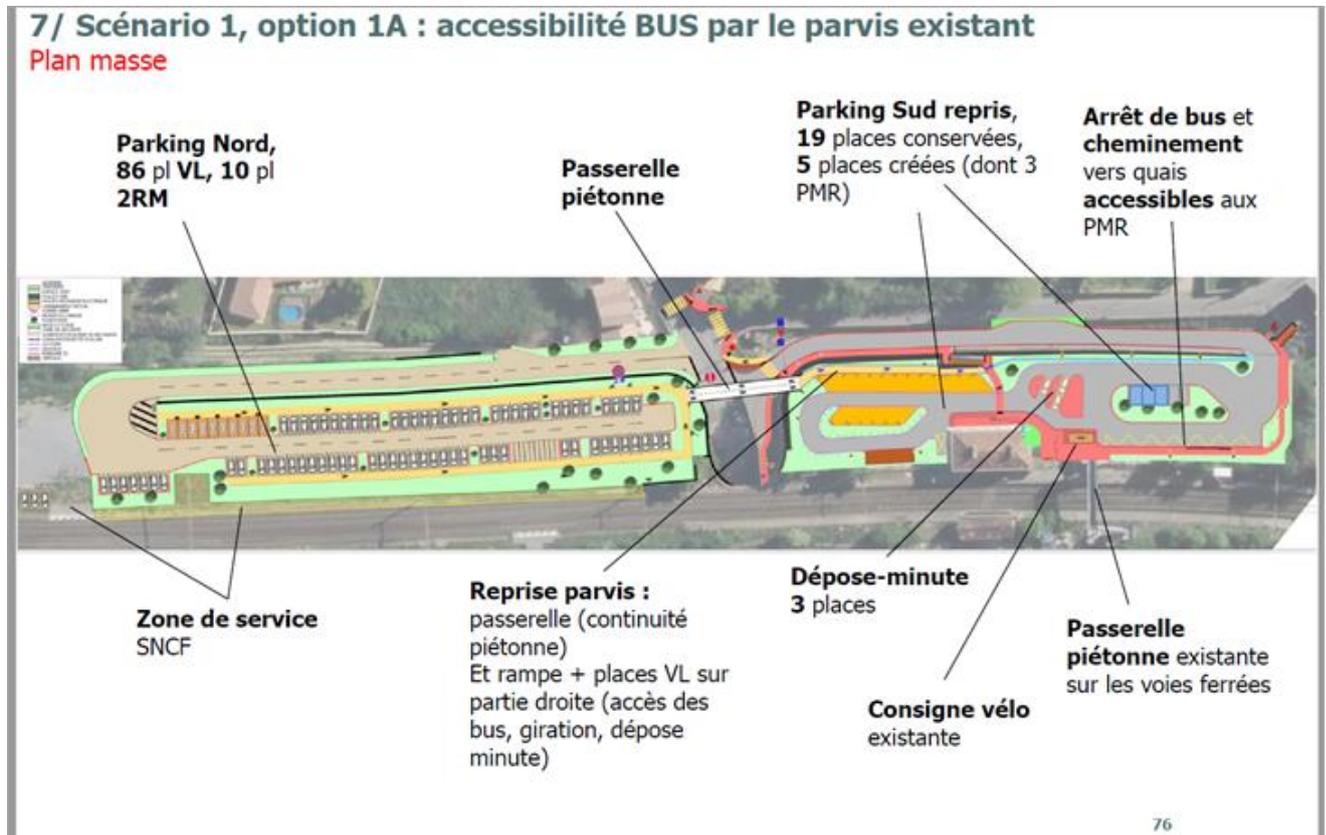
A Marseille, le

Pour SNCF Gares & Connexions
Le Directeur Régional des Gares Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur Jérôme BINI

Annexe 1

Scénario 1, option 1A : étude de faisabilité du pôle d'échanges multimodal de Saint-Chamas réalisées par Inddigo - rapport de la mission 10 juin 2020



Annexe 2

Schéma d'accessibilité du futur parking du PEM de Saint-Chamas dessiné lors de la réunion du 14/01 entre la Région Sud, la Métropole Aix-Marseille-Provence, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions

