



Convention

Relative au financement
des études de Projet/DCE
et travaux préparatoires de la
2^{ème} phase de modernisation de
Marseille - Gardanne - Aix en Provence

Conditions particulières

Validée SNCF Réseau le 13 mai 2016

SPIRE n° 400327	ARCOLE n°	SIGBC n°
-----------------	-----------	----------

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'Etat (Ministère de l'Environnement, de l'Energie, et de la Mer), représenté par **Monsieur Stéphane BOUILLON**, 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 Christian ESTROSI**, autorisé à signer la présente convention par délibération n° du ;

Ci-après désignée « **La Région** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par La Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône, **Madame Martine VASSAL**, agissant en vertu de la délibération n°

Ci-après désigné « **Le Département** »

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par son Président **Monsieur Jean-Claude GAUDIN** ;

Ci-après désignée « **La Métropole** »

Et,

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé 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, représenté par Monsieur Jacques RAPOPORT, son Président, ayant donné délégation à **Monsieur Alain Quinet**, Directeur Général Délégué, dument habilité à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, La Région, Le Département, La Métropole et l'Etat étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	5
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION.....	5
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION.....	6
ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION	6
4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	6
4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence.....	6
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	7
4.2 PLAN DE FINANCEMENT	8
4.2.1 Plan de financement global de la phase PRO/DCE et des travaux préparatoires	8
4.2.2 Plan de financement prévu au titre de la présente convention	8
4.2.3 Synthèse des montants sur la base desquels les fonds seront appelés.....	10
ARTICLE 5. APPELS DE FONDS	11
5.1 DOMICILIATION DE LA FACTURATION	11
5.2 IDENTIFICATION.....	12
5.3 DELAIS DE CADUCITE.....	12
5.4 MODALITES D'APPELS DE FONDS (DEROGATION AUX CONDITIONS GENERALES).....	13
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS	14

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUI

La seconde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence constitue un projet majeur au sein de la Métropole Aix Marseille Provence.

Elle doit permettre d'améliorer la situation pour les habitants d'Aix et de Marseille, mais aussi pour tous ceux qui vivent dans les pôles urbains le long du tracé et, de façon encore plus générale, dans tous les bassins de vie alentour afin de permettre un doublement de la fréquentation à l'échéance du projet.

Ainsi, la Région PACA souhaite passer de 3 à 4 TER/h/s en heure de pointe à cet horizon tout en prévoyant les aménagements nécessaires en gare d'Aix en Provence qui permettraient la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix – Rognac et l'amélioration de la desserte vers le nord d'Aix en Provence à destination de Meyrargues.

La réalisation des études relatives à la phase PROJET et la réalisation des TRAVAUX ont été inscrites au CPER 2015-2020 et le Comité de Pilotage du 26 octobre 2015, composé des représentants de l'Etat, la Région, le Département des Bouches du Rhône, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix, a validé les objectifs fonctionnels et les aménagements techniques pour atteindre le niveau de desserte souhaité de 4 TER/h/s entre Marseille et Aix en Provence.

Compte tenu du caractère prioritaire au sein de la Métropole de ce projet majeur afin de ne pas retarder la poursuite du projet, l'Etat et SNCF Réseau ont contractualisé en décembre 2015 une convention bipartite de 1,536 M€ permettant la poursuite des études dans l'attente de la signature de la présente convention couvrant la phase Projet/DCE et les travaux préparatoires.

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études de projet/DCE et des travaux préparatoires à réaliser, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent, amendent et précisent les **Conditions générales**, jointes en **Annexe 1**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études de projet et des travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'OPERATION

L'opération est décrite dans le dossier de synthèse d'avant-projet transmis par ailleurs à l'ensemble des cofinanceurs. Le programme fonctionnel du projet :

- **Plus de cadence** : un rythme plus régulier sera rendu par cette modernisation avec la mise en place d'un **TER toutes les 15 minutes entre les principaux pôles** de Marseille, St Antoine, Simiane, Gardanne et Aix-en-Provence. Les haltes périurbaines seront desservies toutes les 30 minutes au lieu de toutes les 40 minutes à l'heure actuelle.
- **Plus de sécurité** via la suppression du dernier Passage à Niveau situé entre Marseille et Aix-en-Provence : Chemin de la Guiramande à Aix-en-Provence et via la suppression de la traversée à niveau des voies par les piétons en gare d'Aix-en-Provence remplacée par une passerelle et un ascenseur sur le 3e quai.
- **Plus de maillage territorial et de desserte**. Avec la création de la halte de PLAN-DE-CAMPAGNE, le projet apporte une accessibilité nouvelle pour le territoire en se situant sur une zone de rabattement intéressante par rapport à l'autoroute, tout en desservant un pôle commercial et d'activités majeures.
- **Plus de confort et de places assises** via la possibilité pour la Région PACA de mettre en place des trains de longues compositions ayant une plus grande capacité d'emport grâce à la mise en œuvre de quais de 220 mètres de long dans les principaux pôles ;
- **Plus de fiabilité** grâce à la modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix-en-Provence qui seront télécommandées depuis Marseille et l'augmentation du doublement de voie banalisée

La concrétisation de ces objectifs fonctionnels est conditionnée par la réalisation des aménagements ci-dessous faisant l'objet du programme technique définitif de l'opération :

- modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix en Provence avec notamment l'élargissement du Pont de l'Avenue Schuman ;
- modernisation de la signalisation sur les lignes Aix – Rognac et Aix – Meyrargues ;
- suppression PN 110 Chemin de la Guiramande via l'élargissement d'un ouvrage hydraulique et la création d'une voirie de rabattement ;
- réalisation de la Double Voie Luynes – Gardanne jusqu'au PK414+100 sur 3,5km de longueur ;
- rallongement des quais latéraux de la gare de Simiane à 220ml afin de permettre l'arrêt des trains rapides pour qu'ils se croisent ;
- rallongement du quai central de St Antoine à 220ml avec neutralisation de la voie C ;

- réalisation de la halte de Plan de Campagne dans le programme sous réserve de la mise en œuvre des projets d'aménagement et d'intermodalité (Prolongement BHNS, élargissement chemin des Rigons, requalification de la RD543).

Les programmes fonctionnel et technique retenus par les partenaires lors du Comité de Pilotage du 26 octobre 2015 à l'issue de la phase d'avant-projet sont détaillés en annexe 2 de la présente convention de financement.

Ils représentent une enveloppe financière de 165 M€ aux conditions économiques de Juillet 2015 (dont 6,6 M€ pour la création de la halte de Plan de Campagne) restant à contractualiser sur les phases PRO et REA.

A titre indicatif, le montant actualisé des phases PRO et REA en Euros courants est de 180 M€ (soit 173 M€ courants pour la réalisation des travaux liés à la mise en œuvre de 4 TER/h/s et 7 M€ courants pour la réalisation de la halte ferroviaire de Plan de Campagne) calculé selon les hypothèses suivantes :

- Obtention de la Déclaration d'Utilité Publique au 1^{er} Trimestre 2017 ;
- Démarrage des travaux majeurs en janvier 2018 correspondant à la réalisation des travaux de terrassement et de génie civil à la fois en gare d'Aix en Provence ainsi que pour la réalisation de la double voie Luynes – Gardanne avec d'importantes tranchées rocheuses et un tunnel à élargir ;
- Mise en service du projet en décembre 2021.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

La durée prévisionnelle des études de projet/DCE est de vingt et un (**21**) mois, à compter de la date prévisionnelle du démarrage de la phase PROJET prévue en avril 2016.

La durée prévisionnelle des travaux préparatoires est de douze (**12**) mois (été 2017 – été 2018), à compter de l'ordre de lancement des travaux préparatoires par SNCF RÉSEAU qui interviendra durant la phase PROJET de manière à ne pas retarder le démarrage des travaux majeurs qui interviendront entre janvier 2018 et décembre 2021.

Toutefois, l'ordre de lancement des travaux préparatoires ne pourra intervenir que sous réserve d'un engagement des parties sur la contractualisation d'une convention de financement de la phase Réalisation des travaux principaux. Cet engagement se formulera par la tenue d'un Comité de Pilotage ou à défaut par courrier de chaque représentant adressé à SNCF Réseau.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPERATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études de projet et des travaux est fixée, aux conditions économiques de **Juillet 2015** à : **165 M€**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

A titre indicatif, le montant actualisé en Euros courants est de 180 M€ calculé selon les hypothèses précédemment indiquées à l'article 2.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement de phase PROJET/DCE et des Travaux Préparatoires est de **20,211 M€ courants** dont 0,675 M€ de frais de Maitrise d’Ouvrage SNCF Réseau (par dérogation à l’article 6.2 des conditions générales) détaillés ci-après à titre indicatif :

Prestations réalisées	Commentaires	En Millions d’euros constants CE07/15	En Millions d’euros courants
Phase PRO & DCE	Permettre le lancement dès 2017 des consultations pour les marchés majeurs démarrant en 2018	9,7	10,0
Frais de Maitrise d’Ouvrage (y compris en phase TP)	Management de Projet, CSPS	0,7	0,7
Missions de Maitrise d’Ouvrage (y compris en phase TP)	Communication, Foncier, etc.	1,3	1,4
Missions de Maitrise d’Ouvrage Technique et Environnementale (y compris en phase TP)	Elaboration des études, des DCE en vue des travaux et suivi des travaux préparatoires	6,8	7,1
Acquisitions de Données	Investigations géotechniques complémentaires, Réseaux, etc.	0,9	0,9
Travaux Préparatoires	Indispensables pour commencer les travaux majeurs de terrassement dès janvier 2018 (Convention spécifique à signer en 2017)	5,8	6,0
Libération d’emprise Aix - Gardanne	Déviations des réseaux internes, démolition des bâtiments, etc.	1,6	1,6
Déviations Réseaux Concessionnaires	Déviations des réseaux divers : gaz, électricité, eau potable, eaux usées, etc.	3,0	3,1
Bâtiment Signalisation et ses installations en gare d’Aix	Construction du bâtiment accueillant progressivement les installations techniques	1,2	1,2
Achats Matières liées aux travaux préparatoires	Matériaux nécessaires à la réalisation des premiers travaux	4,1	4,2
Besoin de financement PROJET TRAVAUX-PREPARATOIRES		19,5	20,2

S’agissant de la **PHASE PROJET-DCE**, il s’agira de poursuivre l’ensemble des études techniques et environnementales sur la base des investigations menées, des retours des différentes procédures réalisées afin de :

- figer les solutions techniques retenues, les conditions de réalisation et les ressources nécessaires pour la réalisation des travaux ;
- décrire les modalités de réalisation en élaborant l’ensemble des pièces techniques nécessaires au lancement de l’acte d’achat (DCE), aux prévisions de fournitures et de aux réservations de ressources ferroviaires ;
- garantir l’intégration au système ferroviaire et la mise en exploitation ;
- Confirmer l’ensemble des coûts et fiabiliser les délais de réalisation, les ressources et réserves capacitaires ;
- finaliser les procédures administratives pour obtenir les autorisations nécessaires à la réalisation des travaux : enquête publique, autorisation de défrichement, loi sur l’eau, permis, etc.
- finaliser la stratégie d’achats d’opération.

Les **TRAVAUX PREPARATOIRES** devront permettre de réaliser l’ensemble des tâches nécessaires au bon déroulement de la phase REALISATION qui interviendra à compter de 2018 avec d’importants travaux de génie civil notamment. Ainsi, il est indispensable que les travaux de libérations d’emprise et de déviation des réseaux soient entrepris de manière à commencer l’élargissement de la plateforme ferroviaire que ce soit entre Gardanne et Luynes ou sur la gare d’Aix en Provence. Concernant la gare d’Aix en Provence, des locaux et des garages sont à démolir afin de permettre d’abord la mise en œuvre des installations de chantier sur foncier maîtrisé puis de permettre la modernisation du plan de voie de la gare d’Aix en Provence. Enfin, la construction du bâtiment SNCF devant accueillir l’ensemble des installations de signalisation est un préalable à la réalisation des travaux dans la mesure où l’objectif est de pouvoir réaliser les travaux de modernisation tout en maintenant dans la mesure du possible les circulations ferroviaires notamment en gare d’Aix en Provence.

4.2 Plan de financement

4.2.1 Plan de financement global de la phase PRO/DCE et des travaux préparatoires

Le montant de la phase PRO/DCE et des travaux préparatoires est évalué à 20 211 000 € courants.

Les parties s'engagent à participer à leur financement selon la clef de répartition suivante :

<i>Phases PRO/DCE – Travaux préparatoires</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement en Euros CE 07/2015 H.T.	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Etat	38,0990%	7 439 591,73 €	7 700 188,89 €
Région	30,4950%	5 954 758,65 €	6 163 344,45 €
Département des Bouches du Rhône *	15,7030%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
Métropole Aix Marseille Provence	15,7030%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
SNCF RÉSEAU		-	
TOTAL	100,0000 %	19 527 000 €	20 211 000 €

* La part du Département est plafonnée à 3 173 733,33 € courants.

4.2.2 Plan de financement prévu au titre de la présente convention

Une convention bipartite entre L'Etat et SNCF Réseau a été signée le 29 décembre 2015 pour un montant de 1 536 000 € courants (référence SNCF Réseau n°1500625).

Il convient de déduire ce montant à la participation de l'Etat au titre de la présente convention de financement.

Dès lors, le montant restant à contractualiser au titre de la présente convention est de **18 675 000 € courants** dont 0,624 M€ de frais de Maitrise d'Ouvrage SNCF Réseau (par dérogation à l'article 6.2 des conditions générales).

Les parties s'engagent au titre de la présente convention, à participer au financement de la phase PRO/DCE et travaux préparatoires selon la clé de répartition suivante :

<i>Phases PRO/DCE – Travaux préparatoires</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement en Euros CE 07/2015 H.T.	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Etat	33,0077%	5 955 591,73 €	6 164 188,89 €
Région	33,0032%	5 954 758,65 €	6 163 344,45 €
Département des Bouches du Rhône	16,9946%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
Métropole Aix Marseille Provence	16,9946%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
SNCF RÉSEAU		-	
TOTAL	100,00%	18 043 000 €	18 675 000 €

Concernant les participations financières de l'Etat et de la Région, il convient de rappeler les éléments suivants :

- Dans le cadre du financement des études AVP complémentaires de la 2nde phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence, l'Etat a financé une contribution financière supplémentaire de 1 163 927,50 € courants en lieu et place de la Région qui n'était pas en mesure de délibérer. De ce fait, la présente convention de financement permet à l'Etat et à la Région de régulariser la situation sans impact sur la participation des autres partenaires (Département et Métropole) ;
- Dans le cadre de la validation du bilan financier de la 1^{ère} modernisation de la ligne Marseille-Aix en Provence, il a été convenu que la Région réaffecte 3 483 111 € courants de l'excédent de financement de la première phase sur le financement de la 2nde phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence.

Ainsi, Les participations Etat et Région, objet de la présente convention sont décomposées comme suit :

Phases PRO/DCE – Travaux préparatoires	Clé de répartition %	Besoin de financement en Euros CE 07/2015 H.T.	Besoin de financement Montant en Euros courants H.T.
Etat	26,7752%	4 831 037,76 €	5 000 261,39 €
Région	39,2357%	7 079 295,40 €	7 327 271,95 € *
Département des Bouches du Rhône	16,9946%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
Métropole Aix Marseille Provence	16,9946%	3 066 324,81 €	3 173 733,33 €
SNCF RÉSEAU		-	
TOTAL	100,00%	18 043 000 €	18 675 000 €

* L'avenant à la convention de financement Travaux de Marseille – Aix 1^{ère} phase modifie le besoin de financement du projet ainsi que la participation de chaque cofinancier. La participation de la Région se trouve ainsi diminuée de 5 483 111 €, somme réaffectée pour 2 M€ sur les Brises Vue de la passerelle du Boulevard Jourdan et l'adaptation des ascenseurs de Gardanne (convention notifiée le 19/04/2016) et 3 483 111 € au titre de la présente convention.

Le bilan financier des appels de fonds sur MGA1 est de 3 146 861 € en faveur de la Région suite aux appels de fonds réalisés :

- Un montant de 2 000 000 € seront employés dans le cadre de la convention de financement des brises vu et des ascenseurs de la ligne ;
- Le reliquat (1 146 861 €) est réaffecté au titre de la présente convention.

4.2.3 Synthèse des montants sur la base desquels les fonds seront appelés

Les appels de fonds seront réalisés conformément aux participations respectives indiquées dans le tableau ci-dessous :

	Participation au titre de la présente convention (1)	Réaffectation de l'excédent de financement des Travaux de MGA 1 (2)	Participation actée au titre de la présente convention (3) = (1) - (2)	Fonds restant à appeler sur l'excédent de financement au titre des Travaux de MGA 1 (4)	Total des fonds à appeler au titre de la présente convention de financement (5) = (3) + (4)	Clé de répartition pour les appels de fonds
Etat	5 000 261,39 €	- €	5 000 261,39 €	- €	5 000 261,39 €	26,7752%
Région	7 327 271,95 €	3 483 111,00 €	3 844 160,95 €	2 336 250,00 €	6 180 410,95 €	33,0946%
Département des Bouches du Rhône	3 173 733,33 €	- €	3 173 733,33 €	- €	3 173 733,33 €	16,9946%
Métropole Aix Marseille Provence	3 173 733,33 €	- €	3 173 733,33 €	- €	3 173 733,33 €	16,9946%
SNCF RÉSEAU (fonds appelés auprès de la Région au titre des Travaux MGA 1 redéployés dans le cadre de la présente convention)	- €	- €	- €	- €	1 146 861,00 €	6,1412%
TOTAL	18 675 000,00 €	3 483 111,00 €	15 191 889,00 €	2 336 250,00 €	18 675 000,00 €	100,0000%

	Clé de répartition pour les appels de fonds	Total des fonds à appeler sur la phase PRO-DCE	Total des fonds à appeler sur la phase Travaux Préparatoires
Etat	26,7752%	2 266 249,66 €	2 734 011,73 €
Région	33,0946%	2 801 124,41 €	3 379 286,54 €
Département des Bouches du Rhône	16,9946%	1 438 419,22 €	1 735 314,11 €
Métropole Aix Marseille Provence	16,9946%	1 438 419,22 €	1 735 314,11 €
SNCF RÉSEAU (fonds appelés auprès de la Région au titre des Travaux MGA 1 redéployés dans le cadre de la présente convention)	6,1412%	519 787,50 €	627 073,50 €
TOTAL	100,0000%	8 464 000 €	10 211 000 €

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS**5.1 Domiciliation de la facturation**

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA / STIM / UPPR, 16 rue Antoine Zattara, CS 70248 – 13331 Marseille cedex 3	Service Transport Infrastructure et Mobilité (STIM) / Unité Programmation et Pilotage des Ressources	Georgette MILLION-BACCELLI 04 88 22 64 57 georgette.million@developpement-durable.gouv.fr
Région	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur-27 place Jules Guesde13481Marseille cedex 20	Direction des Transports et des Grands Equipements Service Infrastructures et Développement	Ghislaine GAINLET 04 91 57 57 64 Ggainlet@regionpaca.fr
Département des Bouches du Rhône	Hôtel du Département 52 av. de St Just, 13256 Marseille Cedex 20	Direction des Transports et des Ports	Pierre MALLET 04 13 31 02 15 pierre.mallet@cg13.fr
Métropole Aix Marseille Provence	58 Boulevard Charles Livon 13007 Marseille	Direction Générale Mobilité	Yannick TONDUT Tel 04 91 99 70 06 yannick.tondut@marseille-provence.fr
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 Credit management	fatima.elarji@reseau.sncf.fr

5.2 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	
Région	231 300 021 000 12	FR 02 231 300 021
Département des Bouches du Rhône	221 300 015 00 247	FR 47 221 300 015
Métropole Aix Marseille Provence	200 054 807 000 17	FR 19 200 054 807
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

5.3 Délais de caducité

En application de l'article 10 des **Conditions générales** :

Un délai de **12 mois** est fixé à compter de la date de signature de la présente convention, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis aux financeurs les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation des études Projet de l'opération, soit d'une justification de leur report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité de leur subvention au moins 3 mois avant son échéance.

Un délai de **24 mois** est fixé à partir de la date de mise en service de l'opération, au terme duquel le maître d'ouvrage doit avoir transmis aux financeurs les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité de leur subvention au moins 6 mois avant son échéance.

5.4 Modalités d'appels de fonds (dérogation aux conditions générales)

En dérogation aux dispositions de l'article 8.2 (§ appels de fonds et solde) des conditions générales, les modalités d'appels de fonds sont précisées dans le cadre du présent article et rappelées dans l'annexe 3.

Modalités applicables aux appels de fonds intermédiaires :

SNCF RESEAU procède auprès des partenaires financiers, selon le tableau mentionné dans le sous-article [4.2.3](#) des présentes conditions particulières, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- Au titre de la phase PRO-DCE :
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 50% du montant de leur participation respective de la phase PRO-DCE ;
 - à la présentation d'un certificat d'achèvement des études de niveau Projet, un appel de fond de 50% du montant de leur participation respective de la phase PRO-DCE
- Au titre des travaux préparatoires (sous réserve d'un engagement des partenaires financiers sur la contractualisation de la convention de financement de la phase Réalisation),
 - un 3ème appel de fonds de 30 % du montant de leur participation respective au titre des travaux préparatoires. Il sera accompagné d'un certificat de démarrage des travaux préparatoires signé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU;
 - des acomptes intermédiaires seront effectués en fonction de l'avancement des travaux. Ils sont calculés le taux d'avancement des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux préparatoires signé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront effectués jusqu'à un avancement de 80% des travaux préparatoires.
 - Au-delà de 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU.

Le cumul des fonds appelés au titre des travaux préparatoires ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement à l'article 4.2.3 pour les travaux préparatoires.

Modalités applicables au solde de la convention de financement :

- Après achèvement de l'intégralité des études et des travaux préparatoires, SNCF RESEAU présente le relevé de dépenses finales sur la base des dépenses constatées.
- Ce relevé inclut notamment les prestations de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
- Sur la base de celui-ci, SNCF RESEAU procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

Pour l'ETAT

Nom REFFET Frédérique

Adresse DREAL PACA / STIM, 16 rue Antoine Zattara, CS70248 – 13331 Marseille Cedex 03

Tél : 04 88 22 64 11

Fax

E-mail frederique.reffet@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom BIAU Didier

Adresse Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20

Tél : 04 91 57 54 39

Fax

E-mail : dbiau@regionpaca.fr

Pour le Département des Bouches du Rhône

Nom BRUN Annick

Adresse Hôtel du Département, 52 av.de St just, 13256 Marseille Cedex 20

Tél : 04 13 31 02 01

Fax

E-mail annick.brun@cg13.fr

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Nom : TONDUT Yannick

Adresse : 58 Boulevard Charles Livon 13007 Marseille

Tél : 04 91 99 70 06

Fax

E-mail : yannick.tondut@marseille-provence.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom LARMINAT Patrick

Adresse 10 place de la Joliette – Les Docks Atrium 10.4 – BP 85404 - 13567 Marseille cedex

Tél +33 (0) 4 96 17 11 80

Fax -

E-mail : patrick.larminat@sncf.fr

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour l'ETAT

Stéphane BOUILLON

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur

Christian ESTROSI

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour le Département des Bouches du Rhône

Martine VASSAL

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Marseille, le
Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Jean-Claude GAUDIN

Fait, en cinq (5) exemplaires originaux,

A Paris, le
Pour SNCF Réseau

Alain QUINET



Convention de financement

Annexe 1 :

Conditions Générales
Financeurs publics

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	24
ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION.....	24
ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET	24
ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE	24
ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION.....	25
ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET	25
6.1 COUT DU PROJET AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	26
6.2 FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE	26
6.3 CAS DES PROJETS COFINANCES PAR L'UNION EUROPEENNE.....	27
6.4 ESTIMATION DU BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	27
6.5 PARTICIPATION DE SNCF RÉSEAU	28
ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS.....	28
7.1 DISPOSITIONS GENERALES	28
7.2 DISPOSITIONS EN CAS DE FINANCEMENT EUROPEEN.....	29
7.3 INTERESSEMENT DU MAITRE D'OUVRAGE SNCF RÉSEAU SUR LE RESPECT DU COUT D'OBJECTIF DE REALISATION, DU DELAI D'OBJECTIF ET DE L'OBJECTIF DE L'OPERATION.....	29
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS	31
8.1 REGIME DE TVA.....	31
8.2 VERSEMENT DES FONDS.....	31
8.3 MODALITES DE CONTROLE PAR LES FINANCEURS	33
ARTICLE 9. IMPLICATIONS DES CHANTIERS A FORT IMPACT SUR LES CIRCULATIONS REGIONALES	33
ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE.....	33
ARTICLE 11. RESILIATION	34
ARTICLE 12. MODIFICATION.....	34
ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION.....	34
ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES.....	35
ARTICLE 15. COMMUNICATION.....	35
ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE.....	35
ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES.....	36
FICHE OPERATION « PHASE OPERATIONNELLE ».....	38
LE PRESENT DOCUMENT EST ETABLI AFIN DE PARTAGER, ENTRE MAITRE D'OUVRAGE ET CO-FINANCEUR(S), LES HYPOTHESES FORMULEES POUR L'OPERATION ET LES RISQUES AFFERENTS, AINSI QUE DE FORMALISER LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES NOTAMMENT FONCTIONNELLES DE L'OPERATION D'INVESTISSEMENT OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION DE FINANCEMENT REALISEE SOUS LA MAITRISE D'OUVRAGE DE SNCF RESEAU.....	38

PREAMBULE

Les articles L. 2111-9 et L. 2111-10 du Code des transports, tel que modifiés par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, disposent que:

Art. L. 2111-9. – L'établissement public national à caractère industriel et commercial dénommé SNCF Réseau a pour missions d'assurer, conformément aux principes du service public et dans le but de promouvoir le transport ferroviaire en France dans une logique de développement durable:

- L'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, comprenant la répartition des capacités et la tarification de cette infrastructure;
- La gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national;
- La maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure du réseau ferré national;
- Le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national;
- La gestion des infrastructures de service dont il est propriétaire et leur mise en valeur.

SNCF Réseau est le gestionnaire du réseau ferré national. Sa gestion vise à une utilisation optimale du réseau ferré national, dans des objectifs de sécurité, de qualité de service et de maîtrise des coûts et dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions mentionnées au 1), garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination entre les entreprises ferroviaires.

Par ailleurs, SNCF Réseau en tant que maître d'ouvrage des projets d'investissements ferroviaires, est soumis à un principe d'équilibre financier de ses opérations.

Ainsi, l'article L. 2111-10-1, inséré dans le Code des transports par la Loi n°2014-872 du 4 août 2014, dispose que :

Les règles de financement des investissements de SNCF Réseau sont établies en vue de maîtriser sa dette, selon les principes suivants:

- 1) Les investissements de maintenance du réseau ferré national sont financés selon des modalités prévues par le contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10;
- 2) Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard de ratios définis par le Parlement.

En cas de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.

En l'absence de dépassement d'un de ces ratios, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.

Les règles de financement et les ratios mentionnés au premier alinéa et au 2) visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.

Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L.2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.

La Région est Autorité Organisatrice de Transports ferroviaires de voyageurs. Il lui incombe donc de définir une offre de service pour satisfaire le besoin de déplacement des usagers des transports ferroviaires sur son territoire. L'ensemble des Régions ont ainsi investi entre 2004 et 2012 plus de 12 Milliards d'€ pour l'acquisition du matériel roulant mais aussi participent aux investissements sur le réseau ferroviaire en vue d'améliorer les conditions de circulation : capacité, ponctualité et fiabilité des circulations. Le caractère industriel et complexe de l'exploitation ferroviaire appelle une maîtrise d'ouvrage et une maîtrise d'œuvre très qualifiée, les études d'investissement devant notamment prendre en considération des hypothèses d'exploitation très dimensionnantes. La nature et la définition précise des investissements sont donc fortement corrélées aux horaires de service du TER et aux circulations envisagés par les autres opérateurs aux différentes échéances.

Au-delà du programme technique visant à réaliser l'infrastructure, il existe donc un partage des responsabilités entre les cosignataires quant à l'optimisation de la valeur créée par le projet pour la collectivité. C'est en exprimant dès les premiers engagements une vision claire, précise et partagée des fonctionnalités attendues de l'opération que les partenaires pourront guider leurs actions durant la vie de la convention. Le respect des engagements des partenaires sur les fonctionnalités, les délais est donc important, les coûts constituant bien entendu nécessairement un point de vigilance également.

La présente **Annexe 1** constitue donc un cadre important de la contractualisation des engagements au titre des opérations régionales inscrites au contrat de plan, car elle précise les facteurs clés de réussite de la conduite du projet en proposant des garanties apportées aux niveaux financier, technique et partenarial qui fondent la confiance entre les partenaires sur de tels engagements.

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions générales** ont pour objet de définir les conditions de financement et d'études et/ou de travaux pour un projet tel que défini à l'article 2 ci-après. Chaque partie est responsable vis-à-vis de l'autre partie, de la bonne exécution de ses obligations au titre de la convention de financement.

ARTICLE 2. CHAMP D'APPLICATION

Les stipulations des présentes **Conditions générales** ont vocation à s'appliquer aux conventions de financement conclues avec l'Etat, une (ou plusieurs) autorité(s) organisatrice(s) de transport régional de voyageurs, une (ou plusieurs) collectivité(s) publique(s) ou organisme(s) public(s) ou privés, ci-après désigné(s) le(s) «Financeur(s)» qui accepte(nt) de participer au financement d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

ARTICLE 3. DEFINITION DU PROJET

Le projet, objet de la convention de financement, est détaillé dans les **Conditions particulières**.

L'annexe 2 : Coût, Fonctionnalités, Délais décrit plus précisément les éléments de programme (objectifs intrinsèques de l'infrastructure, situation de référence, fonctionnalités attendues du projet, solution de référence), les conditions de réalisation, le détail du calcul du coût du projet, les éléments de calendrier, de phasage, etc.

L'annexe 3 : Calendrier prévisionnel des appels de fonds et modèle d'état récapitulatif des dépenses réalisées pour production du solde détaille les prévisions d'appels de fonds pour les financeurs et propose un modèle de production du solde.

L'annexe 4 : moyens et calendrier prévisionnel des événements de communication précise les points relatifs à la communication, chartes et obligations respectives des MOA et financeurs.

ARTICLE 4. MAITRISE D'OUVRAGE/ MAITRISE D'OUVRAGE MANDATEE/ MAITRISE D'ŒUVRE

Sauf convention particulière contraire, SNCF RÉSEAU assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les installations ferroviaires dont il a la propriété (ci-après MOA directe).

Il peut confier certaines de ses missions à un mandataire chargé de les exécuter au nom et pour le compte de SNCF RÉSEAU (ci-après MOA mandatée).

Ses missions sont réalisées dans le cadre des dispositions prévues par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et du Code des transports précités.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs du recours à un mandat de maîtrise d'ouvrage en précisant ses motivations.

SNCF RÉSEAU informe les financeurs des modalités de sélection, d'attribution du marché ou du contrat du maître d'œuvre.

Lorsque l'opération y est soumise, SNCF RÉSEAU peut être amené à réaliser la présentation du bilan LOTI aux financeurs.

Une fois le délai de réalisation du bilan LOTI atteint, ce bilan de l'opération est rendu public sur le site internet de SNCF RÉSEAU à l'adresse suivante : <http://www.SNCF Réseau.fr/fr/mediatheque/textes-de-referance-francais-45/bilans-loti/>.

ARTICLE 5. SUIVI DE L'EXECUTION DE L'OPERATION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage. Elles sont préparées par un comité technique et financier.

Comité de pilotage

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité de pilotage sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois le comité de pilotage est composé a minima des représentants des Financeurs et de SNCF RÉSEAU.

Ce comité de pilotage a pour objet :

- d'informer le(s) Financeur(s) de l'avancement des études et/ou travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- de s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement.

Le comité de pilotage se réunit au minimum une fois par an. SNCF RÉSEAU est tenu d'appeler à le convoquer en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

Comité technique et financier

Les modalités de constitution et de fonctionnement du comité technique et financier de l'opération sont fixées dans les conditions particulières. Toutefois il est a minima composé des représentants techniques de chacun des membres du comité de pilotage.

Le comité technique et financier de l'opération se réunit au minimum 2 fois par an.

La relation partenariale qui régit l'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les partenaires, dans lequel sera évoqué l'état d'avancement physique et financier de l'opération.

ARTICLE 6. FINANCEMENT DU PROJET

Le besoin de financement du projet comprend le coût de réalisation du projet, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU et/ou les frais de la maîtrise d'ouvrage mandatée et les frais de maîtrise d'œuvre qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

La participation de SNCF RÉSEAU a fait l'objet d'échanges avec le(s) financeur(s) sur les hypothèses relatives à sa détermination.

6.1 Coût du projet aux conditions économiques de référence

Le projet à financer, objet de la convention de financement, est évalué en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation du coût de l'opération aux conditions économiques applicables à une date donnée, appelées conditions économiques de référence.

6.2 Frais de maîtrise d'ouvrage

Le besoin de financement d'un projet intègre les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU.

En fonction de l'atteinte des objectifs de coûts et délais fixés à l'opération, des bonifications / pénalités pourront être appliquées, selon les modalités de l'article 13.3.

Dans le cadre d'une maîtrise d'ouvrage mandatée, SNCF RÉSEAU conserve la charge directe de dépenses propres correspondant aux fonctions qui ne peuvent être déléguées (montage du plan de financement, appels de fonds, pilotage du mandataire et contrôle de sa mission, organisation de la communication).

Plusieurs cas sont définis pour le calcul des frais de maîtrise d'ouvrage. Le cas applicable est précisé dans les **Conditions particulières** sous réserve du respect des conditions ci-dessus.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant inférieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est fixé forfaitairement à un montant qui ne peut être inférieur à :

Coût du projet ou (à défaut) Besoin de financement	Frais de MOA de SNCF RÉSEAU
$100\ 000 < x \leq 500\ 000$	2 500 €
$50\ 000 < x \leq 100\ 000$	2 000 €
$0 < x \leq 50\ 000$	1 000 €

Ils sont alors présentés en liquidation en une fois lors de la présentation du solde.

Phases Avant-Projet (AVP) – Projet (PRO) – REA (travaux) d'un montant supérieur à 500 k€ courants

Le montant des frais de maîtrise d'ouvrage est calculé par application d'un pourcentage à l'assiette de coûts constituée des dépenses d'investissement de l'opération, estimée en euros courants (toutes phases confondues de l'opération, c'est-à-dire AVP, PRO et REA).

Dans le cas où l'opération objet de la convention de financement comprend un projet de développement et un projet de renouvellement - déjà programmé dans les programmes de renouvellement du réseau ferroviaire structurant - et où ces deux projets sont réalisés concomitamment par effet d'optimisation et cofinancés globalement par les partenaires de la présente convention, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF RÉSEAU relatifs au projet de renouvellement des installations sont financés intégralement par SNCF RÉSEAU.

Le pourcentage appliqué est réparti de la façon suivante :

Phase	Taux appliqué au coût global estimatif du projet
AVP	0,15%
PRO	0,10%
REA	0,25 %
Total	0,5%

6.3 Cas des projets cofinancés par l'Union Européenne

Lorsque le(s) Financeur(s) sollicite(nt) un financement européen, SNCF RÉSEAU en tant que maître d'ouvrage prend en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF RÉSEAU s'engage à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justifications et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En particulier, lorsque le calendrier de l'opération le permet, SNCF RÉSEAU dépose la demande de financement le plus tôt possible afin d'obtenir un avis de principe permettant aux financeurs de se positionner sur la poursuite de l'opération.

SNCF RÉSEAU s'engage à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

A ce titre, SNCF RÉSEAU intègre des frais de dossier dans le coût du projet qui recouvrent le temps de préparation du dossier de demande de subvention et les frais de certification des factures par les commissaires aux comptes. Ces frais sont susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

SNCF RÉSEAU alerte les partenaires sur les règles contraignantes induisant une certaine incertitude sur le financement par les fonds européens, et en particulier sur l'audit éventuel a posteriori. En effet, le financement n'est définitivement acquis qu'à l'issue de cette procédure. Les partenaires Financeurs s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

6.4 Estimation du besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques de réalisation, dépend :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études de faisabilité du projet et des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation,
- de l'évolution des prix sur la base de la moyenne des index de référence les plus représentatifs des travaux (indice TP01 ou autre indice spécifique nécessité par la nature de l'opération) ou des études (indice ING) envisagés déjà publiés d'une part,
- et, d'un taux prévisionnel au-delà de juin de la même année d'autre part.

Le détail du besoin de financement figure à ***l'Annexe 2***, il met en évidence a minima :

- pour une opération en phase REALisation, le coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR) global, qui fait apparaître, le cas échéant, le coût prévisionnel de l'opération de

développement d'une part, et le coût prévisionnel d'opérations de renouvellement-régénération, objets de la convention de financement, aux dernières conditions économiques connues

- les frais de maîtrise d'ouvrage appliqués à ce coût
- la provision pour risques et aléas
- les autres coûts d'acquisitions foncières par exemple.
- les hypothèses d'actualisation prises pour aboutir au montant de besoin de financement en euros courants
- les hypothèses de référence utilisées pour le calcul de participation de SNCF RÉSEAU.

Le plan de financement définissant l'engagement financier de chaque contributeur est établi en euros courants, à partir du besoin de financement.

Déduction faite de la participation du maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU définie au titre de l'Art. L. 2111-10-1. du code des transports, le plan de financement attribue à chaque Financier une contribution financière, sous la forme d'un tableau affectant des pourcentages de financement à chacun d'entre eux,

6.5 Participation de SNCF RÉSEAU

La participation de SNCF-Réseau aux investissements de développement du réseau ferré national est déterminée dans le cadre du dispositif prévu à l'article Art. L. 2111-10-1. du code des transports. Elle est forfaitaire et exprimée en euros courants. Elle est affectée au financement de l'opération dans les conditions de mise en service et d'exploitation décrites en annexe 2.

D'autres composantes de la participation, hors du champ couvert par l'alinéa précédent, peuvent être intégrées au plan de financement selon les mêmes modalités que les contributions des autres financeurs. Ces autres termes éventuels de la participation de SNCF RESEAU évoluent en fonction des dispositifs prévus dans le cadre de la présente convention.

ARTICLE 7. GESTION DES ECARTS

7.1 Dispositions générales

Si le coût final de réalisation en euros constants (à programme constant) est inférieur au coût issu des études d'AVP, y compris provisions pour risques et aléas, l'économie en euros courants est répartie entre les financeurs, SNCF RÉSEAU compris, sur la base du dispositif suivant:

- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 90% et 100% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie entre tous les financeurs, à l'exclusion de SNCF RÉSEAU, au prorata des financements apportés par chaque financeur, SNCF RÉSEAU exclu.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est entre 80% et 90% du coût issu des études d'AVP, l'économie est répartie de la manière suivante :
 - SNCF RÉSEAU bénéficie d'une économie sur son financement calculée de la manière suivante $[(90\% - \text{coût final} / \text{coût AVP}) * \text{participation de SNCF RÉSEAU}]$. Autrement dit, SNCF RÉSEAU bénéficie des économies en dessous de 90% du coût du projet, au prorata de sa participation.
 - Les autres financeurs se répartissent les économies au prorata de leurs participations. Ainsi bénéficient-ils d'une économie proportionnellement supérieure à celle de SNCF RÉSEAU.
- Si le coût final de réalisation en euros constants est inférieur à 80% du coût issu des études d'AVP, l'économie pour SNCF RÉSEAU est plafonnée à 10% du financement qu'il apporte. Le

reste des économies est réparti entre tous les financeurs, au prorata des financements apportés par chacun.

D'autre part, si la convention de financement est bâtie sur le résultat des études de Projet (PRO), c'est ce coût issu du PRO qui servira de référence pour la mise en œuvre de cet article.

En cas de risque de dépassement en euros courants du plan de financement, de dépassement des délais ou de risque de non-respect des objectifs de l'opération fixés à l'annexe 2, le(s) Financier(s) sont informés selon les dispositions de l'article 5. La convention de financement pourra alors faire l'objet d'un avenant, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

7.2 Dispositions en cas de financement européen

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne, la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin de réajuster la participation du/des Financier(s) hors SNCF RÉSEAU.

Le Maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU s'engage à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens sur la communication relative au projet et aux travaux. Ces dispositions figureront dans ***l'Annexe 4***.

7.3 Intéressement du Maître d'Ouvrage SNCF RÉSEAU sur le respect du coût d'objectif de réalisation, du délai d'objectif et de l'objectif de l'opération

7.3.1 Pénalités/Bonifications sur le coût

Les pénalités et bonifications sont appliquées aux frais de maîtrise d'ouvrage (MOA + MOAD) dont le montant figure en ***Annexe 2***.

En cas de dépassement du montant financé (en € constants) au titre de la présente convention couvrant la phase de REALISATION, il sera appliqué à SNCF RÉSEAU des pénalités pour surcoûts, dès lors qu'il est établi que la cause du dépassement des coûts pour respecter l'objectif relève complètement et uniquement de la responsabilité du maître d'ouvrage.

Ces pénalités sont applicables à l'ensemble des frais de maîtrise d'ouvrage, à la fois ses frais propres et ceux relevant de la maîtrise d'ouvrage déléguée. Les pénalités se déclenchent dès le premier euro de dépassement. Leur montant est calculé par l'application d'un taux de 10% aux frais de maîtrise d'ouvrage globalisés en cas de dépassement de 0 à 10% (à € constants) de l'enveloppe CPDR + provision pour litiges non soldés, et 20% au-delà.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde, SNCF RÉSEAU devant faire apparaître dans ses appels de fonds les 10 ou 20% de pénalités qu'il a au préalable appliqués sur les frais de maîtrise d'ouvrage. Les conditions de paiement du solde sont établies par le comité de suivi qui se réunit de droit lorsque le cas de dépassement du coût prévisionnel définitif de réalisation se présente.

En cas d'accostage de l'opération en dessous de 95% du coût d'objectif (CPDR, hors provision pour risques et aléas donc), la rémunération du maître d'ouvrage est augmentée d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées par rapport à ce montant (comparaison en € constants). Cette augmentation ne pourra pas dépasser 15% du montant de la rémunération des missions de maîtrise d'ouvrage. La bonification est constatée par le comité de suivi et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

7.3.2 Pénalités sur les retards

Les retards entraînent des dommages financiers pour les financeurs publics :

- L'effet de l'actualisation financière, des investissements connexes rendus temporairement inutiles ou improductifs (matériel roulant commandé pour les services, centres de maintenance et de remisage, gares et services en gare, pôles d'échanges, parkings de rabattement, installation de services marchands en gares, gares routières avec offre connectée, etc.).
- Des coûts concernant l'offre régionale de substitution à prolonger ou mettre en place, les coûts de réadaptation des offres pérennes prévue par les autres financeurs.

Il est nécessaire qu'une évaluation ex-ante des coûts subis par chaque financeur à l'occasion d'un retard conséquent (décidé par le comité de pilotage, par exemple pour un retard de 6 mois ou 1 an) soit réalisée au niveau des études de Projet. Cette évaluation pourra alors être prise en référence lors d'un éventuel contentieux sur les retards.

En cas de non-respect par SNCF RÉSEAU du délai de réalisation des travaux de la présente convention permettant la mise en service, il sera appliqué au maître d'ouvrage des pénalités pour retard dans les conditions suivantes.

Le délai de mise en service est le délai annoncé dans ***l'Annexe 2*** déductions faites des délais non maîtrisés par SNCF RÉSEAU.

Un délai supplémentaire de tolérance équivalent à 5% du délai de réalisation de l'opération est défini. Les pénalités se déclenchent dès le premier jour de dépassement de ce délai de tolérance. La pénalité est égale à 2/1000^{ème} de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD) par jour calendaire de retard, les pénalités sont plafonnées à 15% du montant de la rémunération théorique totale des missions de Maitrise d'ouvrage (MOA + MOAD).

Un comité de pilotage, réuni à une date proche de la fin des délais contractuels, permet de fixer le montant des travaux concernés par cette pénalité.

Les retards et pénalités applicables sont ensuite constatés par le comité de suivi une fois la fin de l'opération prononcée.

Sont considérés comme retards imputables à SNCF RÉSEAU, les retards non liés aux aléas non maîtrisables par SNCF RÉSEAU tels qu'établis dans la liste ci-dessous :

Liste des causes de retard non imputables au maître d'ouvrage

- Retard dans les études ou les travaux d'un autre maître d'ouvrage,
- Retard dans la mise en place des financements,
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre MOA,
- Retard dû à des aléas de concertation sur le terrain,
- Retard dû au risque environnemental (exemple : espèce protégée),
- Retard dû à des modifications de programme,
- Absence ou retard de délibération des partenaires,
- Retard dû à un aléa politique ou survenant sur le terrain, empêchant la réalisation des travaux,
- Retard dû à un cas de force majeure comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui rend de ce fait impossible l'exécution par l'une ou l'autre des parties, de ses obligations au titre du présent protocole,
- Retard non fautif dans l'obtention d'une autorisation administrative,
- Retard résultant de la modification, de la révision ou de l'annulation des documents d'urbanisme,
- Retard résultant d'une évolution normative ou réglementaire.

Aléas exceptionnels

- La décision prise par une autorité administrative ou judiciaire de suspendre ou d'arrêter les travaux, en l'absence de faute du maître d'ouvrage,
- La non obtention des autorisations administratives nécessaires à l'opération, hors responsabilités des maîtres d'ouvrage en la matière,
- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération,
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs...),
- La découverte de toute contamination ou pollution du sol ou du sous-sol,
- La découverte de servitudes et de réseaux non identifiés et qui auraient pour effet de perturber ou d'empêcher la bonne réalisation des travaux.

7.3.3 Pénalités sur les objectifs poursuivis

En cas de non-respect des objectifs poursuivis (cf **Annexe 2**) constatés par les partenaires à la mise en œuvre de l'opération, un système de pénalités peut être prévu dans les **Conditions particulières** en fonction du type d'opération et des objectifs poursuivis.

ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

8.1 Régime de TVA

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les financements, en tant que subvention d'équipement, ne sont pas soumis à TVA.

8.2 Versement des fonds

Appels de fonds et solde

SNCF RÉSEAU procède aux appels de fonds auprès de chaque Financier, selon la clé de répartition figurant au plan de financement et selon les modalités suivantes :

- Un premier appel de fonds correspondant au maximum à 20 % de la participation respective de chaque financeur en € courants peut être effectué sur justification par SNCF RÉSEAU de l'engagement effectif de l'opération (courrier de SNCF RÉSEAU certifiant l'engagement de la phase). Si cette justification ne porte que sur une phase de l'opération, conformément au phasage défini dans les **Conditions particulières**, l'avance forfaitaire sera calculée au prorata du montant de la phase effectivement engagée.
- Après le démarrage des études et des travaux et dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des études et des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en € courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant de la participation en euros courants définie au plan de financement.
- Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU. (Le modèle figure en **Annexe 3**). Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95% du montant en € courants défini au plan de financement.
- Le versement du solde sera conditionné soit :

- Après achèvement de l'intégralité des études (et restitution aux financeurs du rapport final et documents de synthèse dans leur version définitive) ou des travaux (une fois la mise en service réalisée), à la présentation par SNCF RÉSEAU des relevés de dépenses sur la base des dépenses comptabilisées incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.
- Soit dans un délai de 1 an après la mise en service, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'un décompte général prévisionnel intégrant un montant plafonnant les aléas de dépenses tardives. Ce montant permettant aux collectivités de solder les engagements à un niveau sécurisant la fin de l'opération pour le maître d'ouvrage SNCF RÉSEAU et également de libérer les engagements financiers superfétatoires pour apurer le budget des collectivités et de l'Etat.
- Soit dans un délai de 2 ans suivant la mise en service de l'opération, pour les opérations courantes, de 4 ans pour les opérations complexes, à l'approbation par les financeurs (hors UE) d'une proposition de règlement du solde prenant en compte un projet de décompte général et définitif intégrant le cas échéant un montant forfaitaire de dépenses tardives (afin de ne pas retarder la production du solde). Les partenaires s'engagent, après accord, à couvrir ce montant de dépenses tardives, présenté par SNCF RÉSEAU avec la demande de solde dans un délai négocié entre les partenaires.

La présente convention est alors réputée clôturée.

Confidentialité applicable au montant forfaitaire de dépenses tardives

Les parties s'engagent à traiter les informations liées au montant forfaitaire de dépenses tardives comme strictement confidentielles et non divulguables. Les parties s'engagent ainsi à :

- Prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance de ces informations confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de cette obligation de confidentialité et en respectent la teneur.
- Ne pas exploiter de façon abusive les informations commercialement sensibles dont elles ont eu connaissance dans le cadre de la négociation ou de la mise en œuvre de la convention.

Calendrier prévisionnel des appels de fonds

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en **Annexe 3** à la présente convention. Il fait l'objet d'actualisations communiquées lors des réunions du comité de suivi technique et financier du projet.

Délai de paiement

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).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

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 sous réserve toutefois que la trésorerie négative pour SNCF RÉSEAU du partenaire financeur concerné soit contradictoirement constatée.

Modalités de paiement

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

8.3 Modalités de contrôle par les Financeurs

Les Financeurs peuvent faire procéder, par toute personne habilitée, au contrôle sur place de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

SNCF RÉSEAU conserve l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix ans à compter de la fin de l'opération pour tout contrôle effectué a posteriori.

Les Financeurs peuvent demander, le cas échéant, toute explication ou toute pièce complémentaire qu'ils jugent utile quant à l'exécution de l'opération, activité ou action cofinancée.

ARTICLE 9. Implications des chantiers à fort impact sur les circulations régionales

La Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires régionaux de voyageurs, est particulièrement attentive à la disponibilité du réseau. En effet, les réductions de capacité liées aux travaux peuvent avoir des incidences fortes pour la circulation des TER en termes financiers et organisationnels, susciter l'insatisfaction des usagers, et in fine mettre à mal les services de transports régionaux.

SNCF RÉSEAU s'engage en conséquence à anticiper et prendre en considération les impacts des travaux relatifs à cette opération et la simultanéité de ces travaux avec d'éventuelles autres opérations, grâce à des études spécifiques de gestion de la capacité résiduelle de la ligne en phase travaux.

Ces études réalisées aux phases AVP et PRO, intégreront avec exhaustivité l'ensemble des contraintes d'infrastructure et d'exploitation pour chacune des phases de travaux, de manière à garantir une qualité optimum et permanente des sillons attribués par SNCF RÉSEAU lors de l'opération.

La prise en charge des impacts financiers prévisionnels pour la Région (pertes de recettes et coûts de substitution en tenant compte également des économies résultant des suppressions de circulations ferroviaires) est identifiée dans l'**Annexe 2**.

L'information sera transmise en Comité de Pilotage, en tenant compte de la compétence des autorités organisatrices de transport concernées.

ARTICLE 10. ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE

La convention prendra effet à la date de signature par les partenaires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Les engagements financiers des Financeurs deviendront caducs :

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 3 mois avant son échéance.

- si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les **Conditions particulières**, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant le règlement du solde. En contrepartie, les Financeurs s'engagent à avertir le maître d'ouvrage de la date de caducité au moins 6 mois avant son échéance.

La durée de la convention devra être prolongée 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, ou si les flux financiers ne sont pas soldés, sur justification du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, cette durée pourra être prolongée par accord de l'ensemble des partenaires par voie d'avenant.

ARTICLE 11. RESILIATION

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

Toute résiliation de la convention de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) Financier(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF RÉSEAU, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF RÉSEAU présente un appel de fonds au(x) Financier(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Financeurs).

ARTICLE 12. MODIFICATION

Toute modification de la présente 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 visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire qui en accusera réception.

ARTICLE 13. CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 14. PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété de SNCF RÉSEAU, maître d'ouvrage.

Les résultats définitifs des études validés par le maître d'ouvrage seront communiqués au(x) Financeur(s) du projet d'investissement (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats). Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF RÉSEAU.

ARTICLE 15. COMMUNICATION

SNCF RÉSEAU informe les Financeurs des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du Maître d'Ouvrage, et citeront le(s) Financeur(s) connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

Le Maître d'ouvrage est chargé de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les financeurs, assurer la transparence envers les usagers, les riverains et ainsi mieux informer l'opinion publique de l'opération, de ses objectifs et des contraintes que les travaux vont générer.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux sera (seront) apposé(s) par le Maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des partenaires de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments sera apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

SNCF RÉSEAU s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF RÉSEAU dans les documents concernés.

En **Annexe 4** à la convention de financement de l'opération figurent un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

Les dispositions du présent article ne peuvent être évoquées par les parties entre elles pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

ARTICLE 16. CONFIDENTIALITE

Les parties garderont confidentielles toutes les informations techniques (données, documents, résultats, produits et matériels) et financières échangées dans le cadre de la convention de financement.

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

Les obligations de confidentialité énumérées ci-dessus survivront à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause.

Ne sont pas considérées comme confidentielles pour la partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

ARTICLE 17. DROIT APPLICABLE ET REGLEMENT DES LITIGES

Le droit applicable est le Droit français.

Les parties s'engagent à trouver par priorité un règlement amiable à leur différend pendant un délai de trois mois suivant la date à laquelle le différend a fait l'objet d'une notification écrite à l'autre partie.

Si le litige n'est pas réglé par voie de conciliation, il sera porté devant le tribunal administratif du lieu d'exécution de l'opération, objet de la convention de financement, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Convention de financement

Annexe 2

Caractéristiques de l'opération :

Coût, Fonctionnalités, Délais

FICHE OPERATION « phase opérationnelle »

Le présent document ¹est établi afin de partager, entre maître d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour l'opération et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles de l'opération d'investissement objet de la présente convention de financement réalisée sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Intitulé de l'opération : Marseille Gardanne Aix 2^{ème} phase

Coût de l'opération :

L'estimation du coût des études de projet et des travaux (restant à contractualiser) est fixée, aux conditions économiques de **Juillet 2015** à : **165 M€** selon la décomposition suivante :

Aménagements retenus	Commentaires	Coûts CE07/15
Travaux de pleine de ligne entre Marseille et Aix en Provence		13,8 M€
Mise en BAPR des lignes Aix-Rognac et Aix-Meyrargues suite à la modernisation des installations d'Aix en Provence		18,2 M€
Modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix	<ul style="list-style-type: none"> - Modernisation de l'ensemble du plan de voie : 5 voies principales et 2 voies de services pour permettre le remisage des TER : la modernisation complète du plan de voie implique alors l'élargissement de l'ouvrage PRA de l'Avenue Schuman d'Aix en Provence de 2 à 5 voies ferrées - Modernisation de la signalisation avec mise en télécommande des installations depuis Marseille en lien étroit avec le projet CCR : remplacement du poste mécanique par un poste informatique de type PIPC et mise en œuvre d'un outil MISTRAL Grande Capacité - Rallongement de la passerelle pour donner accès au 3^{ème} quai de la gare d'Aix en Provence avec suppression de la TVP - Rallongement à 220ml et mise en PMR des 3 quais de la gare 	50,3 M€
Suppression du PN 110	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'une voirie de rabattement vers un Ouvrage existant dont l'ouverture sera élargie à 9m 	4 M€
Doublement de la voie entre Gardanne et Luynes jusqu'au PK414+100 sur 3,5km	<ul style="list-style-type: none"> - Près de 2 km de déblai dont 3 tranchées rocheuses (32 000m3 de déblais rocheux) et 1 tunnel de 129 ml - Près de 1,2 km en remblai dont plus de 600 ml à proximité d'habitations en plein cœur de ville; - 1 ouvrage à doubler tous les 140 m en moyenne : <ul style="list-style-type: none"> - 9 Pont-Rails (3 ayant des impacts importants sur les circulations routières, 1 viaduc au-dessus de la rivière de la Luynes, 1 ouvrage supportant la conduite Péchiney des eaux de Gardanne) - 1 Pont Canal de Provence alimentant en eau potable et protection contre le risque incendie l'ensemble du Pôle d'Activités d'Aix en Provence (30 000 emplois) - 9 Ouvrages Hydrauliques à prolonger ; - 6 Murs de Soutènement à réaliser pour près de 700 ml au total. 	58,6 M€
Rallongement des quais latéraux	<ul style="list-style-type: none"> - Rallongement des quais latéraux de Simiane de 170ml à 220ml 	2,8 M€
	<ul style="list-style-type: none"> - Rallongement du quai central de St Antoine de 170ml à 220ml avec neutralisation de la voie C 	10,3 M€
Création de la halte de Plan de Campagne	<ul style="list-style-type: none"> - Création de 2 quais latéraux de 220ml accessibles via le Pont-Rail de la RD543 et la mise en œuvre de rampes PMR - La CPA réalise les aménagements liés à l'Intermodalité et à l'Urbanisme 	6,6 M€
Total des aménagements retenus pour les phases PRO-REA		164,6 M€

A titre indicatif, le montant actualisé en Euros courants est de 180 M€ calculé selon les hypothèses précédemment indiquées à l'article 2 des conditions particulières.

¹ Le contenu de la fiche sera peut-être à adapter selon que la convention de financement porte sur l'émergence ou exclusivement sur la seule phase AVP ou encore sur les phases PRO/REA

Eléments de gouvernance :

Le Comité de Pilotage est composé des partenaires financiers signataires de la présente convention de financement.

Eléments de programme :

Une première phase de travaux, terminée en 2008, a déjà contribué à améliorer considérablement l'offre ferroviaire entre Marseille et Aix. Celle-ci a permis notamment le doublement de l'offre TER en heure de pointe ainsi qu'un meilleur niveau de régularité des trains depuis 2006.

Ces travaux ont rendu possible le passage de 3 200 passagers par jour à plus de 7 500, avec une amélioration globale de la qualité de service.

Ce cercle vertueux doit aujourd'hui être poursuivi et son action doit être amplifiée, pour plus d'efficacité et pour permettre d'initier un changement durable au service des habitants de la région.

La 2^{de} phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence doit permettre d'améliorer la situation pour les habitants d'Aix et de Marseille, mais aussi pour tous ceux qui vivent dans les pôles urbains le long du tracé et, de façon plus générale, dans tous les bassins de vie alentour.

L'objectif est de permettre un doublement de la fréquentation dès 2020. À cette date, plus de 15 000 voyageurs sont attendus, et 75 % des nouveaux usagers proviendraient de la route.

La situation de référence

L'infrastructure réalisée durant la 1^{ère} phase de modernisation de la ligne Marseille – Aix en Provence permet aujourd'hui la mise en œuvre de 3 TER par heure et par sens en moyenne en heure de pointe.

Ainsi, le SA 2015 est structurée sur la base d'un cadencement 40 minutes sur 2h avec la répartition suivante:

- 1 TER rapide et par sens toutes les 40 minutes desservant les gares de Marseille, St Antoine, Simiane, Gardanne et Aix en Provence. Les gares de St Antoine et Simiane ne sont pas systématiquement desservies par les liaisons rapides Marseille - Aix mais en heures de pointe pour répondre aux enjeux de territoire, elles le sont à une fréquence élevée. Le temps de parcours moyen de cette mission se situe autour des 37 minutes compte du caractère hétérogène de la desserte.
- 1 TER omnibus par sens toutes les 40 minutes desservant toutes les gares de la ligne entre Marseille et Aix en Provence. Le temps de parcours moyen de cette mission se situe autour des 44 minutes en fonction du sens de circulation.

Il est à noter qu'il y a 2 navettes urbaines par jour Marseille - St Antoine qui sont mise en œuvre par la Région PACA. Il convient de souligner que ces navettes urbaines ne sont pas exploitées via la Voie C en impasse de St Antoine construite durant la 1^{ère} phase, mais via les voies A et B.

A ce jour, il y a 7 500 à 8 000 usagers sur la ligne ferroviaire Marseille – Aix en Provence avec certains TER très chargés en particulier sur les principaux pôles de l'axe : Marseille, Gardanne, Aix en Provence. A l'horizon 2020 en situation de référence en l'absence du projet ferroviaire, la fréquentation de la ligne serait de 10 000 usagers quotidiens en tenant compte des différents projets de mobilité prévus sur le territoire (couloirs bus sur l'Autoroute, lignes TCSP autour des principaux pôles, etc.)

Les objectifs fonctionnels

A présent, la Région PACA souhaite passer de 3 à 4 TER/h/s en heure de pointe à l'horizon 2021 tout en prévoyant les aménagements nécessaires en gare d'Aix en Provence qui permettraient la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix – Rognac et l'augmentation du niveau de trafic vers le nord d'Aix en Provence à destination de Meyrargues/Pertuis avec la création de nouvelles haltes dans le périurbain aixois (La Calade et Venelles).

Même si la volonté politique de la Région PACA est de mettre en œuvre 6 TER/h/s à moyen terme, tous les partenaires ont convenu du fait que les contraintes d'insertion et d'exploitation du nœud ferroviaire marseillais ne permettraient pas en l'état actuel la mise en œuvre cette ambitieuse desserte.

L'ambition portée par la Région et l'ensemble de ces partenaires est la mise en œuvre de 4 TER/h/s sur la ligne Marseille – Aix en Provence sur la base d'un cadencement au 1/4h entre les principaux pôles à destination de Marseille et Aix en Provence.

Les trains rapides desserviraient au ¼ heure strict les pôles majeurs de rabattement de Gardanne, Simiane et St Antoine à destination d'Aix en Provence et Marseille.

La nouvelle halte de Plan de Campagne pourrait potentiellement être également desservie par des trains rapides

en fonction de l'attractivité du PEM qui sera mis en œuvre mais dans un 1^{er} temps seuls les trains omnibus desserviront cette halte.

Les haltes périurbaines resteraient desservies à la ½ heure.

La situation projetée

Le programme technique retenu à l'issue du Comité de Pilotage du 26 octobre 2015 permettant de répondre aux objectifs fonctionnels ci-dessus tout en tenant compte du cadrage financier du CPER 2015-2020, est le suivant :

- La modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix et de la signalisation ferroviaire des lignes Aix – Rognac et Aix – Meyrargues ;
- La suppression du Passage à Niveau n°110 situé Chemin de la Guiramande sur la Commune d'Aix en Provence ;
- La poursuite du doublement de la ligne entre Gardanne et Luynes sur 3,5km jusqu'au PK414+100 sur la commune d'Aix en Provence ;
- Le rallongement des quais latéraux de Simiane à 220m ;
- Le rallongement du quai central de St Antoine à 220m ;
- La création de la halte de Plan de Campagne.

Modernisation des installations ferroviaires de la gare d'Aix en Provence

- **Descriptif sommaire des évolutions du plan de voie**

Le plan de voie va être profondément remanié avec la réalisation des principaux aménagements suivants :

- **Doublement de la voie dans la tranchée Sextius Mirabeau** entre la gare d'Aix en Provence et la bifurcation vers Rognac d'une part et Meyrargues d'autre part ;
 - **Mise en œuvre de 5 voies principales banalisées** desservies par 3 quais à 220ml, voies renommées A, B, C, D, E ;
 - **Maintien de deux voies de service** dont les installations sont télécommandées depuis le poste et strictement accessibles par le Nord grâce au doublement de la voie réalisée dans la tranchée Sextius :
 - Voie 6 à 220ml ;
 - Voie 8 à 80ml rallongeable à 220ml pour prendre en considération les besoins de remisage des trains TER en heures creuses.
 - La réalisation de ces voies de service a des impacts sur les installations Infrapôle et Infralog (bâtiments), installations qu'il serait proposé de délocaliser sur le site d'Aix Marchandises où le projet MGA2 va réaménager la Base Travaux.
 - **Les appareils de voie** (voies principales) actuellement franchis à 30 km/h seront remplacés par des appareils de voie neufs **franchissables à 60 km/h** avec notamment la mise en œuvre d'une jonction croisée
- **Consistance des travaux de Génie Civil**
 - La passerelle quai-à-quai est prolongée jusqu'au 3^{ème} quai permettant ainsi de supprimer la TVP en gare d'Aix en Provence ;
 - L'élargissement du Pont-Route de l'Avenue des Belges a été étudié dans le cadre du programme de base de la phase AVP. Lors des discussions avec SNCF Mobilités et son AOT, il a été proposé de supprimer le remisage TER sur la voie E (qui d'ailleurs est une voie principale) en

proposant de réaliser le remisage sur les voies 6 et 8 rallongées à 220m et accessibles depuis le Nord. De fait, cela permet de ne plus avoir besoin d'élargir le Pont-Route grâce à la suppression des impasses de sécurité (réduction de l'ouverture du faisceau) : cette solution est donc proposée pour la phase PROJET.

- **Elargissement du Pont-Rails de l'Avenue Schuman** (PK408+510) et comblement du Pont-Rails PK408+495 avec la mise en œuvre de 5 voies sur cet ouvrage qui en accueille à ce jour une seule. L'ouvrage projeté sera de type TPE et fera l'objet d'un traitement architectural concerté avec les services de la ville d'Aix.
 - Construction d'un **Mur de Soutènement long de la parcelle du Rectorat** afin de limiter les impacts fonciers.
 - **Des dispositifs d'assainissement d'entre voie** sont créés sur la base du projet de Régénération initialement envisagé par Maintenance & Travaux. Les eaux de plateforme sont alors rejetées vers un bassin de rétention enterré sur le parking situé en face du Rectorat, parking que la ville juge indispensable.
 - **Démolition des bâtiments Infrapôle & Infralog**
- **Consistance des travaux de Signalisation**
 - Remplacement du Poste EMU45 par un poste informatique a.
 - Mise en BAPR des lignes Rognac Aix et Aix Meyrargues ;
 - Toutes les installations de la gare d'Aix en Provence seront télécommandées depuis Marseille sachant que le nouveau poste serait installé dans un bâtiment à construire sur le foncier SNCF où se situe le parking des agents de la gare tout en maintenant les accès aux équipements GSM-R. Ce nouveau bâtiment se situant dans le périmètre des 500m du Monument Inscrits du Couvent des Augustins, la solution architecturale devra être travaillée avec l'Architecte des Bâtiments de France (ABF).

La suppression du Passage à Niveau n°110 situé Chemin de la Guiramande sur la Commune d'Aix en Provence

Le PN serait supprimé via la création d'une voirie de rabattement avec l'élargissement d'un ouvrage hydraulique (PK410+620) permettant le franchissement inférieure de la voie ferrée ;
L'ouverture de l'ouvrage serait de 8m50 et une hauteur libre de 4m50 ;
Le traitement des eaux de ruissellement sera effectué via la mise en œuvre d'aménagements paysagers de type bassin d'infiltration en concertation avec les services de la ville d'Aix en Provence tout en intégrant les enjeux liés au déploiement du Plan Campus.

La poursuite du doublement de la ligne entre Gardanne et Luynes sur 3,5km jusqu'au PK414+100 sur la commune d'Aix en Provence ;

- **Descriptif sommaire de la double voie projetée**
 - La DV réalisée durant la 1ère phase depuis la gare de Gardanne jusqu'au PK417+466 sera prolongée jusqu'au **PK414+100**
 - La longueur de la double voie projetée a été optimisée suite à la concertation avec le public qui a conduit à ne plus réaliser la halte de Luynes, situation conduisant initialement à une fin de double voie au PK413+150 projetée pour l'implantation de la halte.

- **Consistance des travaux de Génie Civil**

- Afin de faciliter l'élargissement de la plateforme ferroviaire, des Ateliers Riverains ont été mis en œuvre pour définir les meilleurs aménagements techniques et paysagers pour limiter les impacts fonciers et hydrauliques avec la **mise en œuvre de murs de soutènement** dans les secteurs les plus contraignants (traversée du village de Luynes notamment) au niveau du **milieu humain** ;
- La double voie projetée traverse également des milieux naturels importants avec la présence d'ouvrages majeurs à élargir :
 - Le **Tunnel des 4 Tours (du PK416+296 au PK416+426)** qui a été initialement étudié avec une solution de couverture : à l'issue des études AVP, il est retenu pour la phase PROJET une solution en **tranchée ouverte** en lieu et place du tunnel : en raison de sa proximité immédiate du Pavillon de Chasse de Roy René, la solution devra être partagée avec l'ABF.
 - Le **Viaduc franchissant la Luynes (PK415+526)** qui est un ouvrage situé en aval avec une ouverture à minima conservée au niveau de l'écoulement des eaux de la Luynes ;
 - Le Pont-Rails de la RD7 « Turin » (PK415+465) dont les aménagements seront de deux niveaux :
 - Mise en œuvre d'une passerelle **Piétonne et Petite Faune** en profitant des réserves au niveau des culées existantes (côté Sécurité Civile) pour créer une continuité en réponse aux enjeux écologiques du secteur : cette passerelle sera totalement indépendante de la plateforme ferroviaire projetée ;
- Le prolongement de la voie A2 jusqu'au km 414+100, entraîne le déplacement de l'aiguille 8600 du km 417+263 au km 414+100 avec les caractéristiques suivantes : franchissement à la vitesse maximale de la ligne en voie directe, en pointe et en talon, et à 100 km/h en voie déviée.
- Neuf signaux de cantonnement sont créés.
- L'espacement des circulations entre les postes de Gardanne et Aix en Provence sera assuré par le Block Automatique Lumineux en lieu et place du BAPR.
- Un enclenchement de voie unique doit être mis en œuvre entre les postes de Gardanne et d'Aix en Provence.
- Un succès d'ouvrages d'art majeur et de zone en tranchée rocheuse sur 3,5 km :

En résumé, **le doublement de la voie de 3,5 km entre Luynes et Gardanne** se décompose de :

- En matière de **Terrassement** :
 - **Près de 2 km de déblai dont 3 tranchées rocheuses et 1 tunnel de 129 ml**
 - Tranchée rocheuse de Luynes : 11 000 m³ ;
 - Tranchée rocheuse de l'Eyssautier : 11 000 m³ ;
 - Tranchée rocheuse des 4 Tours : 10 000 m³ ;
 - **Près de 1,2 km en remblai dont plus de 600 ml à proximité d'habitations ;**
 - **Moins de 400 ml en profil rasant.**

- En matière d'**Ouvrages d'Art** : **1 ouvrage à doubler tous les 140 m en moyenne** ;
 - **9 Pont-Rails** dont
 - 3 ayant des impacts importants sur les circulations routières (Chemin des Frères Gris, RD7, Tuilerie Bossy) ;
 - 1 viaduc au-dessus de la Luynes ;
 - 1 ouvrage supportant la conduite Péchiney des eaux de Gardanne ;
 - **1 Pont Canal de Provence** alimentant en eau l'ensemble de la ZI des Milles ;
 - **9 Ouvrages Hydrauliques** à prolonger ;
 - **6 Murs de Soutènement** à réaliser pour près de 700 ml au total.

Le rallongement des quais latéraux de Simiane à 220m ;

Ce rallongement des quais latéraux de Simiane à 220ml permettra l'arrêt des trains rapides en gare de Simiane dans les mesures où les trains rapides peuvent potentiellement être composés en Unité Multiple Triple.

Le choix a été fait de réaliser le rallongement des quais de 170ml à 220ml vers le Nord afin de ne pas impacter les fonctionnalités actuelles et projetées au Sud de la gare ;

- **Ne pas être contraint d'élargir le Pont-Rails D59C** correspondant à une des entrées/sorties de la commune de Simiane depuis la RD6 car l'élargissement de cet ouvrage nécessiterait alors de couper les circulations routières et ferroviaires ;
- **Ne pas impacter le fonctionnement de la RD6** ;
- **Ne pas impacter le projet de la Métropole (Territoire du Pays d'Aix) d'extension du parking de Simiane** qui sera réalisé sur le foncier SNCF et mis en service avant le projet Marseille Aix 2^{nde} Phase.

Le rallongement du quai central de St Antoine à 220m ;

Initialement, le scénario retenu prévoyait l'allongement du quai central de la halte à 220 ml afin de permettre l'arrêt des trains rapides desservant Aix-en-Provence, Gardanne et Simiane-Collongue, nécessitant la reprise de l'ouvrage Pont-Rail sur l'avenue de St Antoine par la mise en œuvre d'un second tablier, et de la maîtrise foncière sur les propriétés contiguës à la culée sud de l'ouvrage.

A l'issue de la Concertation, il a été envisagé une solution alternative pouvant limiter les impacts au niveau de l'Avenue de St Antoine en ne nécessitant plus l'élargissement de l'ouvrage ferroviaire. De ce fait, les riverains et utilisateurs de l'Avenue de St Antoine ne seraient plus impactés par le projet de rallongement du quai central de la halte. De plus, cela limitera les impacts pour les usagers TER durant la période de réalisation des travaux qui se concentreraient entre Gardanne et Aix en Provence.

Cette optimisation est ainsi permise par la neutralisation de la voie C (voie en impasse, pas utilisée à ce jour) qui ne pourrait être réactivée qu'à plus long terme lorsqu'il sera décidé de réaliser le doublement de la voie au nord de de halte de St Antoine, nécessitant alors l'élargissement du Pont de l'Avenue St Antoine.

La création de la halte de Plan de Campagne

La zone commerciale de Plan de Campagne a été déclarée d'intérêt communautaire en 2005. Dans l'objectif d'une démarche de projet et de coordination d'ensemble, et en accompagnement du Comité de pilotage regroupant les maires de communes concernées, la Métropole (Territoire Pays d'Aix) a émis le souhait de voir se développer la zone dans le cadre d'un schéma d'aménagement prospectif.

La halte de Plan de Campagne se situera au droit de l'ouvrage ferroviaire de la RD543, voirie qui doit prochainement être réaménagée par la Métropole (Territoire Pays d'Aix) et le Département. Elle sera constituée de 2 quais latéraux de 220ml qui seront accessibles depuis la RD543 via des rampes. L'accès d'un quai à l'autre s'effectuera en aménagement l'important délaissé sous le Pont-Rail RD543 dont le profil en travers est de 22 ml.

La Métropole est Maitrise d'Ouvrage des aménagements liés à l'Intermodalité et à l'Urbanisme dans le cadre de la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal de Plan de Campagne.

Conditions de réalisation

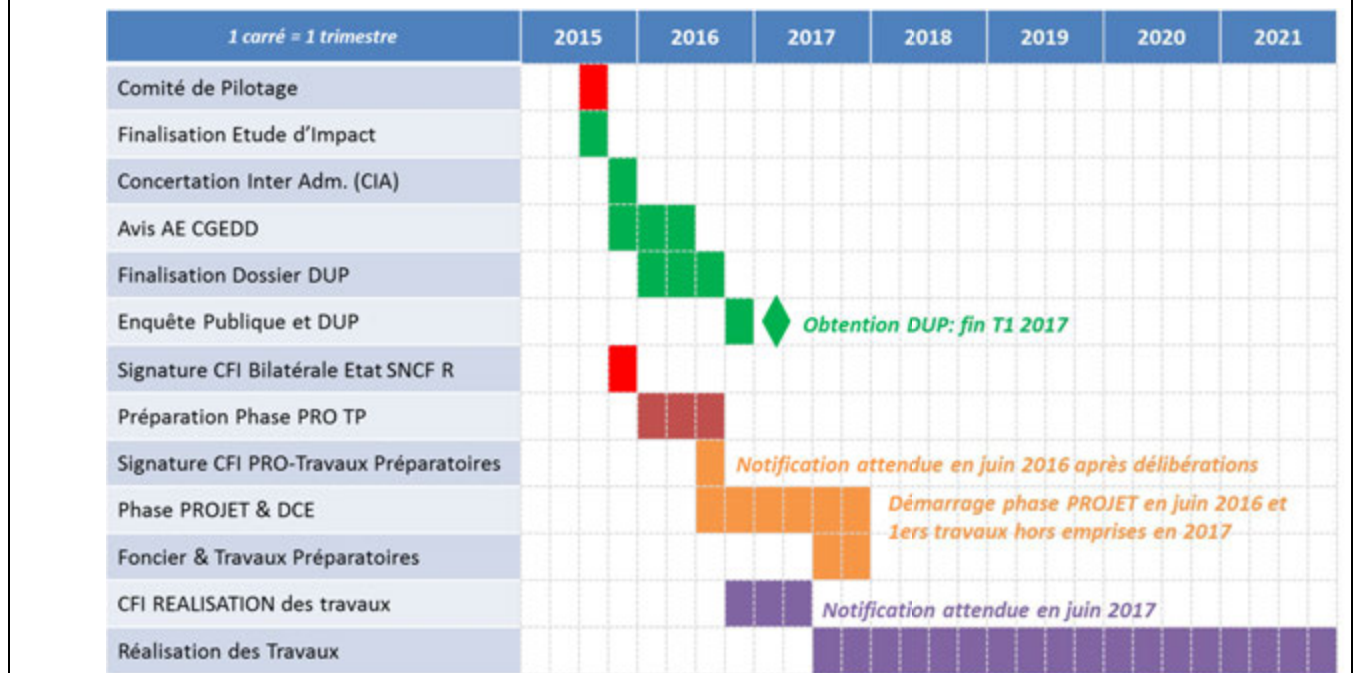
La proximité avec la voie existante (entraxe de 3,80m) conduit à devoir réaliser une grande partie de travaux sous interceptions de nuit.

Il est prévu à compter de 2018, 3 périodes de coupure de ligne durant lesquelles il n'est pas prévu de détourner des TER par Rognac mais il serait possible de maintenir en exploitation permanente des Marseille – Gardanne.

Des fermetures de 48h à 72h (week-end) seront nécessaires pour certains ouvrages.

La mise en place d'une Limitation de Vitesse de 4 minutes entre 2018 et 2021 sera indispensable afin de pouvoir réaliser les travaux avec maintien des circulations ferroviaires.

Management du projet, éléments de calendrier :



Convention de financement

Annexe 3

Calendrier révisable des appels de fonds

CALENDRIER REVISABLE DES APPELS DE FONDS

OPERATION : *Etudes de Projet/DCE et travaux préparatoires de la 2ème phase
Marseille – Gardanne - Aix*
MONTANT GLOBAL 18 675 000 €

Récapitulatif des prévisions d'appels de fonds sur la phase PRO-DCE

Acompte	Objet	Partenaires financiers	Montant en euros	% du besoin de financement	Commentaires
1	1er appel de fonds	Etat	1 133 124,83 €	50%	A la prise d'effet de la convention de financement (à titre indicatif : 2ème trimestre 2016)
		Région	1 400 562,20 €		
		Département	719 209,61 €		
		Métropole	719 209,61 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	259 893,75 €		
2	2ème appel de fonds	Etat	1 133 124,83 €	50%	A la présentation d'un certificat d'achèvement des études de niveau Projet (à titre indicatif : 2ème trimestre 2017)
		Région	1 400 562,20 €		
		Département	719 209,61 €		
		Métropole	719 209,61 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	259 893,75 €		

Récapitulatif des prévisions d'appels de fonds sur la phase Travaux préparatoires					
Acompte	Objet	Partenaires financiers	Montant en euros	% du besoin de financement	Commentaires
3	3ème appel de fonds	Etat	820 203,52 €	30%	Sur présentation d'un certificat de démarrage des travaux préparatoires signé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU (à titre indicatif : 2ème trimestre 2017)
		Région	1 013 785,96 €		
		Département	520 594,23 €		
		Métropole	520 594,23 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	188 122,05 €		
4	Appels de fonds intermédiaires jusqu'à 80%	Etat	1 367 005,86 €	50%	Sur présentation de certificats d'avancement des travaux préparatoires signés par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU (à titre indicatif : 2ème semestre 2017)
		Région	1 689 643,27 €		
		Département	867 657,06 €		
		Métropole	867 657,06 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	313 536,75 €		
5	Appels de fonds intermédiaires de 80% à 95% d'avancement	Etat	410 101,76 €	15%	Sur présentation d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF RÉSEAU (à titre indicatif : 1er semestre 2018)
		Région	506 892,98 €		
		Département	260 297,12 €		
		Métropole	260 297,12 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	94 061,03 €		
6	Solde	Etat	136 700,59 €	5%	Sur présentation du relevé de dépenses finales (à titre indicatif : 1er semestre 2019)
		Région	168 964,33 €		
		Département	86 765,71 €		
		Métropole	86 765,71 €		
		SNCF Réseau (part Région au titre du bilan financier MGA 1)	31 353,68 €		

Convention de financement

Annexe 4

Moyens et calendrier des événements de communication

Sans objet