

# MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

## NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU BUREAU DE LA MÉTROPOLE

### **Approbation de convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**

L'enquête publique de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'est déroulée en janvier et février derniers. Par délibération URBA-001-11098/21/CM du 16 décembre 2021 la Métropole a donné son avis sur le projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Le 2 mars 2022, une ordonnance du Président de la République a créé un établissement public local de financement de cette ligne nouvelle, au sens de la loi d'Orientations sur les Mobilités. Cet établissement public local sera mis en place avant la période estivale.

Une convention d'avant-projet a été élaborée par la SNCF sur la phase 1 de la Ligne Nouvelle. Elle décrit en détail les études à mener, qui devront être suivies d'études directes d'avant-projet détaillé.

Pour mémoire, la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur comprend deux phases depuis le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de janvier 2018 et la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, qui s'est basée sur ce rapport pour les grands choix d'infrastructures nationales.

Pour la Métropole, les deux phases correspondent à deux étapes bien distinctes, mais dépendantes l'une de l'autre. Elles sont aussi imbriquées dans le temps : la phase 1 est en objectif de réalisation sur la période 2023-2029 et la phase 2 en 2027-2035.

La phase 1 comprend la libération partielle du site ferroviaire dit des Abeilles pour un aménagement du faisceau de voies ; dit « Bloc Est » ; ainsi qu'une modernisation des voies littorales, dite « Corridor Ouest ». La phase 2 comprend la traversée souterraine de Marseille et la gare souterraine à Saint-Charles. Le site des Abeilles sera totalement libéré et la gare entièrement transformée au sein de l'opération urbaine « Quartiers Libres ». L'intérêt de la phase 1 relève de l'exploitation. Elle vise à améliorer le fonctionnement de l'existant. La phase 2 est l'enjeu premier du projet, c'est elle qui permet le développement et les phases ultérieures vers Nice.

Le plan de financement des études AVP phase 1 prévoit un montant de 1.258 millions d'euros pour la Métropole, dans un calendrier rapide sur trois ans.

Le texte proposé par la SNCF, bien que remplissant ses objectifs, prend insuffisamment en compte les besoins d'études en interface entre les services du maître d'ouvrage et ceux de la Métropole, sans oublier ceux de la Ville de Marseille. Il est toutefois entendu, que ces besoins impératifs de coordination seront assurés par la SNCF.

Les études devront aussi prévoir et étudier toutes les mesures transitoires nécessaires induites par les travaux menés par la SNCF, et c'est aussi une réserve que ce texte amène.

Enfin et surtout par rapport à l'annexe 2 de ce document, la Métropole, ainsi que la Ville de Marseille, et d'autres collectivités partenaires du projet, ont estimé trop tardif les délais de lancement des études de la phase 2 proposés initialement. En effet, la phase 2 se caractérise par des ouvrages lourds, c'est le cœur du projet. L'Autorité Environnementale elle-même, dans son avis sur le projet rendu l'année dernière, a soulevé le retard déjà pris dans l'étude des ouvrages souterrains de la phase 2. Outre les ouvrages souterrains, la libération du plateau des Abeilles à St Charles pour les travaux de la gare souterraine constitue une opération très lourde à prévoir dès maintenant. Des études doivent aussi être menées d'urgence pour permettre par avance les interfaces avec notre projet de Tramway passant sous le viaduc ferroviaire dit « tunnel » du Boulevard National.

Le projet de nouvelle gare se déploiera en effet dans cette zone, ouvrant la gare à 360°, à cet endroit vers le boulevard Voltaire, le quartier de la Belle de Mai et le Tramway dont la mise en service sera effectuée avant celle de la LNPCA.

Aussi, il apparaît donc que les études des deux phases de la LNPCA doivent être menées en même temps.

Reçu au Contrôle de légalité le 01 juillet 2022

A la suite d'un comité de pilotage en décembre dernier, il a été convenu qu'un projet d'AVP de la phase 2 devait être présenté au prochain comité de pilotage du printemps. Lors d'un COPIL le 14 juin, l'Etat, la Région et l'ensemble des partenaires ont confirmé définitivement leur volonté d'adopter et signer l'AVP de la phase 2 d'ici la fin de l'année, pour un démarrage début 2023. L'AVP de la phase 2 est estimé aux alentours de cent millions d'euros. Les deux AVP doivent être approuvés et signés d'ici la fin de l'année.

Par conséquent, il est proposé de donner un avis favorable, comportant quelques réserves et rappels de contexte, à l'adoption de cet avant-projet de la phase 1. L'avant-projet de la phase 2 sera présenté à la session métropolitaine d'octobre 2022.

# RAPPORT AU BUREAU DE LA MÉTROPOLE

## Transports, Mobilité durable

### ■ Séance du 30 juin 2022

25367

#### MOB-012-30/06/2022-BM

### ■ Approbation de convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

L'enquête publique de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'est déroulée en janvier et février derniers. Par délibération URBA-001-11098/21/CM du 16 décembre 2021 la Métropole a donné son avis sur le projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Le 2 mars 2022, une ordonnance du Président de la République a créé un établissement public local de financement de cette ligne nouvelle, au sens de la loi d'Orientation sur les Mobilités. Cet établissement public local sera mis en place avant la période estivale.

Une convention d'avant-projet a été élaborée par la SNCF sur la phase 1 de la Ligne Nouvelle. Elle décrit en détail les études à mener, qui devront être suivies d'études directes d'avant-projet détaillé.

Pour mémoire, la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur comprend deux phases depuis le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de janvier 2018 et la Loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019, qui s'est basée sur ce rapport pour les grands choix d'infrastructures nationaux.

Pour la Métropole, les deux phases correspondent à deux étapes bien distinctes, mais dépendantes l'une de l'autre. Elles sont aussi imbriquées dans le temps : la phase 1 est en objectif de réalisation sur la période 2023-2029 et la phase 2 en 2027-2035.

La phase 1 comprend la libération partielle du site ferroviaire dit des Abeilles pour un aménagement du faisceau de voies ; dit « Bloc Est » ; ainsi qu'une modernisation des voies littorales, dite « Corridor Ouest ». La phase 2 comprend la traversée souterraine de Marseille et la gare souterraine à Saint-Charles. Le site des Abeilles sera totalement libéré et la gare entièrement transformée au sein de l'opération urbaine « Quartiers Libres ». L'intérêt de la phase 1 relève de l'exploitation. Elle vise à améliorer le fonctionnement de l'existant. La phase 2 est l'enjeu premier du projet, c'est elle qui permet le développement et les phases ultérieures vers Nice.

Le plan de financement des études AVP phase 1 prévoit un montant de 1 258 millions d'euros pour la Métropole, dans un calendrier rapide sur trois ans.

	Clé de répartition (%)	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF G&C	Total (€)

Etat	50,0000%	12 600 000,00 €	2 500 000,00 €	15 100 000,00 €
Région	25,0000%	6 300 000,00 €	1 250 000,00 €	7 550 000,00 €
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 050 008,40 €	208 335,00 €	1 258 343,40 €
Département du Var	3,7500%	945 000,00 €	187 500,00 €	1 132 500,00 €
Département des AlpesMaritimes	2,7083%	682 491,60 €	135 415,00 €	817 906,60 €
Métropole Aix- MarseilleProvence	4,1667%	1 050 008,40 €	208 335,00 €	1 258 343,40 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	945 000,00 €	187 500,00 €	1 132 500,00 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	682 491,60 €	135 415,00 €	817 906,60 €
Communauté DracéniProvence Verdon agglomération	0,8333%	209 991,60 €	41 665,00 €	251 656,60 €
Communauté d'agglomération CannesPays de Lérins	1,6667%	420 008,40 €	83 335,00 €	503 343,40 €
Communauté d'agglomération SophiaAntipolis	0,8333%	209 991,60 €	41 665,00 €	251 656,60 €
Communauté d'agglomération du Paysde Grasse	0,4167%	105 008,40 €	20 835,00 €	125 843,40 €
Total	100,0000%	25 200 000,00 €	5 000 000,00 €	30 200 000,00 €

Le texte proposé par la SNCF, bien que remplissant ses objectifs, prend insuffisamment en compte les besoins d'études en interface entre les services du maître d'ouvrage et ceux de la Métropole, sans oublier ceux de la Ville de Marseille. Il est toutefois entendu, que ces besoins impératifs de coordination seront assurés par la SNCF.

Les études devront aussi prévoir et étudier toutes les mesures transitoires nécessaires induites par les travaux menés par la SNCF, et c'est aussi une réserve que ce texte amène.

Enfin et surtout par rapport à l'annexe 2 de ce document, la Métropole, ainsi que la Ville de Marseille, et d'autres collectivités partenaires du projet, ont estimé trop tardif les délais de lancement des études de la phase 2 proposés initialement. En effet, la phase 2 se caractérise par des ouvrages lourds, c'est le cœur du projet. L'Autorité Environnementale elle-même, dans son avis sur le projet rendu l'année dernière, a soulevé le retard déjà pris dans l'étude des ouvrages souterrains de la phase 2. Outre les ouvrages souterrains, la libération du plateau des Abeilles à St Charles pour les travaux de la gare souterraine constitue une opération très lourde à prévoir dès maintenant. Des études doivent aussi être menées d'urgence pour permettre par avance les interfaces avec notre projet de Tramway passant sous le viaduc ferroviaire dit « tunnel » du Boulevard National.

Le projet de nouvelle gare se déploiera en effet dans cette zone, ouvrant la gare à 360°, à cet endroit vers le boulevard Voltaire, le quartier de la Belle de Mai et le Tramway dont la mise en service sera

Aussi, il apparaît donc que les études des deux phases de la LNPCA doivent être menées en même temps.

A la suite d'un comité de pilotage en décembre dernier, il a été convenu qu'un projet d'AVP de la phase 2 devait être présenté au prochain comité de pilotage du printemps. Lors d'un COPIL le 14 juin, l'Etat, la Région et l'ensemble des partenaires ont confirmé définitivement leur volonté d'adopter et signer l'AVP de la phase 2 d'ici la fin de l'année, pour un démarrage début 2023. L'AVP de la phase 2 est estimé aux alentours de cent millions d'euros. Les deux AVP doivent être approuvés et signés d'ici la fin de l'année.

Par conséquent, il est proposé de donner un avis favorable, comportant quelques réserves et rappels de contexte, à l'adoption de cet avant-projet de la phase 1. L'avant-projet de la phase 2 sera présenté à la session métropolitaine d'octobre 2022.

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

**Le Bureau 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 ;
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole ;
- La délibération URBA-001-11098/21/CM du 16 décembre 2021 sur l'avis de la Métropole sur le projet de création de la Ligne ferroviaire Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- La lettre de saisine de la Présidente ;
- L'avis du Conseil de Territoire de Marseille Provence du 27 juin 2022 ;
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays d'Aix du 22 juin 2022.

**Où le rapport ci-dessus**

**Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

**Délibère**

**Article 1:**

Est approuvée la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ci-annexée.

**Article 2 :**

Madame la Présidente de la Métropole ou son représentant est autorisé à signer cette convention.

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

Henri PONS



## Projet des phases 1 & 2 - LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

**Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, composée des opérations suivantes :**

- Gare de Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai
- Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare
- Origine terminus Ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr
- Origine terminus Est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression des traversées de voies piétonnes en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 1
- Création du bloc Est de la gare Saint-Charles Phase 1
- Corridor Ouest Arenc Phase 1

Entre :

**L'État** (Ministère de la Transition Écologique), représenté par M. Marc PAPINUTTI, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ;

*Ci-après désigné « l'ÉTAT »*

**L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France**, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23ème étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. Christophe BECHU, autorisé pour ce faire par la délibération n°21-84-XX du conseil d'administration en date du XX 2021 ;

*Ci-après désignée « l'AFITF »*

**La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur**, représentée par M. Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional agissant en vertu de la délibération n° ..... en date du ;

*Ci-après désignée « la Région »*

**Le Département des Bouches-du-Rhône**, représenté par Mme Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, autorisée à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**Le Département du Var**, représenté par M. Marc GIRAUD, Président du Conseil départemental, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**Le Département des Alpes-Maritimes**, représenté par M. Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Métropole Aix Marseille Provence**, représentée par Mme Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, autorisée à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Métropole Toulon Provence Méditerranée**, représentée par M. Hubert FALCO, Président de la Métropole, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Métropole Nice Côte d'Azur**, représentée par M. Christian ESTROSI, Président de la Métropole, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**Dracénie Provence Verdon agglomération**, représentée par M. Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins**, représentée par M. David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis**, représentée par M. Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

**La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse**, représentée par M. Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

*Ci-après désignés « les collectivités infrarégionales »*

et :

**SNCF Réseau**, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe finances et achats, dûment habilitée à cet effet ;

*Ci-après désigné « SNCF Réseau »*

**SNCF Gares&Connexions**, société anonyme au capital de 93.710.030 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro RCS 507.523.801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représenté par Monsieur Jacques PEYNOT, directeur du Développement et des Projets, dûment habilité à cet effet ;

*Ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions »*

**SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions** étant désignés ci-après les « maîtres d'ouvrage ».

L'État, l'AFITF, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Métropole Nice Côte d'Azur, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

**Vu** la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, et notamment ses articles 1er, 2, 3, 13, 27 et 31, ainsi que son annexe II ;

**Vu** le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;

**Vu** le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;

**Vu** le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

**Vu** le code général des collectivités territoriales ;

**Vu** le code des transports ;

**Vu** le code de la commande publique ;

**Vu** la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;

**Vu** la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

**Vu** la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

**Vu** la loi n°2018-515 du 30 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

**Vu** l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

**Vu** l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018, portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;

**Vu** le décret n°2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

**Vu** le décret n°2019-696 du 2 juillet 2019 relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

**Vu** le décret n°2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires ;

**Vu** le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;

**Vu** le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;

**Vu** le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;

**Vu** le décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;

**Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

**Vu** le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports (Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;

**Vu** le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2021 et ses budgets rectificatifs n°4 et 5 approuvés respectivement par les délibérations n° 20-79-02 du 16 décembre 2020, n°21-83-XX du 30 septembre 2021 et n°21-84-XX du 17 novembre 2021 de son conseil d'administration et leurs annexes relatives aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ;

**Vu** 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°1.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

**Vu** le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 23 novembre 2015 modifié par avenants ;

**Vu** le rapport de la commission Mobilité 21 et le courrier ministériel du 21 octobre 2013 ;

**Vu** le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 1er février 2018 ;

**Vu** 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 ;

**Vu** 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 ;

**Vu** la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1 ;

**Vu** la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2 ;

**Vu** la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études ;

**Vu** la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d'engagement de la concertation sur les phases 1 et 2 ;

**Vu** la décision ministérielle du 23 juin 2020 relative à demande de poursuite des études et de la concertation pour préparer une enquête publique sur les phases 1 et 2 ;

**Vu** la décision ministérielle du 07 juin 2021 relative à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête publique du projet des phases 1 & 2 ;

**Vu** le protocole d'intention relatif au financement complet des phases 1 et 2 du projet validé par tous les partenaires en Comité de Pilotage et en cours de signature, ainsi que le courrier de la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis (CASA) en date du 15 juillet 2021 qui acte de l'entrée de la CASA dans le financement des travaux ;

**Vu** 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 ;

**Vu** 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 ;

**Vu** 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 ;

**Vu** la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019, et son avenant n°3 signé le 16 octobre 2020 ;

**Vu** le contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau à la suite de la délibération du 9 octobre 2020 du Conseil régional ;

Étant préalablement exposé que :

### Sur les missions de l'AFITF :

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre de la Transition écologique et qui a pour mission de *concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement (...) de projets d'intérêt national (ou) international (...) relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable (...). Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement (...).*

Il est ainsi établi que l'AFITF est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

### Sur le projet à financer :

La présente convention porte sur la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Ce projet des phases 1 & 2 vise à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau ferré existant.

Le projet des phases 1 & 2 est composé de multiples opérations réparties sur l'axe Marseille-Vintimille :

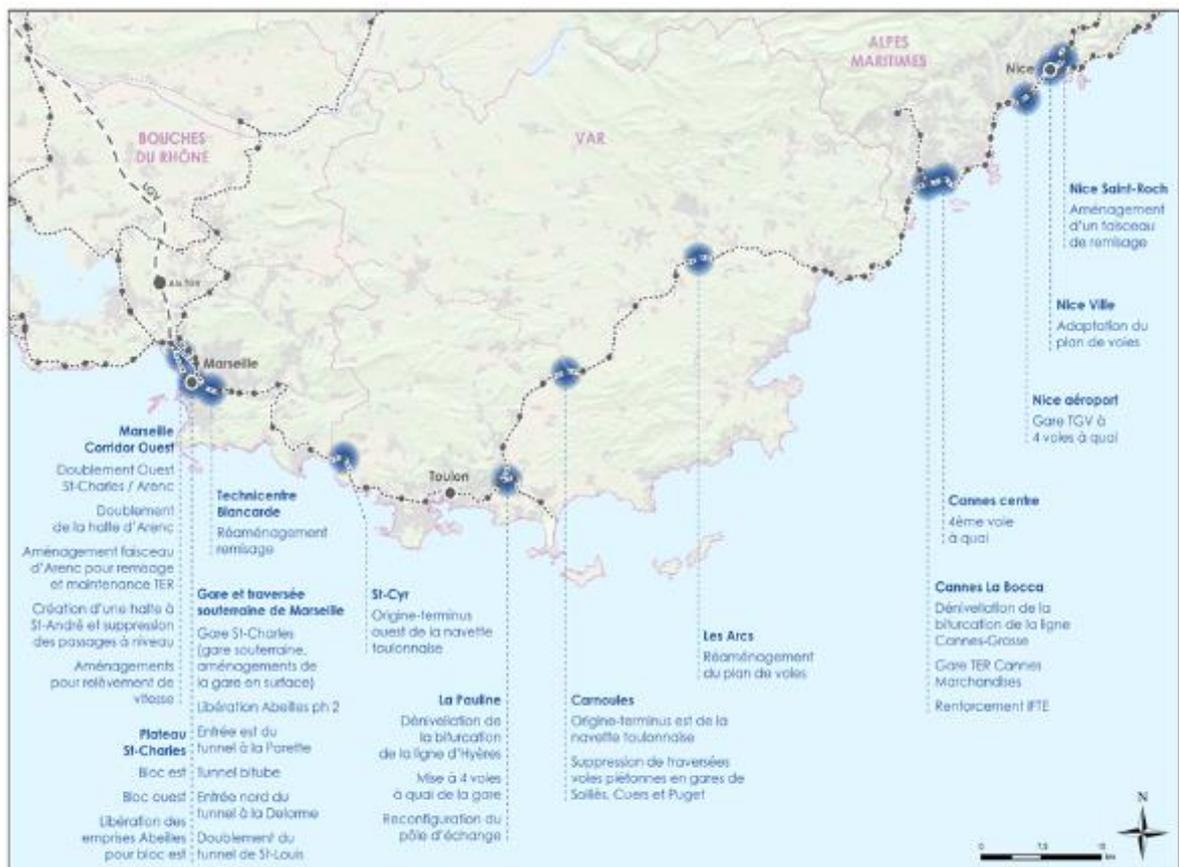


Figure 1 : Projet des phases 1 & 2 - Opérations portées à l'enquête d'utilité publique

Le protocole de financement de ces phases 1 et 2 a été validé par les cofinanceurs lors du comité de pilotage du 19 avril 2021.

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé le périmètre des phases 1 et 2 en vue de leur présentation à l'enquête publique en décembre 2021.

Les phases 1 et 2 ont fait l'objet d'études préalables à l'enquête d'utilité publique pour alimenter le dossier d'enquête publique et l'étude d'impact.

Préalablement à l'enquête publique sur les phases 1 et 2, **des études de niveau avant-projet (AVP) sont engagées dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région (CPER) sur les opérations de phase 1 :**

- Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai ;
- Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare ;
- Origine terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr ;
- Origine terminus est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression de traversées voies piétonnes en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville ;
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 1 ;
- Création du bloc Est de la gare Saint-Charles Phase 1 ;
- Corridor Ouest Arenc Phase 1 ;
- Aménagement du remisage au technicentre de la Blancarde (*hors présente convention car études déjà financées par la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique*).

**Il est à noter que la convention de financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique (avenant n°3 signé le 16 octobre 2020) permet de couvrir les études de préparation de l'enquête pour le projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, ainsi que les études AVP relatives aux travaux préparatoires de la phase 1 (premières anticipations suivantes en matière d'organisation, de préparation des marchés et de réalisation des acquisitions de données) pour les opérations suivantes :**

- Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai ;
- Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare ;
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 1.

**La présente convention, conclue entre l'AFITF, l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Métropole Nice Côte d'Azur, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, vise à couvrir l'intégralité des besoins relatifs à la réalisation des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA.**

Il est également à préciser que conformément au contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau,

L'objectif principal de ces études AVP est, d'une part, de confirmer le programme fonctionnel et le niveau de performance attendu de l'infrastructure, et d'autre part, de stabiliser les objectifs de coût et de délai de l'opération. Ces objectifs sont établis sur la base de l'**Annexe 5** de la présente convention, du programme d'opération validé définitivement par la décision ministérielle du 07 juin 2021 et du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA.

Au regard de cette démarche de contractualisation de la performance et de définition précise des objectifs fonctionnels, la présente convention respecte les principes du contrat de performance signé 12 avril 2021 par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Réseau. Les indicateurs de performance seront complétés avec les éléments étudiés en fin d'études AVP.

**Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :**

### **Article 1 : Objet**

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement des études d'avant-projet (AVP) de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Elle précise notamment le programme de l'opération, l'assiette de financement et le plan de financement des études.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination suivante :

« LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

### **Article 2 : Maîtrise d'ouvrage des études**

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent, sur leurs périmètres de compétences respectifs, la maîtrise d'ouvrage (MOA) des études, dont le financement fait l'objet de la présente convention.

- SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des opérations sur le réseau ferré national (RFN) dont il sera propriétaire à la mise en service et assure la coordination des MOA dans le cadre des études AVP ;
- SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs et des éléments associés, conformément à l'article L.2111-9 du code des transports.

S'agissant de la répartition des périmètres fonciers, le foncier qui supporte la fonctionnalité est affecté au MOA correspondant.

Les études AVP devront permettre de stabiliser définitivement les périmètres respectifs des maîtrises d'ouvrage.

A cet effet, dans le cadre des études AVP, objet de la présente convention de financement, le découpage des missions est le suivant :

- les missions relatives à la coordination des MOA, à la production de livrables communs ainsi qu'à la préparation de la phase ultérieure, particulièrement pour les procédures administratives (études de niveau projet – PRO) ;
- les missions relatives au périmètre de MOA de SNCF Réseau ;
- les missions relatives au périmètre de MOA de SNCF Gares & Connexions.

### **Article 3 : Programme des opérations de phase 1 au démarrage de la phase AVP et programme des études à réaliser**

#### **3.1 Projet des phases 1 & 2**

La phase 1 s'inscrit dans le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique.

Ce projet des phases 1 et 2 répond prioritairement, à travers ses 25 opérations situées dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et Alpes-Maritimes, aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, ce qui conduira à un report modal significatif avec l'ambition de :

- créer trois réseaux express métropolitains sur les métropoles d'Aix-Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur ;

- améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 ;
- garantir un système robuste et résilient aux changements.

Le projet comprend, d'est en ouest, vingt-cinq (25) opérations (voir carte précédente) :

- la **gare TER/TGV de Nice aéroport** (phase 1) ;
- les **opérations de la navette azurée** (phase 2) : aménagements en gares de Nice Saint-Roch, Nice Ville, Cannes Centre, dénivellement de la bifurcation de la ligne Cannes–Grasse, terminus en gare de Cannes La Bocca ;
- les **opérations de la navette toulonnaise** (phase 1) : terminus en gares des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr, dénivellement de la bifurcation de la ligne d'Hyères avec développement du pôle d'échange de la Pauline, suppression de traversées de voie piétonnes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville ;
- les **opérations du plateau Saint-Charles** (phases 1 & 2) : blocs est et ouest, libération du site des Abeilles, reconfiguration du technicentre de la Blancarde ;
- les **opérations du corridor ouest** (phase 1) : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, halte de Saint-André ;
- la **gare et la traversée souterraines de Marseille** (phase 2) : gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis.

### **3.2 Rappel des coûts des phases 1 et 2 inscrits dans le Protocole d'intention portant sur le financement du projet**

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement (hors AVP-86M€-CE 07/2020) :

En M€ HT en euros constant 07/02020	Période de travaux	Montant brut principal y/c foncier et sommes à valoir	Acquisition de données et missions complémentaires (hors AVP)	MOE (hors AVP)	MOA (hors AVP)	PRI PRNI	TOTAL
<b>Phase 1</b>	2023 - 2029	663	12	64	22	104	<b>865</b>
<b>Phase 2</b>	2027 - 2035	2 028	31	148	63	323	<b>2 594</b>
<b>Total Phases 1+2 (hors AVP)</b>	<b>2023 - 2035</b>	<b>2 691</b>	<b>43</b>	<b>212</b>	<b>85</b>	<b>427</b>	<b>3 459</b>

Figure 2 : Projet des phases 1 & 2 (coûts en millions d'euros – M€) – Extrait du Protocole d'Intention sur le financement.

Les maîtres d'ouvrage (MOA), à savoir SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, s'engagent à programme constant sur les coûts d'opérations qui seront évalués en fin de phase AVP (CPPR - coût prévisionnel provisoire de réalisation).

Les coûts en début de phase AVP sont donnés à titre indicatif sur la base des résultats des études antérieures, mais les partenaires et les MOA ont la volonté de rester dans l'enveloppe soit par réduction du programme fonctionnel, par réduction du programme technique ou par réduction des coûts bruts.

### 3.3 Programme fonctionnel de la phase 1

Les objectifs de service de la phase 1 ont été définis avec les partenaires du projet, et en premier lieu avec la Région, autorité organisatrice des mobilités. Ces objectifs sont présentés dans le dossier d'enquête publique du projet.

Le schéma ci-dessous présente les objectifs de services pour la phase 1 du projet.

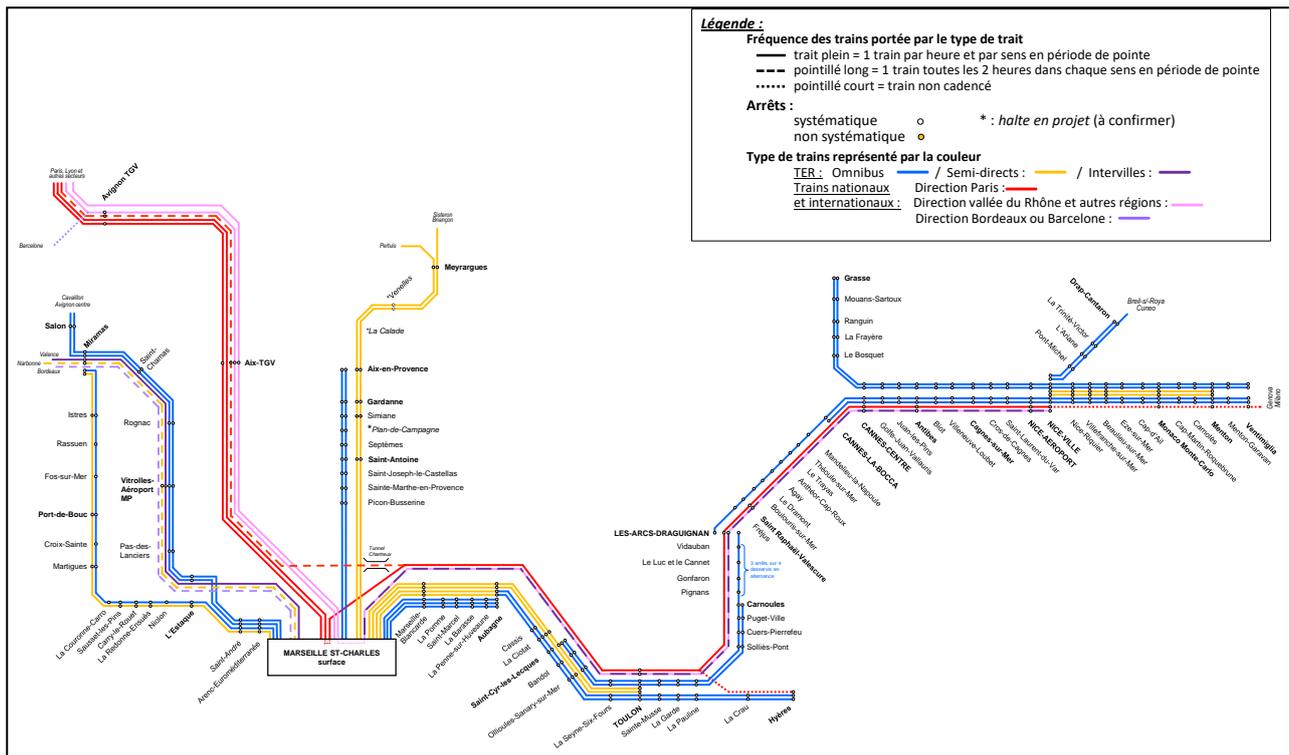


Figure 2 : Trame systématique en heure de pointe en phase 1 (Dossier d'enquête publique).

En outre, la Région et SNCF Réseau se sont engagés, au moyen du contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire approuvé par l'Assemblée régionale le 9 octobre 2020 et signé le 12 avril 2021, sur un plan d'actions et sur un calendrier à 10 ans permettant d'atteindre un niveau de service de fiabilité et de performance du réseau ferré régional et de contribuer ainsi davantage à la qualité de service du TER Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux objectifs de transition énergétique et à la desserte du territoire.

La performance du réseau est évaluée annuellement sur la base de trois indicateurs : la maîtrise de l'irrégularité pour cause d'infrastructure provoquant retard ou suppression de trains, la gestion des modes dégradés après perturbations des circulations et la restitution du réseau après chantier à fort impact.

De plus, pour chaque opération d'investissement, la maîtrise des délais est évaluée, de même que la maîtrise du programme fonctionnel, ce programme pouvant être notamment constitué d'objectifs pour l'amélioration des temps de parcours et/ou d'objectif de réduction de l'irrégularité et/ou d'objectifs de capacité et de fréquence sur l'axe considéré.

La présente convention de financement respecte les principes de ce contrat-cadre de performance.

Ainsi les études AVP, objet de la présente convention, qui ont pour objectif d'établir le programme d'opération fonctionnel définitif, devront être en cohérence avec le contrat-cadre de performance et notamment avec les objectifs de performance prévisionnels établis à dire d'expert, présentés dans l'annexe du contrat.

Le suivi et le respect des objectifs de performance de phase en phase (depuis la phase des études préliminaires – EP - jusqu'à la mise en service de l'opération), s'entendent uniquement en ce qui concerne le domaine de compétence du maître d'ouvrage et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau. Ils s'entendent également hors évolution du contexte réglementaire ou des hypothèses d'études validées non maîtrisables par SNCF Réseau. De la même manière sur le réseau structurant multitransporteurs, les demandes des AOT autres que l'AOM régionale pourront être exonératoires du respect de certains niveaux d'objectifs.

### **3.4 Interface avec le projet Haute Performance Marseille Vintimille (ERTMS)**

Le programme de base de l'AVP tient compte de l'hypothèse de réalisation du projet de déploiement de la signalisation ERTMS sur l'axe Marseille-Vintimille, incluant la réalisation de postes de signalisation de type PAI (postes d'aiguillage informatisés) ARGOS, en amont ou concomitamment aux travaux de la phase 1 entre Saint-Cyr et Nice et des enjeux relatifs à la mise en exploitation depuis le futur bâtiment CCR (commande centralisée du réseau) /CSS (central sous-station) de Marseille.

### **3.5 Programme des opérations de la phase 1**

Les chapitres suivants présentent, par opération, le programme en début de phase AVP en conformité avec le programme fonctionnel précisé à l'article 3.3.

#### **Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai**

Les études d'avant-projet concernent la réalisation d'une gare TER-TGV à Nice Aéroport (NAE) à 4 voies à quai de 400 m à la place de la gare Nice Saint-Augustin (NSA) déplacée qui est à 2 voies de 220 m, avec un développement du Pôle d'échange multimodal.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - dépose des voies d'accès au MIN aux Fleurs (déjà libérée par l'EPA) ;
  - prolongement des voies à quai de la gare NSA (220 à 400 m) ;
  - création de 2 voies à quai de 400 m au nord des voies à quai NSA déplacée ;
  - déplacement du pas d'IPCS à l'Est de la gare NSA dans le premier alignement droit ;
  - modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
  - modification des installations de traction électrique ;
  - rampe d'accès technique à la plateforme ferroviaire à l'ouest des quais depuis le boulevard Maïcon ;
  - mur de soutènement soutenant la plateforme et le BV entre la passerelle sur voies et le Pont-Rail Saint-Augustin (axe Nord-Sud) ;
  - Maïcon : création d'un Pont Rail – Longueur 40 m et Largeur de 12 à 14 m (2 voies routières + 1 piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piétons) – Gabarit véhicules légers.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - allongement des quais de NSA, élargissement du quai nord et création d'un troisième quai (configuration finale 1 quai central + 2 quais latéraux) ;

- mur de soutènement annexe soutenant les parkings voitures et vélos entre Maïcon et la passerelle sur voies ;
- création d'un bâtiment voyageur NAE pour environ 6000 m<sup>2</sup> SDP, dont systèmes d'information voyageurs :
  - niv. 3 NGF : Hall d'intermodalité, dépose minute, taxis, liaisons à la gare routière, fonction logistique,
  - niv. 10 NGF : hall principal avec accueil, services et commerces,
  - niv. 13.50 NGF : mezzanine avec locaux d'exploitation,
  - niv. 17 NGF : passerelle de services et d'accès aux 4 quais de 15 m de large ;
- réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places, conçu pour être compatible avec des extensions dans une phase ultérieure à 1200 places réparties sur les ilots 2.6, 5.7 et 5.6 ;
- création d'une passerelle piétonne SNCF d'accès aux quais et au nouveau Bâtiment Voyageurs ;
- réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places) ;
- création de liaisons directes entre les quais et l'axe Nord-Sud (sous le pont rail où passe le tramway) à dimensionner ;
- partie routière sous l'ouvrage Maïcon, du parking Nord au boulevard Cassin exclus.

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- Raccordement et aménagements routier de part et d'autre du pont rail de Maïcon (à la charge de l'EPA) ;
- Prolongement routier de l'ouvrage de franchissement de la plate-forme et des parkings au-delà des 4 voies de phase 1 et du quai Nord ;
- Prolongement de la passerelle d'accès à l'îlot 3.5 qui n'est plus utile du fait du Pont Rail Maïcon ;
- Parking dans l'îlot 3.5 bis.

Le programme de base de l'AVP tient aussi compte d'une libération du Marché d'Intérêt National (MIN) en amont des travaux de la gare de Nice Aéroport.

### **Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare**

Les études d'avant-projet concernent la dénivellation en terrier de la bifurcation vers Hyères à La Pauline et l'aménagement de la gare de Pauline.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - démolition des bâtiments annexes à la gare (halle de marchandises, poste électrique, bâtiment sur le quai nord-ouest) impactés par la modification du plan de voie, les quais existants ainsi que la passerelle d'accès aux quais ;
  - dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille par l'intermédiaire d'un pont rail inférieur dit "en terrier" ;
  - aménagements environnementaux liés au bois des Tourraches ;

- rétablissement des voiries impactées par les modifications d'infrastructure côté Sud-Est (av. Eugène Augias, ch. des Tourraches) ;
- aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 ml ;
- modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
- modification des installations de traction électrique et de changement de phase ;
- réalisation des murs de soutènement ;
- création d'une desserte directe depuis Marseille de l'ITE Pétragarde ;
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais ;
  - création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus, bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques ;
  - création d'un parking de plain-pied 140 places ;
  - modifications des quais pour passer de 2 quais latéraux à 2 quais centraux ;
  - gestion des interfaces urbaines Est/ Ouest : création de liaisons mode doux, création d'espaces verts, aménagements routiers d'accès au PEM côté Nord-Ouest.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- relocalisation de Fabemi et de Cemex (l'hypothèse étant que ces entreprises restent en place) ;
- aménagements routiers hors pôle d'échange.

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

### **Origine terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr**

Les études d'avant-projet concernent le déplacement de la gare de Saint-Cyr vers l'ouest de 350m environ et le réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus Ouest de la navette toulonnaise.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse pour les terminus ouest des navettes toulonnaises ;
  - reconstruction à l'ouest des voies de garage fret de 750 m à l'ouest de la gare par élargissement du remblai ou avec murs de soutènement ;
  - bassin de rétention sur la parcelle située à l'ouest d'Aqualand le long du faisceau ferroviaire pair ;
  - reprise de 5 ponts-rails ;
  - allongement de 3 ouvrages hydrauliques ;
  - démolition des quais existants et des bâtiments de la gare existante ;
  - infrastructure ferroviaire (voie, signalisation, télécom, traction électrique...) ;
  - modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement ;
  - modification des installations de traction électrique.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :

- déplacement de la gare de St-Cyr vers l'ouest de 350 m environ ;
- création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai (y compris équipements d'accueil des voyageurs) ;
- création d'un passage souterrain d'accès aux quais ;
- création d'un parking silo 300 places environ ;
- bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatiques ;
- création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus ;
- création de voiries au droit du pôle d'échanges.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- aménagements routiers au-delà du pôle d'échange ;
- reconstitution d'espace public de la gare existante après travaux.

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

### **Origine terminus est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression de traversées voies piétonnes (TVP) en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville**

Les études d'avant-projet concernent d'une part l'aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire, et d'autre part la création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les TVP existantes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville.

L'opération en gare de Carnoules nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - aménagement à Carnoules de la voie de service côté Est pour qu'elle puisse accueillir un TER de 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon machine ;
  - adaptation de la voie centrale pour l'exploitation du fret ;
  - modification du poste ARGOS et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement ;
  - modification des installations de traction électrique ;
  - intégration de la commande du poste ARGOS et des équipements de traction électrique depuis le futur bâtiment CCR/CSS de Marseille.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - création d'une passerelle à Carnoules pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP) y compris circulations verticales ;
  - aménagements d'un parking de plain-pied côté Marseille de la gare de Carnoules dans les emprises SNCF.

Les opérations en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville nécessiteront :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - suppression des traversées voies piétonnes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - création de passerelles d'accès aux quais (accessibles aux personnes à mobilité réduite) pour remplacer les TVP existantes (y compris circulations verticales).

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

### **Libération du site ferroviaire des Abeilles phase 1**

Les études d'avant-projet concernent la libération, sur le site ferroviaire des Abeilles de Marseille Saint-Charles, de l'emprise nécessaire au réaménagement du bloc est de Marseille Saint-Charles.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - détournement des réseaux ferroviaires ;
  - adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre halles A et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de libération d'Abeilles ;
  - construction d'un bâtiment à la cour des pierres ;
  - modification des installations de signalisation dont le PRCI Poste 1 de Marseille ;
  - modification des installations de traction électrique ;
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage Groupe SNCF :
  - démolition partielle de la halle A (yc travaux de dépollution) et pour cela relogement / déplacement des activités s'y trouvant grâce notamment à la construction d'un bâtiment cour des pierres (activités SNCF R) et de baux extérieurs ;
  - construction d'un parking provisoire pour les besoins de service SNCF.

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

### **Création du bloc Est de la gare Saint-Charles phase 1**

Les études d'avant-projet concernent la création du bloc Est de la gare Saint-Charles et le réaménagement de l'avant-gare.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - séparation des flux du bloc Aix (auquel 2 voies seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) ;
  - maintien de la voie A à 400 m utiles ;
  - création de 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à disposer de 5 voies (3 à 11) de 220 m utiles ;
  - maintien de la voie diagonale donnant accès depuis Abeilles à Pautrier et aux voies PLM ;
  - reprise de l'ensemble des installations de signalisation et caténaires ;
  - création d'un poste de signalisation PAI pour l'accès à ces voies.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - équipement information voyageur des quais ;
  - création des quais supplémentaires nécessaires aux voies 7, 9 et 11 et équipements d'accueil des voyageurs.

Le plan de l'opération figure en **Annexe 5**.

## Corridor Ouest Arenc Phase 1

Les études d'avant-projet du Corridor Ouest concernent divers aménagements sur la ligne de Marseille à L'Estaque passant par Arenc :

- doublement voies du port jusqu'au Bloc Ouest ;
- doublement en place de la halte Arenc ;
- remisage - maintenance TER sur le faisceau d'Arenc (Niveaux 1 et 2) - les coûts du protocole d'intention de financement d'avril 2021 ont provisionné ces aménagements ;
- remplacement des PN des voies du port ;
- halte à Saint André ;
- relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque ;
- communications supplémentaires en gare de l'Estaque.

Le plan de l'opération figure en **annexe 5**.

Une étude d'opportunité sur l'implantation d'un centre de maintenance TER N3 pour les circulations de l'Ouest sera menée à trois horizons :

- mise en service du Corridor Ouest en phase du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;
- mise en service de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;
- mise en service des projets connexes sur l'Ouest des Bouches du Rhône.

Dans le cadre de cette étude, le site de Miramas sera examiné sur la base des hypothèses de service à ces horizons de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Le cout de la partie bâtiment de l'atelier N3 pour le Corridor Ouest est intégrée en provision pour risque.

### Corridor Ouest - Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest

Le doublement de la ligne entre le Nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc avec un relèvement de vitesse à V60, nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - remplacement d'un pont-route (avenue Belle Vue) et d'un pont-rail métallique (rue de la Belle de mai) ;
  - reprise des murs de soutènement.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- création d'une voie verte le long de la ligne ferroviaire et travaux de modification de la plateforme la permettant.

### Corridor Ouest - Doublement en place de la halte Arenc

Le doublement de la halte d'Arenc nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - élargissement de la tranchée ;
  - création d'une seconde voie (doublement) ;
  - création d'une dalle au-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai ;

- modification de la commande de signalisation et de traction électrique, le nouveau poste de signalisation étant repris dans le chapitre “ Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc".
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - création d'un quai central de 220 m ;
  - aménagement et équipements pour l'accueil des voyageurs, et circulations verticales.

#### Corridor Ouest - Remisage maintenance TER (Niveau 1 et 2) sur faisceau d'Arenc

L'aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage ou de maintenance des TER du corridor ouest et la reconstitution des fonctionnalités actuelles nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - basculage des 2 voies principales au centre du faisceau ;
  - création d'un poste d'aiguillage intégré à la commande actuelle de Marseille (PCD) en remplacement des deux postes existants ;
  - modifications du plan de voies de service :
    - mise en position centrale des deux voies principales,
    - création de cinq voies de remisage de 220 m ou plus, deux voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, deux voies d'entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation,
    - création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure,
    - création des accès routiers nécessaires ;
  - reconstitution des 2 voies de réception pour ITE Storione ;
  - reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès ITE existants à fonctionnalités conservées tout en préservant les possibilités de développements ultérieurs ;
  - décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- 2 voies de réception pour logistique urbaine pour ITE Sogaris ;
- 5 Voies fret longues (>=750 m) : Passerelles nouvelles urbaines.

#### Corridor Ouest - Remplacement des PN des voies du port

La suppression des PN de St-Henri et de St-André pour la sécurisation des circulations nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - PN 1 : reconstitution d'une voirie d'accès selon la variante 2 (du chemin du Passet au chemin de la Pelouque le long de la voie ferrée de Marseille à l'Estaque par Arenc) ;
  - PN 2 :
    - création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées, dans le prolongement du bd Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal h 4,00 m – 12 m de large), avec reprise du profil en long du chemin

de St-Louis-au-Rove (hors aménagements tramway) y compris sous le pont de l'A55, et reconstitution du bassin de rétention ;

- reprise du gabarit de l'ouvrage du Bd Barnier pour le rendre accessible aux bus de gabarit ordinaire (h 3,80 m) ;
- aménagement routier pour adapter les flux routiers en relation avec le désenclavement de Saint-André.

### Corridor Ouest - Halte à Saint André

La création de la halte prévoit l'aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les bd A Roussin et F Sardou selon le scénario 1 étudiée pour l'enquête publique, et nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
  - adaptation des artères et des supports caténares.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
  - création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès, y compris équipements d'accueil des voyageurs ;
  - accès aux quais : un seul accès côté zone d'activité –A Roussin ;
  - création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, abris vélos sécurisés de 40 places, arrêt de bus, dépose minute, parking voiture de plain-pied 80 places (parking-relai en cohérence avec le PDU) ;
  - bâtiment abri des services aux voyageurs.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- programme de développement immobilier intégrant le cas échéant le parking dans un même ouvrage ;
- compléments si choix du scénario 2 (+5 M€) :
  - aménagement de la station tramway ;
  - aménagements routiers autour de la halte ;
  - quai sur l'ouvrage F Sardou ;
  - passerelle vers le quartier du chemin du passé sur l'avenue Roussin.

### Corridor Ouest - Relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque, et communications supplémentaires en gare de l'Estaque

Ces éléments, sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, nécessiteront :

- relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque à 90 km/h pour les TER seulement ;
- communication en gare de l'Estaque entre voies centrales et voies latérales pour permettre aux TER PLM depuis ou vers Miramas ou voies du port de s'arrêter sur les voies à quai centrales dans les deux sens en vue de la limitation des conflits en gare de l'Estaque.

## **3.6 Objectifs et contenu des études AVP à réaliser, objet de la convention**

Les études AVP, dont le financement fait l'objet de la présente convention, portent sur la phase 1 du projet, hors études prises en compte dans le cadre de l'avenant 3, et ont pour objectif de stabiliser la consistance technique et l'estimation du coût de chaque opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation des opérations. Elles permettent également de déterminer le phasage travaux.

Les études portent sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires, installations fixes du transporteur, pôle d'échanges.

Les études d'avant-projet comprennent notamment :

- **Les productions coordonnées concernant les différents maîtres d'ouvrage (avec SNCF Gares & Connexions en MOA coordonnateur pour l'opération Nice Aéroport et SNCF Réseau pour les autres opérations) :**
  - l'élaboration des dossiers de procédures administratives transverses (incluant notamment le dossier d'autorisation environnementale – y compris la phase relative à la préparation et à la consultation du public, l'actualisation de l'étude d'impact du projet des phases 1 & 2 à annexer à chaque dossier de demande d'autorisation des travaux) ;
  - les études environnementales transverses et nécessaires à la poursuite des procédures administratives post avis de l'Autorité environnementale (AE-CGEDD) et à la préparation des mesures compensatoire, ainsi qu'à l'obtention des autorisations environnementales ;
  - la définition et la gestion des interfaces entre maîtres d'ouvrage ;
  - l'élaboration du Dossier de définition de sécurité (DDS) de l'opération pour l'EPSF ;
  - la définition des besoins fonciers et des emprises afin de préparer l'enquête parcellaire.
- **Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :**
  - le détail du programme de l'opération pour le périmètre SNCF Réseau ;
  - les études d'exploitation ;
  - les études de tracé, de terrassements, de structure de la plateforme, d'hydraulique et de confortement d'ouvrage en terre : notice incluant notamment les conditions d'intervention vis-à-vis du trafic (restrictions, déviation, etc.) et le cas échéant les incidences liées à la présence de vestiges archéologiques, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans et dessins de définition et de phasage, profil en long éventuel, planning prévisionnel des études et travaux, dossier de demande dérogation éventuel, tableaux de résultats de calcul de tracé (rayon, dévers, insuffisance, les limites de raccordement progressifs), tableau de résultats de calcul sur les appareils de voies ;
  - les études de voie : notice de voie incluant notamment les hypothèses de conditions de réalisation des travaux sur ligne exploitée, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, schémas et plans, planning prévisionnel des études et travaux de voie ;
  - les études de signalisation (sur la base des hypothèses de l'article 2.4 pour les secteurs concernés par l'ERTMS) : notice de signalisation, avant programme de signalisation (incluant notamment le programme, le tableau des conditions particulières d'annonce, le programme des automatismes, le programme de traction électrique, le programme des relations téléphoniques, le programme des protections DTP), estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, planning prévisionnel des études et travaux ;
  - les études de traction électrique (Alimentation électrique et Caténaires) : notice de traction électrique, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, schémas et plans, planning prévisionnel des études et travaux ;

- les études d'ouvrages d'art : notice, note de calculs de dimensionnement des éléments d'ouvrage, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans de définition et de phasage, planning prévisionnel des études et travaux ;
  - les études de bâtiments techniques : notice, estimation du coût prévisionnel provisoire de réalisation décomposé par entités (surfaces et ratios), estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, documents graphiques, dossier de permis de construire (PC) ;
  - les études de télécommunications : notice, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans de définition et de phasage, planning prévisionnel des études et travaux ;
  - les acquisitions de données d'entrée et diagnostics (sondages, levés topographiques, diagnostic de pollution des sols...) ;
  - les études transverses : modalités de réalisation des travaux en site ferroviaire exploité (Installations Temporaires de Contre Sens, aménagement du plan de transport, durée des intervalles, travail jour/nuit, condition de mise en service, phases ou grande interception, etc.), analyse des risques, synthèse des estimations de coût de travaux permettant d'arrêter le coût prévisionnel provisoire de réalisation de l'opération (CPPR), synthèse des estimations du coût de maintenance et d'exploitation, planification de l'opération, les dispositions de sécurité des personnes et des circulations et édition d'un plan de management de la sécurité et de l'interopérabilité (PMSI), dispositions relatives à la sûreté, stratégie d'allotissement des marchés de travaux ;
  - le phasage des travaux pour le périmètre SNCF Réseau ;
  - la définition des enjeux capacitaires et des ressources travaux nécessaires à la réalisation des travaux (établissement de la commande de production) ;
  - les études environnementales sur le périmètre SNCF Réseau afin d'intégrer l'avis de l'AE-CGEDD, poursuivre la prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre des études techniques, alimenter les procédures administratives ultérieures autorisation environnementale notamment) et préparer les mesures compensatoires d'un point de vue environnemental ;
  - l'élaboration des dossiers de procédures administratives propres au périmètre SNCF Réseau vis-à-vis des différentes autorisations nécessaires post-déclaration d'utilité publique (DUP) ;
  - la synthèse des études d'avant-projet pour le périmètre SNCF Réseau ;
  - la définition des besoins d'emprises foncières sur le périmètre SNCF Réseau y compris en convention d'occupation temporaire (COT) durant la phase des travaux ;
  - le diagnostic des réseaux et leur dévoiement sur le périmètre SNCF Réseau.
- **Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :**
    - le détail du programme de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
    - le détail des estimations de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
    - les études d'avant-projet pour le périmètre SNCF Gares & Connexions :
      - projet architectural du PEM et du parc de stationnement,

- intégration urbaine du PEM (schéma fonctionnel...),
- étude Voirie Réseaux Divers (VRD) et gestion des Eaux Pluviales (aménagement viaires, réseaux, aménagements paysagers, etc.),
- étude du dimensionnement des espaces voyageurs,
- étude de flux dynamique du PEM,
- étude de conception des quais et accès aux quais,
- plan d'Aménagement Intérieur de la Gare/ Plan d'Occupation des Quais,
- études Sécurité Incendie,
- études Réglementation thermique,
- étude de sécurité et de sûreté publique ;
- production de plans de masse, de coupes, et de vues 3D ;
- les acquisitions de données d'entrée ;
- les études environnementales sur le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
- phasage des travaux pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
- engagements en termes de développement durable et suivi du bilan carbone de l'opération pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions ;
- gestion des déchets - SOGED (Le Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets) ;
- la synthèse des études d'avant-projet pour le périmètre SNCF Gares & Connexions.

Elles se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse, incluant les productions coordonnées concernant les différents maîtres d'ouvrage (dossiers réglementaires, études environnementales, interfaces entre les maîtres d'ouvrage, dossier de définition de sécurité -DDS- de l'opération...) ;
- un dossier des études pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau ;
- un dossier des études pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions ;
- un dossier de phasage des travaux comprenant la totalité des travaux.

## **Article 4 : Financement des études**

### **4.1 Coût des études aux conditions économiques de référence**

L'estimation du coût des études, dont le financement fait l'objet de la présente convention, est fixée à 28 100 000 € HT aux conditions économiques de juillet 2020.

### **4.2 Coût des études aux conditions économiques de réalisation**

Le coût des études du périmètre de la présente convention, défini à l'article 3.6, est estimé à **30 200 000 € HT courants** sur la base d'une durée des études de 24 mois à compter de la notification de la présente convention durant le 1er trimestre 2022. C'est sur cette hypothèse que l'actualisation en euros courants a été faite.

Il se décompose comme suit :

- le besoin de financement des missions de coordination des MOA, de production des livrables communs et de préparation de la phase ultérieure, particulièrement sur les procédures administratives (études de niveau projet - PRO) sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est évalué à **5 200 000 €**,
- le besoin de financement des missions relatives à la part ferroviaire sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est évalué à **20 000 000 € HT**,
- le besoin de financement des études relatives à la part gare sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions est évalué à **5 000 000 € HT**.

Etudes	Périmètre	€ courants
AVP – 1 <sup>ère</sup> phase	SNCF Réseau (coordination)	5 200 000,00
AVP – 1 <sup>ère</sup> phase	SNCF Réseau (part ferroviaire)	20 000 000,00
AVP – 1 <sup>ère</sup> phase	SNCF Gares & Connexions	5 000 000,00
<b>TOTAL</b>		<b>30 200 000,00</b>

**A titre indicatif, le détail estimatif des coûts des études est précisé en *Annexe 1*.**

**Une partie des études d'avant-projet présentées dans la présente convention est financée par la convention de financement (avenant n°3) concernant les études préalables à la déclaration d'utilité publique citée en préambule, l'estimation ci-dessus correspond aux financements complémentaires nécessaires.**

#### **4.3 Financements européens**

En cas de sollicitation d'un financement européen, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant que maîtres d'ouvrage, prennent en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent 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 justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent 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 et SNCF Gares & Connexions intégreront les frais de préparation du dossier de demande dans le coût des études, ces frais étant susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne.

Il appartiendra à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de notifier à l'AFITF l'attribution d'une telle subvention le cas échéant. Les parties décideront de leur affectation en comité de pilotage dans le respect des règles régissant ce financement. Le plan de financement de la présente convention sera alors modifié par voie d'avenant.

Il appartiendra à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions également de diligenter la conduite du projet et la production des justificatifs nécessaires de façon à optimiser la perception des financements européens.

Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent également à respecter toutes les dispositions que ce financement implique, en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au projet.

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

#### **4.4. Plan de financement des études**

Les parties conviennent par la présente convention de contractualiser un financement à hauteur de **30 200 000 € HT courants** apporté par l'AFITF (Etat) et les collectivités territoriales selon les clés ci-après et couvrant le périmètre défini à l'article 3.6.

<b>Plan de financement</b>	<b>Clé de répartition (%)</b>	<b>Périmètre SNCF Réseau</b>	<b>Périmètre SNCF G&amp;C</b>	<b>Total (€)</b>
Etat	50,0000%	12 600 000,00 €	2 500 000,00 €	<b>15 100 000,00 €</b>
Région	25,0000%	6 300 000,00 €	1 250 000,00 €	<b>7 550 000,00 €</b>
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 050 008,40 €	208 335,00 €	<b>1 258 343,40 €</b>
Département du Var	3,7500%	945 000,00 €	187 500,00 €	<b>1 132 500,00 €</b>
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	682 491,60 €	135 415,00 €	<b>817 906,60 €</b>
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	1 050 008,40 €	208 335,00 €	<b>1 258 343,40 €</b>
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	945 000,00 €	187 500,00 €	<b>1 132 500,00 €</b>
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	682 491,60 €	135 415,00 €	<b>817 906,60 €</b>
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	209 991,60 €	41 665,00 €	<b>251 656,60 €</b>
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	420 008,40 €	83 335,00 €	<b>503 343,40 €</b>
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	209 991,60 €	41 665,00 €	<b>251 656,60 €</b>
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	105 008,40 €	20 835,00 €	<b>125 843,40 €</b>
<b>Total</b>	<b>100,0000%</b>	<b>25 200 000,00 €</b>	<b>5 000 000,00 €</b>	<b>30 200 000,00 €</b>

Le besoin de financement pourrait intégrer les dépenses relatives aux études engagées dès janvier 2022, si elles sont antérieures à la signature de la présente convention de financement et rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

Les parties s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés.

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la phase d'études couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

A ce stade, il est convenu que la participation de SNCF Réseau aux études faisant l'objet de cette convention soit nulle. S'agissant des phases ultérieures du projet, les modalités d'une participation de SNCF Réseau devront être analysées au regard des dispositions de l'article L.2111-10-1 du code des transports, et des dispositions du contrat pluriannuel prévu à l'article L.2111-10 du même code.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

## **Article 5 : Délais de réalisation des études**

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 24 mois pour l'ensemble des opérations à compter de la notification effective de la convention de financement au plus tard durant le 1<sup>er</sup> trimestre 2022.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **Annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification des Maîtres d'ouvrage.

## **Article 6 : Suivi de l'exécution des études**

### **6.1 Comité de pilotage LNPCA**

Le comité de pilotage (COPIL) présidé par le préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur sera garant de la mise en œuvre de la présente convention et assurera le pilotage et la validation générale des études. Il sera composé des personnes suivantes :

- le Préfet de région ;
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeuse ou son représentant ;
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ;
- la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant ;
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- le Président de SNCF Gares & Connexions ou son représentant.

Le comité de pilotage a pour mission de définir les grandes orientations à retenir pour les études à conduire par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'en piloter et suivre la réalisation et d'en valider les résultats.

Le comité de pilotage suit le déroulement des études et donne sa position sur les propositions des maîtres d'ouvrage présentées au comité technique, la situation des dépenses et les évolutions ayant une incidence sur le calendrier. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent aux partenaires l'avancement des études et de la concertation ainsi que la situation financière détaillée (états des engagements et des dépenses, prévisions d'engagements, etc.).

Pour cela, il se réunira en principe au moins une fois par semestre à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de valider le périmètre du projet, les grandes orientations du programme des études, le planning général et la situation financière.

L'ordre du jour de la réunion est communiqué par écrit aux partenaires, au moins une semaine à l'avance.

Un compte rendu technique et financier annuel sera présenté par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à ce comité de pilotage qui le valide, et qui veillera au respect des dispositions et engagements contenus dans cette convention, en particulier en ce qui concerne le calendrier de réalisation des études et leurs coûts. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettront en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et la consommation des crédits.

La méthodologie de concertation proposée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lui sera également présentée pour validation, ainsi que le bilan des actions de concertation menées.

Le comité de pilotage pourra être saisi par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou par les présidents des comités territoriaux pour examiner les sujets nécessitant un arbitrage spécifique.

Le président du comité de pilotage pourra saisir, à son initiative ou à la demande d'un des membres du comité de pilotage, le ministre chargé des transports pour prendre les décisions que rendrait nécessaire la bonne exécution de la présente convention.

Le comité de pilotage est assisté par un comité technique au sein duquel les signataires de la présente convention sont représentés.

## **6.2 Comité technique**

Le comité technique (COTEC) a pour missions de :

- définir collégalement sur proposition des maîtres d'ouvrage les hypothèses de services et de périmètres qui serviront de bases aux cahiers des charges des études ;
- être consulté et d'émettre un avis sur les cahiers des charges des études ;
- effectuer le suivi technique et financier des études ;
- préparer les comités de pilotage.

Les hypothèses de services et de périmètres doivent être cohérentes avec les décisions ministérielles. Ces hypothèses définies par le COTEC sont un cadrage que les maîtres d'ouvrage prennent en compte pour bâtir son cahier des charges et conduire ces études.

Le comité technique réunissant les co-financeurs échange et émet un avis sur les cahiers des charges des études. Le contenu des cahiers des charges, qui intègre le cadrage initial, pourra ainsi être ajusté dans le cadre d'un dialogue partenarial avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. L'avis formalisé du comité technique est pris en compte par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, qui décide du cahier des charges définitif. En cas d'écart entre la décision d'un maître d'ouvrage et l'avis formalisé par le comité technique, le maître d'ouvrage explique les raisons de ces écarts. Les cahiers sont transmis aux partenaires au moins dix (10) jours avant la date de la réunion.

Les hypothèses et résultats d'études, intermédiaires et finaux, une fois validés par le maître d'ouvrage, sont présentés régulièrement en comité technique. Ils constituent les livrables à transmettre aux co-financeurs.

**Le comité technique se réunit tous les deux mois en moyenne. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent aux partenaires, l'état d'avancement des études et la consommation des crédits un comité sur deux (situation financière tous les 3 mois). Les éléments sont adressés aux partenaires, au moins une semaine avant la date de réunion du comité technique.**

Le comité technique se réunit également préalablement à la tenue d'une réunion du comité de pilotage. L'ordre du jour provisoire du comité de pilotage et une situation technique et financière préparés par la SNCF sont adressés aux partenaires, au moins une semaine avant la date de réunion du comité technique.

### **6.3 Coordination multi-projets des pôles d'échange des gares métropolitaines**

Un comité de coordination à l'initiative de la Métropole concernée est mis en place dès la phase d'études AVP. Son objet est de garantir une bonne coordination entre le projet ferroviaire, les projets de mobilité et les projets urbains sur le territoire concerné afin d'éclairer utilement les décisions prises en Comité de Pilotage du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA.

Ce comité est mis en place pour la gare de Marseille Saint-Charles et la gare Nice-Aéroport.

### **6.4 Evolution du programme des études**

En cas de perspective d'évolution du programme des études, le maître d'ouvrage devra obtenir l'accord préalable des partenaires co-financeurs et du comité de pilotage pour toute modification portant sur la consistance ou le coût des études. Cela sera formalisé par voie d'avenant.

## **Article 7 : Gestion des écarts**

### **7.1 Partage des risques pour la phase AVP**

Si des aléas, dépassements et modifications du périmètre, du programme des études ou du calendrier, liés à des circonstances imprévisibles ou exceptionnelles (voir **Annexe 6**), et/ou liés à des choix propres aux maîtres d'ouvrage devaient survenir, les maîtres d'ouvrage saisissent le Comité de pilotage afin qu'il soit décidé des suites à donner.

Les maîtres d'ouvrage doivent obtenir l'accord préalable des financeurs pour la mobilisation d'un financement complémentaire. Un avenant à la présente convention formalise cet accord, après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties. Dans le cas où l'accord préalable des financeurs n'a pas été sollicité, la prise en charge desdits dépassements incombe aux maîtres d'ouvrage dans le périmètre duquel ils sont intervenus.

En cas d'absence de réponse des financeurs dans un délai de deux mois ou de désaccord entre les parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager des scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire. Les demandes de modifications du programme des études formulées par un signataire de la convention ou un tiers devront être validées par le comité de pilotage et intégralement prises en charge financièrement par le demandeur.

Le cas échéant, les modifications donneront lieu à la signature d'un avenant à la présente convention.

Ces principes seront appliqués pour le calcul du règlement de solde prévu à l'article 8.

### **7.2 Impact de la pandémie de COVID-19**

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties, conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie COVID-19 ;

- que les maîtres d'ouvrage ne seront pas tenus pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Il appartient aux maîtres d'ouvrage de fournir une note étayée afin de prouver le lien de causalité **direct et exclusif** entre la pandémie et les conséquences sur le déroulement des études, puis toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19 et l'application de la présente clause COVID ne préjuge pas des responsabilités propres des maîtres d'ouvrage.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation des études (coût, délais, notamment). Si les conséquences de l'épidémie de COVID-19 entraînent une augmentation du délai et/ou du coût objectif de l'opération, les maîtres d'ouvrage en informent au plus tôt les financeurs. A cet effet, ils s'engagent à fournir aux financeurs, une note étayée afin de prouver le lien de causalité **direct et exclusif** entre la pandémie et les conséquences sur la réalisation des opérations d'investissement, puis toutes pièces et informations visant à permettre d'apprécier les écarts de planning et/ou de montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie liée à la COVID-19. Les maîtres d'ouvrage provoquent alors un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt des études d'avant-projet, et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de celles-ci. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échanges avec les partenaires, les maîtres d'ouvrage se réservent la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 10 de la présente convention.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

## **Article 8 : Modalités de versement**

Les appels de fonds seront adressés par chaque maître d'ouvrage sur son périmètre.

Les appels de fonds seront réalisés indépendamment pour chacune des opérations.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de l'AFITF, de la Région et des autres collectivités infrarégionales comme suit :

- dès l'entrée en vigueur de la convention, un premier appel de fonds en euros courants, correspondant à 20% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 4.4. Le premier appel de fonds se fera sur présentation par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions d'un certificat de démarrage des études AVP signé par le représentant du (des) maître (s) d'ouvrage ;
- après le démarrage des études, des acomptes sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement des études. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants indiquée à l'article 4.4 de la présente convention. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le responsable maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de Gares & Connexions.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 80% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 4.4. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes (**Annexe 3**) :

1. La facture précisant :
  - a. La référence de la convention de financement.
  - b. La demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique des études, de la clé de financement définie à l'article 4.4, et des demandes d'acompte antérieures.

2. L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la présente convention.
3. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage.

Au-delà des 80%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées **par nature de dépenses** (modèle en **Annexe 4**). Les demandes comprendront en plus des documents présentés pour les appels de fonds inférieurs à 80%, un relevé des dépenses comptabilisées visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de Gares & Connexions, exprimées en € courants décomposés selon les postes définis à l'article 4.2. Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation totale de l'Etat/AFITF, de la Région et autres collectivités infrarégionales au titre de la présente convention en euros courants.

- Le solde est demandé après achèvement de l'intégralité du programme d'études. Pour cela, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent :
  1. **Le relevé détaillé de dépenses finales sur la base des dépenses acquittées**, y compris les dépenses relatives aux prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions, selon le modèle joint en **Annexe 4**.
  2. Un certificat attestant de la conformité des études réalisées aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de subvention et précisant leur date d'achèvement (**Annexe 4**).
  3. Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive (au format papier et au format numérique) de l'étude.
  4. Des éléments justifiant de la consommation éventuelle de la Provision pour aléas et imprévus.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 4.4.

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds annuels, objet de la présente convention, se trouve ci-dessous. Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier. À défaut d'appel de fonds sur un exercice, les maîtres d'ouvrage transmettront annuellement aux parties, par courrier, un état des lieux justifiant de l'avancement de l'opération.

<b>Récapitulatif des appels de fonds prévus – SNCF Réseau</b>				
Acompte	Date prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement	Commentaires
1	Signature complète de la convention T1 2022	5 040 000 €* 	20 %	Courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement des études ainsi que la date précise de démarrage
2	T3 2022	6 300 000 €* 	25 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
3	T2 2023	6 300 000 €* 	25 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention

4	T3 2023	5 040 000 €*	20 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
5	T1 2024	1 260 000 €*	5%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
6	Au solde	1 260 000 €*	5 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>TOTAL</b>		<b>25 200 000 €*</b>	<b>100 %</b>	

\*Les montants sont donnés à titre indicatif et sont prévisionnels.

<b>Récapitulatif des appels de fonds prévus – SNCF Gares &amp; Connexions</b>				
Acompte	Date prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement	Commentaires
1	Signature complète de la convention T1 2022	1 000 000 €*	20 %	Courrier de SNCF Gares & Connexions certifiant l'engagement des études ainsi que la date précise de démarrage
2	T3 2022	1 250 000 €*	25 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
3	T2 2023	1 250 000 €*	25 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
4	T3 2023	1 000 000 €*	20 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
5	T1 2024	250 000 €*	5%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
6	Au solde	250 000 €*	5 %	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>TOTAL</b>		<b>5 000 000 €*</b>	<b>100 %</b>	

\*Les montants sont donnés à titre indicatif et sont prévisionnels.

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFITF, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions transmettent, sur la base des modèles prévus en **Annexe 2**, ses appels de fonds à l'AFITF par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFITF suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'adresse électronique suivante : [paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr](mailto:paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr). Il en transmet également immédiatement une copie à l'État (DGITM). Lorsqu'un appel de fonds est considéré par l'État comme pouvant être accepté, l'AFITF règle au bénéfice de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions dans un délai de 45 (quarante-cinq) jours, à compter de la date de réception de l'appel de fonds, la somme qui lui incombe. Le mandatement de l'AFITF est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.

Les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour régler les sommes dues dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception 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.

Pour les appels de fonds de SNCF Réseau, le paiement est effectué directement par virement à SNCF Réseau vers le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture porté dans le libellé du virement) :

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

Pour les appels de fonds de SNCF Gares & Connexions Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions 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	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

## **Article 9 : Domiciliation de la facturation**

Pour l'exécution de la présente, les domiciliations des parties pour la facturation et la gestion des flux financiers sont les suivantes :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	Ministère de la Transition écologique Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) Direction des infrastructures de transport Sous-direction du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et des voies navigables Tour Séquoïa 92055 La Défense Cedex	Bureau des opérations contractualisées et des grandes opérations ferroviaires	rfv2.dit.dgitm@developpement-durable.gouv.fr  Copie à : uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
AFITF	AFITF La Grande Arche – Paroi Sud – 23ème étage 92055 La Défense Cedex	Secrétariat général	paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr

Région Provence- Alpes-Côte d'Azur	Conseil régional Provence - Alpes - Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	DGTMGE Service Administratif et Financier	04 91 57 57 64 <a href="mailto:ggainlet@maregionsud.fr">ggainlet@maregionsud.fr</a>
Département 13	Conseil départemental des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52 avenue de Saint Just 13256 Marseille	DGA Stratégie et Développement du Territoire	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Département 83	Conseil départemental du Var Hôtel du département 390, Avenue des Lices BP 1303 83076 Toulon Cedex	Direction des Infrastructures et de la mobilité	04.83.95.77.00 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Département 06	Département des Alpes Maritimes CADAM 147 Boulevard du Mercantour BP 3007 06201 NICE Cedex 3	DGA Ressources et Moyens  Direction des Finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
MAMP	Métropole Aix Marseille Provence Les docks – Atrium 10.7 10 place de la Joliette 13002 Marseille	Service Exécution budgétaire et contrôle	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
TPM	Communauté d'agglomération Toulon Provence Méditerranée 20, Rue Nicolas Peiresc BP 536 83041 Toulon Cedex 09	Direction des finances	04.94.93.83.83 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
MNCA	405 Promenade des Anglais BP 3087 06202 Nice cedex 3		L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

DPVA	Square Mozart - CS 90129 83004 Draguignan Cedex	Direction des finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
CACPL	Agglomération Cannes Lérins CS 50054 – 06414 CANNES Cedex		L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
CASA	Les Genêts- 449 route des Crêtes- BP43- 06901 Sophia Antipolis Cedex	Direction Mobilité Déplacements Transports	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
CAPG	57 Avenue Pierre Sépard 06130 Grasse		L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF Gares & Connexions	TSA 40818 69908 LYON Cedex 20	Direction Finances, Juridique et Régulation	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

### Identification des Parties pour la facturation

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat/AFITF	1800 92553 00031	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département 13	221 300 015 00247	FR 47221300015
Département 83	228 300 018 00113	FR 0Q228300018
Département 06	220 600 019 00016	FR 12 220 600 019
MAMP	200 054 807 00017	FR 19200054807
CA TPM	248 300 543 00217	FR 35248300543
MNCA	200 030 195 00024	FR 00200030195
DPVA	248 300 493 00124	FR 79248300493
CACPL	X	X
CASA	240 600 585 000 14	FR 32240600585

CAPG	X	X
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR51507523801
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Pour l'État, conformément à l'ordonnance n° 2014-697 du 26 juin 2014 et au décret n° 2016-1478 du 2 novembre 2016 relatifs au développement de la facturation électronique, chaque appel de fonds sera transmis au Centre de Prestation Comptable Mutualisé (CPCM) par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro SIRET de l'État et de code service exécutant et en indiquant le numéro d'engagement juridique (EJ). Le numéro d'EJ sera précisé dans le courrier de notification de la convention.

Les changements de références bancaires à l'article 8 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'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

### **Article 10 : Caducité des engagements financiers**

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention, aucun maître d'ouvrage n'a transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.

Le solde des subventions non versées deviendra caduc si, à l'expiration d'un délai de trente (30) mois à compter de la présentation et validation du résultat des études, soit une date de caducité au 31 août 2026, le maître d'ouvrage n'a pas transmis le décompte général et définitif des études préliminaires, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés si un événement imprévu ou initié par un tiers et impactant le déroulement de l'opération se produit (voir article 7.1 de la présente convention et Annexe 6). Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Parties.

En cas de prévision de dépassement de délai, SNCF Réseau s'engage à respecter les dispositions prévues à l'article 11 de la présente convention.

### **Article 11 : Entrée en vigueur et terme de la convention**

La présente convention prend effet à compter de la date de sa signature de la dernière des parties.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde du dernier partenaire ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 10. En tout état de cause, la présente convention prend fin au 31 décembre 2026.

En cas de prévision de dépassement de ce terme, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à informer les partenaires par un courrier justificatif au moins quatre (4) mois avant ladite date en précisant la nouvelle date prévisionnelle.

La modification du terme de la convention est alors décidée par voie d'avenant à la présente convention de financement.

Aucune demande de paiement ne pourra être honorée après expiration du délai mentionné ci-dessus.

## **Article 12 : Résiliation**

La convention peut être résiliée de plein droit par chacune des parties, en cas de non-respect par l'une des autres parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux (2) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les autres cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sur la base d'un relevé de dépenses détaillées final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

En outre, les Parties se réservent le droit de suspendre l'exécution des obligations mises à leur charge au titre de la présente convention, en cas de non-respect significatif par l'une des Parties, des engagements inscrits dans la présente convention, à la condition que ce non-respect relève d'un comportement fautif. Le comité de pilotage devra au préalable être saisi, en vue d'analyser les causes et les conséquences de l'écart constaté.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent un appel de fonds au(x) financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des financeurs).

## **Article 13 : Obligation d'information mutuelle**

L'AFITF, l'État, la Région, les autres collectivités infrarégionales, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance et affectant le programme, le montant ou le calendrier des versements à effectuer au titre de la présente convention.

## **Article 14 : Communication, propriété et diffusion des études**

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions font mention du financement de l'AFITF, de la Région et des collectivités infrarégionales et de l'Union Européenne le cas échéant.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mentionneront le concours financier des partenaires et en feront état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des subventions.

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'ils réalisent dans le cadre de la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage transmettront à chacun des financeurs l'intégralité des résultats de l'ensemble des études.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats d'études seront transmis, sans délai, en deux exemplaires : un exemplaire papier et un exemplaire sous format électronique en version.pdf.

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les co-financeurs disposent du droit d'utiliser librement et sans limitation de durée, pour les besoins liés à l'élaboration ou à la mise en œuvre de la politique de déplacements, les résultats produits (dossiers, plans, documents divers, etc.) dans le cadre des études, les maîtres d'ouvrage leur conférant gracieusement à chacun une autorisation à ce titre, ce que les co-financeurs acceptent.

En cas de création, en application de l'article 4 de la loi d'orientation des mobilités, d'un établissement public local (EPL) destiné à la LNPCA, ce dernier disposera du droit d'utiliser librement des résultats des études.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à ce que les contrats qu'ils préparent et concluent avec leurs prestataires pour la réalisation des études permettent cette libre utilisation des résultats et garantissent les co-financeurs à ce titre. Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

### **Article 15 : Litiges**

Les parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Le comité de pilotage, mentionné à l'article 6, se réunit dans un délai de trois (3) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à cinq (5) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 15 août).

À défaut d'accord amiable, dans un délai de deux (2) mois, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention pourront faire l'objet d'une action devant le Tribunal administratif territorialement compétent.

### **Article 16 : Mesures d'ordre**

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

### **Article 17 : Notifications**

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 en recommandé avec accusé de réception à :

#### **Pour l'ETAT**

Nom : Remy MENSIRE

Adresse : DGITM/DIT/RFV/RFV2 - Tour Séquoïa

1, place Carpeaux

La Défense 6 - 92055 LA DÉFENSE CEDEX 3

Tél : 01 40 81 13 70

E-mail : remy.mensire@developpement-durable.gouv.fr

### **Pour la Région**

Nom : Didier BIAU  
Adresse : Direction des transports,  
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde - 13481 Marseille Cedex 20  
Tél : 04 91 57 50 57  
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

### **Pour le Département des Bouches du Rhône**

Nom :  
Adresse : Hôtel du Département – 52 avenue de Saint Just – 13256 Marseille cedex 20  
Tél :  
E-mail :

### **Pour le Département du Var**

Nom : Frank DESROCHES  
Adresse : Direction des Infrastructure et de la Mobilité  
390, avenue des Lices - BP 1303 - 83076 Toulon Cedex  
Tél : 04 83 95 77 00  
E-mail : fdesroches@var.fr

### **Pour le Département des Alpes Maritimes**

Nom : Marc JAVAL  
Adresse : Directeur Général Adjoint des Services Techniques  
Département des Alpes Maritimes – CADAM  
147 Boulevard du Mercantour - BP 3007 - 06201 Nice Cedex 3  
Tél : 04 97 18 64 30  
E-mail : mjaaval@departement06.fr

### **Pour la Métropole Aix Marseille Provence**

Nom :  
Adresse : Métropole Aix Marseille Provence  
58 Bd Charles Livon – 13007 Marseille  
Tél :  
E-mail :

### **Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée**

Nom :

Adresse : Toulon Provence Méditerranée  
20 Rue Nicolas Peiresc - BP 536 - 83041 Toulon Cedex 09

Tél :

E-mail :

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

Nom :

Adresse : Métropole Nice Côte d'Azur  
405 Promenade des Anglais - BP 3087 - 06202 Nice cedex 3

Tél :

E-mail :

### **Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon**

Nom : Frédéric DECOMPTE

Adresse : Dracénie Provence Verdon agglomération  
Square Mozart - CS 90129 - 83004 Draguignan Cedex

Tél : 04 94 50 94 09

E-mail : frederic.decompte@dracenie.com

### **Pour Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins**

Nom :

Adresse : Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins  
CS 50054 - 06414 Cannes Cedex

Tél :

E-mail :

### **Pour Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis**

Nom : Stéphane PINTRE  
Directeur général des services

Adresse : Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis  
Les Genêts - 449, route des Crêtes - 06901 Sophia Antipolis Cedex

Tél : 04 87 87 71 05

E-mail : s.pintre@agglo-casa.fr

## **Pour Communauté d'agglomération du Pays de Grasse**

Nom :

Adresse : Communauté d'agglomération du Pays de Grasse  
57 Avenue Pierre Sépard - 06130 Grasse

Tél :

E-mail :

## **Pour SNCF Gares & Connexions**

Nom : Jacques PEYNOT  
Directeur des Grands Projets

Adresse : SNCF Gares & Connexions  
16 avenue d'Ivry - 75013 Paris

Tél : 01 80 50 92 11

E-mail : [jacques.peynot@sncf.fr](mailto:jacques.peynot@sncf.fr)

## **Pour SNCF RÉSEAU**

Nom : Jean-Marc ILLES  
Directeur territorial Adjoint & Chef de la mission LNPCA

Adresse : SNCF Réseau  
10, place de la Joliette - Les Docks - Atrium 10.4 - BP 85404 - 13567 Marseille cedex

Tél : 0677032723

E-mail : [jean-marc.illes@reseau.sncf.fr](mailto:jean-marc.illes@reseau.sncf.fr)

## **Article 18 : Annexes**

Les annexes font partie intégrante de la convention et sont :

- Annexe 1 : Détail du coût des études.
- Annexe 2 : Calendrier prévisionnel indicatif.
- Annexe 3 : Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte (article 8 de la présente convention).
- Annexe 4 : Modèle d'état récapitulatif des dépenses et modèle d'attestation de la conformité des études.
- Annexe 5 : Plans des opérations.
- Annexe 6 : Liste des retards et aléas imprévisibles et/ou exceptionnels relatifs aux études (article 7.1 de la présente convention).

La présente convention est établie en seize (16) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le (Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur budgétaire  
de l'Agence de financement  
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Agence de financement  
des infrastructures de transport de France,  
Le Président du Conseil d'Administration**

Christophe BECHU

**Pour l'État,  
Le Directeur général des infrastructures,  
des transports et de la mer**

Marc PAPINUTTI

**Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA**

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

Renaud MUSELIER

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour SNCF Réseau,  
La Directrice générale adjointe finances et achats**

Anne BOSCHE-LENOIR

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour SNCF Gares & Connexions,  
Le Directeur du Développement et des Projets**

Jacques PEYNOT

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour le Département des Bouches du Rhône,  
La Présidente du Conseil Départemental**

Martine VASSAL

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour le Département du Var,  
Le Président du Conseil Départemental**

Marc GIRAUD

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour le Département des Alpes Maritimes,  
Le Président du Conseil Départemental**

Charles Ange GINESY

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Métropole Aix Marseille Provence,  
La Présidente de la Métropole**

Martine VASSAL

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,  
Le Président de la Métropole**

Hubert FALCO

**Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA**

**Pour la Métropole Nice Côte d'Azur,  
Le Président de la Métropole**

Christian ESTROSI

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon Agglomération,  
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Richard STRAMBIO

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins,  
Le Président de la Communauté d'agglomération**

David LISNARD

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis,  
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Jean LEONETTI

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,  
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Jérôme VIAUD

Convention relative au financement des études AVP de  
la phase 1 de la LNPCA

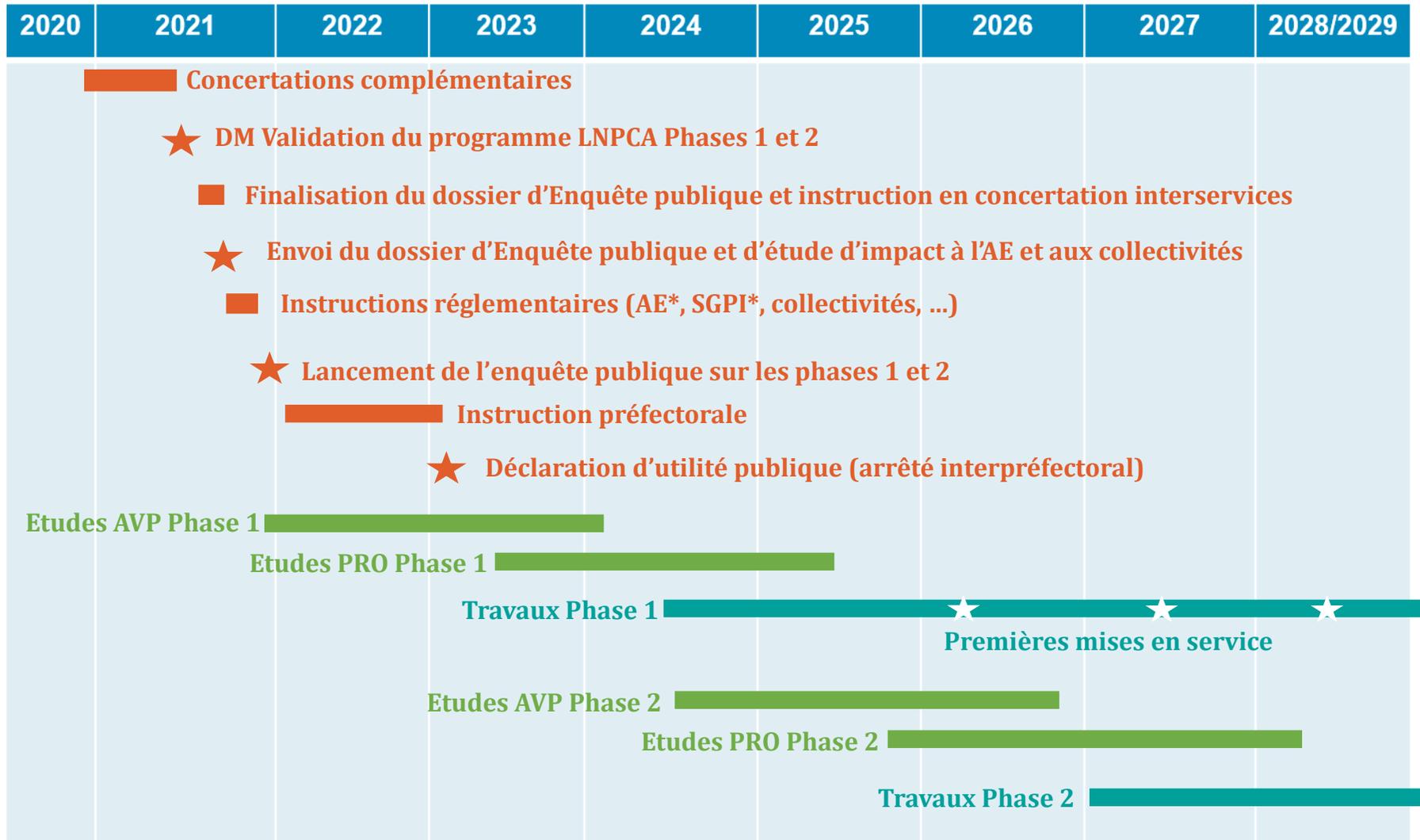
## Annexe 1 – Détail du coût des études

<i>Décomposition donnée à titre indicatif</i>	<b>Maitrise d'œuvre</b>	<b>Acquisition de données et missions complémentaires</b>	<b>Maitrise d'ouvrage</b>	<b>Total Euros courants</b>
<b>AVP SNCF RESEAU</b>	13 M€	2,5 M€	4,5 M€	<b>20 M€</b>
<b>AVP G&amp;C</b>	3,5 M€	0,4 M€	1,1 M€	<b>5 M€</b>
<b>Coordination MOA</b>	2 M€	1,2 M€	2 M€	<b>5,2 M€</b>

Les frais de coordination MOA portent sur les missions qui sont communes aux deux MOA dans les différentes composantes :

- Planification générale des opérations et du projet ;
- Procédures règlementaires communes :
- Missions foncières ;
- Acquisitions de données communes ;
- Programme d'axe commune pour les réservations de capacité et de personnel ;
- La concertation continue ;
- La préparation des subventions européennes ;
- Les reportings au niveau gestion ;
- Présentation commune aux instances ;
- La production de plans de synthèse des deux périmètres de MOA ;
- Conception des ouvrages communs : murs, bassins, etc.
- Etc.

**Annexe 2 - Calendrier prévisionnel indicatif (comité de pilotage du 12 juillet 2021)**



\* AE = Autorité Environnementale

\* SGPI = Secrétariat Général Pour l'Investissement

## Annexe 3 – Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte (article 8 de la présente convention)

1. La facture (modèle AFITF) précisant :

- la référence de la convention de financement
- la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase, de la clé de financement définie à l'article 3.3, et des demandes d'acompte antérieures.

15-17 rue Jean Philippe Rameau CS 80001  
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX  
TEL : 03 091 71 92 40 06

*Emetteur*  
**SNCF RESEAU**  
15-17 rue Jean Philippe Rameau  
CS 80001  
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



**FACTURE N° FS**

*Adresse de facturation*

**Date d'émission**

**Objet de la facturation**

Montants en Euros

Convention signée le

Convention relative au financement

Article :

Montant acompte sur avancement de travaux

Montant estimé de l'opération :

Votre participation :

Avancement de l'opération :

Acompte déjà appelé :

Montant de l'acompte :

€

**Modalités de règlement**

Exigible dans les 40 jours à réception de la facture  
Référence à rappeler FS 17000546  
Par virement à l'ordre de SNCF RESEAU - SG PARIS OPERA  
RIB 30003 03620 00020062145 94  
BIC SOGEFRPPHPO  
IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594

Intérêts de retard : selon modalités indiquées aux conditions particulières ou aux conditions générales de la convention.

Indemnités forfaitaires de 40 euros pour frais de recouvrement, en cas de retard de paiement.

N° de TVA Intracommunautaire FR73 412 280 737

**Montants**

Montant HT €  
Exonéré de TVA €  
Total TTC €

2. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage (le Directeur Territorial [ou le Directeur général] ou le Directeur d'Opération).

### **Certificat d'avancement des études**

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de la convention	Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA
Phase	
N° de la convention	
N° de délibération	

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

#### **Etat d'avancement au [date]**

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

- A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :
- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de ....
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.

La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires

Le Directeur d'Opération

[Nom – Prénom]

## Certificat d'avancement des études

- Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de la convention	Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA
Phase	
N° de la convention	
N° de délibération	

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

### Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de ....
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.

La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires

Le Directeur d'Opération

[Nom – Prénom]

3. le tableau de l'état des dépenses comptabilisées exprimées en euros courants, et en pourcentage par rapport au montant estimé des études aux articles 4.1 et 4.2 et décomposé en fonction des postes de dépenses, signé et transmis par le Directeur d'Opération.

## Annexe 4 – Modèle d'état récapitulatif des dépenses et modèle d'attestation de la conformité des études

<b>État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Réseau</b>	
Projet : (Code projet)	(Intitulé du
Période du : Phase :	

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
<b>TOTAL DEPENSES</b>					

### État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Gares & Connexions

Projet : (Code projet)                      (Intitulé du  
 Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
<b>TOTAL DEPENSES</b>					

## **SNCF Réseau**

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de l'opération subventionnée : Convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 1 de la LNPCA

Numéro de délibération : XXX

Montant définitif des dépenses acquittées : xxxxxxxx € HT

J'atteste :

- que les dépenses certifiées sont bien postérieures à la date de prise d'effet de la convention de financement.
- que les études réalisées sont conformes à celles décrites dans la présente convention
- du commencement de l'opération, en date du ..... (1)
- de l'achèvement de l'opération, en date du .....(1)

Fait à ....., en date du.....(1)

**Signature du représentant légal :**

**« certifié sincère et exact »**

Cachet :

**NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal**

(1) à remplir par le bénéficiaire

## **SNCF Gares et Connexions**

- Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de l'opération subventionnée : Convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 1 de la LNPCA

Numéro de délibération : XXXX

Montant définitif des dépenses acquittées : xxxxxxxx € HT

J'atteste :

- que les dépenses certifiées sont bien postérieures à la date de prise d'effet de la convention de financement.
- que les études réalisées sont conformes à celles décrites dans la présente convention
- du commencement de l'opération, en date du ..... (1)
- de l'achèvement de l'opération, en date du .....(1)

Fait à ....., en date du.....(1)

**Signature du représentant légal :**

**« certifié sincère et exact »**

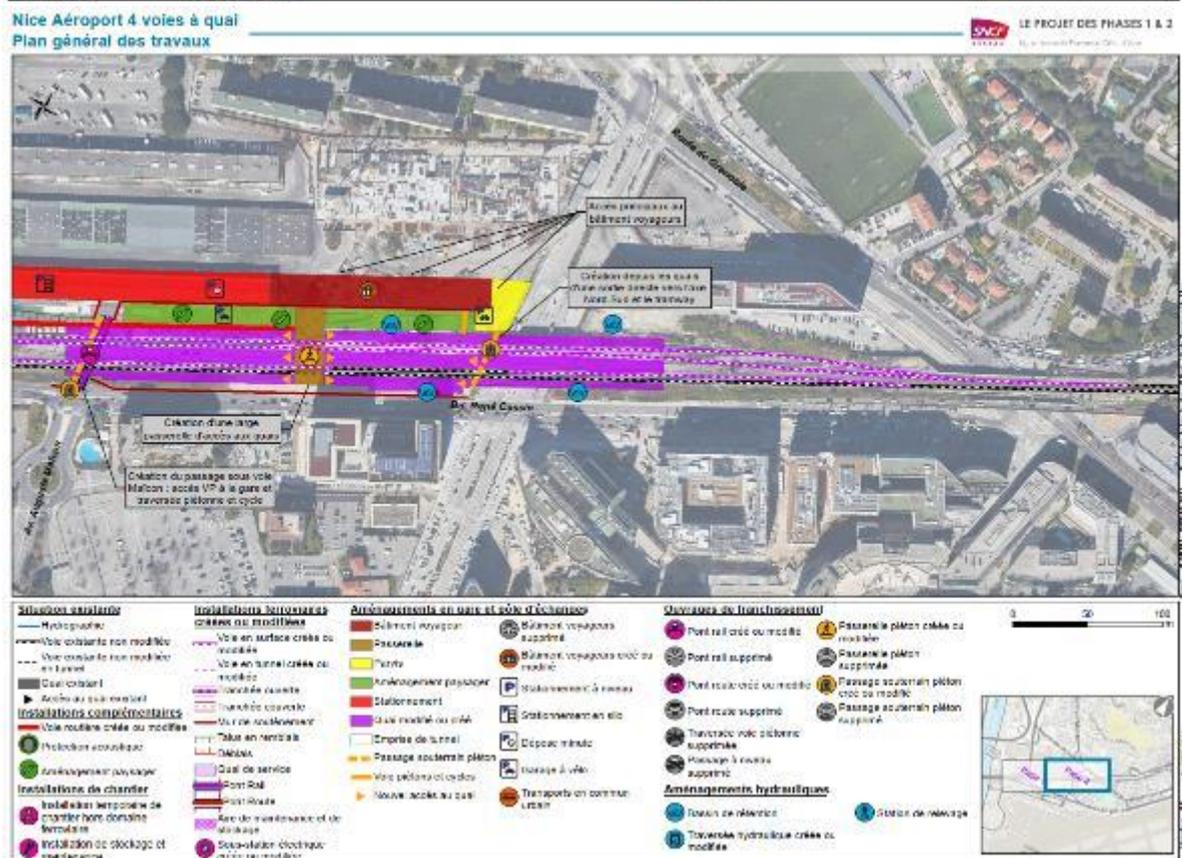
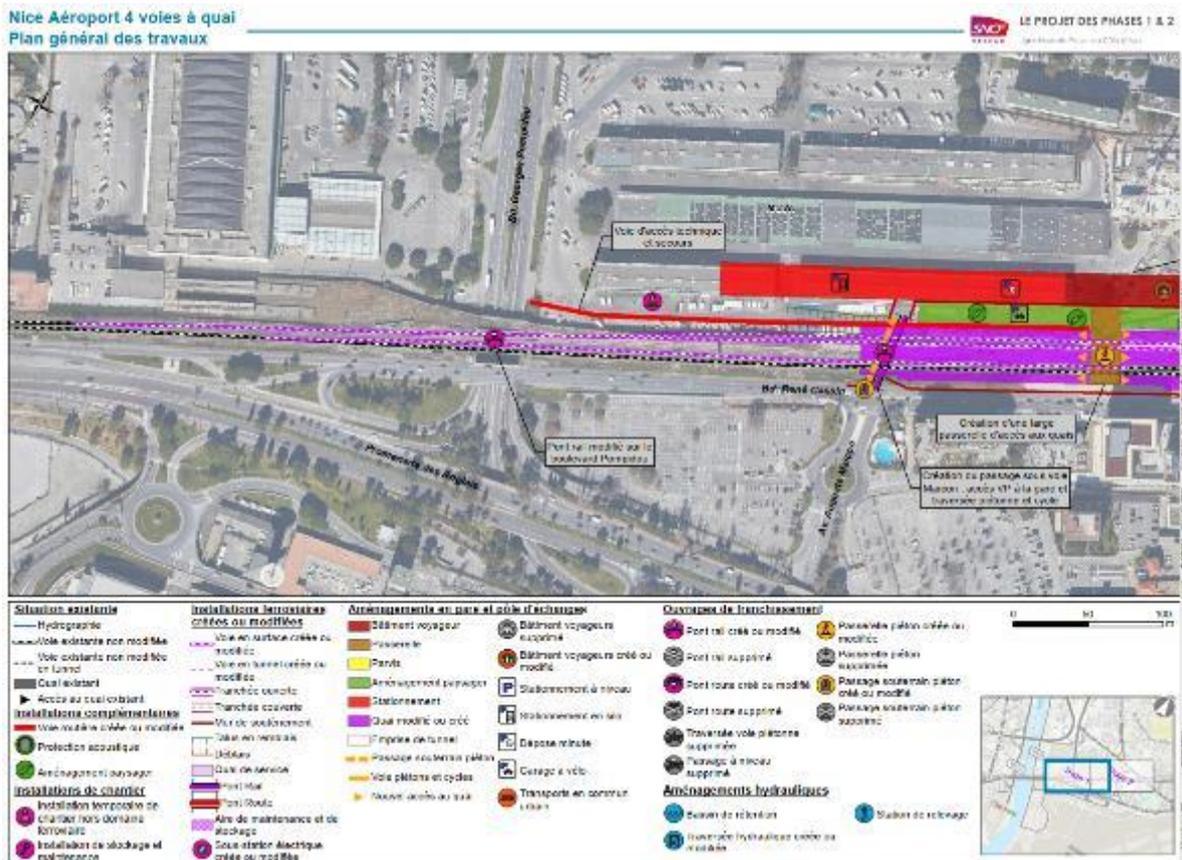
Cachet :

**NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal**

(2) à remplir par le bénéficiaire

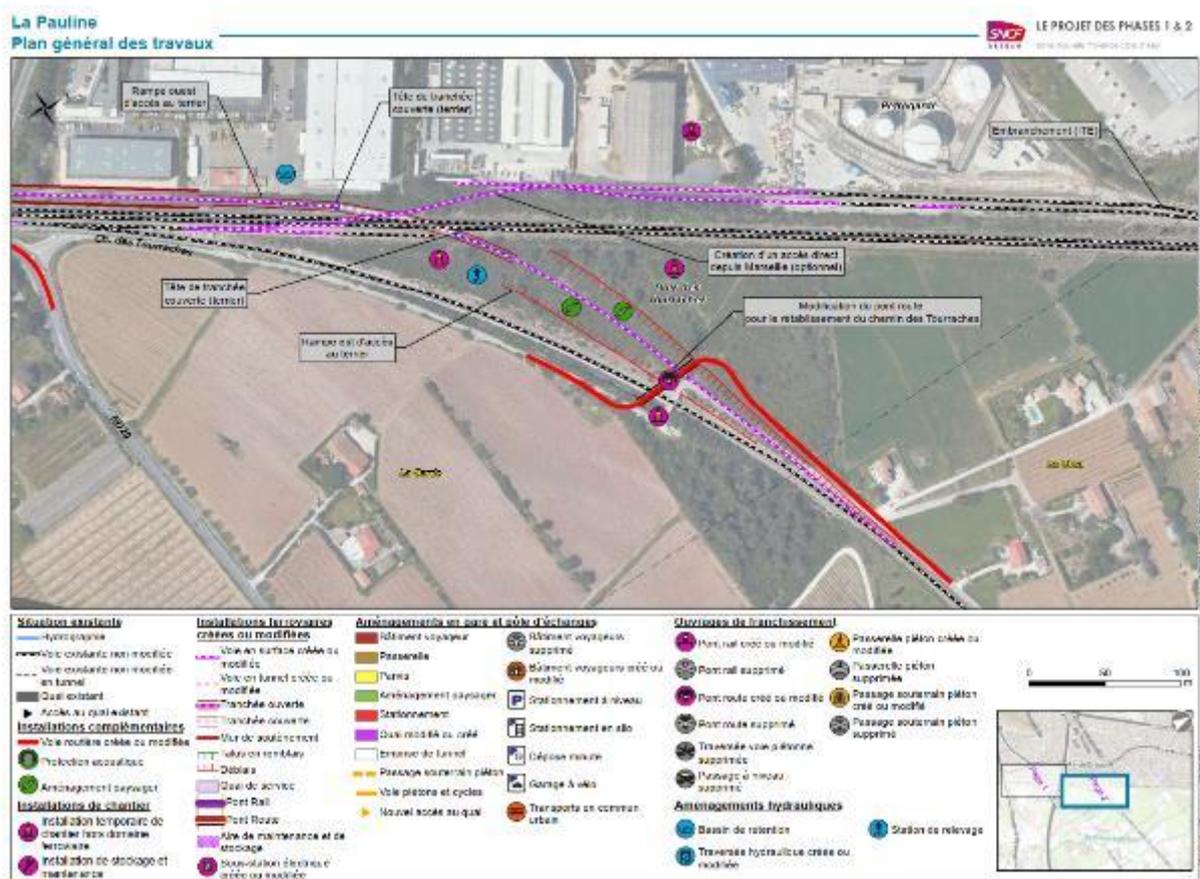
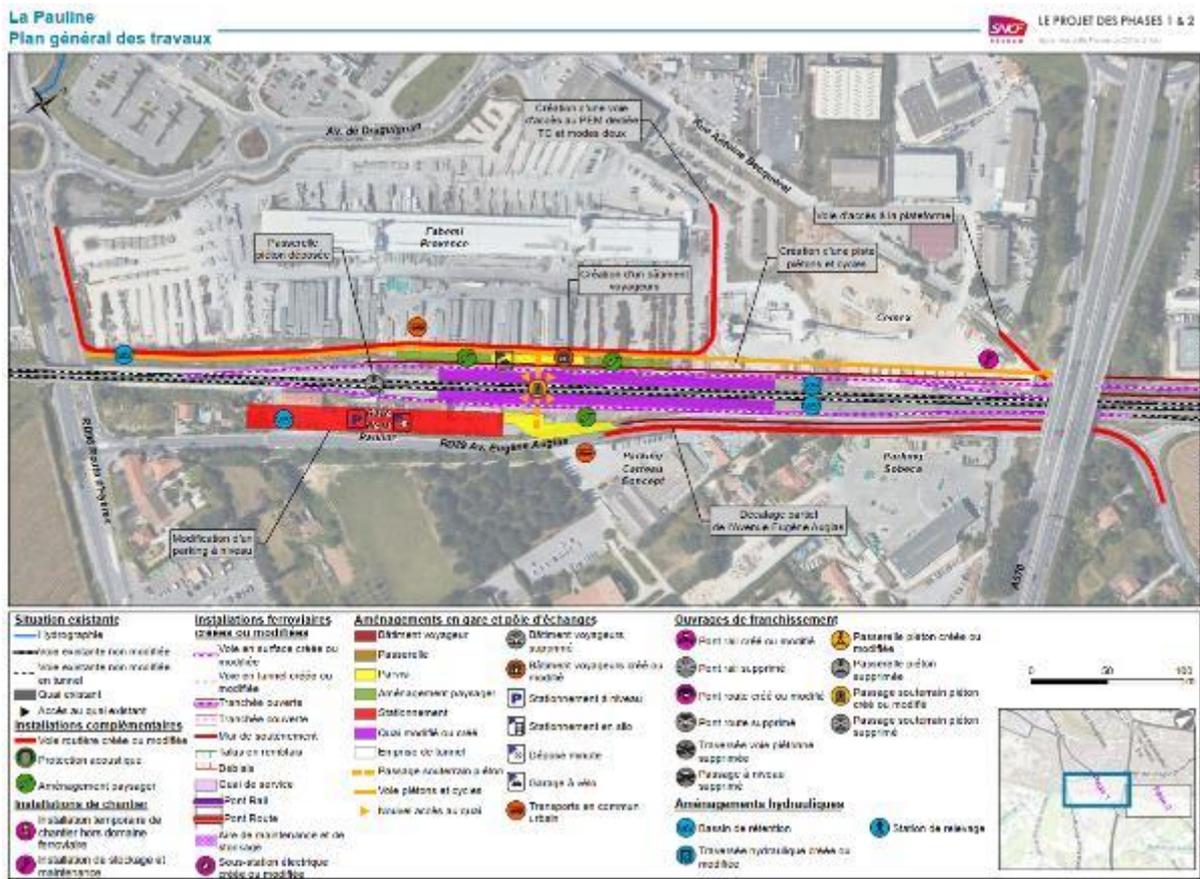
**Annexe 5 – Plans des opérations** (source – Dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 - version soumise à l'AE-CGEDD du 6 septembre 2021 – pièce B2 PGT)

**Plan général de l'opération Nice Aéroport – 2 planches**



Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

# Plan général de l'opération La Pauline – 2 planches



Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

# Plan général de l'opération Saint-Cyr – 3 planches

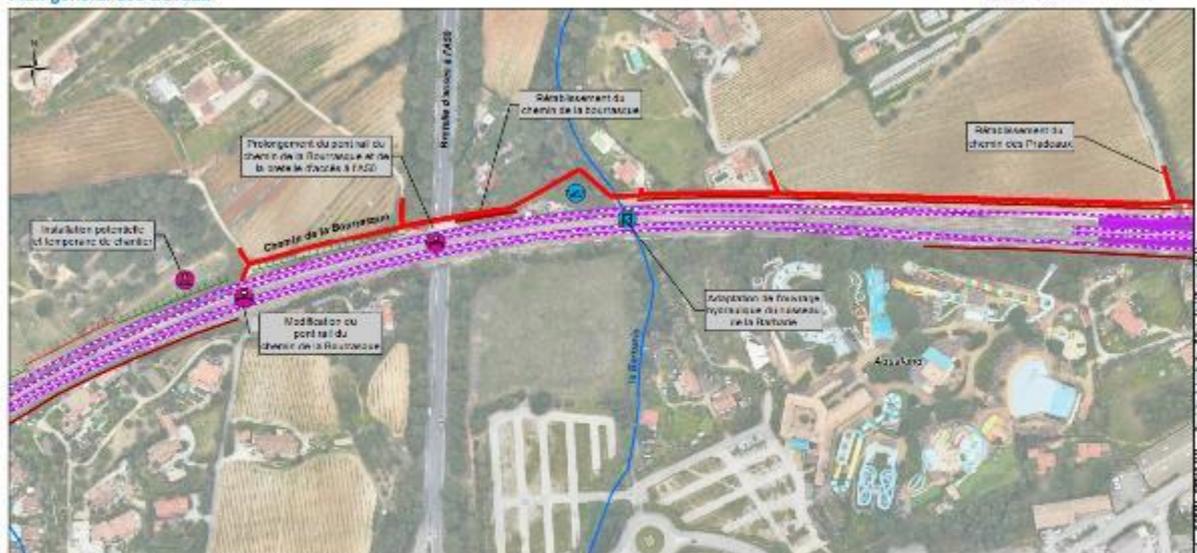
Saint Cyr Pradeaux Gare  
Plan général des travaux

SNCF RESEAU LE PROJET DES PHASES 1 & 2

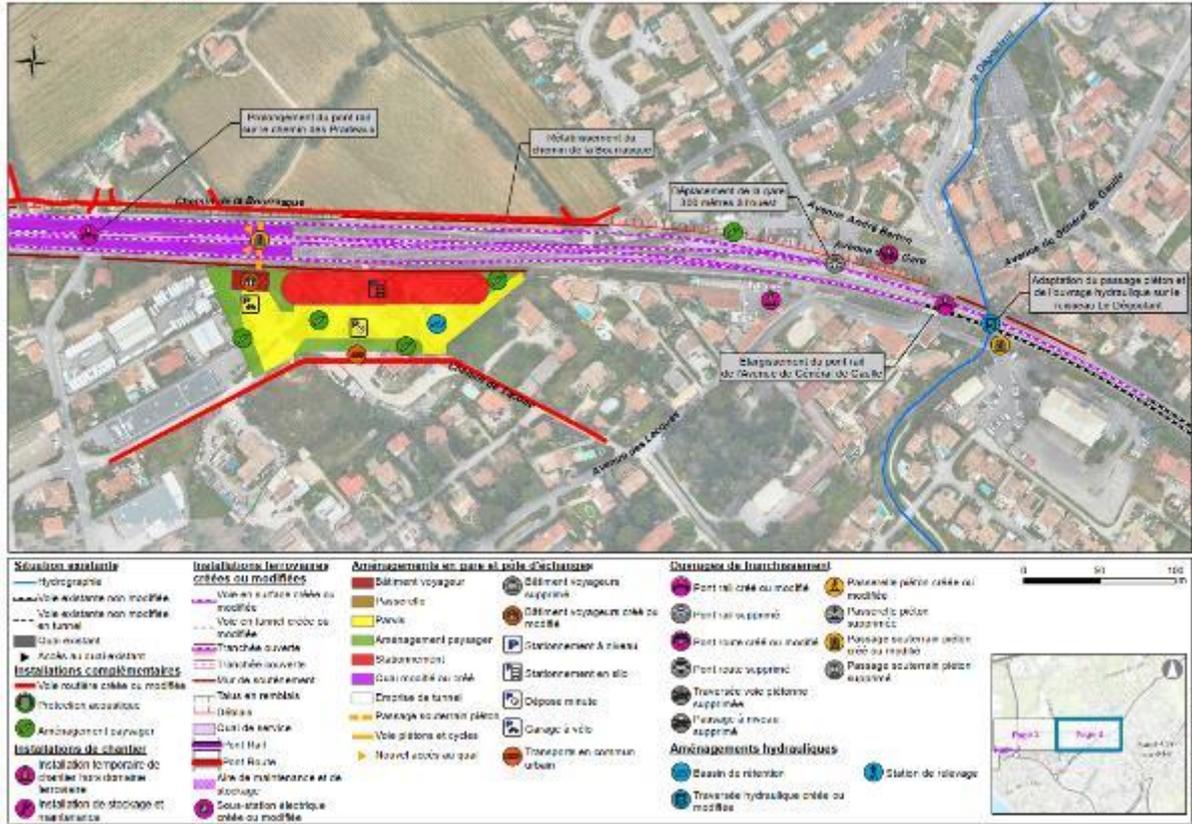


Saint Cyr Pradeaux Gare  
Plan général des travaux

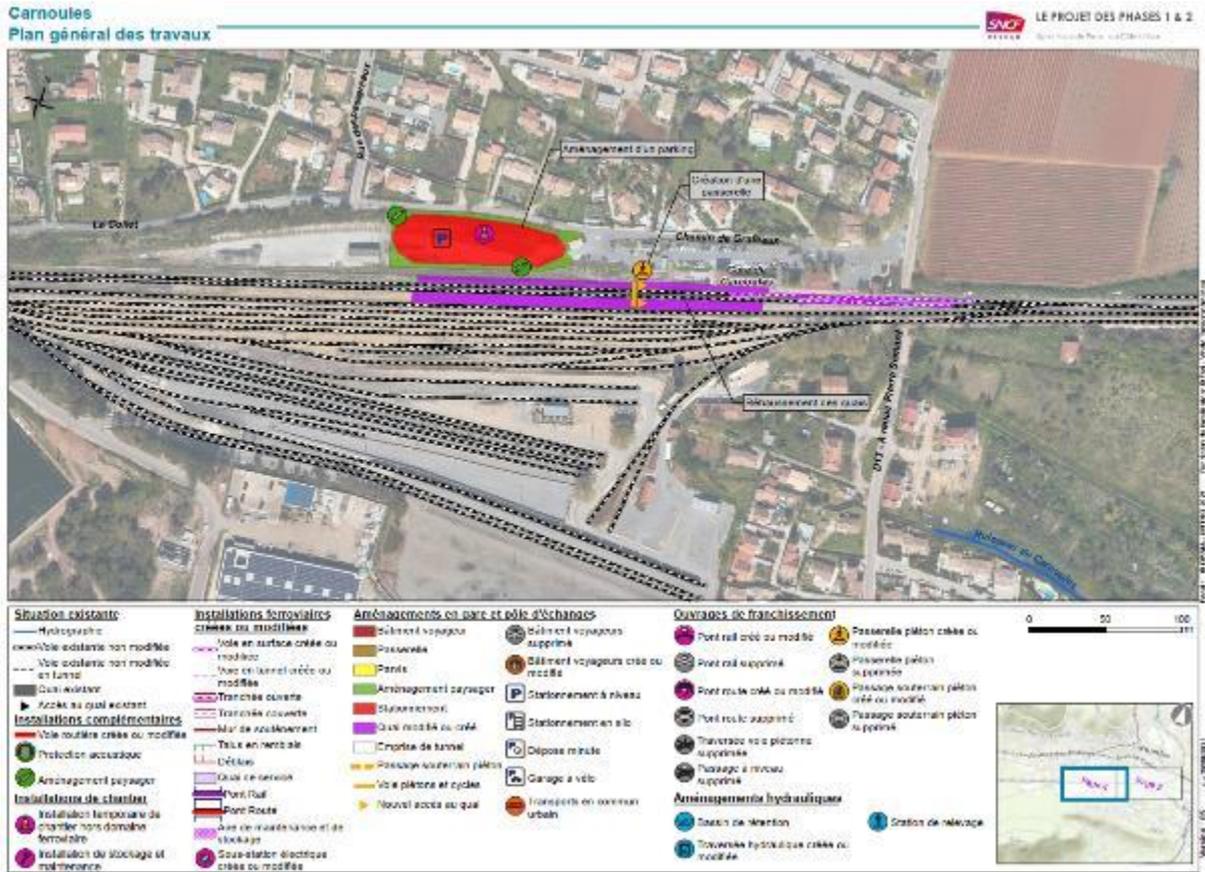
SNCF RESEAU LE PROJET DES PHASES 1 & 2



Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)



# Plan général de l'opération Carnoules (2 planches) et passerelles Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville (3 planches)

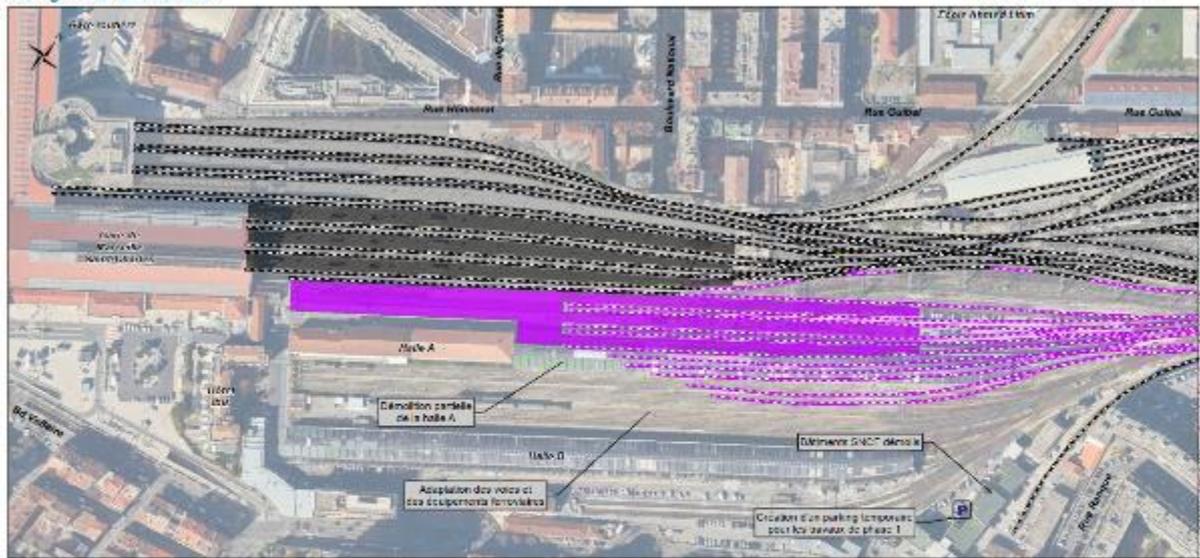


Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)



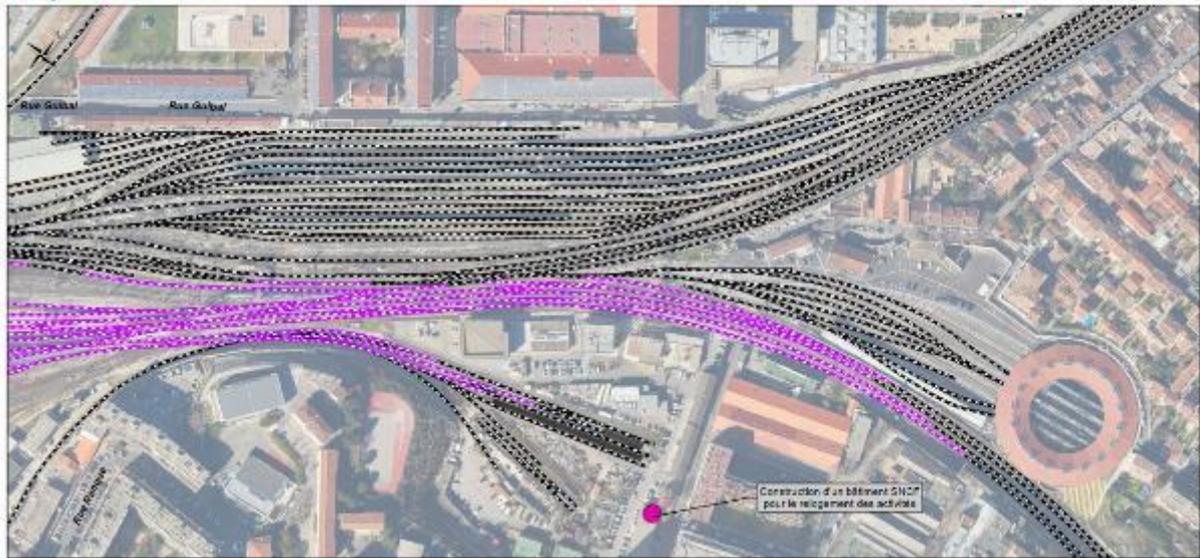
# Plan général de l'opération Abeilles et de l'opération Bloc Est – 2 planches

## Bloc est et Libération Abeilles phase 1 Plan général des travaux



<p><b>Situation existante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hydrographie</li> <li>Vois existantes non modifiées</li> <li>Vois existantes non modifiées en tunnel</li> <li>Quai existant</li> <li>Accès au quai existant</li> <li>Vois nouvelles créées ou modifiées</li> <li>Présence des anciennes</li> <li>Aménagement passage</li> <li>Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire</li> <li>Installation de stockage et maintenance</li> </ul>	<p><b>Installations ferroviaires stables ou modifiées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vois en surface créées ou modifiées</li> <li>Vois en tunnel créées ou modifiées</li> <li>Trafficot souterrain</li> <li>Trafficot souterrain</li> <li>Mur de soutènement</li> <li>Tôles en remblais</li> <li>Clôtures</li> <li>Quai de service</li> <li>Portail</li> <li>Portail</li> <li>Voie de maintenance et de stockage</li> <li>Sous-station électrique créée ou modifiée</li> </ul>	<p><b>Aménagements en gare et pôles d'échanges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bâtiment voyageur</li> <li>Passerelle</li> <li>Passerelle</li> <li>Aménagement paysage</li> <li>Stationnement</li> <li>Quai modifié ou créé</li> <li>Emprise de tunnel</li> <li>Passage souterrain piétons</li> <li>Voie piétons et cyclistes</li> <li>Nouvel accès au quai</li> </ul>	<p><b>Ouvrages de franchissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Portail créé ou modifié</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Portail créé ou modifié</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Traverse voie piétons supprimée</li> <li>Passage à niveau supprimé</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> <li>Station de relevage</li> </ul> <p><b>Aménagements hydrauliques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Station de relevage</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> </ul>
---	--	--	--

## Bloc est et Libération Abeilles phase 1 Plan général des travaux



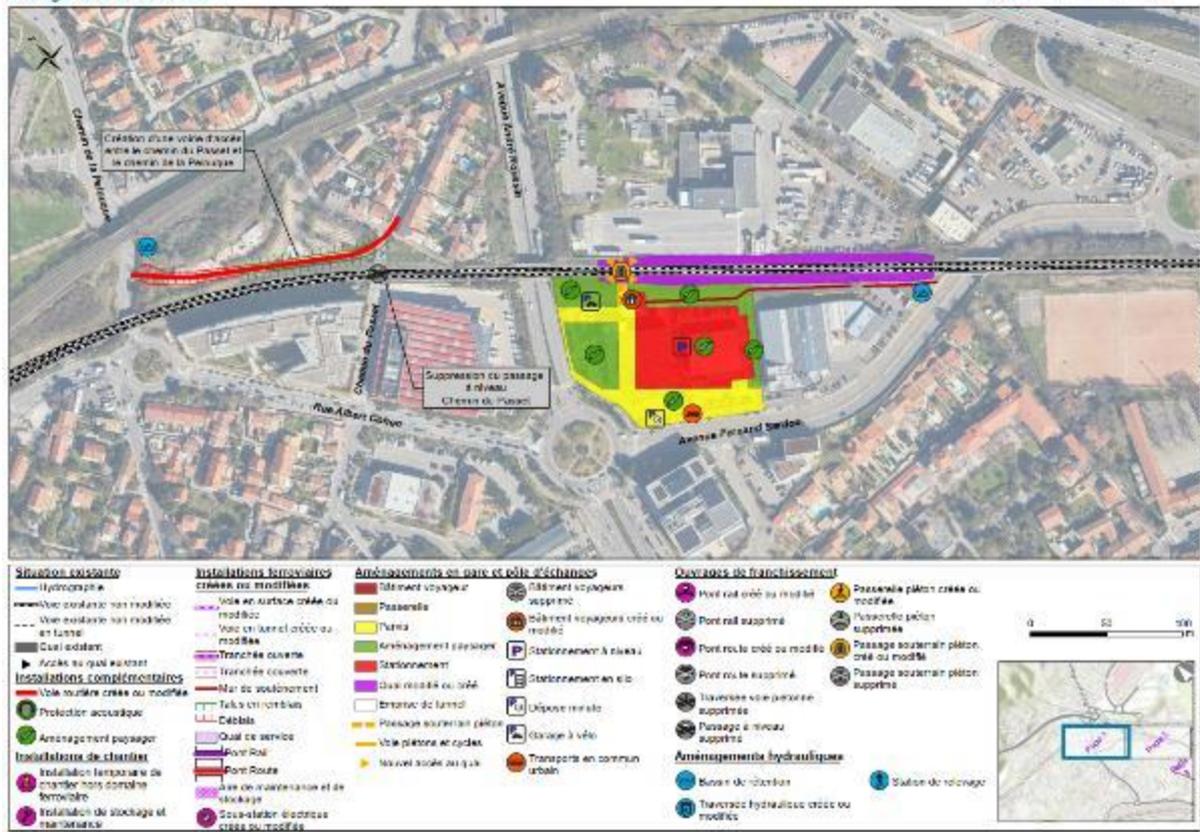
<p><b>Situation existante</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hydrographie</li> <li>Vois existantes non modifiées</li> <li>Vois existantes non modifiées en tunnel</li> <li>Quai existant</li> <li>Accès au quai existant</li> <li>Vois nouvelles créées ou modifiées</li> <li>Présence des anciennes</li> <li>Aménagement passage</li> <li>Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire</li> <li>Installation de stockage et maintenance</li> </ul>	<p><b>Installations ferroviaires stables ou modifiées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Vois en surface créées ou modifiées</li> <li>Vois en tunnel créées ou modifiées</li> <li>Trafficot souterrain</li> <li>Trafficot souterrain</li> <li>Mur de soutènement</li> <li>Tôles en remblais</li> <li>Clôtures</li> <li>Quai de service</li> <li>Portail</li> <li>Portail</li> <li>Voie de maintenance et de stockage</li> <li>Sous-station électrique créée ou modifiée</li> </ul>	<p><b>Aménagements en gare et pôles d'échanges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bâtiment voyageur</li> <li>Passerelle</li> <li>Passerelle</li> <li>Aménagement paysage</li> <li>Stationnement</li> <li>Quai modifié ou créé</li> <li>Emprise de tunnel</li> <li>Passage souterrain piétons</li> <li>Voie piétons et cyclistes</li> <li>Nouvel accès au quai</li> </ul>	<p><b>Ouvrages de franchissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Portail créé ou modifié</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Portail créé ou modifié</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Portail supprimé</li> <li>Traverse voie piétons supprimée</li> <li>Passage à niveau supprimé</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> <li>Station de relevage</li> </ul> <p><b>Aménagements hydrauliques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Station de relevage</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> </ul>
---	--	--	--

Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

# Plan général de l'opération Corridor Ouest – 11 planches

Marseille Corridor Ouest  
Plan général des travaux

SNCF RESEAU LE PROJET DES PHASES 1 & 2



Marseille Corridor Ouest  
Plan général des travaux

SNCF RESEAU LE PROJET DES PHASES 1 & 2



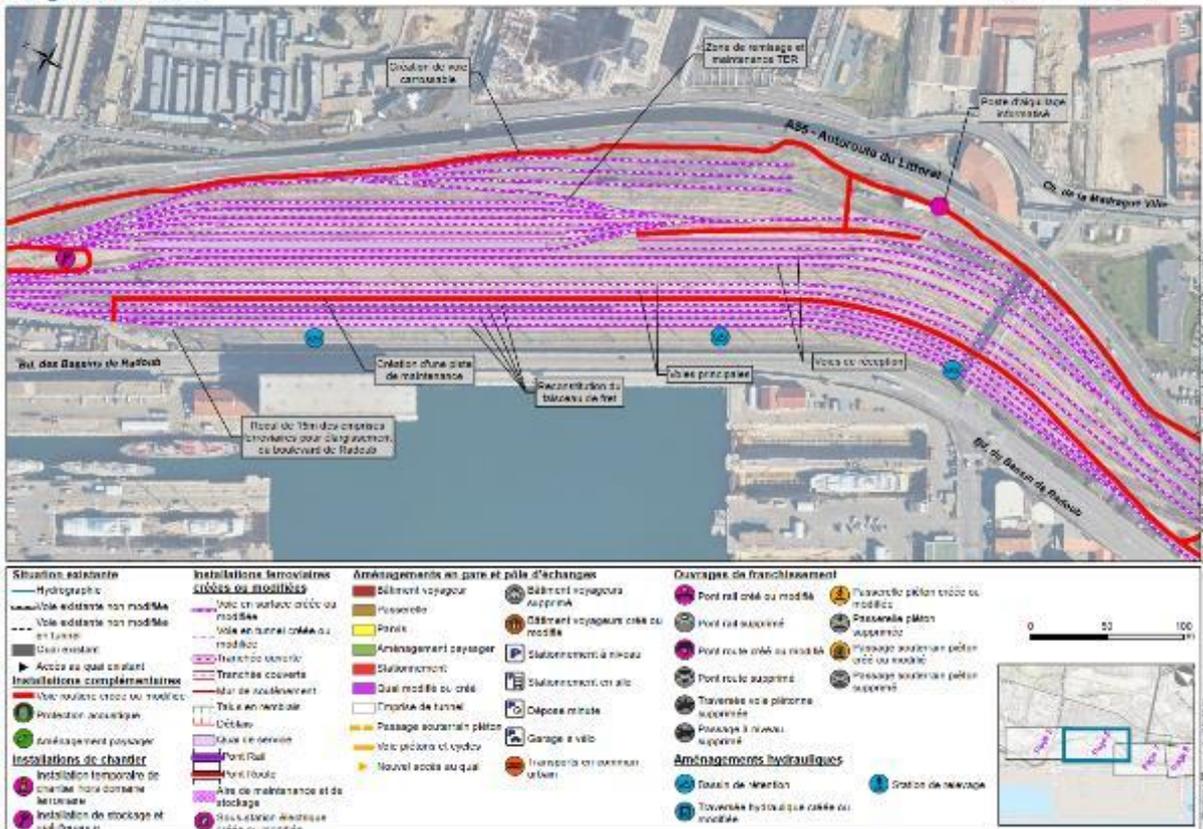
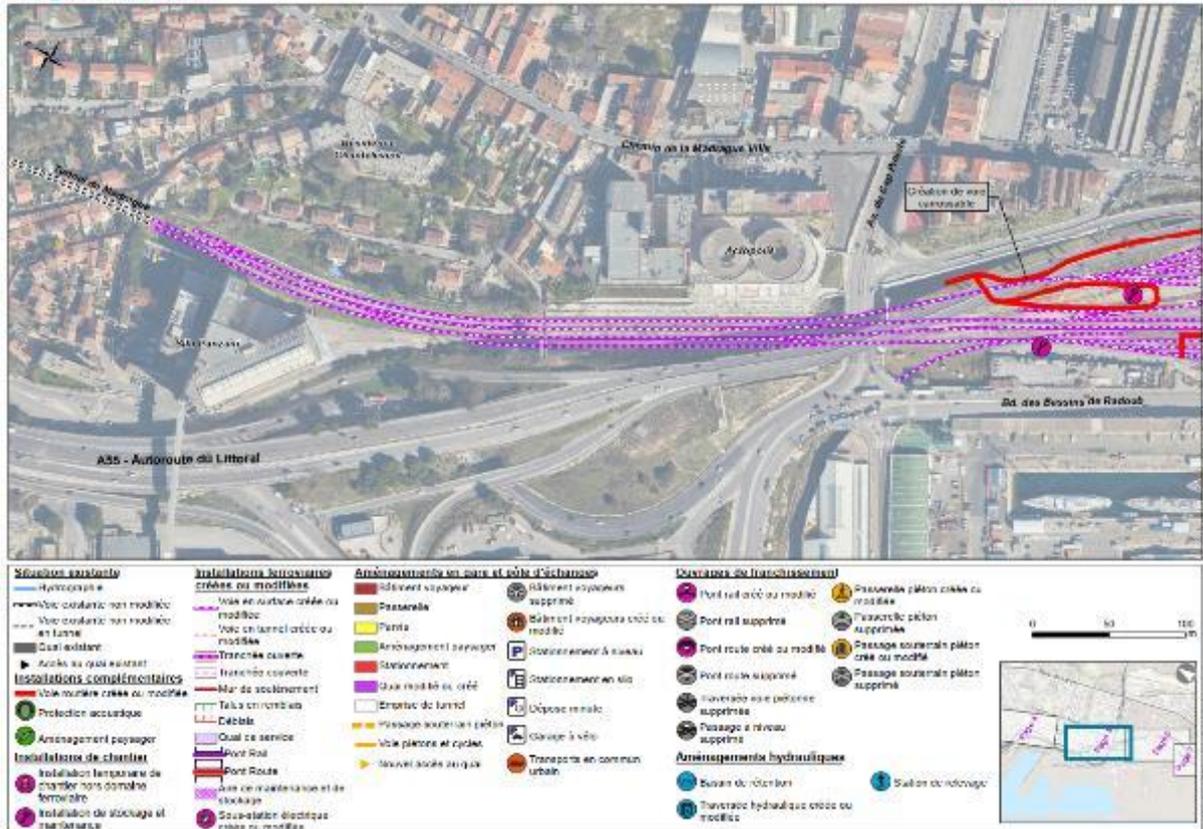
Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

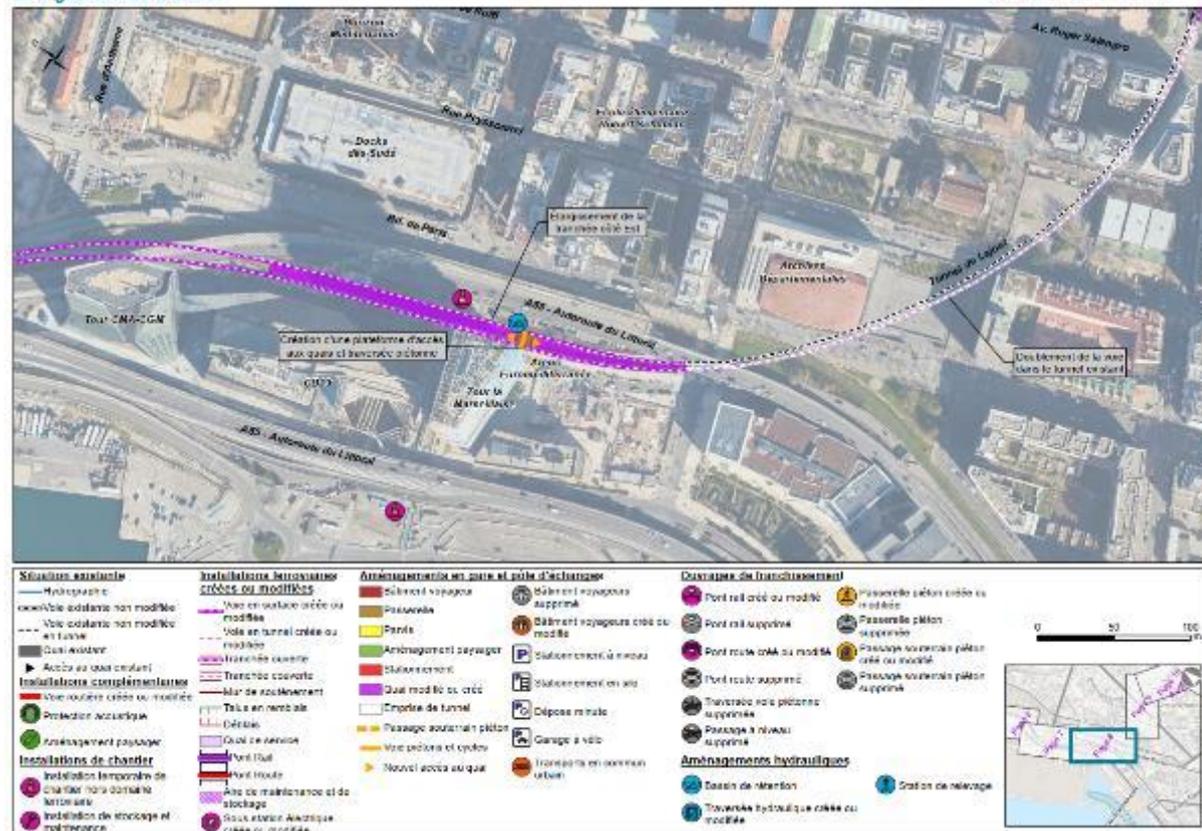
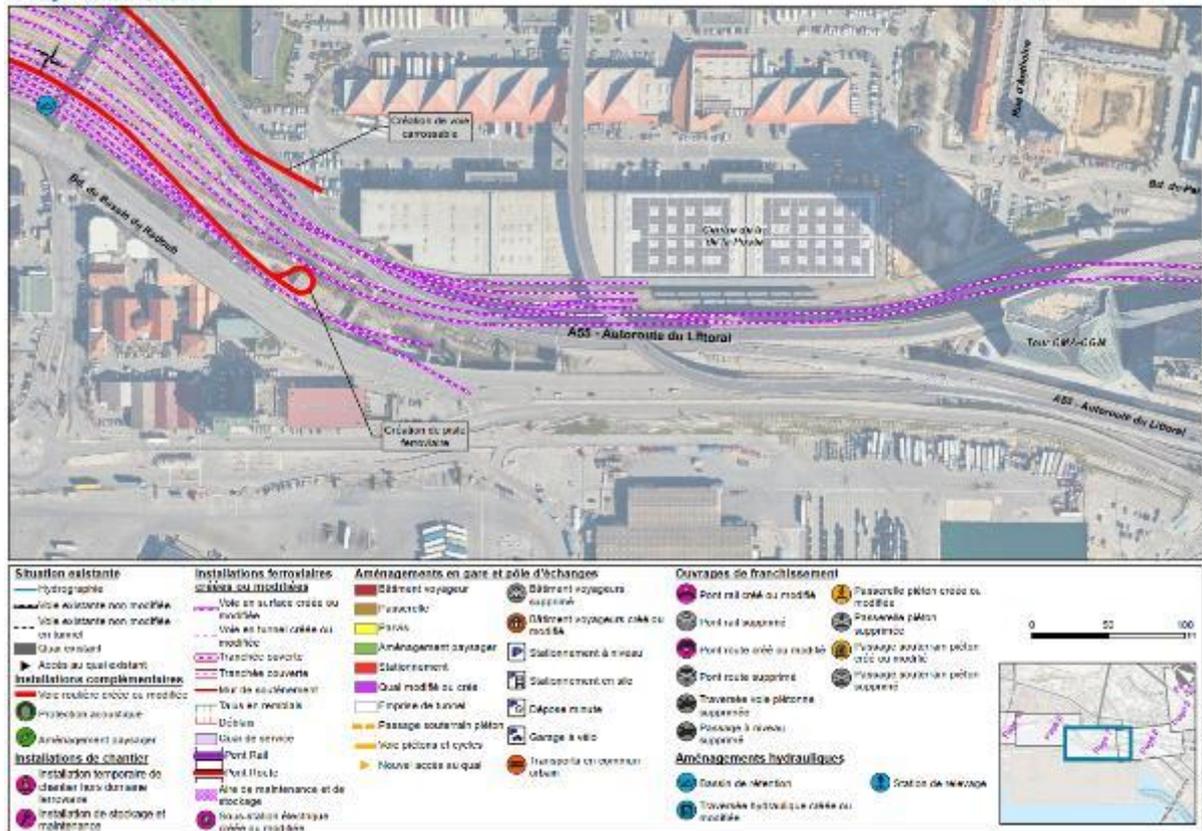


<p><b>Situations existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hydrographie</li> <li>Vois existantes non modifiées en tunnel</li> <li>Vois existantes non modifiées en surface</li> <li>Quai existant</li> <li>Accrochage existant</li> <li>Installations complémentaires</li> <li>Voies routières créées ou modifiées</li> <li>Protection acoustique</li> <li>Aménagement paysager</li> <li>Installations de chantier</li> <li>Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire</li> <li>Installation de stockage et maintenance</li> </ul>	<p><b>Installations ferroviaires créées ou modifiées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie en surface créée ou modifiée</li> <li>Voie en tunnel créée ou modifiée</li> <li>Tranchée couverte</li> <li>Mar de soutènement</li> <li>Traut en remblais</li> <li>Câbles</li> <li>Quai de service</li> <li>Pont Rail</li> <li>Pont Route</li> <li>Vue de maintenance et de stockage</li> <li>Sous-station électrique créée ou modifiée</li> </ul>	<p><b>Aménagements en site et pôles d'échanges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagement voyageurs</li> <li>Passerelles</li> <li>Parvis</li> <li>Aménagement paysager</li> <li>Stationnement</li> <li>Quai modifié ou créé</li> <li>Projet de tunnel</li> <li>Passage souterrain piéton</li> <li>Voie piétonne et cycliste</li> <li>Nouvel accès au quai</li> <li>Bâtiment voyageurs supprimé</li> <li>Bâtiment voyageurs créé ou modifié</li> <li>Stationnement à niveau</li> <li>Stationnement en site</li> <li>Dépose minute</li> <li>Garage à vélo</li> <li>Transport en commun urbain</li> </ul>	<p><b>Opérations de franchissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pont-rail créé ou modifié</li> <li>Pont-rail supprimé</li> <li>Pont route créé ou modifié</li> <li>Pont route supprimé</li> <li>Traverse voie plateforme supprimée</li> <li>Passage à niveau supprimé</li> <li>Passerelle piéton créée ou modifiée</li> <li>Passerelle piéton supprimée</li> <li>Passage souterrain piéton créé ou modifié</li> <li>Passage souterrain piéton supprimé</li> </ul> <p><b>Aménagements hydrauliques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bassin de rétention</li> <li>Station de relevage</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> </ul>
--	--	--	--



<p><b>Situations existantes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Hydrographie</li> <li>Vois existantes non modifiées en tunnel</li> <li>Vois existantes non modifiées en surface</li> <li>Quai existant</li> <li>Accrochage existant</li> <li>Installations complémentaires</li> <li>Voies routières créées ou modifiées</li> <li>Protection acoustique</li> <li>Aménagement paysager</li> <li>Installations de chantier</li> <li>Installation temporaire de chantier hors domaine ferroviaire</li> <li>Installation de stockage et maintenance</li> </ul>	<p><b>Installations ferroviaires créées ou modifiées</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Voie en surface créée ou modifiée</li> <li>Voie en tunnel créée ou modifiée</li> <li>Tranchée couverte</li> <li>Tranchée couverte</li> <li>Mar de soutènement</li> <li>Traut en remblais</li> <li>Câbles</li> <li>Quai de service</li> <li>Pont Rail</li> <li>Pont Route</li> <li>Vue de maintenance et de stockage</li> <li>Sous-station électrique créée ou modifiée</li> </ul>	<p><b>Aménagements en site et pôles d'échanges</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Réaménagement voyageurs</li> <li>Passerelles</li> <li>Parvis</li> <li>Aménagement paysager</li> <li>Stationnement</li> <li>Quai modifié ou créé</li> <li>Projet de tunnel</li> <li>Passage souterrain piéton</li> <li>Voie piétonne et cycliste</li> <li>Nouvel accès au quai</li> <li>Bâtiment voyageurs supprimé</li> <li>Bâtiment voyageurs créé ou modifié</li> <li>Stationnement à niveau</li> <li>Stationnement en site</li> <li>Dépose minute</li> <li>Garage à vélo</li> <li>Transport en commun urbain</li> </ul>	<p><b>Opérations de franchissement</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Pont-rail créé ou modifié</li> <li>Pont-rail supprimé</li> <li>Pont route créé ou modifié</li> <li>Pont route supprimé</li> <li>Traverse voie plateforme supprimée</li> <li>Passage à niveau supprimé</li> <li>Passerelle piéton créée ou modifiée</li> <li>Passerelle piéton supprimée</li> <li>Passage souterrain piéton créé ou modifié</li> <li>Passage souterrain piéton supprimé</li> </ul> <p><b>Aménagements hydrauliques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bassin de rétention</li> <li>Station de relevage</li> <li>Traverse hydraulique créée ou modifiée</li> </ul>
--	---	--	--









## **Annexe 6 – Liste des retards et aléas imprévisibles et/ou exceptionnels relatifs aux études (article 7.1 de la présente convention)**

### Causes de retards imprévisibles et/ou exceptionnels :

- Retard dans les études d'un autre maître d'ouvrage ;
- Retard dans la mise en place des financements ;
- Retard du démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
- Retard des partenaires dans la prise de décisions ;
- 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 de la présente convention ;
- 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 rendue applicable au cours de l'opération.

### Aléas imprévisibles et/ou exceptionnels :

- Les recours par des tiers bloquant l'exécution de l'opération ;
- L'apparition d'éléments extérieurs à l'opération nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, contamination ou pollution du sol et du sous-sol, explosifs...).