



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



**CONVENTION DE PARTENARIAT
PROGRAMME ET FINANCEMENT
DES ETUDES PREALABLES ET A L'ENQUETE D'UTILITE
PUBLIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE
PROVENCE COTE D'AZUR**

AVENANT N°1

Entre :

L'ETAT (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer), représenté par Monsieur Stéphane BOUILLON, préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par M. Christian ESTROSI, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par Mme Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département du Var, représenté par M. Marc GIRAUD, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par M. Eric CIOTTI, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par M. Jean-Claude GAUDIN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée, représentée par M. Hubert FALCO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par M. Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

SNCF, établissement public industriel et commercial immatriculé au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.808.332.670 dont le siège est 2 place aux Etoiles - 93200 Saint Denis représenté par M. Frédéric SAINT GEOURS, Président du Conseil de surveillance,

et :

SNCF Réseau, établissement public industriel et commercial immatriculé au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, désigné dans ce qui suit par SNCF Réseau, représenté par le Directeur Général Délégué, Alain QUINET ;

Vu :

- le Code des Transports, et notamment les articles L.2111.9 et L.2111.25,
- la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982,
- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée,
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM »
- la loi du 23 juillet 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes- Côte d'Azur,
- le contrat de projets État-Région 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, notamment l'article n°I.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application,
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne à grande vitesse Provence Cote d'Azur signée le 23 décembre 2010,
- le décret n°2011-2019 du 29 décembre 2011 portant réforme des études d'impact des projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements et définissant les modalités d'application de l'article 230 issue de la loi engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 »,
- le rapport de la commission parlementaire Mobilité 21 et le courrier ministériel du 21 octobre 2013 demandant le lancement des études sur les sections de priorité 1 avec des propositions pour des mesures conservatoires permettant la réalisation ultérieure des aménagements de priorité 2,
- la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1,
- la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- le protocole d'accord Etat-Région et la délibération du Conseil régional du 6 février 2015 relatifs au Contrat de Plan 2015-2020 et à la nouvelle politique contractuelle avec les territoires,
- le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2,

Préambule

En application de la décision du CIADT du 18 décembre 2003, Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau), propriétaire et gestionnaire du réseau ferré national et responsable de la définition et de la conduite des études nécessaires à l'élaboration et à la justification des projets d'infrastructures nouvelles, a soumis à débat public en 2005 le projet de LGV Provence – Alpes – Côte d'Azur.

A la suite de ce débat public, des études complémentaires menées par Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) sur 14 scénarios ont permis le 29 juin 2009 d'éclairer la décision ministérielle et d'aboutir au choix du scénario des « Métropoles du sud ».

Le Conseil d'administration de Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau) a pris la décision le 16 juillet 2009 de poursuivre les études de ce projet jusqu'à sa mise en enquête d'utilité publique.

Le 24 juin 2010, le Comité de pilotage a acté le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet. Des fuseaux de passage et les fonctionnalités ont été soumis à concertation de septembre à décembre 2011. Les apports de la concertation ont permis de réorienter le projet avec une prise en compte prioritaire des trains du quotidien tout en conservant les deux autres objectifs : le désenclavement de l'Est de la Région et la construction de l'arc méditerranéen. En ce sens des études d'approfondissement ont été lancées en décembre 2011.

Au cours de l'année 2012, des rencontres ont été organisées avec les élus des 3 départements sous l'égide des Préfets de département. Ces échanges avec les élus alimentés par les études d'approfondissement ont notamment conduit à adapter la vitesse de la ligne aux particularités du territoire pour optimiser son insertion et à confirmer l'importance de l'objectif de l'amélioration des trains du quotidien.

Concernant la section entre Nice et la frontière italienne, une concertation spécifique a été conduite entre janvier et février 2012 conformément à la demande de la CNDP qui avait été saisie sur le sujet en août 2011.

Suite à l'évolution d'un projet de LGV vers un projet de Ligne Nouvelle, le nom de « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA) » a été adopté.

Le 9 janvier 2013, le Comité de pilotage a réaffirmé sa volonté de réaliser un grand projet ferroviaire en faveur des mobilités durables et a adopté le principe d'un phasage pour la réalisation de la ligne nouvelle à présenter à la commission « Mobilité 21 ».

Sur la base du rapport de la Commission Mobilité 21, le Gouvernement a annoncé le 9 juillet 2013 le Plan d'Investissements d'Avenir, qui prend en compte l'ensemble du projet, de Marseille à Nice, et une réalisation séquencée avec :

- en Priorité 1 : le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois avant 2030,
- en Priorité 2 : la réalisation des sections Aubagne–Toulon et Le Muy Siagne entre 2030 et 2050,
- la réalisation de la liaison Toulon–Est-Var et de la section entre Nice et l'Italie au-delà de 2050.

La décision ministérielle du 21 octobre 2013 a prescrit l'accélération du rythme des études sur les sections de priorité 1 (nœuds ferroviaires marseillais pour 2,5 Mds € et azuréen, de Nice à la ligne Cannes-Grasse pour 4,2 Mds €), avec un objectif de déclaration d'utilité publique en 2017. Concernant les sections entre Aubagne et Toulon et entre la ligne Cannes-Grasse et le secteur du Muy, la même décision ministérielle a prescrit la poursuite des études et l'ouverture d'une concertation pour identifier et proposer des mesures conservatoires qui pourraient être prises afin de préserver la possibilité de réalisation de ces sections, postérieurement aux sections relevant des premières priorités.

Une information et une consultation des élus et du public séquentielle a été menée :

- d'octobre à novembre 2013, information et consultation à l'adresse des élus puis du public sur la Zone de Passage Préférentielle de Priorité 1,
- d'avril à juin 2014, information et consultation à l'adresse des élus puis du public sur la Zone de Passage Préférentielle de Priorité 2.

La décision ministérielle du 7 mai 2014 a validé la ZPP des sections de la Priorité 1.

Le 7 juillet 2014 le Comité de pilotage a acté la fin des études de phase 1 et a décidé du lancement des études de phase 2 dans le cadre d'une concertation continue. Les études comprennent la recherche de tracés, leur comparaison, puis le choix d'un tracé à étudier de manière approfondie et à présenter à l'enquête d'utilité publique.

Ce comité de pilotage a mandaté le comité technique et son président pour mettre au point un projet d'avenant à la convention de financement permettant de couvrir les besoins d'études sur la base de ce qui serait retenu par la future décision ministérielle sur la priorité 2, sur les résultats de la concertation conduite, et sur les positions exprimées en COPIL.

Le 13 avril 2015, le ministre en charge des transports a approuvé et précisé les orientations concernant la Zone de Passage Préférentielle de Priorité 2. A cette occasion, il a demandé la mise en place d'observatoires fonciers sur ces sections de Priorité 2, dans le but notamment d'identifier les secteurs qui supportent les tensions les plus importantes et susceptibles d'affecter la réalisation à terme du projet.

Dans un second temps, et tenant compte notamment de cette analyse de sensibilité foncière des territoires, des études pourront être engagées afin de préciser ponctuellement la zone de passage de la nouvelle infrastructure et permettre de proposer la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle, pouvant aller le moment venu jusqu'à la qualification de Projet d'Intérêt Général (PIG) sur les secteurs jugés les plus pertinents.

Le 21 mai 2015, le Comité de pilotage a acté l'accord des partenaires pour la mise en œuvre du présent avenant, pour un montant de 16 M€, dans le cadre du programme du CPER.

Ils inscrivent cet avenant dans le cadre du CPER, qui prévoit un montant de 24 M€ pour poursuivre le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Celle-ci est sera donc mise en œuvre concrètement à travers :

- le présent avenant à la convention de financement des études préalables à l'enquête publique de la ligne nouvelle Provence Cote d'Azur,
- une convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées sur le projet de ligne nouvelle Provence Cote d'Azur.

Lors du COPIL du 12 avril 2016, le Président du Conseil Régional a confirmé que le projet revêtait une dimension majeure pour l'amélioration des transports du quotidien, le désenclavement et le développement économique régional. En conséquence, il a déclaré vouloir augmenter sa participation au financement des études.

En juillet 2016, l'Union Européenne a décidé d'accorder une subvention d'environ 5,7 M€ aux études des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice. Le présent avenant tient compte de cette subvention.

En conséquence de quoi, il est convenu ce qui suit :

Article 1 Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de modifier les articles 1, 3, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention de partenariat (programme et financement) des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de ligne à grande vitesse Provence Alpes Côte d'Azur, signée le 23 décembre 2010.

Ces modifications permettent de tenir compte :

- du changement de raison sociale de Réseau Ferré de France,
- de la création de la collectivité territoriale Métropole Aix Marseille Provence en remplacement de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et de l'Agglomération du Pays d'Aix,
- du changement de désignation de la Communauté urbaine Nice Côte d'Azur,
- du changement de nom du projet devenu Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur,
- du phasage du projet décidé suite à la commission Mobilité 21 (cf. préambule),
- du changement du calendrier des phases 1 et 2 des EPEUP,
- de la participation financière de l'Union Européenne plus faible que prévue dans la convention initiale pour la phase 1,
- du retrait de la participation financière de la Principauté de Monaco envisagée dans la convention initiale,
- des compléments de financement pour la phase 2 des EPEUP,
- de la participation financière de l'Union Européenne pour les études de priorité 1 de la phase 2,
- de l'ajout de la phase d'enquête d'utilité publique de la priorité 1.

Article 2 Modifications des clauses contractuelles

2.1 MODIFICATIONS DES DESIGNATIONS SOCIALES ET SUBSTITUTION

Dans l'ensemble de la convention :

- la désignation sociale : « Réseau Ferré de France » est remplacée par : « SNCF Réseau »,
- la Métropole Aix Marseille Provence se substitue à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et à la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix,
- la Métropole Nice Côte d'Azur se substitue à la Communauté Urbaine Nice Côte d'Azur

2.2- MODIFICATION DE L'APPELLATION DE L'OPERATION

L'appellation : « ligne à grande vitesse Provence Alpes Côtes d'Azur (LGV PACA) » est remplacée par : « ligne nouvelle Provence Côtes d'Azur (LN PCA) »,

2.3 MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

Annule et Remplace le contenu de l'Article 1 : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les obligations réciproques de chacune des parties relatives aux modalités de financement et d'exécution des études de la ligne nouvelle Provence Côtes d'Azur (dite LN PCA) jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique du projet sur le périmètre de la priorité 1, et l'initialisation des études sur la priorité 2 en vue de l'obtention d'une déclaration de Projet d'Intérêt Général (PIG) à termes.

La présente convention s'inscrit dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (article I.3.1) et dans le cadre du contrat de plan 2015-2020 Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2.4- MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 – CONSISTANCE DES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE

Annule et Remplace l'Article « 3.1 – Principes méthodologiques » :

3.1 – Principes méthodologiques généraux

Les études de définition du projet se fonderont sur le scénario desservant à grande vitesse Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice, permettant une amélioration globale de la desserte de ces métropoles et le développement des services TER. Elles privilégieront l'emprunt des couloirs existants.

Les études seront réalisées selon un processus continu et progressif de mise au point du projet jusqu'au lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Elles couvriront l'ensemble des thématiques nécessaires à la définition du projet et à l'élaboration des dossiers nécessaires pour sa soumission à l'enquête d'utilité publique : études techniques et d'identification de tracés, études environnementales et étude d'impact, études de trafics, et d'évaluation socio-économique et sociale, ...

Les études seront menées dans le cadre d'un processus de concertation, en vue de la mise au point d'un projet de qualité et au meilleur coût. Elles devront, en priorité, permettre d'arrêter les grandes options notamment en ce qui concerne :

- l'offre de transport à des horizons cibles, en niveau et qualité de la desserte à grande vitesse, en cohérence avec les projections en matière de TER, dans une logique de système intégré et dans une perspective de mobilité durable,
- les types de dessertes, l'implantation et le rôle des gares (actuelles et nouvelles), les hypothèses de trafics et les niveaux de services,
- la détermination du périmètre de l'opération à partir du programme ferroviaire d'ensemble pour la région, tel que prédéfini à échéance 2040 par le secrétariat permanent, comprenant la construction d'une infrastructure nouvelle à grande vitesse reliant Nice au réseau actuel à grande vitesse, ainsi que les opérations nécessaires à réaliser sur le réseau conventionnel,
- les conditions d'exploitation, les caractéristiques et les fonctionnalités techniques de la ligne nouvelle et des gares associées (types d'usage, consistance d'une mixité TGV-TER-fret, vitesses de référence, nombre de voies,...).

Elles tiendront compte de l'impact de ces options sur la valeur créée pour les acteurs et sur l'économie générale du projet au regard de l'environnement concerné.

Les analyses des options seront présentées au fur et à mesure au comité de pilotage qui pourra les orienter.

Le projet sera étudié dans son ensemble en vue de la mise à l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sur la totalité du périmètre retenu. Les conditions de sa réalisation progressive et les caractéristiques des phases associées seront également déterminées, en s'appuyant en particulier sur les propositions de la mission chargée par les ministres d'étudier le financement de ce projet d'envergure.

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 3.2 – Programme des études » :

Les études sont menées en deux grandes phases :

La phase 1, qui s'est déroulée de juin 2009 à fin 2013, a permis, conformément aux objectifs que s'étaient fixés les partenaires initialement et du cadre donné par le secrétariat permanent, de réaliser les études conduisant au cadrage du préprogramme, notamment en ce qui concerne :

- les niveaux d'offres et les hypothèses de trafics aux horizons futurs, et ce pour tous les services ferroviaires, pour identifier le projet de service global support de la définition de l'opération,
- les types de dessertes, le rôle des gares (actuelles et nouvelles) et leurs implantations, tenant compte notamment des évolutions à long terme des territoires desservis et des impacts de la ligne sur l'aménagement du territoire,
- une proposition de périmètre de l'opération, c'est-à-dire les sections de ligne nouvelle ainsi que les connections et aménagements du réseau conventionnel à inclure formellement à l'opération et les gares associées,
- les caractéristiques et les fonctionnalités techniques du projet tant en ligne nouvelle qu'en continuité sur le réseau conventionnel (types d'usage, vitesses de référence, nombre de voies, raccordements...).

Ces études ont par ailleurs permis de définir, pour les sections de ligne nouvelle, des fuseaux de passage de l'ordre du kilomètre. Elles se sont fondées pour cela sur la comparaison multicritères des différentes options envisageables. Les choix de fuseaux à considérer pour la suite des études ont été actés dans les décisions ministérielles des 7 mai 2014 et 13 avril 2015.

Cette phase d'étude a aussi comporté des études sur les scénarios envisageables pour la prolongation du projet entre Nice, Monaco et l'Italie. Sur décision de la Commission Nationale du Débat Public en octobre 2011 saisie sur la question, une concertation spécifique a été menée entre janvier et février 2012.

Dans le cadre du processus mis en place par la commission « Mobilité 21 », plusieurs scénarii de phasage ont été produits et comparés, et l'un d'eux a été retenu, dans une optique d'un financement réalisable. Ont ainsi été fixées la consistance des deux priorités composant le programme de l'opération :

- une première priorité, à échéance 2030, centrée sur la désaturation des nœuds marseillais et azuréens (de la ligne Cannes-Grasse à Nice) et certains aménagements du réseau classique nécessaires en complémentarité,
- une seconde priorité, à échéance 2050, portant sur les sections de ligne nouvelle Aubagne-Toulon et Est Var-Siagne.

Ces orientations (préprogramme et phasage) tiennent compte également des retours de la concertation, qui a fait ressortir l'importance de valoriser les trains du quotidien, tout en conservant les objectifs de désenclavement de l'Est de la Région et de constitution de l'arc méditerranéen entre Barcelone et Gênes. De « Ligne à grande vitesse », le projet est devenu celui d'une « ligne nouvelle ».

Enfin, le montant de l'investissement du programme de l'opération a été mis à jour (Cf. Article 6).

Par rapport aux intentions initiales des partenaires, le contenu de cette phase a été orienté par un certain nombre d'événements :

- la nécessité de mener des études complémentaires demandées dans le cadre de la concertation,
- des phases de concertation et de consultation plus intenses et longues que prévu (y compris la concertation spécifique sur Nice-Italie),
- dans le cadre des travaux de la commission Mobilité 21, des études de phasage du projet conséquentes et explorant de multiples scénarios et la réalisation d'un dossier spécifique,
- un rallongement des délais et en conséquence des frais d'étude et de maîtrise d'ouvrage,
- enfin, la non réalisation d'une grande partie des sondages géotechniques prévus.

La phase 2

Elle a commencé début 2014. Son objectif demeure conforme à celui décrit dans la convention initiale : il s'agit de réaliser des études d'approfondissement et de mener les démarches et concertation, consultation et information nécessaires pour aboutir au pré-dimensionnement fiable du projet de ligne nouvelle, de ses connections et des aménagements du réseau existant nécessaires à la mise en œuvre du service ferroviaire, sur lequel sera lancée l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

Les études s'appuient sur des comités thématiques et des ateliers qui analysent les propositions et les orientations du maître d'ouvrage sur divers sujets : fonctionnalités, prise en compte de l'environnement, comparaison des variantes (voir chapitre 5.4 Comités thématiques).

Le périmètre de la Priorité 1 ayant été identifié comme celui du projet à soumettre à enquête publique, dans le cadre d'un programme incluant Priorité 1 et Priorité 2, le contenu de la phase 2 est différent pour ces deux ensembles d'aménagements.

Sur le périmètre de la priorité 1

Il s'agit de réaliser des études d'approfondissement du programme aboutissant au pré-dimensionnement fiable du projet.

Sur la base des fonctionnalités et de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP) retenues par décision ministérielle à l'issue de la phase 1, les études de phase 2 devront permettre de resserrer la ZPP dans laquelle s'inscrira la ligne nouvelle, de préciser les caractéristiques du tracé ainsi que leur impact sur le milieu naturel et humain afin de pouvoir les soumettre à enquête d'utilité publique.

Cette phase sera découpée en 4 étapes d'études :

- 1) recherche des variantes les plus pertinentes à approfondir,
- 2) études pour vérifier la faisabilité et comparer des variantes de projet (variantes de tracé et variantes au niveau des gares), pour les présenter en concertation et pouvoir proposer au gouvernement un choix sur lequel bâtir le dossier d'enquête d'utilité publique,
- 3) approfondissement de cette variante de projet (qui pourra admettre des variations localisées) et en particulier son mode de réalisation de façon à confirmer son coût et à évaluer ses impacts provisoires (phase travaux) et ses impacts résiduels (y compris mesures de compensation), élaboration de la première version du dossier d'enquête d'utilité publique,
- 4) instruction (notamment CIA formelle, avis de l'AE et contre-expertise du CGI) et finalisation des dossiers nécessaires à la mise à enquête d'utilité publique.

En fin d'étape 2, la variante de projet retenue fera l'objet d'une validation de la part du Comité de pilotage et d'une Décision Ministérielle permettant d'enclencher les études d'approfondissement de cette variante.

Sur le périmètre de la priorité 2 :

Il s'agit de réaliser, sur les secteurs qui supportent les tensions foncières les plus importantes et susceptibles d'affecter la réalisation à terme du projet, les études des étapes 1 (recherche des variantes les plus pertinentes à approfondir) et 2 (études pour vérifier la faisabilité et comparer des variantes de projet, pour les présenter en concertation).

Celles-ci devront permettre de préciser ponctuellement la zone de passage de la nouvelle infrastructure et permettre ainsi de proposer au Ministre la mise en place de mesures visant à préserver la faisabilité à terme de la ligne nouvelle, pouvant aller le moment venu jusqu'à une qualification en Projet d'Intérêt Général (PIG) sur les secteurs jugés les plus pertinents.

La présente convention permet de financer une première partie de ces études. L'identification des sujets à étudier en priorité sera menée de concert avec les partenaires.

Le complément de budget éventuellement nécessaire pour ces études de phase 2 sur la priorité 2 devra être apporté par voie d'avenant.

Annule et Remplace l'Article « 3.3 - Les études Nice - Monaco – Italie »

3.3 – Programme de l'enquête d'utilité publique :

La phase d'enquête d'utilité publique (EUP) a pour objectif de conduire l'enquête publique sur le périmètre de la priorité 1 jusqu'à obtention de la déclaration d'utilité publique.

Il s'agit notamment de :

- saisir le tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête,
- organiser la logistique de l'enquête publique,
- contrôler la conformité formelle du déroulement de la procédure d'enquête (constats d'huissiers),
- relever et analyser l'ensemble des avis exprimés lors de l'enquête,
- préparer les mémoires en réponse au rapport de la commission d'enquête puis à l'avis du Conseil d'État,
- concevoir des dossiers des engagements communaux et/ou intercommunaux,
- mettre à jour la conception du projet (dont le Plan Général des Travaux) et l'Etude d'impact après l'enquête jusqu'à l'obtention du décret de DUP en coordination avec l'établissement des dossiers des engagements communaux et/ou intercommunaux,
- conduire les études permettant de choisir le montage pour le financement et la réalisation du projet (conception-réalisation, MOA directe...).

2.5- MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 – CALENDRIER

Annule et Remplace le contenu de l'Article 4 : Calendrier

La durée prévisionnelle de production de l'ensemble des études et prestations à réaliser dans le cadre de la présente convention est la suivante :

- Phase 1 : de 2009 à 2013 en lieu et place des 3 ans prévus initialement,
- Phase 2 : trois ans et 6 mois après la décision du Comité de pilotage d'engager la phase 2, soit un achèvement prévisionnel à fin 2018,
- Enquête Publique : deux ans après la saisine du tribunal administratif pour désignation de la commission d'enquête.

Le respect des délais et l'enchaînement des trois phases est donc soumis au respect des plages prévues pour les étapes de validation par les différents intervenants et instances.

Le respect du calendrier global est également donné sous réserve d'évolutions fondamentales des règlements nationaux et européens sur les aménagements et sur l'environnement.

2.6- MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 – PILOTAGE ET SUIVI DES ETUDES CALENDRIER

Insertion d'un nouvel Article « 5.5 – Comité foncier » :

Un comité foncier sera constitué pour mettre en œuvre la stratégie d'acquisitions foncières anticipées nécessaire à la préservation des emprises du projet.

Il opérera dans le cadre d'une convention spécifique.

Le chapitre initial « 5.5 – Evolution du programme des études » devient le chapitre « 5.6 – Evolution du programme des études.

2.7- MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 – ESTIMATION DU COUT

Annule et Remplace le contenu de l'Article 6 : estimation du coût

Lors du secrétariat permanent de 2009 en amont de la phase 1 des études, l'estimation du coût du projet global d'aménagement du réseau ferroviaire (ligne nouvelle de Marseille à Nice et aménagements du réseau existant) était de 15 à 16 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2008). Le périmètre du projet LGV PACA était évalué à 11,5 milliards d'euros.

En fin de phase 1, compte tenu du phasage du projet suite à la commission Mobilité 21, le programme complet de la LN PCA, y compris les aménagements et opérations connexes relatives au réseau ferroviaire existant est estimé à 12,6 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2012) répartis de la façon suivante :

- 6,7 milliards d'euros pour la priorité 1,
- 5,9 milliards d'euros pour la priorité 2.

2.8- MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.1 - Principes de financement » :

Tous les partenaires co-financeurs s'engagent à participer au financement des études objet de la présente convention, selon les clés de répartition et les modalités décrites ci-après.

Les participations financières des partenaires non signataires de la présente convention sont prises en compte selon le principe énoncé à l'article 9 modifié (nouveaux partenaires).

Pour l'État, les engagements pris au titre de la présente convention-cadre seront affermis par des conventions financières particulières, au regard de l'ouverture des crédits en AE et en CP dans les lois de finances annuelles correspondantes.

La première tranche donnera lieu à l'établissement d'une convention financière particulière entre l'Etat et le Maître d'Ouvrage pour un montant correspondant à la participation financière de l'Etat pour la phase 1 des études. La seconde tranche, après la Décision ministérielle de fin de phase 1 et d'engagement de la phase 2, donnera lieu à l'établissement d'une convention financière particulière entre l'Etat et le Maître d'Ouvrage pour un montant correspondant à la participation financière de l'Etat pour la phase 2 des études. Enfin la phase d'enquête publique relative à la priorité 1 donnera lieu de la même manière à une convention particulière entre l'État et SNCF Réseau.

Ces conventions préciseront le coût, à partir du taux d'actualisation prévisionnel et de l'indice de référence qui seront retenus ainsi que le plan de financement spécifique. Elles définiront également les modalités de réalisation, les engagements et les obligations des partenaires.

Les avenants à la présente convention donneront lieu, en parallèle, à des avenants aux conventions particulières entre l'Etat et le Maître d'Ouvrage.

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.2.1 - Plan de financement » :

Suite à la clôture de la phase 1 du projet pour un montant de 36.1M€ et à l'évaluation du besoin de financement de la phase 2 et de la phase EUP, le plan de financement consolidé est le suivant :

7.2.1.1 Plan de financement consolidé

Le projet est pris en charge par l'Etat et SNCF Réseau d'une part et l'ensemble des collectivités territoriales françaises d'autre part, complété par un financement de l'Union Européenne.

Les partenaires co-financeurs se sont engagés à participer au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LNPCA et à la phase d'enquête d'utilité publique sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau selon les clefs de répartition suivantes et dans la limite des montants en euros courants ci-après :

Co-Financeurs	Clef de répartition en % CFI initiale	Clef de répartition en % Avenant	Phase 1 en €	Phase 2* en €	Phase EUP en €	Total en €
ETAT	25,00	19,89	8 587 500	11 325 250	1 250 000	21 162 750
SNCF Réseau	25,00	38,77	8 587 500	13 273 500	1 250 000	23 111 000
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	6,25	27,88	2 146 875	4 101 375	1 406 250	7 654 500
Département des Alpes-Maritimes	6,25	1,43	2 146 875	2 622 625	156 250	4 925 750
Département du Var	6,25	1,43	2 146 875	2 622 625	156 250	4 925 750
Département des Bouches-du-Rhône	6,25	1,43	2 146 875	2 622 625	156 250	4 925 750
Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole substituée par la Métropole Aix Marseille Provence	6,25		2 146 875	2 630 875	0	4 777 750
Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix substituée par la Métropole Aix Marseille Provence	6,25		2 146 875	2 630 875	0	4 777 750
Métropole Aix Marseille Provence		1,43	0	- 8 250	156 250	148 000
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	6,25	1,43	2 146 875	2 622 625	156 250	4 925 750
Métropole Nice Côte d'Azur	6,25	1,43	2 146 875	2 622 625	156 250	4 925 750
SNCF		4,85	0	343 750	156 250	500 000
Total Etat, SNCF Réseau, SNCF et Collectivités Territoriales dans le cadre de la présente convention de financement	100,00	100,00	34 350 000	47 410 500	5 000 000	86 760 500
<i>Participation Union Européenne</i>			1 750 000	5 683 500		07 433 500
Total des contributions			36 100 000	53 094 000	5 000 000	94 194 000

(*) pour DEUP sur P1 et début des études sur P2

La clef de répartition contractuelle précitée est valable pour la phase d'études préalables à l'enquête d'utilité publique et la phase d'enquête d'utilité publique, couverte par la présente convention dans le cadre et dans les limites rappelées à l'article 3.

Ladite clef n'engage en aucun cas les parties signataires de la présente, ni sur une participation financière, ni le cas échéant sur un taux de financement, pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

En cas de non obtention de tout ou partie des subventions européennes, les financeurs s'engagent à apporter les financements complémentaires.

7.2.1.2 Plan de financement de l'avenant °1

Compte tenu des éléments suivants :

- le plan de financement de la convention initiale portait sur un montant de 76,44 M€ ; un financement complémentaire de 1,75 M€ a été obtenu de l'Union Européenne pour la phase 1 des EPEUP. Le total des financements obtenus était donc de 78,2 M€ ;
- la clôture de la phase 1 des études a été actée en comité de pilotage du 7 juillet 2014 pour un montant de 36,1 M€ : restaient donc disponibles 42,1 M€ au début de la phase 2 sur la convention initiale ;
- les besoins de financement pour la phase 2 et la phase EUP sont estimés :
 - o pour la phase 2 des études préalables à l'enquête publique à 46,7 M€ (périmètre Priorité 1),
 - o pour l'enquête d'utilité publique à 5 M€,
 - o pour une première partie des études de phase 2 relatives à la Priorité 2 à 6,4 M€,soit un besoin de financement pour l'ensemble de ces actions de 58,1 M€ ;

Suite à la clôture de la phase 1, il manque donc 16M€ (58,1M€ – 42,1M€) pour boucler le financement de la phase 2 et de la phase EUP.

L'avenant n°1, d'un montant de 16 M€, permet d'apporter le financement nécessaire à la finalisation des études de priorité 1, au financement des premières études d'approfondissement de priorité 2 et à la phase d'enquête d'utilité publique.

Cet avenant inclut une subvention de l'Union Européenne pour les études de priorité 1 de la phase 2.

Le montant de l'avenant n°1 se décompose comme suit :

Co-Financeurs	Clef de répartition en % Avenant	Complément d'études de Priorité 1 en €	Premières études d'approfondissement de Priorité 2 en €	Phase Enquête d'Utilité Publique en €	Total en €
ETAT	19,89	-798 250	1 600 000	1 250 000	2 051 750
SNCF Réseau	38,77	1 150 000	1 600 000	1 250 000	4 000 000
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	27,88	-329 500	1 800 000	1 406 250	2 876 750
Département des Alpes-Maritimes	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
Département du Var	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
Département des Bouches-du-Rhône	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
Métropole Aix Marseille Provence	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
Communauté d'Agglomération Toulon Provence Méditerranée	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
Métropole Nice Côte d'Azur	1,43	-208 250	200 000	156 250	148 000
SNCF	4,85	143 750	200 000	156 250	500 000
Total Etat, SNCF Réseau, SNCF et Collectivités Territoriales	100,00	- 1 083 500	6 400 000	5 000 000	10 316 500
<i>Participation Union Européenne estimée</i>		5 683 500	0	0	5 683 500
Total des contributions		4 600 000	6 400 000	5 000 000	16 000 000

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.2.2 – Modalités de versement » :

SNCF Réseau procédera auprès des cofinanceurs, selon les clefs de répartition indiquées à l'article 7.2.1.1 et 7.2.1.2 dans les tableaux de plan de financement, aux appels de fonds selon l'échéancier suivant :

- **Phase 1 :**
 - à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;
 - 12 mois après la signature de la convention, un deuxième appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;
 - 20 mois après la signature de la convention, un troisième appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la 1^{ère} phase visée à l'article 7.2.1 ;
- **Phase 2 :**
 - au lancement de la 2^{ème} phase, un appel de fonds correspondant à 30% du besoin de financement pour la 2^{ème} phase visée à l'article 7.2.1 de la convention de financement initiale (hors avenant n°1) ;

- 12 mois après le démarrage des études de la phase 2, un deuxième appel de fonds correspondant à 30% du besoin de financement pour la 2^{ème} phase visée à l'article 7.2.1 de la convention de financement initiale (hors avenant n°1) ;
 - 20 mois après le démarrage des études de la phase 2, un troisième appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la 2^{ème} phase visée à l'article 7.2.1 de la convention de financement initiale (hors avenant n°1) ;
 - 32 mois après le démarrage des études de la phase 2, un quatrième appel de fonds correspondant à 45 % du montant de l'avenant n°1 hors phase Enquête d'Utilité Publique (financement complémentaire Priorité 1 et études d'approfondissement de Priorité 2) ;
 - 44 mois après le démarrage des études de la phase 2, un cinquième appel de fonds correspondant à 45 % du montant de l'avenant n°1 hors phase Enquête d'Utilité Publique (financement complémentaire Priorité 1 et études d'approfondissement de Priorité 2) ;
- **Phase EUP :**
- **au lancement de la phase EUP**, un appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la phase EUP, telle qu'indiquée à l'article 7.2.1 ;
 - 6 mois après le démarrage de la phase EUP, un deuxième appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la phase EUP visée à l'article 7.2.1 ;
 - 14 mois après le démarrage de la phase EUP, un troisième appel de fonds correspondant à 30 % du besoin de financement pour la phase EUP visée à l'article 7.2.1.

Le cumul des fonds ainsi appelés ne pourra pas excéder 90 % du montant total de leur participation respective définie à l'article 7.2.1.

Solde

Après la décision ministérielle concernant l'utilité publique de la LNPCA, SNCF Réseau présente le relevé final de dépenses sur la base des dépenses constatées, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage.

Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite du montant du besoin de financement visé à l'article 7.2.1.

Pour l'État, les modalités des appels de fonds seront précisées dans les conventions particulières.

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.3 – Facturation et recouvrement » :

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

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.4 – Domiciliation de la facturation » :

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 16 rue Antoine ZATTARA CS 70248 13 331 MARSEILLE Cedex 03	Service Transports infrastructures Mobilité / Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 uppr.sti.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région DIGE 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20		
Département des Bouches-du- Rhône	Conseil Départemental des Bouches-du- Rhône Hôtel du Département 52, Avenue de Saint-Just 13256 Marseille Cedex 20		
Département du Var	Conseil Départemental du Var Hôtel du département DGRTFAM - Direction des transports 390, Avenue des Lices BP 1303 83076 Toulon Cedex	Direction des Finances	04 94 93 83 83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Département des Alpes- Maritimes	Centre administratif départemental 147 bd du Mercantour BP 3007 06201 Nice Cedex 3	Direction des Finances	Contact : 04 97 18 64 52 jbastouil@departement06.fr
Métropole Aix Marseille Provence	Aix Marseille Provence Métropole 10, Place de la Joliette Les Docks - Atrium 10.7 BP 48014 - 13567 Marseille Cedex 02		
Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée	Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée 20, Rue Nicolas Peiresc BP 536 - 83041 Toulon Cedex 09		
Métropole Nice Côte d'Azur	Métropole Nice Côte d'Azur 405, Promenade des Anglais BP 3087 - 06202 Nice Cedex 03		
SNCF	Direction générale déléguée Système & Technologies Ferroviaires (STF) 2, place aux Etoiles CS 70001 93633 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX	Direction Programmes et Projets Système (DPPS)	33 (0)1 83 72 77 96 loic.boidin@sncf.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 Crédit management	Fatima EL ARJI 01.85.57.96.12

2.9 MODIFICATION DE L'ARTICLE 9 – NOUVEAUX PARTENAIRES

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 9 – Nouveaux partenaires » :

En cas d'obtention d'un financement de l'Union Européenne pour la phase 2 des EPEUP ou la phase EUP (supplémentaire à ceux déjà pris en compte), la convention de financement fera l'objet le cas échéant d'un avenant afin que cette participation vienne s'ajouter à celles décrites au plan de financement de l'article 7.2.1.

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

En cas d'association d'un nouveau partenaire au projet de Ligne Nouvelle, ou de toute nouvelle source de financement, les nouvelles participations viendront s'ajouter en compléments de celles décrites à l'article 7.2.1 du présent avenant. Les modalités de prise en compte de ces financements complémentaires et de gouvernance du projet seront déterminées par voie d'avenants et/ou de conventions spécifiques.

Article 3 Mesures d'ordre

Les stipulations de la convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent applicables dès lors qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations du présent avenant.

Le présent avenant prendra effet à la date de signature par l'ensemble des partenaires et expirera au versement du solde des flux financiers dus à son titre.

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

La présente convention est établie en dix (10) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

Pour l'Etat

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

Stéphane BOUILLON

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

Christian ESTROSI

Pour le Département des Bouches-du-Rhône,

La Présidente du conseil départemental

Martine VASSAL

**Pour le Département du Var,
Le Président du conseil départemental**

Marc GIRAUD

Pour le Département des Alpes-Maritimes,

Le Président du conseil départemental

Eric CIOTTI

Pour la Métropole Aix Marseille Provence,

Le Président de la Métropole

Jean-Claude GAUDIN

**Pour la Communauté d'agglomération
Toulon Provence Méditerranée,**

Le Président du Conseil de communauté

Hubert FALCO

**Pour la Métropole
Nice Côte d'Azur,**

Le Président

Christian ESTROSI

Pour SNCF

Le Président du conseil de surveillance

Frédéric SAINT GEOURS

**Pour SNCF Réseau,
Le Directeur Général Délégué**

Alain QUINET

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Transports, Déplacements et Accessibilité

■ Séance du 28 Juin 2017

3930

■ Approbation de l'avenant n°1 à la convention de partenariat sur le programme et financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur. Approbation de la revalorisation et de l'affectation des crédits pour le financement des études préparatoires

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, de Marseille à Nice, suit son cours depuis le grand débat public de 2005.

Diverses phases ont eu lieu depuis, marquées d'abord par la décision en 2009 du Ministre Jean-Louis Borloo, retenant un passage par Marseille et l'agglomération toulonnaise pour rejoindre les Alpes Maritimes, suivant la recommandation émise par son conseiller Yves Cousquer. Le projet a ensuite été déclaré prioritaire parmi les grands projets de grandes infrastructures en 2013 par la Commission « Mobilité 21 » dans son rapport au gouvernement, lequel avait décidé d'en retenir une réalisation en deux phases. La première phase consiste à traiter les nœuds de Marseille (Marseille-Aubagne) et Nice (Cannes-Nice), à l'horizon 2030. La deuxième phase (relier les Bouches du Rhône à Toulon, le Muy à Cannes) est prévue à l'horizon 2050. En 2013, une concertation pour présenter l'état du projet a eu lieu dans le département sur la première phase, puis en 2014 sur la deuxième.

Le cap de l'enquête publique est désormais la prochaine étape prévue, à la suite d'une concertation qui s'est déroulée l'année dernière et jusqu'en janvier. Il est nécessaire d'être désormais collectivement très attentif, avec nos partenaires et les milieux économiques, au calendrier et à la réalisation de ce projet d'intérêt national.

L'agenda de la Mobilité métropolitaine qualifie le projet d'« Indispensable Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ». Le plateau de Saint-Charles, avec sa conformation obsolète en cul-de-sac et un nombre de voies insuffisant, ne peut plus accepter de trains supplémentaires, sauf à envisager des travaux à la fois très lourds et peu rentables. Les accès de part et d'autre à la gare, avec seulement deux voies au Nord et trois à l'Est, bien insuffisant pour une Métropole de cette dimension, constituent de fait un goulet d'étranglement.

Dans notre Métropole, le projet LN PCA ne se traduit évidemment pas par une « ligne à Grande Vitesse ». Il est prévu le couloir des voies existantes, avec des investissements de capacité classiques. L'élément crucial et novateur, qui permet le déblocage de la situation, consiste en la construction d'une gare passante souterraine à Saint-Charles. Ces nouveaux quais souterrains permettront d'assurer le développement des trafics ferroviaires, devenu impossible dans la configuration actuelle. C'est un projet d'infrastructure majeur pour toute la Métropole, pour la Région et pour la France, dont St Charles est une des plus grandes gares.

La gare souterraine de Saint-Charles, l'investissement dans la Vallée de l'Huveaune et l'entrée nord de Marseille permettront enfin de développer fortement le TER. Pour bénéficier du doublement de la capacité de la gare Saint-Charles, d'autres aménagements ferrés sont nécessaires, en particulier la poursuite du doublement de la voie Aix-Marseille et son électrification, ainsi que l'aménagement de la voie ferrée des Alpes. C'est l'enjeu de la première phase « Priorité 1 » de la Ligne Nouvelle.

Les études préparatoires à l'enquête publique ont été mises en place en 2009, organisées en deux étapes. Suite à la clôture de l'étape 1 des études, en 2013, il reste à financer 16M€ pour les études de l'étape 2 et l'enquête publique elle-même. L'augmentation de la participation financière de la Région, décidée par son Président Christian Estrosi compte tenu de ses compétences d'autorité organisatrice de transports ferrés, ainsi que l'obtention d'une subvention européenne, ont modifié les clés de répartition entre partenaires. Dans la convention actuelle, elle est de 6, 25 % pour toutes les collectivités et de 25 % pour la SNCF et l'Etat. La Région portant sa clé à 27, 88 %, celle des autres collectivités est ramenée à 1, 43 %. Enfin, l'Etat diminue sa participation à hauteur de 24.39 % pour tenir compte du financement européen et la SNCF l'augmente à hauteur de 26.64 %.

Un avenant à la convention, initialement adoptée en ce qui nous concerne par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (18 décembre 2009) et par la Communauté du Pays d'Aix (11 décembre 2009), est donc nécessaire. Chacune était engagée sur un montant de 2 222 000 euros en étape 1 des études et de 2 556 000 en étape 2. Avec un réaménagement du programme des études, ces sommes sont portées respectivement à 2 146 875 et 2 630 875 euros.

Après la prise en compte de cet avenant, sur un financement global de 86,76 M€, la Métropole Aix-Marseille Provence contribue au final à hauteur de 9 703 500 €, soit pour 11.18 %. La Région assure un financement de 7 654 000 €, soit une participation de 8.82 %. Les autres collectivités financent à hauteur de 4 925 750 €, soit 5.68 %.

Les appels de fond, comme indiqué page 16 dans le projet d'avenant soumis au Conseil métropolitain, sont pour le moment arrivés au niveau du troisième appel de fond de la phase 2 des études. 4 300 425 euros ont été appelés sur nos deux Conseils de Territoire et les intercommunalités qui les précédaient. La suite se ferait de notre participation donc dans le cadre de cet avenant. Les cofinanceurs des études sont désormais L'Etat, la SNCF, le Conseil Régional, les trois Conseils Départementaux concernés et les intercommunalités d'Aix Marseille, Toulon et Nice. La Métropole s'engage désormais, comme Nice Côte d'Azur et Toulon Provence Méditerranée, sur un montant de 148 000 euros pour la Phase 2 des études et l'enquête publique. La Métropole ne compte plus que pour une part, et cette part est réduite, puisque la Région a augmenté sensiblement son effort.

Le 20 novembre 2015, la communauté urbaine Marseille Provence Métropole avait aussi adopté une convention portant sur des acquisitions foncières anticipées pour la Ligne Nouvelle, avec les mêmes partenaires, et la Communauté du Pays d'Aix avait fait de même le 17 décembre 2015. L'engagement des deux collectivités portant sur 500 000 euros chacune.

Enfin, lors de l'adoption de la convention spécifique d'application du CPER en octobre 2016, le conseil métropolitain s'est engagé sur une somme de 1 148 000 euros, correspondant au montant de l'avenant n°1 et aux deux conventions sur les acquisitions foncières anticipées.

Compte tenu de tous ces éléments, l'engagement de la Métropole, qui repose sur les Conseils de Territoire Marseille Provence et Pays d'Aix doit être réévalué à la marge. Les AP correspondantes doivent donc être modifiées.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;

- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- L'avis du Conseil de Territoire Marseille Provence,
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays d'Aix

Oùï le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Le caractère stratégique de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour la Métropole Aix Marseille Provence

Délibère

Article 1 :

Est approuvée l'avenant n°1 à la convention de partenariat sur le programme et financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur, ci-annexé.

Article 2 :

Sont approuvées la revalorisation et l'affectation au Budget Principal de l'opération d'investissement n°2008115100 Ligne Grande Vitesse financement des études préparatoires. Le montant total de l'opération est porté de 5 278 000 à 5 351 750 € TTC.

Article 3 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence: Sous-Politique B320 - Nature 2041723 – Fonction 852.

L'échéancier des crédits s'établit comme suit :

Année 2017 : 100 000 euros
Année 2018 : 75 000 euros
Année 2019 : 97 200 euros
Année 2020 : 679 125 euros
Année 2021 : 100 000 euros

Article 4 :

Sont approuvées la revalorisation et l'affectation au Budget Principal de l'opération d'investissement n°DI644AP Train LGV PACA. Le montant total de l'opération est ramené de 6 400 000 à 5 351 750 € TTC.

Article 5 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au Budget de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence: Sous-Politique B320 - Nature 4581 – Fonction 822.

L'échéancier des crédits s'établit comme suit :

Année 2017 : 100 000 euros
Année 2018 : 75 000 euros
Année 2019 : 97 200 euros
Année 2020 : 679 125 euros

Année 2021 : 100 000 euros

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Mobilité, Déplacements et Transports

Jean-Pierre SERRUS