



CONVENTION RELATIVE A
LA REALISATION ET AU FINANCEMENT DE LA REQUALIFICATION
DE L'AXE CAP PINEDE/CAPITAINE GEZE

ENTRE

l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée dont le siège est situé Bâtiment l'Astrolabe – 79 Boulevard de Dunkerque – CS 70443 – 13235 Marseille cedex 02, représenté par son Directeur Général HUGUES PARANT, nommé par arrêté du Ministre du logement et de l'habitat durable, en date 2 mars 2017, et habilité par délibération du Conseil d'Administration en date du 24/06/2019.

Ci-après désigné par les termes « l'EPAEM » ou « l'Etablissement »

D'UNE PART,

ET

AIX-MARSEILLE PROVENCE METROPOLE, représentée par Madame Martine VASSAL, sa Présidente, en vertu d'une délibération du Conseil métropolitain en date du 20/6/2019...

Ci-après dénommée « AMP METROPOLE » ou « la Métropole »

D'AUTRE PART

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

Les partenaires de l'EPAEM, dont AIX MARSEILLE PROVENCE METROPOLE, ont récemment approuvé le protocole cadre de partenariat n°V ainsi que le contrat de partenariat pluriannuel d'aménagement 2019/2030 qui définit les priorités stratégiques sur cette période pour massifier et accélérer la réalisation de l'extension de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée. Le réaménagement de l'axe routier Cap Pinède/Capitaine Gèze figure parmi ses priorités car il doit à la fois accompagner la mise en service du pôle d'échange multimodal GEZE qui a vocation à devenir un des points d'entrée majeurs de la ville de Marseille dans l'organisation d'ensemble des transports métropolitains, desservir le nouveau quartier des Fabriques aux limites nord de la ZAC Littorale qui à terme accueillera environ 30 000 habitants et 20 000 nouveaux emplois tout en facilitant les relations inter-quartiers avec le village de la Cabucelle et contribuer à la modernisation du marché aux Puces intégré dans le fonctionnement urbain du quartier des Fabriques.

C'est pourquoi, en application de cette orientation stratégique, le Conseil d'Administration de l'EPAEM le 24/06/2019 et le Conseil de la Métropole du 20/06/2019, prennent une délibération concordante qui permet, sous la maîtrise d'ouvrage de l'EPAEM, de réaliser les études et les travaux de requalification de l'axe routier et des équipements attenants compris entre le carrefour Cap Pinède et le franchissement de l'autoroute A7.

Il s'agit une démarche de cohérence globale, où le parti-pris d'aménagement s'appuie sur les réflexions d'ensemble proposées par l'équipe d'architecte-urbaniste François Leclerc au titre du plan guide mis à jour d'Euroméditerranée II. Par ailleurs, ce dispositif, en simplifiant les procédures, permettra d'optimiser la mise en oeuvre du programme des espaces publics dans un contexte où les impératifs de délais sont très contraignants et où la coordination représente un enjeu déterminant, entre espaces publics et opérations immobilières générées dans le quartier des Fabriques d'une part, au sein de la réalisation des espaces publics d'autre part. Il répond également à une recherche d'efficacité et d'optimisation des investissements publics. Enfin, la meilleure coordination permettra de limiter autant que faire se peut la gêne des riverains et usagers.

Conformément à l'article L.321-23 du Code de l'urbanisme, la maîtrise d'ouvrage de l'EPAEM couvre également la section de l'opération hors du périmètre de l'opération d'intérêt national en ce que cette section constitue un accessoire de l'opération en OIN.

Sont désignés dans la présente Convention sous l'expression :

- « L'Opération », l'opération de requalification l'axe routier Cap Pinède/Capitaine Gèze dont le périmètre est défini en annexe,
- « La Convention », la présente convention
- « Les Parties », AMP Métropole et l'EPAEM en tant que parties à la Convention,

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er} – OBJET

La présente convention a pour objet d'arrêter les modalités techniques et financières de la maîtrise d'ouvrage des études et travaux dont le programme est défini à l'article 3 ci-après, en fonction des compétences respectives de la Métropole au titre de l'article L.5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales et de l'EPAEM au titre des dispositions combinées des articles L.321-14, L.321-23 et L.102-12 du Code de l'urbanisme et du décret modifié n°1995-1102 du 13 octobre 1995.

ARTICLE 2 – PERIMETRE DE L'OPÉRATION

Le périmètre de l'Opération qui fait l'objet de la Convention est défini sur le plan joint en annexe n°1.

Ce périmètre comprend quatre secteurs d'aménagement :

- Secteur 1 : carrefour Cap Pinède
- Secteur 2 : avenue Cap Pinède et Boulevard Oddo
- Secteur 3 : carrefour rue de Lyon et place Gèze
- Secteur 4 : boulevard Capitaine Gèze

ARTICLE 3 – PRE-PROGRAMME DES ETUDES ET TRAVAUX

Le programme des études et travaux afférant à l'Opération relevant de l'EPAEM est arrêté comme indiqué dans le document pré-programme figurant en annexe 2.

ARTICLE 4 – CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION DE L'OPÉRATION

L'achèvement de l'Opération est prévu conformément au calendrier prévisionnel de réalisation figurant en annexe 3.

ARTICLE 5 - EXERCICE DES COMPETENCES ET DES RESPONSABILITES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

5.1 Conditions générales

L'EPAEM exerce toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définies à l'article L.2421-1 du Code de la Commande Publique. Il en assure toutes les responsabilités à l'égard de ses cocontractants et des tiers et conclut à cette fin toutes les assurances utiles.

A ce titre, notamment :

- Il définit des conditions administratives et techniques selon lesquelles les ouvrages seront réalisés ;
- Il attribue, signe et gère les marchés de maîtrise d'oeuvre, ainsi que le versement de la rémunération des maîtres d'oeuvre ;
- Il pilote l'élaboration des études ;
- Il établit des avant-projets qui devront être validés par la Métropole ;
- Il attribue, signe, et gère les marchés de travaux et fournitures, et le versement de la rémunération des entreprises et fournisseurs ;
- Il notifie à la Métropole le coût prévisionnel des travaux tel qu'il ressort du marché attribué ;
- Il assure la direction, le contrôle et la réception des travaux ;
- Il assure la gestion financière et comptable de l'Opération ;
- Il assure la gestion administrative ;
- Il exerce les actions en justice ;

5.2 Conditions particulières

Il est tout d'abord rappelé entre les Parties que l'EPAEM a engagé la procédure de passation du marché de maîtrise d'oeuvre relatif à l'étude et à la réalisation de l'Opération préalablement à la signature de la Convention, qu'à ce titre ont à ce jour été choisies par l'EPAEM les équipes candidates admises à remettre une offre et que le choix de l'équipe de maîtrise d'oeuvre se fera en concertation avec la METROPOLE.

Il est par ailleurs convenu que l'EPAEM concevra les marchés d'études et de travaux de telle manière que leurs conditions d'exécution soient établies en lien avec les conditions de validation des phases de réalisation de l'Opération telles que définies à l'article 7 ci-après.

5.3 Autres conditions

Comme indiqué à l'article 11 ci-après, la Métropole sera également habilitée à émettre ses réserves au moment du contrôle et de la réception des travaux.

Enfin, l'EPAEM procède par tous moyens aux acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du programme défini à l'article 3, éventuellement au moyen d'une déclaration d'utilité publique pris en son nom ou au nom des deux Parties. Prévisionnellement, les emprises foncières à acquérir sont définies dans le pré-programme figurant en annexe 2.

ARTICLE 6 - DUREE

Après signature par les Parties et accomplissement des formalités réglementaires, la Convention entre en vigueur à compter de sa notification à l'EPAEM.

Elle prend fin à l'expiration du délai de garantie de parfait achèvement à laquelle sont soumises les entreprises, titulaires des marchés de travaux, sous réserve de la levée des réserves constatées lors de la réception.

ARTICLE 7 – PROCESS DE SUIVI DES ETUDES ET TRAVAUX ET INSTANCES DE L'OPÉRATION

7.1. Dispositions générales

La complexité de l'opération, tant en phase d'études que de réalisation, appelle une collaboration étroite entre les Parties. A cet égard, l'EPAEM prendra soin de transmettre en temps utile et préalablement tous les documents nécessaires à une prise de position ou un apport d'information par la Métropole. La Métropole s'engage pour sa part à faire toute diligence pour apporter à l'EPAEM les éléments de réponse requis au plus tôt.

L'EPAEM est tenu de suivre l'avis de la Métropole tout au long des études et notamment sur les dossiers d'Avant-Projet et de Projet.

Cet avis est recueilli par le comité technique.

7.2. Comité technique

Le Comité technique est animé par l'EPAEM. Ses membres sont désignés par chaque Partie à la Convention, qui informera l'autre Partie des noms et qualité de ses représentants.

Il se réunit autant que de besoin et a pour missions :

- D'analyser et de valider les évolutions du programme, du budget ainsi que le planning ;
- De valider le choix du maître d'œuvre, les dossiers d'Etudes Préliminaires, d'AVP et de PRO, les dossiers devant être transmis par l'EPAEM, quinze jours (15) au moins avant la date prévue pour la tenue du Comité technique au cours duquel ces dossiers devront être validés.
- De donner un avis préalable à l'affermissement des tranches optionnelles de travaux relatives aux secteurs 1 à 4 et sur les marchés subséquents de maîtrise d'œuvre.

7.3. Association aux étapes clés de l'Opération

Sans préjudice des dispositions prévues ci-avant, les services techniques de la Métropole seront associés aux étapes-clés de l'Opération, selon les phases définies à l'article 3, arrêtées comme suit :

- 1ère étape : Validation du programme
- 2ème étape : Choix de l'équipe de maîtrise d'œuvre en phase « offre »
- 3ème étape : Etudes par phase EP, AVP et PRO
- 4ème étape : Engagement des phases de travaux
- 5ème étape : Réception et remise en gestion
- 6ème étape : Suivi et levée de la Garantie de parfait achèvement

ARTICLE 8 – ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE et CLES DE FINANCEMENT

8.1. Enveloppe financière

Le coût global est estimé à ce jour à 96,6 M€ toutes dépenses confondues, sur la base du pré-programme de l'Opération défini à l'article 3, hors frais de maîtrise d'ouvrage tel que précisés à l'article 10 ci-après et hors frais liés aux acquisitions foncières tels que prévus à l'article 5.

L'enveloppe financière prévisionnelle des études préliminaires (EP) et d'avant-projet (AVP) est arrêtée à 1.932 M€ Hors Taxe.

Au plus tard au 31/12/2019, l'enveloppe financière prévisionnelle globale de l'opération ainsi que l'échéancier de financement post AVP devront faire l'objet d'une validation par avenant à la présente la Convention.

8.2. Clés de financement

Le financement des études jusqu'en phase AVP du programme de l'opération est assurée par les Parties sur la base de la clé de financement définie en annexe n°3 –point 3.1. Cette annexe définit également en point 3.2 les principes du financement de l'Opération postérieur à ces études.

Le montant de la participation de la Métropole est arrêté à 1.440 M€ HT.

Il est d'ores et déjà convenu entre les Parties que le coût des acquisitions foncières nécessaires à la réalisation du programme de l'Opération est financée en totalité par la Métropole. Toutes les sommes exposées à ce titre par l'EPAEM seront remboursées par la METROPOLE lors des opérations de remise d'ouvrage.

Le financement de l'ensemble de l'opération fera l'objet de l'avenant cité à l'article 8.1 selon la même clé de financement de l'annexe n°3- point 3.1.

ARTICLE 9 – ECHEANCIER

Il appartient à l'EPAEM d'assurer le financement du programme de l'Opération et d'assurer en conséquence le paiement des titulaires de marchés.

En conséquence, sur la base de l'annexe 3 –point 3.1, la part de financement des études jusqu'en phase AVP est apportée par la Métropole à l'EPAEM qui émet un appel de fonds selon les modalités de paiement suivantes :

- Part EP à la communication par l'EPAEM à la Métropole du marché subséquent de maîtrise d'œuvre signé portant sur les études préliminaires ;
- Part AVP à la communication par l'EPAEM à la Métropole du marché subséquent de maîtrise d'œuvre signé portant sur l'avant-projet.

Les paiements sont effectués par virements bancaires sur le compte ouvert au TRESOR PUBLIC à Marseille, sur le compte n° 10071 13000 00001005477 06.

ARTICLE 10 - REMBOURSEMENT DE FRAIS DE MAITRISE D'OUVRAGE

L'EPAEM percevra de la Métropole une indemnité relative à la couverture de ses frais de fonctionnement. La base de calcul et son montant arrêté forfaitairement ainsi que son échéancier de versement seront précisés dans l'avenant à intervenir comme il est dit à l'article 8 ci-avant.

ARTICLE 11 – RECEPTION DES TRAVAUX, REMISE ET GESTION ULTERIEURE

11.1 Réception des travaux – levée des réserves

La réception des travaux est prononcée par L'EPAEM dans les conditions prévues ci-après.

Après achèvement des travaux, il est procédé, à l'initiative du maître d'oeuvre, en présence de l'EPAEM, aux opérations préalables à la réception des ouvrages, contradictoirement avec les entreprises.

La Métropole est invitée aux opérations préalables à la réception des ouvrages par l'EPAEM. Elle ne peut toutefois présenter ses observations qu'à l'Etablissement et non directement aux entrepreneurs ou maître d'oeuvre. L'Etablissement s'engage à intégrer les observations formulées auprès d'elle par la Métropole, dès lors qu'elles auront été validées par le maître d'oeuvre.

En cas de réserves lors de la réception, celles-ci sont levées dans les délais convenus entre l'EPAEM, le maître d'oeuvre et les entrepreneurs.

L'Etablissement invite la Métropole aux opérations préalables à la levée de celles-ci.

Il prend possession des ouvrages et équipements dès leur réception prononcée.

Une ampliation du procès-verbal des opérations préalables à la réception, des propositions du maître d'oeuvre et de la décision de réception prise par l'EPAEM, est adressée à la Métropole.

11.2 Remise des ouvrages

Afin de permettre la mise en service, les ouvrages réalisés par l'EPAEM font dès réception, l'objet d'un procès-verbal de remise en gestion signé entre l'EPAEM et la Métropole, auquel sont annexés les plans de recolement des ouvrages. La remise en gestion transfère la garde et l'entretien des ouvrages à la Métropole qui assure seule la responsabilité attachée à tout ouvrage public à l'égard des tiers et des usagers.

Sur la base du montant total HT et TTC des dépenses acquittées au titre de l'Opération communiqué par l'EPAEM, la Métropole reversera à l'Etablissement la TVA acquittée au titre de l'Opération et inscrira la somme correspondante pour un remboursement de la TVA par le FCTVA.

La remise d'ouvrage sera suivie par la signature d'un acte authentique de cession gratuite des terrains d'assiette des ouvrages de l'Opération.

Le suivi des actions en garantie (de parfait achèvement et décennale notamment) doit être assuré par le gestionnaire de l'ouvrage. De ce fait, après réception des ouvrages, ce suivi doit être assuré par la Métropole. Les éventuelles actions contentieuses engagées par l'EPAEM et en cours au moment de la remise des ouvrages sont également transmises à la Métropole.

ARTICLE 12 - RESILIATION DE LA CONVENTION

En cas de non-respect par l'une des Parties de ses engagements au titre de la Convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Les Parties peuvent également décider de résilier la présente convention en cas d'absence d'accord sur les modalités de financement des phases ultérieures à la phase PRO des études de maîtrise d'oeuvre.

Dans tous les cas, la Métropole s'engage à rembourser l'EPAEM des dépenses engagées au titre de sa mission jusqu'à la date de résiliation au prorata du montant de son engagement tel qu'il ressort des articles 8 et 10.

ARTICLE 13 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Toutes les études et tous les documents établis en application de la Convention deviennent la propriété de la Métropole dans le cadre des opérations de remise des ouvrages définies ci-avant à l'article 11. La Métropole est toutefois autorisée à les utiliser dès qu'elles sont portées à sa connaissance sous réserve des droits d'auteur qui leur seraient attachés.

L'EPAEM et la Métropole s'engagent réciproquement à ne pas communiquer à des tiers les documents confidentiels qui pourraient lui être confiés, sauf accord de l'une ou l'autre Partie.

ARTICLE 14 - LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le Tribunal Administratif de Marseille.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

ARTICLE 15 - ANNEXES

Sont annexées aux présentes :

- Annexe 1 : périmètre d'intervention
- Annexe 2 : pré-programme
- Annexe 3 : tableaux prévisionnels de financement

Fait en deux exemplaires à Marseille, le XXXXXXXX

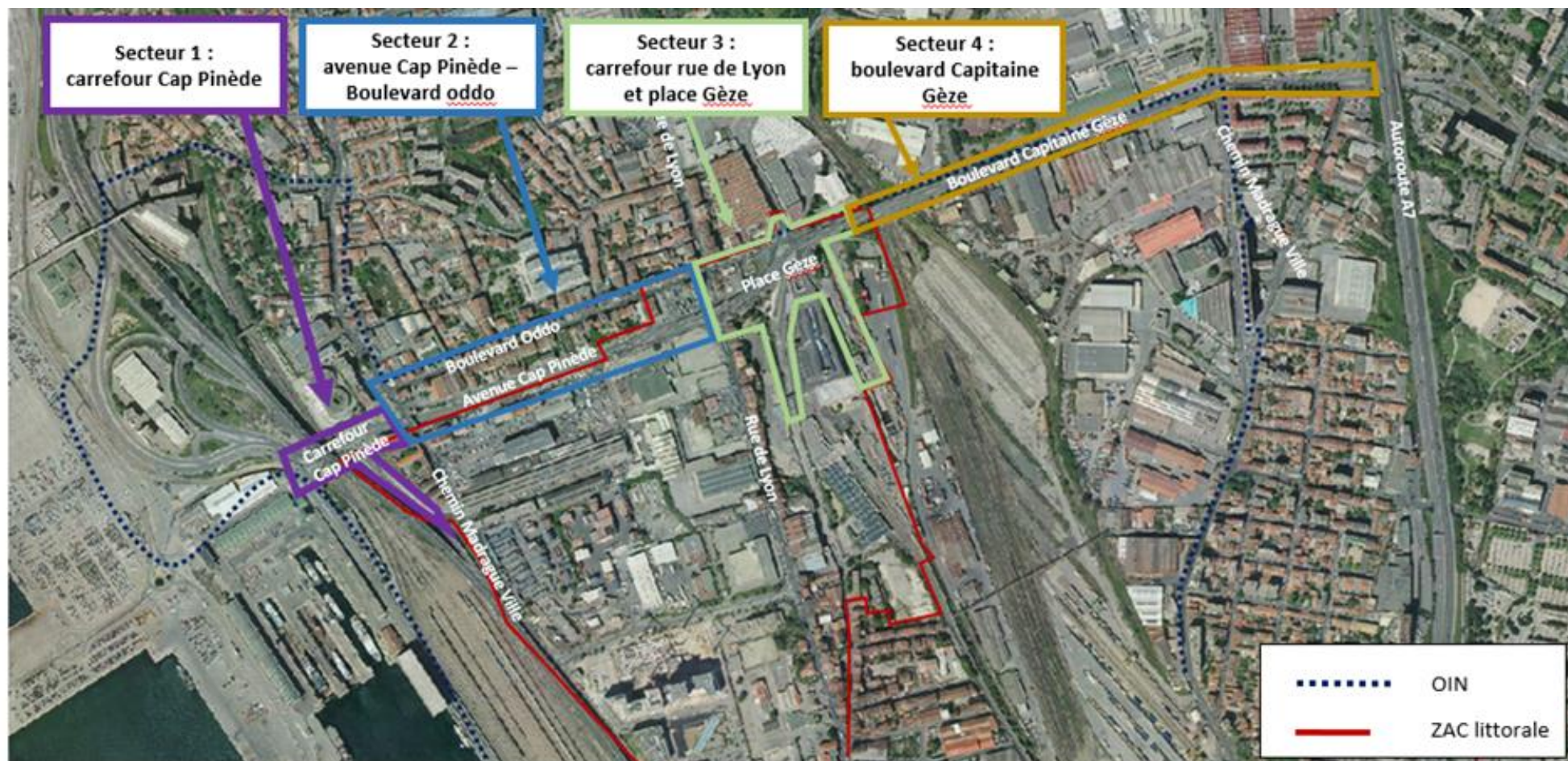
Pour l'EPAEM

Pour la Métropole

Hugues PARANT

Martine VASSAL

ANNEXE 1 PERIMETRE DE L'OPÉRATION CAP PINEDE / CAPITAINE GEZE



ANNEXE 2

PRE-PROGRAMME

TABLE DES MATIERES

<u>ARTICLE 1. PERIMETRE ET SECTEURS DE L'OPERATION</u>	2
<u>Article 1.1. Secteur 1 : Carrefour Cap Pinède</u>	3
<u>Article 1.2. Secteur 2 : Avenue Cap Pinède</u>	5
<u>Article 1.3. Secteur 3 : Carrefour rue de Lyon et place Gèze</u>	5
<u>Article 1.4. Secteur 4 : Boulevard Capitaine Gèze</u>	6
<u>ARTICLE 2. FONCIER</u>	8
<u>Article 2.1. Foncier sur secteur 1</u>	8
<u>Article 2.2. Foncier sur secteur 2</u>	8
<u>Article 2.3. Foncier sur secteur 3</u>	9
<u>Article 2.4. Foncier sur secteur 4</u>	11
<u>ARTICLE 3. DOSSIERS REGLEMENTAIRES</u>	11
<u>ARTICLE 4. OPERATIONS EN INTERFACE</u>	12
<u>Article 4.1. Pôle d'échange Multimodale Gèze</u>	12
<u>4.1.1. Fonctionnement du PEM</u>	12
<u>4.1.2. Gestion des accès au PEM</u>	16
<u>4.1.3. Contraintes du chantier d'aménagement de la place Gèze</u>	17
<u>Article 4.2. Dépose de la passerelle Gèze</u>	17
<u>Article 4.3. Opération du Tramway entre le Bd de Paris et la rue De Lyon</u>	18
<u>Article 4.4. Prolongement du Tramway au Nord de Gèze</u>	18
<u>Article 4.5. Opération BHNS B4</u>	19
<u>Article 4.6. Quartier Les Fabriques</u>	19
<u>Article 4.7. Opérations immobilières GEZE 01 et GEZE 02</u>	20
<u>Article 4.8. Opération des entrepôts Casino</u>	20
<u>ARTICLE 5. DONNEES DE PROGRAMME</u>	21
<u>ARTICLE 6. ESTIMATION DES TRAVAUX</u>	21
<u>ARTICLE 7. PLANNING – PHASAGE</u>	22
<u>ARTICLE 8. MARCHE DE MAITRISE D'OEUVRE</u>	22

PREAMBULE

La requalification de l'axe Cap Pinède/ Capitaine Gèze s'inscrit pour partie dans l'aménagement des espaces publics de la ZAC Littorale. La réflexion doit néanmoins être portée au-delà du seul périmètre de la ZAC Littorale et au-delà même du périmètre de l'OIN. Il s'agit en effet d'un axe routier structurant entre les autoroutes A55 et A7 assurant les accès vers les zones d'activités du parc des Arnavaux ou du Grand Port Maritime, d'un axe fort de la Mobilité avec comme point de convergence le Pôle d'échange multimodal Gèze, et d'un boulevard urbain qui doit assurer la desserte des quartiers de la Cabucelle et des Fabriques et faciliter les échanges entre ces quartiers.

La vocation de cet axe est donc multiple. Sa requalification ne peut être vue sous le seul prisme de l'aménagement viaire associé au développement de la ZAC Littorale. C'est la raison pour laquelle Euroméditerranée et la Métropole établissent une convention confiant à Euroméditerranée la Maitrise d'ouvrage de cette opération sur un périmètre élargi.

Le présent document constitue le programme sur lequel repose cette convention. Ce document définit également le programme de la consultation de Maitrise d'œuvre qui sera lancée en Mai 2019 par Euroméditerranée avec pour objectif une notification du marché en Novembre 2019.

PERIMETRE ET SECTEURS DE L'OPERATION

Les périmètres de l'OIN Euroméditerranée ainsi que de la ZAC Littorale sont rappelés ci-dessous.

Rappel des périmètres actuels



Compte tenu des enjeux rappelés en préambule, le périmètre de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze est étendu depuis le carrefour Cap Pinède jusqu'au franchissement de l'autoroute A7. L'aménagement impose également une extension du périmètre dans sa largeur pour intégrer le Boulevard Oddo et la frange Nord de l'avenue du Capitaine Gèze. Cet axe s'étend sur 1km600 et près de 10Ha.

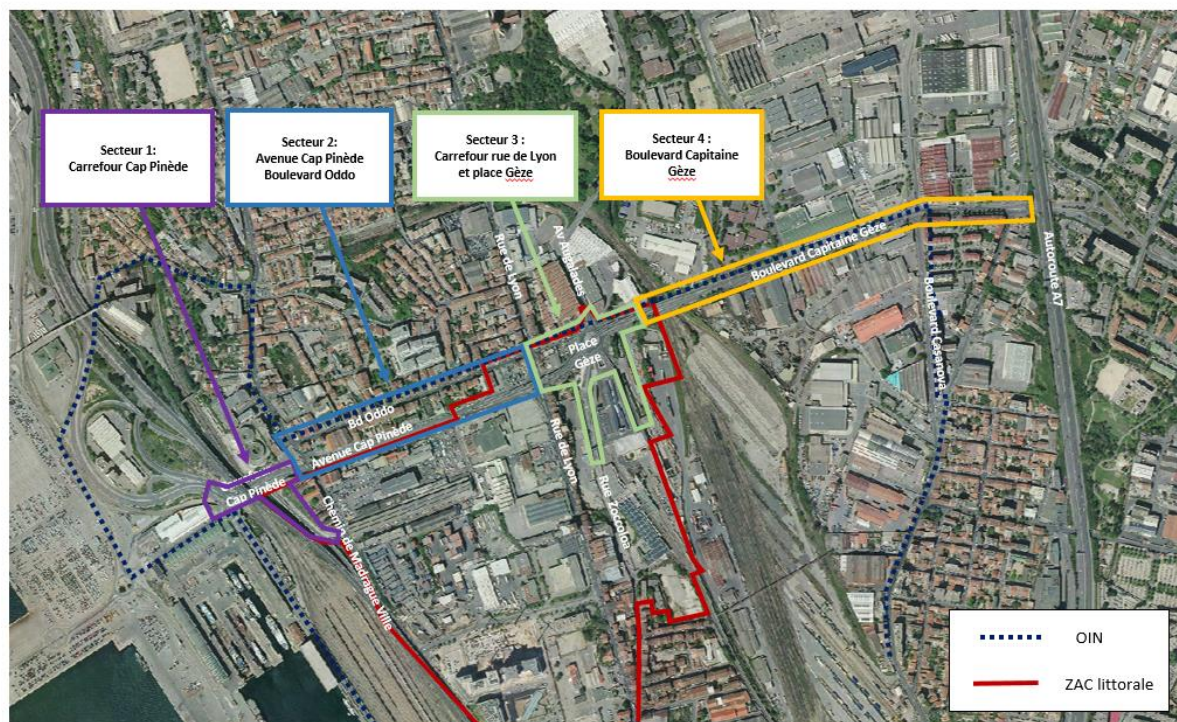
Périmètre de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze



Ce périmètre se décompose en 4 secteurs d'aménagement :

- **Secteur 1** : carrefour Cap Pinède
- **Secteur 2** : avenue Cap Pinède et Boulevard Oddo
- **Secteur 3** : rue de Lyon et place Gèze
- **Secteur 4** : avenue du Capitaine Gèze

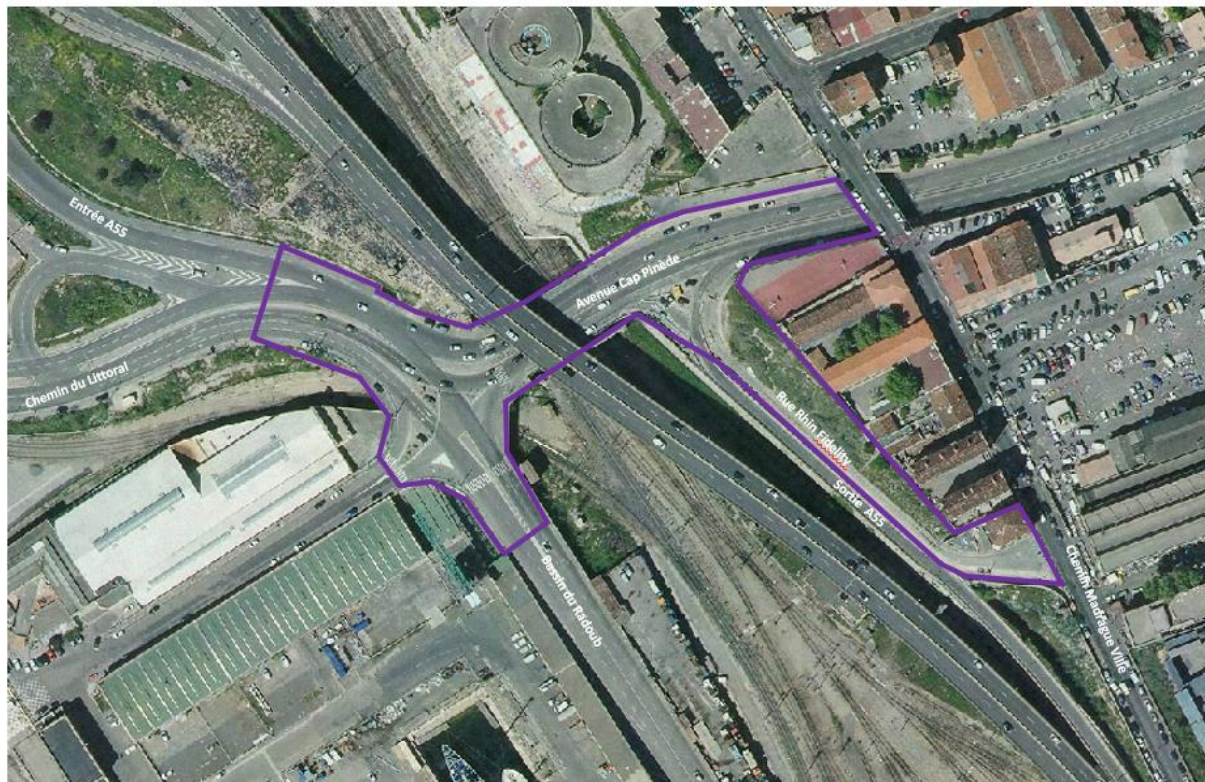
Secteurs d'aménagement de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze



Secteur 1 : Carrefour Cap Pinède

Le secteur 1 constitue la porte d'entrée Ouest à l'axe Cap Pinède. Il comprend le carrefour à feux qui gère l'intersection entre le Boulevard du Radoub, le chemin du Littoral, l'entrée sur l'A55 et l'avenue Cap Pinède, et l'intersection entre la rue Rhin Fidelity, la sortie A55 et l'avenue Cap Pinède.

Ce secteur se situe hors ZAC Littorale mais dans l'OIN.



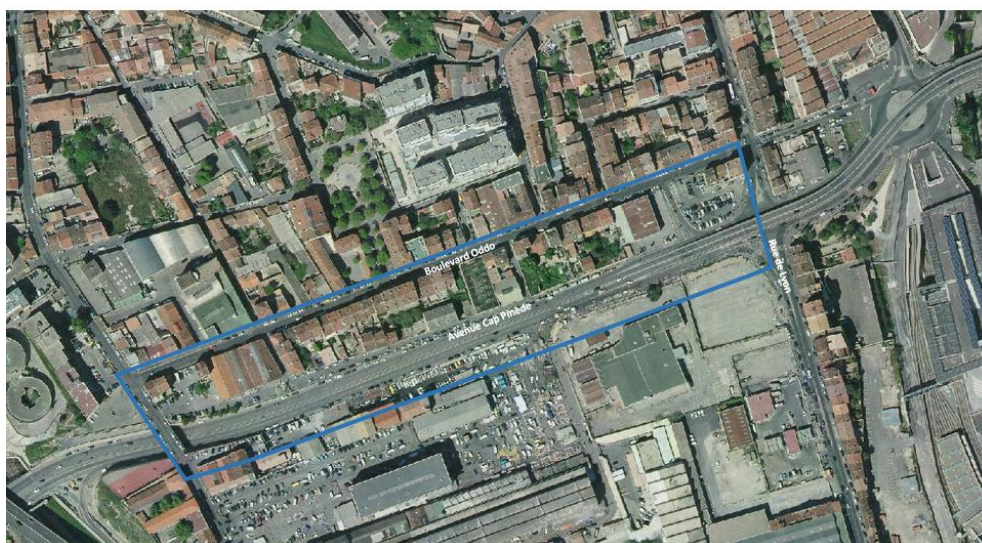
Le carrefour Cap Pinède doit être aménagé pour s'adapter à la nouvelle configuration et au nouveau profil de l'avenue Cap Pinède.

La réflexion doit également intégrer la gestion de l'intersection entre la sortie A55 et l'accès à la rue Rhin Fidelity. Pour le fonctionnement du quartier des Fabriques et de la ZAC Littorale, il serait intéressant de mettre la rue Rhin Fidelity à double sens en organisant un tourne-à-gauche vers le carrefour Cap Pinède. Ceci offrirait un accès direct à l'A55 pour quitter le quartier des Fabriques sans avoir à emprunter la rue de Lyon puis l'avenue Cap Pinède.



Secteur 2 : Avenue Cap Pinède

Le secteur 2 concerne la section de l'avenue Cap Pinède entre le chemin de Madrague Ville et la rue de Lyon ainsi que l'intégralité du Boulevard Oddo.



L'aménagement de ce secteur est prioritaire dès lors que la passerelle Gèze est démontée et que la frange Nord du quartier des Fabriques se développe avec l'opération du parking Silo notamment.

Ce secteur se situe hors ZAC Littorale mais dans l'OIN. L'aménagement doit assurer la liaison inter-quartiers avec un traitement à plat dès l'intersection avec la rue de la Butineuse, ce qui implique un remaniement altimétrique assez important.

Secteur 3 : Carrefour rue de Lyon et place Gèze

Le secteur 3 concerne l'aménagement du carrefour avec la rue de Lyon et l'aménagement de la place Gèze, jusqu'à l'avenue des Aygalades.



Ce secteur se situe dans la ZAC littorale et accompagne notamment le développement des programmes immobiliers GEZE 01, GEZE 02 et la réhabilitation des anciens entrepôts Casino.

Mais l'enjeu de ce secteur va au-delà de ces aménagements de ZAC. Le secteur est à l'intersection de plusieurs projets de mobilité : PEM Gèze, prolongement du Tramway entre le Bd de Paris et la rue de Lyon, prolongement du Tramway sur la rue de Lyon au Nord de l'avenue Cap Pinède, ligne BHNS B4 provenant de l'Est, lignes Métro Express rabattues sur le PEM.

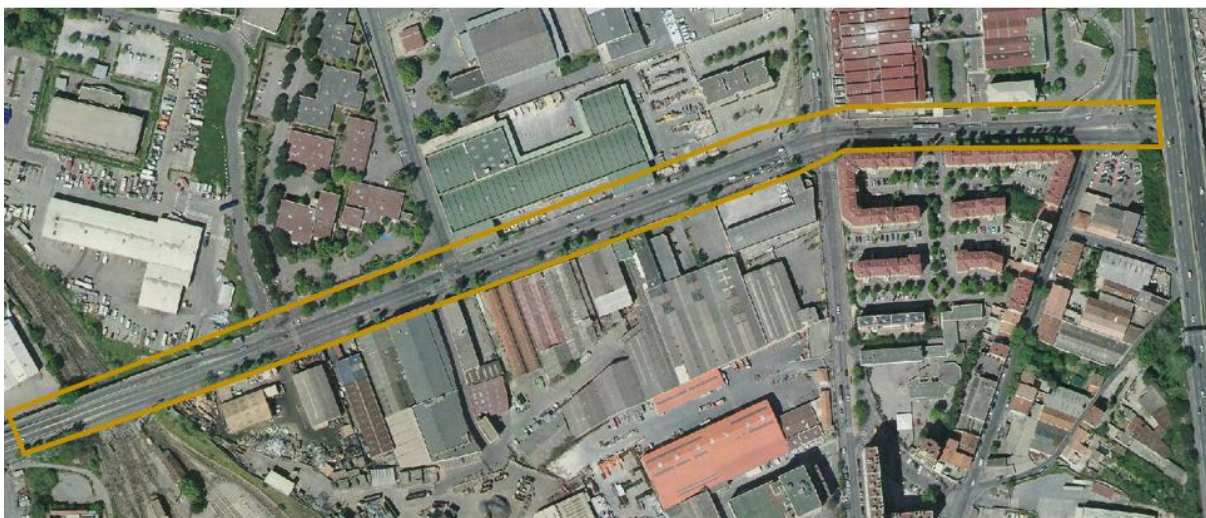
Ce secteur est marqué par des contraintes altimétriques pour assurer les accès au PEM, ce qui conduit également à intervenir sur la partie Nord de la rue Zoccola.

D'une manière générale, la réalisation de ce secteur est très liée aux opérations connexes. Le prolongement du Tramway au-delà d'avenue Cap Pinède conditionne notamment la géométrie du carrefour Lyon/Cap Pinède et l'implantation du programme GEZE 02.

Secteur 4 : Boulevard Capitaine Gèze

Le secteur 4 concerne l'aménagement du Boulevard du Capitaine Gèze.

Ce secteur se trouve hors ZAC Littorale et pour partie en dehors du périmètre de l'OIN.



La requalification de cette section est motivée par l'arrivée de lignes de transports structurantes (BHNS B4, lignes Métro Express) en provenance de l'Est et rabattues sur le PEM Gèze. L'efficacité de ces lignes de transports réside dans la capacité à aménager un véritable site propre, ce que ne permettent pas la largeur actuelle de la voirie et la largeur des ouvrages de franchissement des voies SNCF.

Un élargissement du Boulevard Capitaine Gèze côté Nord s'impose donc et entraîne une reprise des ouvrages de franchissement des voies SNCF et du ruisseau des Aygalades ainsi que des acquisitions foncières. Le franchissement des voies SNCF comprend par ailleurs deux ouvrages qui présentent une différence altimétrique qui sera mise en évidence après la dépose de la passerelle et constituera une véritable rupture dans l'aménagement urbain. La photographie ci-dessous montre la différence de niveau qui existe entre ces deux ouvrages.



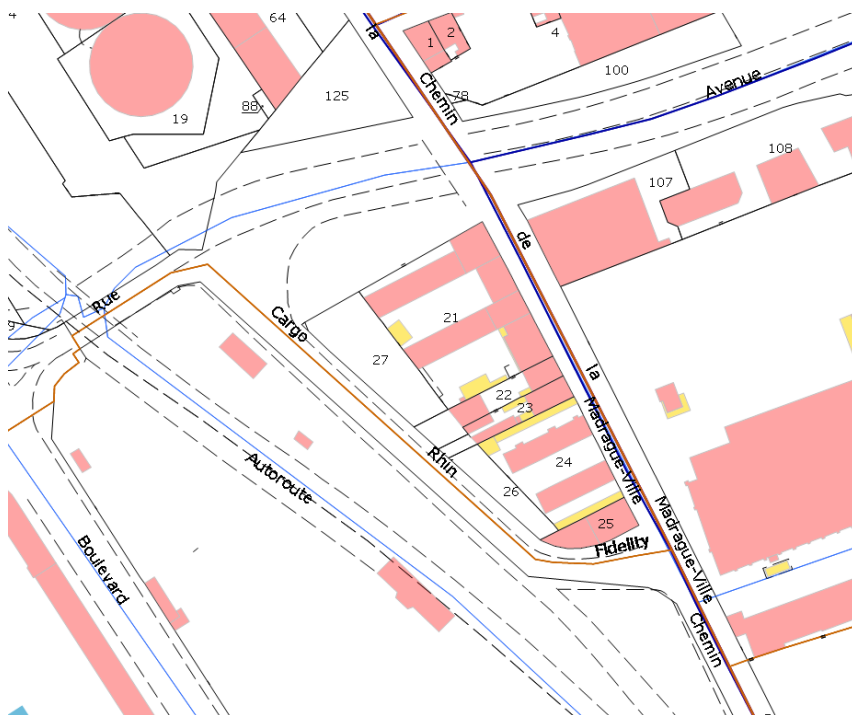
Au-delà de l'élargissement nécessaire aux lignes de bus, la reprise de l'ouvrage est donc nécessaire pour assurer un traitement à plat du Boulevard Capitaine Gèze. A ce stade, aucune estimation n'a été établie sur ces travaux. Les études à mener avec la Maitrise d'œuvre devront affiner le diagnostic des ouvrages, assurer la faisabilité des travaux et déterminer le coût des travaux. A noter que ces travaux seraient programmés après cessation complète des activités ferroviaires sur la gare du Canet (fin 2023).

Ce secteur 4 présente enfin une interface avec le développement futur du quartier du Canet dans le cadre de l'OIN Euroméditerranée et devra, à ce titre, intégrer les futures intersections viaires et les problématiques de réseau d'assainissement pluvial (recalibrage et déviation du ruisseau des Lions) en lien avec l'aménagement du parc des Aygalades.

FONCIER

Foncier sur secteur 1

Sur le secteur 1, un éventuel élargissement de la rue Rhin Fidelity pour pouvoir intégrer un double sens de circulation et aménager un tourne-à-gauche vers le carrefour Cap Pinède et l'A55 peut entraîner des acquisitions foncières. Cela concernerait alors les parcelles 25, 26 et 27 sur lesquelles sont déjà inscrits des ER dans le PLUi. Ces parcelles se trouvent dans le périmètre de la ZAC Littorale et sont donc concernés par la DUP.



Extrait du cadastre



Extrait PLU

Foncier sur secteur 2

La réalisation du Secteur 2 (Avenue Cap Pinède) implique les acquisitions de :

- La parcelle 100 pour pouvoir aménager le débouché de la future contre-allée sur le chemin de la Madrague Ville
- Les parcelles 63-34 et 65 pour aménager la liaison entre le Boulevard Oddo et l'avenue Cap Pinède, dans le prolongement de la rue Villa Oddo



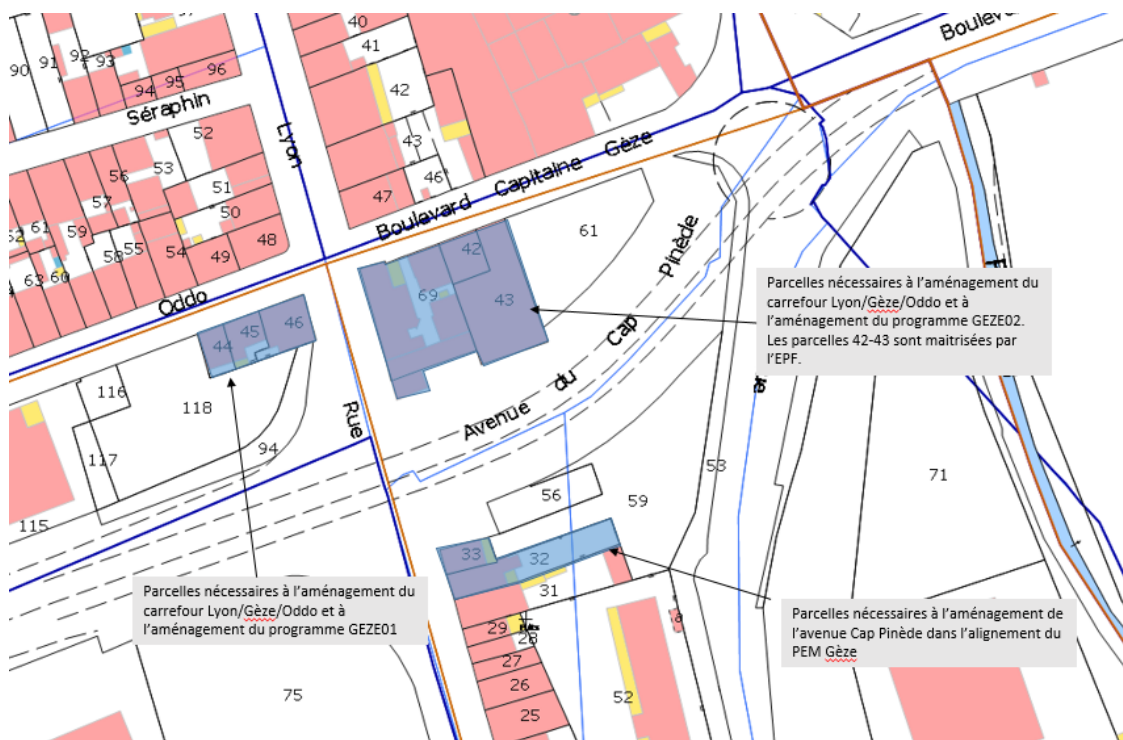
A noter également un ER demandé sur la rue de la Butineuse pour pouvoir l'élargir à 10 mètres.

Ce secteur se situe hors ZAC. Ces acquisitions devront donc faire l'objet d'une DUP qui devra reposer sur le rendu des études préliminaires. Ces procédures conduiraient à une maîtrise foncière début 2022.

Foncier sur secteur 3

La réalisation du Secteur 3 (carrefour rue de Lyon et place Gèze) implique les acquisitions de :

- Les parcelles 44-45-46 pour pouvoir aménager le futur carrefour Lyon/Gèze/Oddo, et aménager le programme GEZE 01
- Les parcelles 42-43 et 69 pour pouvoir aménager le futur carrefour Lyon/Gèze/Oddo, et aménager le programme GEZE 02
- Les parcelles 32 et 33 pour aménager le trottoir Sud de l'avenue Cap Pinède dans l'alignement du bâtiment du PEM Gèze.



Ce secteur faisant partie de la ZAC Littorale, les procédures de maîtrise foncière sont en cours, avec pour objectif une maîtrise foncière fin 2020.

Le parti-pris qui sera retenu pour l'insertion du Tramway au Nord de l'avenue Cap Pinède (étude de faisabilité en cours) conditionne toutefois la géométrie du carrefour Lyon/Gèze/Oddo et par voie de conséquence l'implantation des futurs programmes GEZE01 et GEZE02. Il est en effet question d'élargir la rue de Lyon côté Est. Comme l'indique le schéma ci-après, la démolition du bâtiment situé sur la parcelle N°46 pourrait alors être remise en question.



Foncier sur secteur 4

La réalisation du Secteur 4 (boulevard Capitaine Gèze) implique un élargissement côté Nord pour pouvoir intégrer un site propre Bus en position unilatérale Sud . Les études préliminaires devront définir la largeur à acquérir. Ces parcelles sont, pour l'heure, concernées par des Emplacements Réservés au PLU. Ce secteur se situe hors ZAC. Ces acquisitions devront donc faire l'objet d'une DUP.



DOSSIERS REGLEMENTAIRES

D'après l'article R.122-2 du Code de l'environnement, l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze est soumise à étude d'impact au cas par cas. Euroméditerranée se rapprochera des services de l'Etat pour connaître leur appréciation du projet.

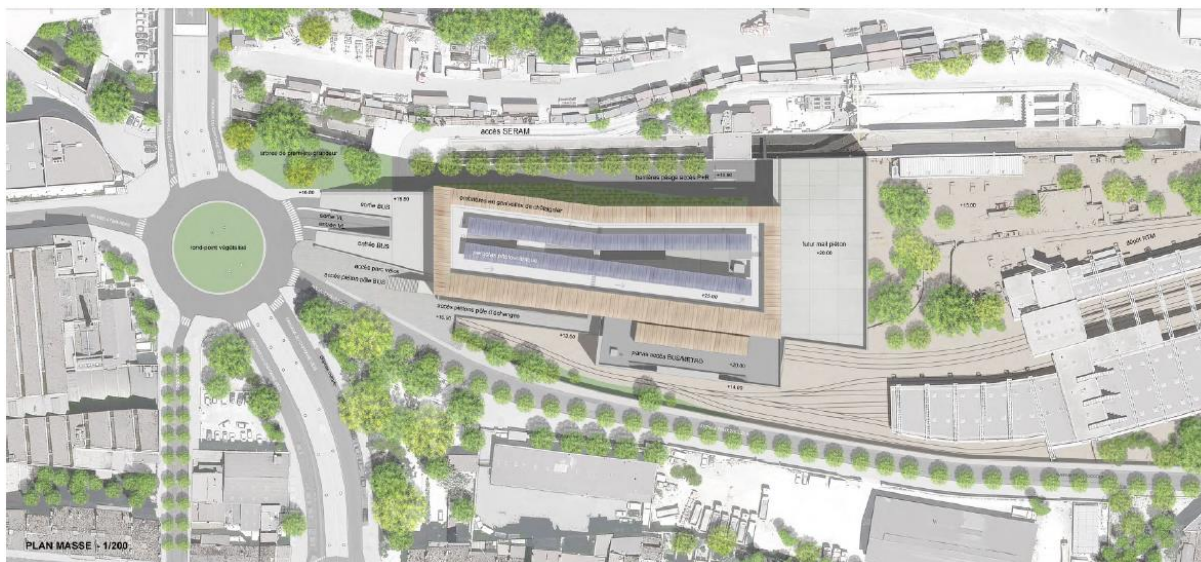
Le choix d'aménagement de la place Gèze sera déterminant pour les rubriques concernées par l'étude d'impact. Une des scénarii consiste en effet à réaliser un remblai de 3 mètres pour assurer le raccordement au PEM Gèze.

Ce secteur est également concerné par les problématiques du PPRI que devra intégrer le Dossier Loi sur L'eau.

L'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze se retrouve en interface avec plusieurs opérations connexes :

Pôle d'échange Multimodale Gèze

Cet équipement constitue un élément déterminant dans les futurs choix d'aménagement de l'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze.



Nous pouvons identifier trois niveaux d'interface entre cet équipement et les aménagements à venir sur la place Gèze : interface liés au fonctionnement du PEM (nombre de lignes et d'arrêt de bus) ; interfaces liées à l'altimétrie des différents accès au PEM avec les questions que cela soulève sur la qualité des cheminements piétons; interface liée à la réalisation du chantier.

Fonctionnement du PEM

Le PEM accueillera à terme 9 lignes de transports :

- 2 lignes de BHNS (B2 & B4)
- 5 lignes de bus (25 – 30 – 38 – 70 – 98)
- 2 lignes du Réseau Express Métropolitain (Aix-Jeanpierre et Marignane)

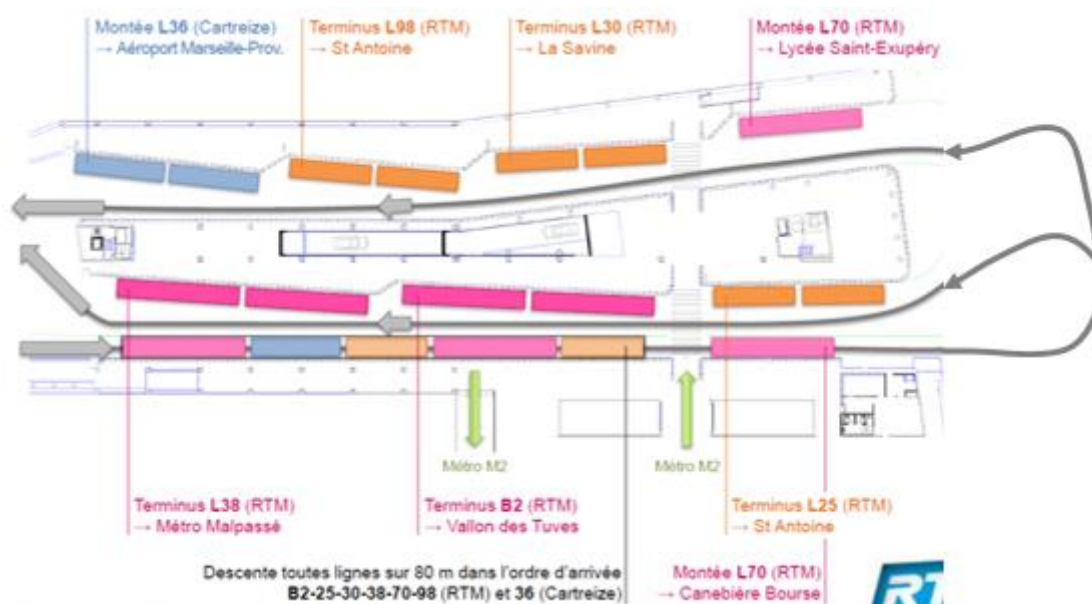
Chacune des 9 lignes de bus desservant le pôle d'échanges de Gèze en terminus nécessite, compte tenu de leur fréquence, 2 quais (à noter que la ligne 98 ne nécessite qu'un seul quai à court terme, mais il est prévu 2 quais pour anticiper l'accroissement de l'offre de service à terme).

Le dimensionnement des quais dépend de la taille des véhicules, selon le tableau ci-dessous :

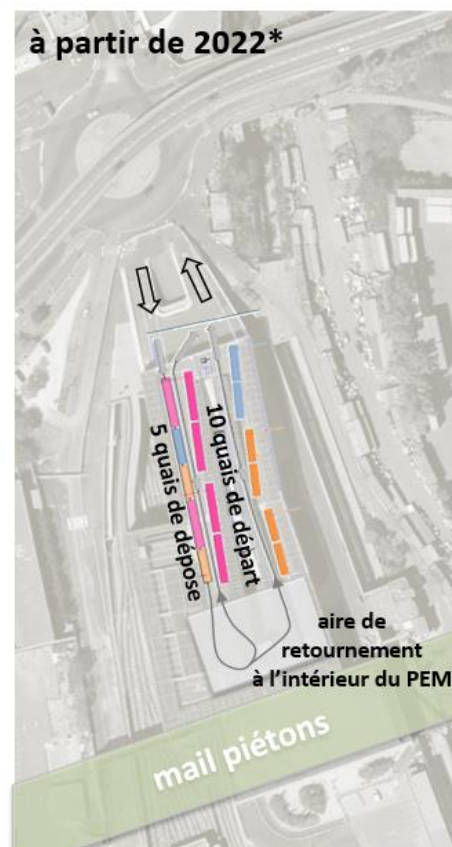
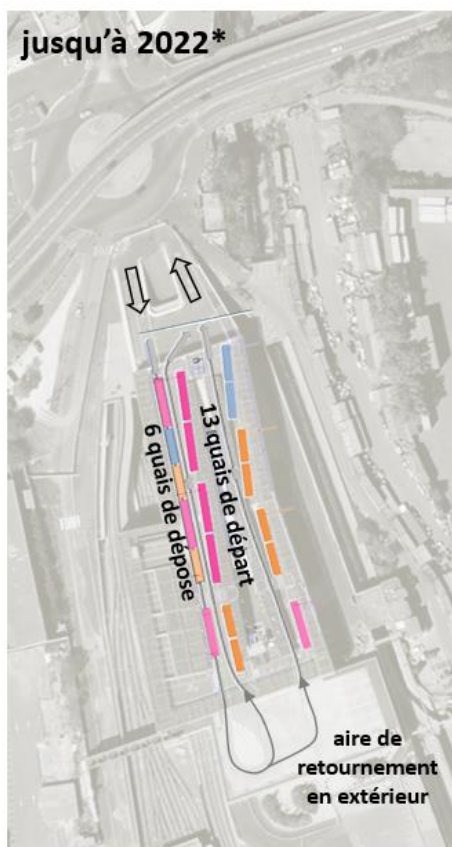
Besoins en emplacements	nb.	type matériel	longueur quai *
Lignes urbaines			
B2	2	18 m	39 m
B4	2	18 m	39 m
25	2	12 m	27 m
30	2	12 m	27 m
38	2	12 m	27 m
70	2	18 m	39 m
98	2	12 m	27 m
Lignes interurbaines			
ME Aix CJP-Mrs Gèze	2	13,3 m	30 m
ME Marignane C - Mrs Gèze	2	13,3 m	30 m
Réserves pour extension future	2	13,3 m	30 m

* si alignement des bus l'un derrière l'autre

L'organisation du pôle d'échanges à l'intérieur du bâtiment permet de loger les quais de 7 des 9 lignes à court terme (schéma ci-dessous). Il manquerait en l'état les emplacements destinés aux lignes Métro Express.



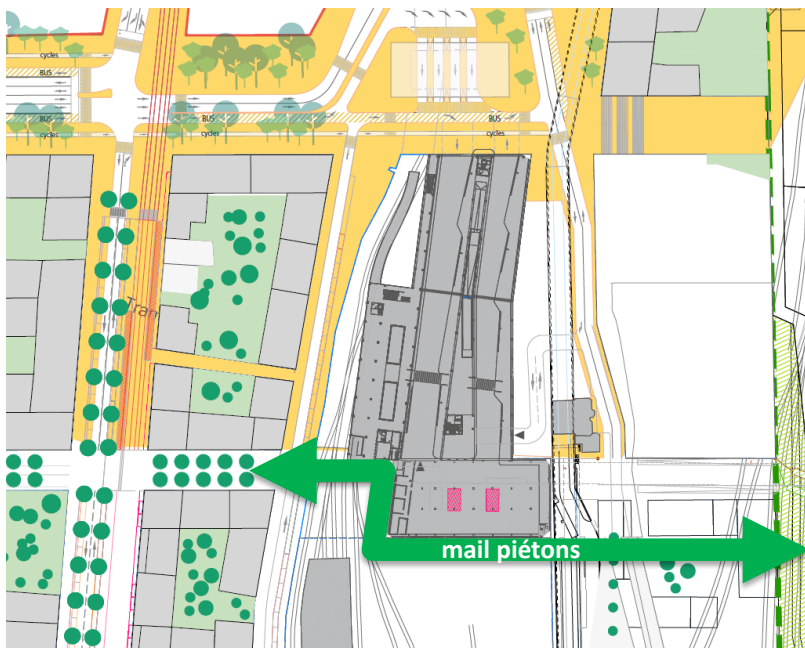
A l'horizon 2022, le plan guide du projet Euroméditerranée prévoit la réalisation d'un mail piéton assurant la liaison entre la rue de Lyon et le futur Parc des Aigalades. Ce mail piéton passe sur la dalle arrière du PEM ce qui conduit alors à une réorganisation des terminus à l'intérieur du bâtiment et une perte d'emplacements qu'il convient alors de retrouver sur l'espace public de la place Gèze. Cet impact est représenté sur les cartes ci-après.



Le report de terminus sur l'espace public de la place Gèze est délicat tant en terme d'insertion géométrique qu'en terme de lisibilité pour les usagers.

Euroméditerranée et la Direction de la Mobilité de la Métropole ont donc convenu d'orienter les études vers une modification du tracé du mail piéton de manière à éviter la dalle arrière du PEM (cf. extrait de plan ci-après) et une intégration sur cette dalle arrière des terminus des lignes Métro Express.

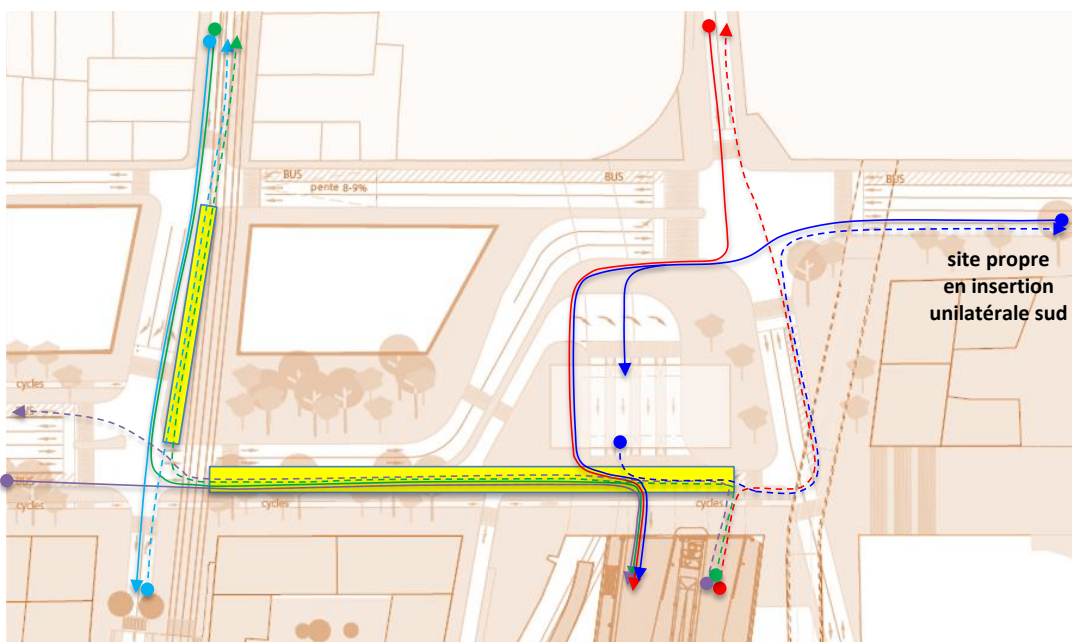
L'ensemble des lignes seront donc ainsi intégrées dans l'enveloppe du bâtiment et aucun arrêt ne sera aménagé sur l'espace public de la place Gèze.



L'aménagement de la place Gèze devra néanmoins faciliter les entrées/sorties de bus dans le PEM. A ce titre, il est souhaitable que les lignes en provenance de l'Est entrent et sortent directement du PEM sans avoir à croiser la rue de Lyon, comme indiqué sur le schéma ci-dessous.



De même, il sera étudié la possibilité d'aménager un site propre unilatéral Sud entre le PEM et la rue de Lyon comme indiqué ci-dessous.



L'espace public devra également intégrer les besoins suivants :

- Création d'une station de taxis (3 places)
- Création d'une aire de dépose-reprise (2 places) avec barrière d'accès et gestion du temps de stationnement (gratuité pendant un temps à définir, puis payant avec un tarif dissuasif),
- Réservation de places de stationnement pour les véhicules du système d'Autopartage.

Les aménagements devront également intégrer l'urgence liée à la sortie de secours du Métro et située en partie Nord de la future place Gèze.



Gestion des accès au PEM

Le niveau altimétrique des différents accès (bus, piétons, cycles) conditionnera le traitement et le nivellement de la future place Gèze.

Le PEM Gèze a en effet été conçu avec :

- L'accès des bus à la cote +20.10NGF. Provisoirement, des rampes ont donc été réalisées pour assurer l'accès au pôle depuis le niveau actuel de l'espace public situé autour de +17NGF.
- Les accès piétons au Métro et au pôle d'échange, ainsi que le local à vélo, à la cote +17NGF.
- L'accès VL au parking P+R entre les 2 rampes d'accès des bus. Dans le cadre des aménagements d'espace public sur la place, cet accès sera déporté à l'Est du PEM.

Les études à mener avec la maîtrise d'œuvre devront définir un aménagement capable de concilier ces différents accès et gérer la différence altimétrique entre l'accès des bus (+20.10NGF) et les accès piétons (+17NGF).

La solution initialement envisagée dans le plan guide Euroméditerranée consiste à remblayer la future place Gèze jusqu'au niveau +20NGF, ce qui implique de forts volumes de remblais avec un confortement du sol par inclusions rigides, des effets de rive sur l'avenue des Aygalades et la rue Zoccola avec des ouvrages de soutènement, avec les incidences coûts/délais associés. L'accès piétons au PEM et au Métro ainsi que le local vélo doivent être totalement repensés dans cette solution.

Au stade des études préliminaires, plusieurs scenarii seront donc étudiés par la Maitrise d'œuvre des Espaces Publics pour limiter le remblaiement.

Les différentes solutions feront l'objet d'une analyse multicritères sur les aspects suivants : continuité des cheminements piétons, qualité urbaine et effets de rive, impact sur le fonctionnement du PEM en phase chantier, coûts des travaux, délais de réalisation des travaux...

Contraintes du chantier d'aménagement de la place Gèze

Les travaux d'aménagement seront nécessairement réalisés alors que le PEM sera en pleine activité. En heure de pointes, plus de 100 bus transiteront par le PEM. La réalisation des travaux aura donc un fort impact sur le fonctionnement du pôle.

Selon l'aménagement choisi et notamment le niveau altimétrique auquel sera remontée la future place Gèze, l'impact sera plus ou moins important et pourrait conduire à aménager provisoirement une gare routière provisoire à l'extérieur du bâtiment.

Dépose de la passerelle Gèze

La dépose de la passerelle sera effectuée par la Métropole (Pôle Infrastructures) durant l'été 2020. Un aménagement provisoire sera réalisé par la Métropole pour rétablir la circulation sur l'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze en attendant le démarrage des travaux définitifs sous maîtrise d'ouvrage Euroméditerranée.

Il sera demandé à la Maitrise d'Œuvre de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze une analyse de cet aménagement provisoire pour l'ajuster si besoin. Ces aménagements provisoires doivent en effet être conçus comme des travaux « préparatoires » aux travaux d'aménagement définitifs de l'avenue Cap Pinède.

La dépose de la passerelle conduira à mettre en circulation une section du pont qui enjambe le ruisseau des Aygalades et se trouve actuellement sous la passerelle, ce qui entraînera des travaux de

confortement sur l'ouvrage. Ces travaux seront réalisés par la Métropole dans le cadre de ces travaux préparatoires.

Opération du Tramway entre le Bd de Paris et la rue De Lyon

La Métropole Aix Marseille assure la maîtrise d'ouvrage du prolongement du Tramway depuis son terminus actuel sur le Bld de Paris jusqu'à l'intersection entre la rue de Lyon et l'avenue Cap Pinède. La Maitrise d'œuvre est assurée par le groupement Nostram (Egis-Stoa-Carta). L'opération comprend l'aménagement définitif de la rue de Lyon et de l'avenue Salengro de façade à façade, ainsi que les carrefours. Les travaux doivent débuter mi 2020 pour une livraison fin 2023.

Les études et travaux à mener sur l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze impliqueront une coordination étroite avec l'équipe Tramway, notamment sur l'implantation du passage piéton au Nord de la rue de Lyon.



Prolongement du Tramway au Nord de Gèze

Sous Maitrise d'Ouvrage Métropole, des études de faisabilité sont en cours (groupement Richez-Systra-Transitec). Le programme sera défini pour lancer une consultation de Maitrise d'œuvre avant fin 2019.

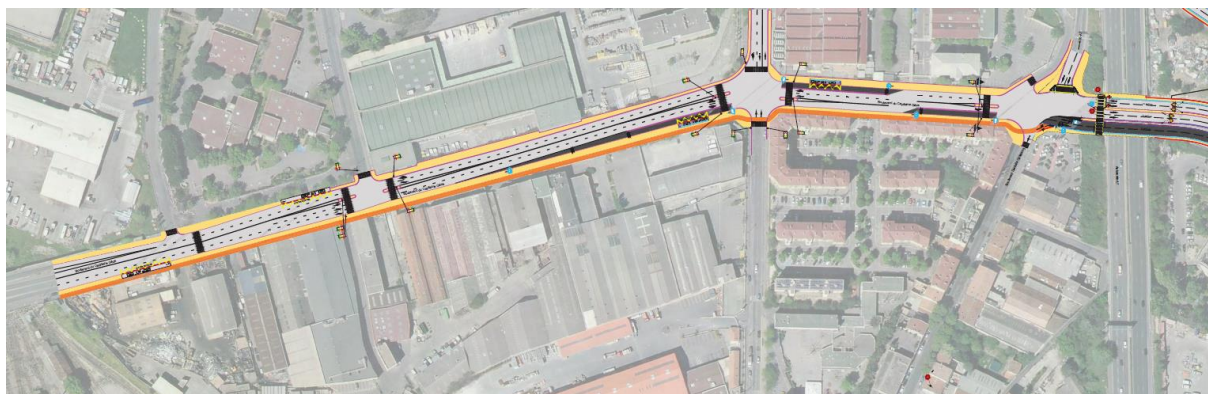
Comme indiqué précédemment, le choix d'insertion du Tramway sur la rue de Lyon ainsi que le nombre de voies de circulation conservées seront déterminants pour la géométrie du carrefour Lyon/Oddo/Gèze et l'implantation des programmes GEZE 01 et GEZE 02. Ces parti-pris d'insertion devraient être fixés avant le démarrage des études de Maitrise d'œuvre des espaces publics.

Par ailleurs, une coordination précise devra être menée avec cette opération pour que la plate-forme du Tramway et la multitubulaire soient réalisées dans le carrefour dans la même temporalité que l'opération Cap Pinède/Capitaine Gèze.

Opération BHNS B4

La ligne BHNS B4 reliera la Fourragère au pôle d'échange Gèze. Les travaux débuteront en 2021 pour une mise en service mi 2022.

Sur la section concernée par le présent programme (Boulevard du Capitaine Gèze), les aménagements prévus par la Métropole restent provisoires en attendant le développement du quartier du Canet et les futurs débouchés de voirie qui seront associés.



La Maitrise d'œuvre de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze devra étudier, en phase Etudes Préliminaires et Avant-Projet, un aménagement définitif de cette section qui permettrait la réalisation d'un site propre unilatéral Sud. Les études ne comporteront pas le volet Systèmes et Equipements du BHNS. Seule sera traitée la partie Génie-Civil du BHNS (plate-forme, fourreaux) selon les données d'entrée qui seront communiquées par la Métropole.

Ceci implique des acquisitions foncières sur la partie Nord du Boulevard et la reprise des ouvrages de franchissement des voies SNCF qui devra également effacer les différences altimétriques des voies de circulation. Cette étude et notamment la définition du gabarit des futurs ouvrages intégreront le futur contexte du site avec la réalisation du parc des Ayalades et la suppression des contraintes SNCF.

Quartier Les Fabriques

Le quartier des Fabriques s'étend au Nord de la rue Allar, sur 14ha. Faisant suite à un appel à manifestation d'intérêt, le groupe Bouygues, a été retenu par Euroméditerranée pour développer près de 250 000 m² de SDP.

Euroméditerranée reste maître d'ouvrage des espaces publics dont la maîtrise d'œuvre a été confiée au groupement Ilex (mandataire)/Egis/Strates.

Sur la frange Nord des Fabriques, en limite avec l'avenue Cap Pinède, les premières opérations devraient débuter en 2021 et concerner la réalisation d'un parking Silo.

Les aménagements de ce quartier vont également conduire le marché aux Puces à adapter son fonctionnement. L'impact du marché aux Puces sur le secteur de Cap Pinède est important (cheminements piétons, livraisons, stationnement...). Cet acteur devra donc être intégré à la coordination tant en phase Conception qu'en phase Réalisation.

Opérations immobilières GEZE 01 et GEZE 02

L'implantation de ces opérations dépendra de l'insertion retenue pour le prolongement du Tramway.

La définition de ces programmes sera également très liée à l'altimétrie retenue sur la place Gèze.

Opération des entrepôts Casino

Cette opération se situe en limite du périmètre d'intervention et sera également concernée par le choix de l'altimétrie de la place.

DONNEES DE PROGRAMME

Les données de programme sont essentiellement dictées par les opérations connexes listées dans l'article précédent.

Par ailleurs, l'aménagement de l'avenue Cap Pinède s'appuiera sur les études de faisabilité produites par l'équipe Leclercq/Setec dans le scénario de mise à plat de l'axe Gèze (voir extrait de plan ci-dessous), et les études de circulation produites par Egis Mobilité (Avril 2018).

Le Maître d'œuvre devra également intégrer les documents d'étude du groupement Ilex/Egis sur les Fabriques.



ESTIMATION DES TRAVAUX

Les seules estimations connues à ce jour concernent le Secteur 2 et le secteur 3 qui ont fait l'objet d'une étude de faisabilité en Avril 2018 (étude François Leclercq-SETEC).

Le montant Travaux de ces 2 secteurs est évalué à 36.5M€HT en valeur Avril 2018. Ce montant ne comprend pas les frais d'étude et les frais associés à la maîtrise foncière et à la démolition des bâtiments.

Le coût des secteurs 1 et 4 sera précisé dans le cadre des études préliminaires puis dans l'avant-projet.

A ce stade, et pour lancer la consultation de Maitrise d'œuvre, le cout d'objectif sur le secteur 1 sera fixé à 4,5M€HT (surface à traiter de 8000m² à 400€HT/m² soit 3,2M€HT + 1,3M€HT pour les ouvrages de soutènement le long de la rue Rhin Fidelity).

Le secteur 4 représente un aménagement sur 26 000m², évalué à 11 400 000€HT (400€HT/m² hors équipements & systèmes lié au BHNS B4). S'y ajoute la reprise des ouvrages de franchissement des voies SNCF et du ruisseau des Aygalades, évaluée à 12M€HT. Le total du secteur 4 s'élève donc à 23,4M€HT.

Dans le cadre de la consultation de Maitrise d'Œuvre, les coûts d'objectifs seront donc les suivants :

- Secteur 1 : 4,5M€HT
- Secteurs 2 et 3 : 36,5M€HT
- Secteur 4 : 23,4M€HT
- **Total : 64,4M€HT**

Pour rappel, ce montant ne comprend pas les frais d'étude et les frais associés à la maitrise foncière et à la démolition des bâtiments.

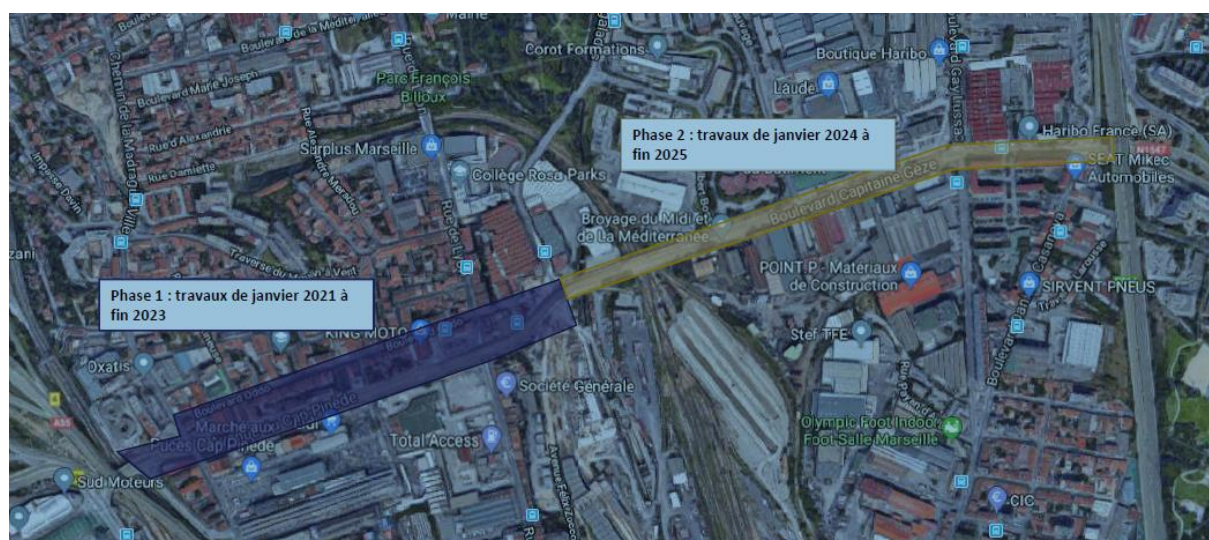
PLANNING – PHASAGE

L'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze peut être envisagée en 2 grandes phases opérationnelles :

- Phase 1 : réalisation des aménagements de l'avenue Cap Pinède (secteurs 1 à 3)
- Phase 2 : réalisation des aménagements du Boulevard du Capitaine Gèze (Secteur 4)

La réalisation du Secteur 3 (place Gèze) pourrait toutefois être rattachée à la phase 2 de l'opération étant donné l'interface très forte de ce secteur avec le sujet des lignes BHNS et MétroExpress venant de l'Est.

Le PEM Gèze pouvant tout à fait fonctionner en provisoire dans son état actuel, la réalisation des aménagements sur cet espace public pourrait donc être différée et s'intégrer alors avec le planning de prolongement du Tramway au Nord de Gèze et la construction des programmes GEZE02 et GEZE01.



Le planning ci-dessous présente les grandes étapes de l'opération avec les jalons associés aux libérations foncières.

MARCHE DE MAITRISE D'OEUVRE

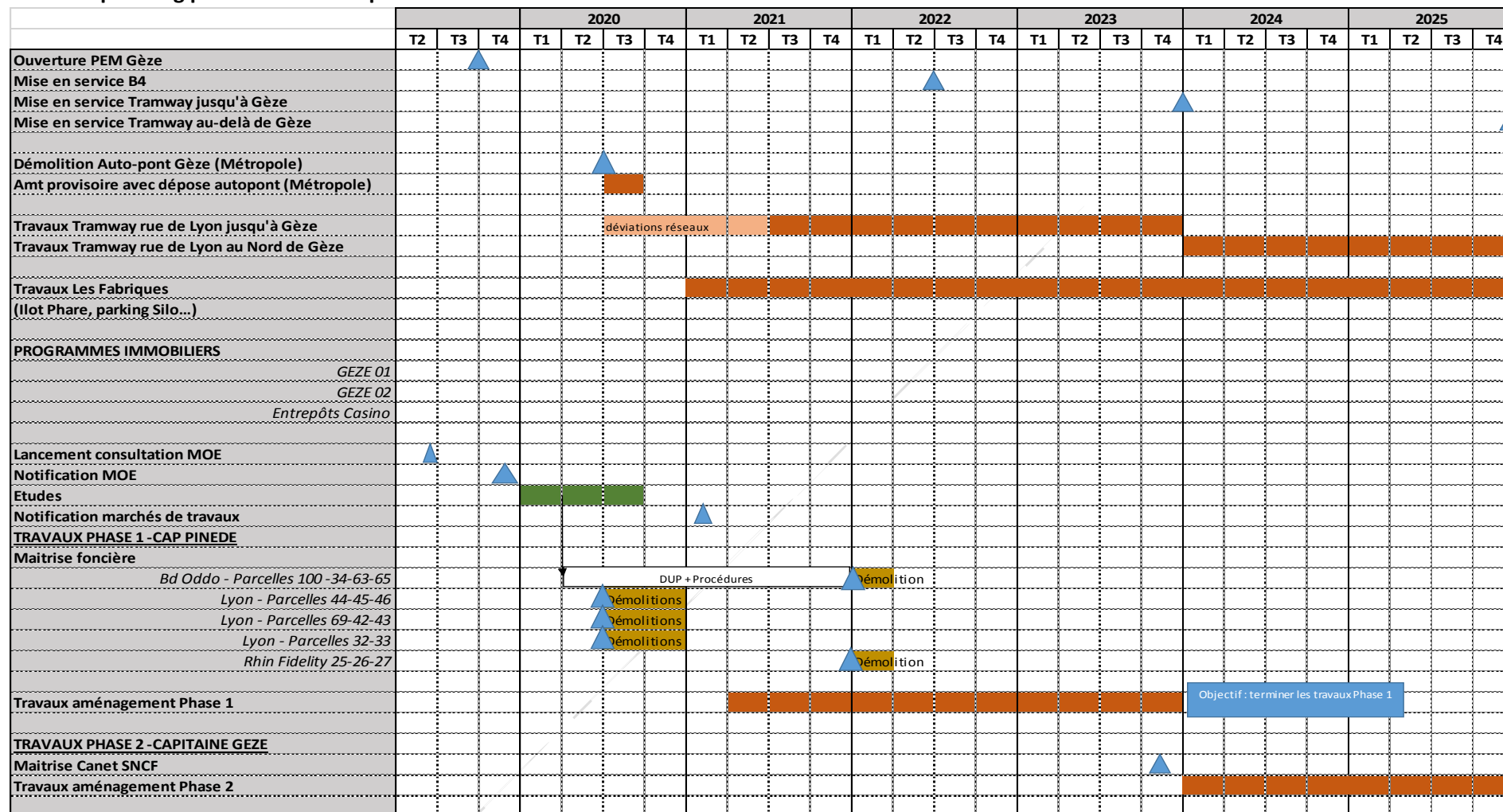
Concernant la consultation du marché de Maitrise d'œuvre, le planning proposé pour engager au plus vite cette opération est le suivant :

- Lancement Phase Candidature : Fin Mai 2019
- Rendu des Candidatures : Fin Juin 2019
- Commission EPAEM pour sélectionner les candidats admis à présenter une offre : mi Juillet 2019
- Finalisation du programme de MOE avec les partenaires : fin Juin 2019
- Lancement de la phase Offres : mi-juillet 2019
- Rendu des offres : mi-septembre 2019
- Commission EPAEM pour valider le candidat retenu : 24 octobre 2019
- Notification du marché de Maitrise d'œuvre : mi-novembre 2019
- Rendu des Etudes Préliminaires sur tous les secteurs (3 mois) : mi-février 2020
- Validation des EP avec les partenaires : Mars 2020
- Rendu du dossier AVP sur les secteurs 1-2-3 (2 mois) : fin Mai 2020
- Validation du dossier AVP et du coût d'objectif des secteurs 1 à 3 avec les partenaires : Juin 2020
- Rendu du dossier AVP sur le secteur 4 : Septembre 2020 compte tenu de la complexité plus forte des études sur les ouvrages GC.
- Phase opérationnelle 1 :
- Rendu du PRO/DCE des secteurs 1 à 3 (*) : Fin septembre 2020
- Notification des marchés : février 2021
- Démarrage des travaux : Mars 2021
- Phase opérationnelle 2 :
- Lancement des phases PRO /DCE en 2021
- Travaux Secteur 4 lié à la libération des emprises foncières SNCF du Canet

(*) A l'issue du rendu de l'AVP des secteurs 1 à 3, il pourra être décidé de réaliser le secteur 3 (place Gèze) dans la seconde phase opérationnelle. La production du PRO/DCE serait alors décalée pour ce secteur.

Il s'agira d'un Accord-Cadre de Maitrise d'œuvre d'une durée de 6 ans. Le premier Marché Subséquent portera sur les études EP et AVP sur l'ensemble du périmètre.

Annexe : planning prévisionnel de l'opération



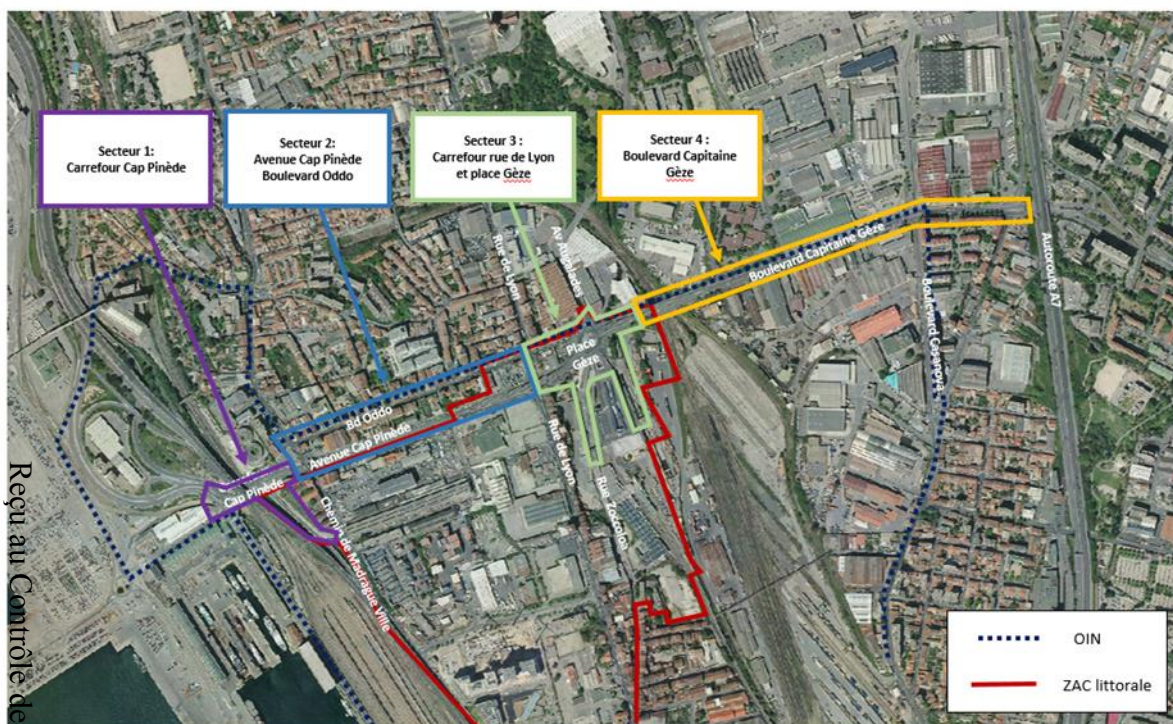
ANNEXE n°3

TABLEAUX DE FINANCEMENT

3.1 ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE DES ETUDES ET MODALITES DE FINANCEMENT

Montant des études de MOE jusqu'en phase AVP

Secteurs d'aménagement de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze



Montant HT en € des Etudes de MOE avec décomposition par éléments de mission					
	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
MOE(10%)	10%	20%	25%	5%	40%
450 000 €	45 000 €	90 000 €	112 500 €	22 500 €	180 000 €
1 825 000 €	182 500 €	365 000 €	456 250 €	91 250 €	730 000 €
1 825 000 €	182 500 €	365 000 €	456 250 €	91 250 €	730 000 €
2 340 000 €	234 000 €	468 000 €	585 000 €	117 000 €	936 000 €
6 440 000 €	644 000 €	1 288 000 €	1 610 000 €	322 000 €	2 576 000 €

Part METROPOLE sur les Etudes de MOE avec décomposition par éléments de mission					
	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
Secteur 1	100%	100%	100%	100%	100%
Secteur 2	55%	55%	55%	55%	55%
Secteur 3	55%	55%	55%	55%	55%
Secteur 4	100%	100%	100%	100%	100%

3.2 PRINCIPES DE FINANCEMENT PAR LA METROPOLE POST AVP

Montant HT Métropole sur les Etudes de MOE par éléments de mission						
	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR	Total
Secteur 1	45 000 €	90 000 €	112 500 €	22 500 €	180 000 €	450 000 €
Secteur 2	100 500 €	201 000 €	251 250 €	50 250 €	402 000 €	1 005 000 €
Secteur 3	100 500 €	201 000 €	251 250 €	50 250 €	402 000 €	1 005 000 €
Secteur 4	234 000 €	468 000 €	585 000 €	117 000 €	936 000 €	2 340 000 €
	480 000 €	960 000 €	1 200 000 €	240 000 €	1 920 000 €	4 800 000 €
SS Total EP+AVP		1 440 000 €				

	Montant Tvx K€HT	Montant K€TDC (x1,5)	Part EPAEM	Part MAMP
Secteur 1	4 500 000	6 750 000		6 750 000
Secteur 2	18 250 000	27 375 000	12 300 000	15 075 000
Secteur 3	18 250 000	27 375 000	12 300 000	15 075 000
Secteur 4	23 400 000	35 100 000		35 100 000
Total	64 400 000	96 600 000	24 600 000	72 000 000

TDC : Toutes Dépenses Comprises comprenant la TVA et les aléas

hors les frais de maîtrise d'ouvrage et les acquisitions foncières