

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

AVENANT N°1

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 __/__/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

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

D'AUTRE PART

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIIT :

La Convention relative à la réalisation et au financement de la requalification de l'axe Cap Pinède/Capitaine Gèze a été signée le 31/07/2019.

La Convention prévoit en son article 8 qu'au plus tard le 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. Il en est de même des frais de maîtrise d'ouvrage.

Par ailleurs, il résulte du projet de PLU-I en cours d'approbation par la Métropole qu'un emplacement réservé tel que défini par l'article L.151-41 du Code de l'urbanisme pour la réalisation d'un bassin de rétention obère significativement la constructibilité d'un secteur du projet des Fabriques dans la ZAC Littorale. A la suite d'échange avec l'EPAEM, la Métropole a accepté de lever cet emplacement réservé après avoir opté pour la réalisation d'un ouvrage d'une capacité de 18 000 m3 sous la place Gèze situé dans le secteur 3 défini par la Convention. Il en résulte cependant une imbrication complexe des travaux programmés sur et à proximité de la place Gèze dont les conditions de réalisation doivent garantir la meilleure insertion du projet de bassin de rétention enterré en termes techniques et de phasage. C'est pourquoi, les Parties ont convenu de la réalisation des études et travaux relatifs à cet ouvrage par l'EPAEM.

La complexité de l'Opération qui en résulte a conduit les Parties à ne préciser en l'état les conditions de leur partenariat techniques et financiers que jusqu'à la phase projet (mission PRO) et assistance pour la passation des contrats (mission ACT) pour les VRD du secteur 2.

Enfin, il est apparu utile, sans changer les équilibres de financement concertés entre l'EPAEM et la Métropole, de modifier la formulation de la clé de financement visé à l'article 8.2 de la Convention et le point 3.1 de son annexe n°1 étant rappelé qu'au titre du protocole cadre n°5 de l'Extension, la participation de l'EPAEM au financement de l'Opération est arrêtée à 24,6M€ et affectée à la réalisation des secteurs 2 et 3 du projet (hors bassin de rétention financé totalement par la Métropole).

Dans ce contexte, le présent avenant a pour objet :

- De modifier le programme de l'Opération intégrant le bassin de rétention sous la place Gèze et d'en arrêter l'enveloppe financière prévisionnelle à 108,3 M€ HT;
- De déterminer les frais de maîtrise d'ouvrage ;
- De déterminer l'échéancier de financement jusqu'en phase PRO et ACT pour le secteur 2;
- De renvoyer à la signature d'un avenant la poursuite de l'Opération en phase travaux

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er} – PRE-PROGRAMME DES ETUDES ET TRAVAUX

L'annexe n°2 à la convention relative au pré-programme des études et travaux afférent à l'opération relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'EPAEM est remplacé par l'annexe « préprogramme » au présent avenant.

ARTICLE 2 - ENVELOPPE FINANCIERE PREVISIONNELLE DE L'OPERATION

L'article 8.1 « enveloppe financière » de la convention est remplacé par les dispositions suivantes :

« L'enveloppe financière prévisionnelle de l'Opération est estimée à 108,3M€ hors taxe (valeur octobre 2019) dont 25,8 M€ HT pour l'étude et la réalisation d'un bassin de rétention enterré. Le détail des coûts de l'opération est donné en annexe n°3 de la Convention.

L'enveloppe financière de l'Opération des études préliminaires (EP), d'avant projet (AVP), de projet (PRO) et d'assistance à la passation des marchés de travaux (ACT) pour le secteur 2 est arrêtée à 6 796 606 € HT, en ce compris les frais de maîtrise d'ouvrage définis à l'article 3 ci-dessous. »

Au plus tard le 31/07/2020, l'enveloppe financière prévisionnelle globale de l'Opération ainsi que l'échéancier de financement post-PRO pour les secteurs 1,3 4 et post ACT (VRD) pour le secteur 2 devront faire l'objet d'une validation par avenant à la présente Convention pour poursuivre l'Opération en phase travaux. »

ARTICLE 3 – FRAIS DE MAÎTRISE D'OUVRAGE

L'enveloppe financière prévisionnelle visée à l'article 8 de la Convention modifiée comme il est dit ci-dessus comprend le versement par la Métropole à l'EPAEM d'une indemnité couvrant les frais de fonctionnement exposés par ce dernier pour réaliser l'Opération tant pour les secteurs 1 à 4 que pour le bassin de rétention.

Son montant est égal à 4% du montant hors taxe des dépenses d'études, de maîtrise d'œuvre et de travaux dans la limite de 2,8 M€ HT.

Le paiement de ladite indemnité est assuré selon l'échéancier défini à l'article 5 ci-dessous.

ARTICLE 4 – CLE DE FINANCEMENT

Les deux premiers paragraphes de l'article 8.2 « clé de financement » de la Convention sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Le financement des études jusqu'en phase PRO et ACT pour le secteur 2 est assurée par les Parties sur la base de la clé de financement définie en annexe n°3 de la Convention. Cette annexe définit également les principes de financement de l'Opération postérieurs à ces études.

Sur la base de l'enveloppe financière prévisionnelle définie au 8.1 ; le montant de la participation de la Métropole est arrêté à 5.361 608 € 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 la part travaux de l'opération fera l'objet de l'avenant cité à l'article 8.1 selon la clé de financement définie en annexe n°3. »

ARTICLE 5 - ECHEANCIER DU FINANCEMENT APORTE PAR LA METROPOLE

L'article 9 « échéancier » de la Convention est remplacé par les dispositions suivantes :

« En conséquence, sur la base de l'annexe 3 aux présentes, la part de financement des études de maîtrise d'œuvre, autres frais techniques et frais de maîtrise jusqu'en phase PRO pour les secteurs 1,3,4 et le bassin de rétention et jusqu'en phase ACT (VRD) pour le secteur 2, est apportée par la Métropole à l'EPAEM qui émet un appel de fonds selon les modalités de paiement suivantes :

- 1.440 000 € au plus tard le 30/6/2020 sur présentation du marché subséquent de maîtrise d'œuvre signé relatif aux études préliminaires
- 1.222 188 € au plus tard le 30/10/2020 sur présentation par l'EPAEM à la Métropole d'une part, des marchés subséquents de maîtrise d'œuvre signés portant sur la mission AVP des voies et réseaux divers et bassin de rétention et d'autre part, d'un état des dépenses engagées au cours de l'année pour couvrir les frais techniques et d'un relevé des frais de maîtrise d'ouvrage.
- 2.699 420 € au plus tard le 30/10/2021 sur présentation par l'EPAEM à la Métropole d'une part, des marchés subséquents de maîtrise d'œuvre signés portant sur la mission PRO des voies et réseaux divers et bassin de rétention et la mission ACT (Moe VRD secteur 2) et d'autre part, d'un état des dépenses engagées au cours de l'année pour couvrir les frais techniques et d'un relevé des frais de maîtrise d'ouvrage.

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 5 - ANNEXES

Les annexes énumérées ci-dessous annulent et remplacent les annexes n°2 et n°3 à la convention initiale.:

Annexe n°2 : pré-programme de l'Opération

Annexe n°3 : estimation du coût prévisionnel de l'Opération / échéancier prévisionnel des dépenses d'études et clé de financement

ARTICLE 6 – AUTRES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION

Les dispositions de la Convention non visées par le présent avenant restent inchangées

Fait en deux exemplaires à Marseille, le XXXXXXXX

Pour l'EPAEM

Pour la Métropole

Hugues PARANT

Martine VASSAL



**CONVENTION RELATIVE A LA REALISATION ET AU FINANCEMENT DE LA
REQUALIFICATION DE L'AXE CAP PINEDE – CAPITAIN GEZE**

Préprogramme

TABLE DES MATIERES

<u>ARTICLE 1.</u>	<u>PERIMETRE ET SECTEURS DE L'OPERATION</u>	3
	<u>Article 1.1. Secteur 1 : Carrefour Cap Pinède</u>	5
	<u>Article 1.2. Secteur 2 : Avenue Cap Pinède</u>	6
	<u>Article 1.3. Secteur 3 : Carrefour rue de Lyon et place Gèze</u>	7
	<u>Article 1.4. Secteur 4 : Boulevard Capitaine Gèze</u>	8
<u>ARTICLE 2.</u>	<u>FONCIER</u>	9
	<u>Article 2.1. Foncier sur secteur 1</u>	9
	<u>Article 2.2. Foncier sur secteur 2</u>	10
	<u>Article 2.3. Foncier sur secteur 3</u>	11
	<u>Article 2.4. Foncier sur secteur 4</u>	13
<u>ARTICLE 3.</u>	<u>DOSSIERS REGLEMENTAIRES</u>	14
<u>ARTICLE 4.</u>	<u>OPERATIONS EN INTERFACE</u>	14
	<u>Article 4.1. Pôle d'échange Multimodale Gèze</u>	14
	<u>4.1.1. Fonctionnement du PEM</u>	14
	<u>4.1.2. Gestion des accès au PEM</u>	19
	<u>4.1.3. Contraintes du chantier d'aménagement de la place Gèze</u>	19
	<u>Article 4.2. Dépose de la passerelle Gèze</u>	19
	<u>Article 4.3. Phase 1 de l'opération Tramway entre le Bd de Paris et la rue De Lyon</u>	20
	<u>Article 4.4. Phase 2 de l'opération Tramway au Nord de Gèze</u>	21
	<u>Article 4.5. Opération BHNS B4</u>	21
	<u>Article 4.6. Quartier Les Fabriques</u>	21
	<u>Article 4.7. Opérations immobilières GEZE 01 et GEZE 02</u>	22
	<u>Article 4.8. Opération des entrepôts Casino</u>	22
<u>ARTICLE 5.</u>	<u>DONNEES DE PROGRAMME</u>	22
	<u>Article 5.1. Aménagement des espaces publics</u>	22
	<u>Article 5.2. Bassin de rétention</u>	23
<u>ARTICLE 6.</u>	<u>ESTIMATION DES TRAVAUX</u>	25
	<u>Article 6.1. Aménagement des espaces publics</u>	25
	<u>Article 6.2. Bassin de rétention</u>	26
<u>ARTICLE 7.</u>	<u>PLANNING – PHASAGE</u>	26
<u>ARTICLE 8.</u>	<u>MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE DES ESPACES PUBLICS</u>	27
<u>ARTICLE 9.</u>	<u>MARCHE DE MAITRISE DU BASSIN DE RETENTION</u>	27

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 configuration du site présente également une opportunité à l'échelle métropolitaine pour réaliser un bassin de rétention unitaire capables de récupérer les apports des collecteurs situés en amont de la ZAC Littorale.

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 des espaces publics lancée en Mai 2019 par Euroméditerranée et les principes de la consultation de Maitrise d'œuvre du bassin de rétention à publier mi 2020.

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.

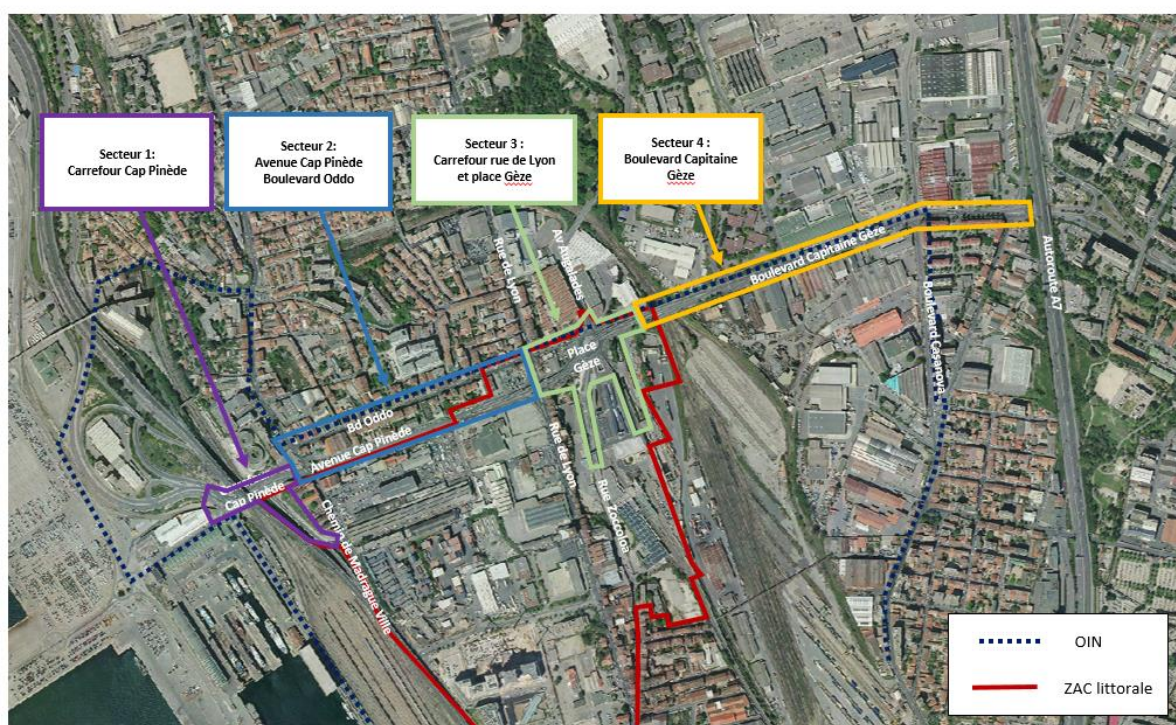
Périmètre de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze



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

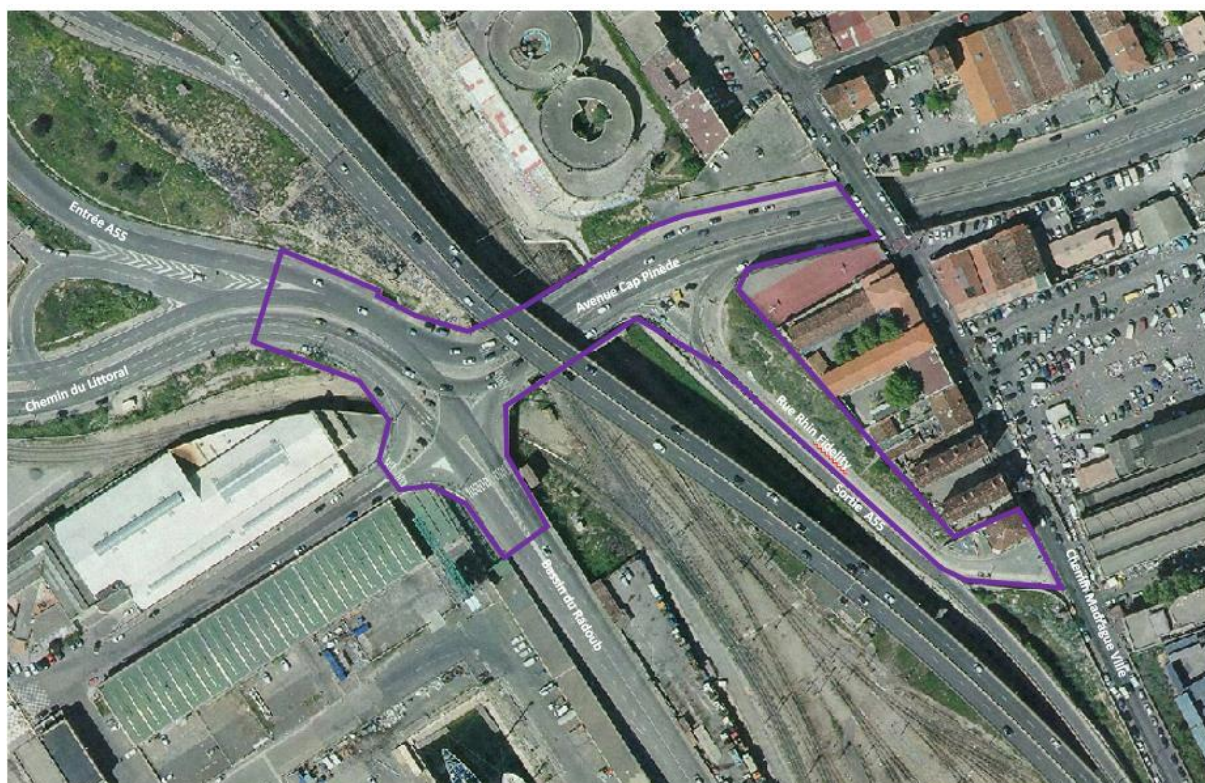
Secteurs d'aménagement de l'opération Cap Pinède-Capitaine Gèze



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. Il s'agit également du secteur sur lequel doit être réalisé le bassin de rétention unitaire.

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 (phase 1), prolongement du Tramway sur la rue de Lyon au Nord de l'avenue Cap Pinède (phase 2), ligne BHNS B4 provenant de l'Est, lignes du Réseau Express Métropolitain (REM) rabattues sur le PEM.

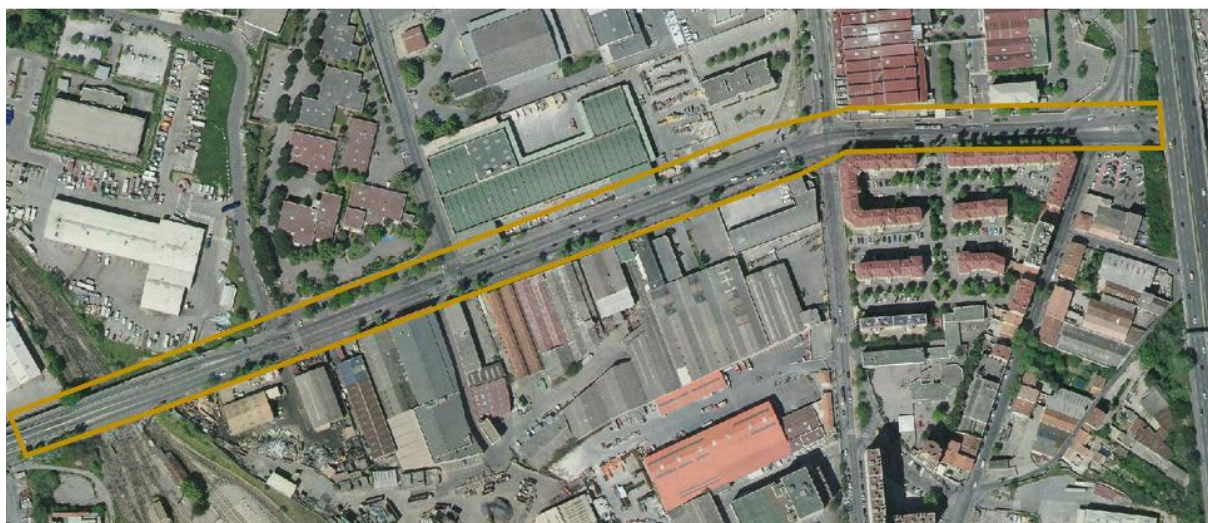
Ce secteur est marqué par des contraintes altimétriques pour assurer les accès au PEM, ce qui conduit également à intervenir sur la partie Nord de la rue Zoccola.

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 du Réseau Express Métropolitain) 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 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.



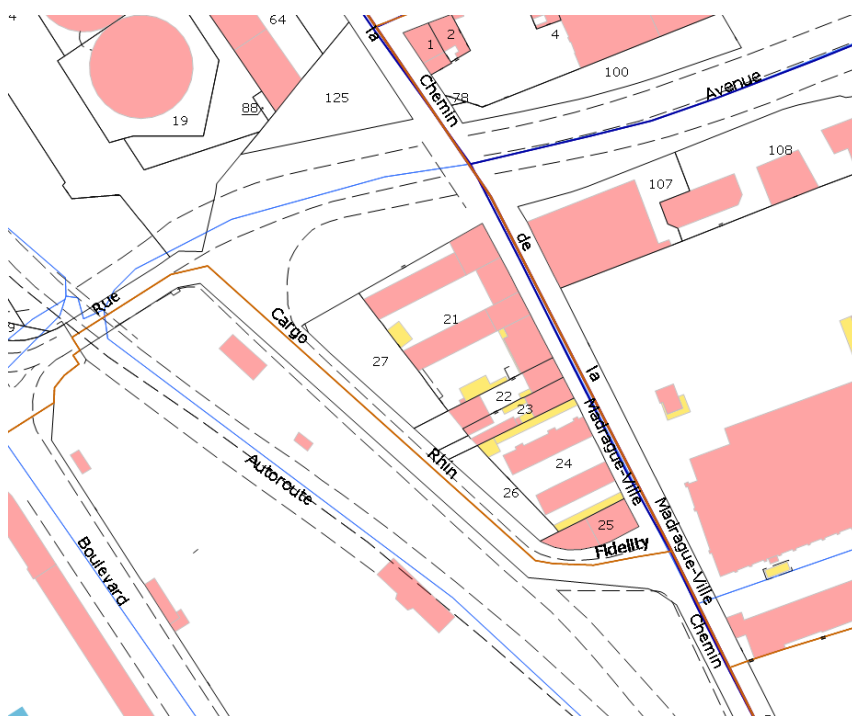
Au-delà de l'élargissement nécessaire aux lignes de bus, la reprise de l'ouvrage est donc nécessaire pour assurer un traitement à plat du Boulevard Capitaine Gèze. A ce stade, aucune estimation n'a été établie sur ces travaux. Les études à mener avec la Maitrise d'œuvre devront affiner le diagnostic des ouvrages, assurer la faisabilité des travaux et déterminer le cout 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



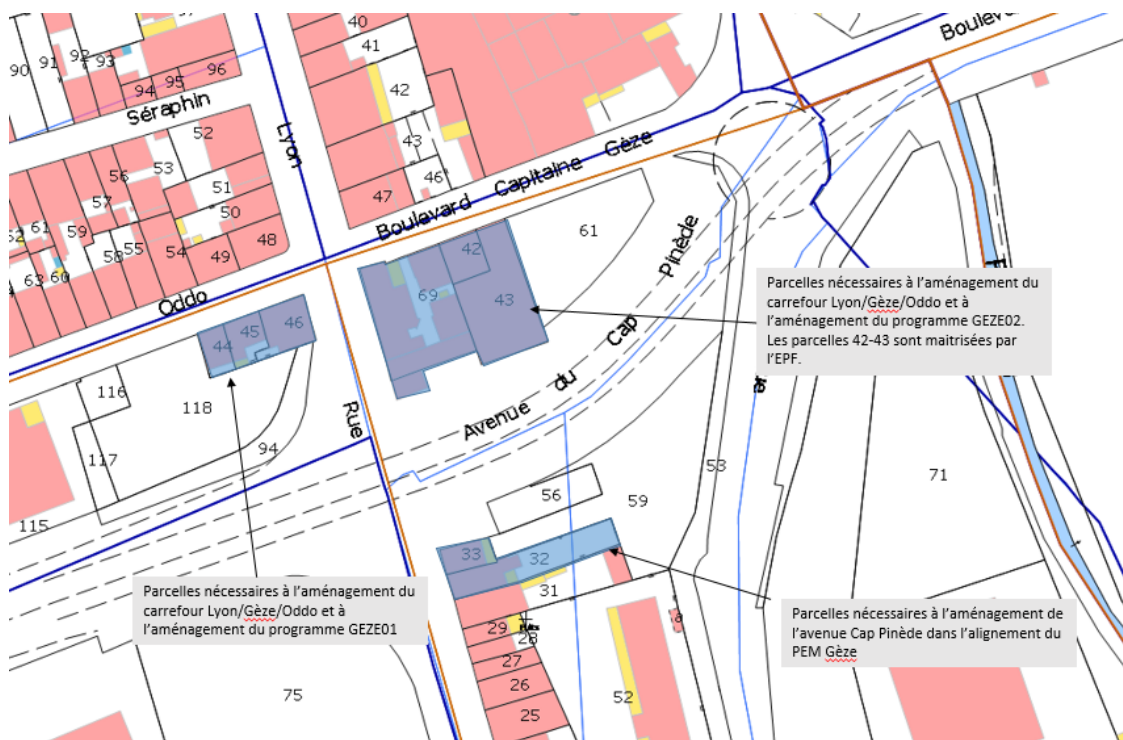
A noter également un ER demandé sur la rue de la Butineuse pour pouvoir l'élargir à 10 mètres.

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

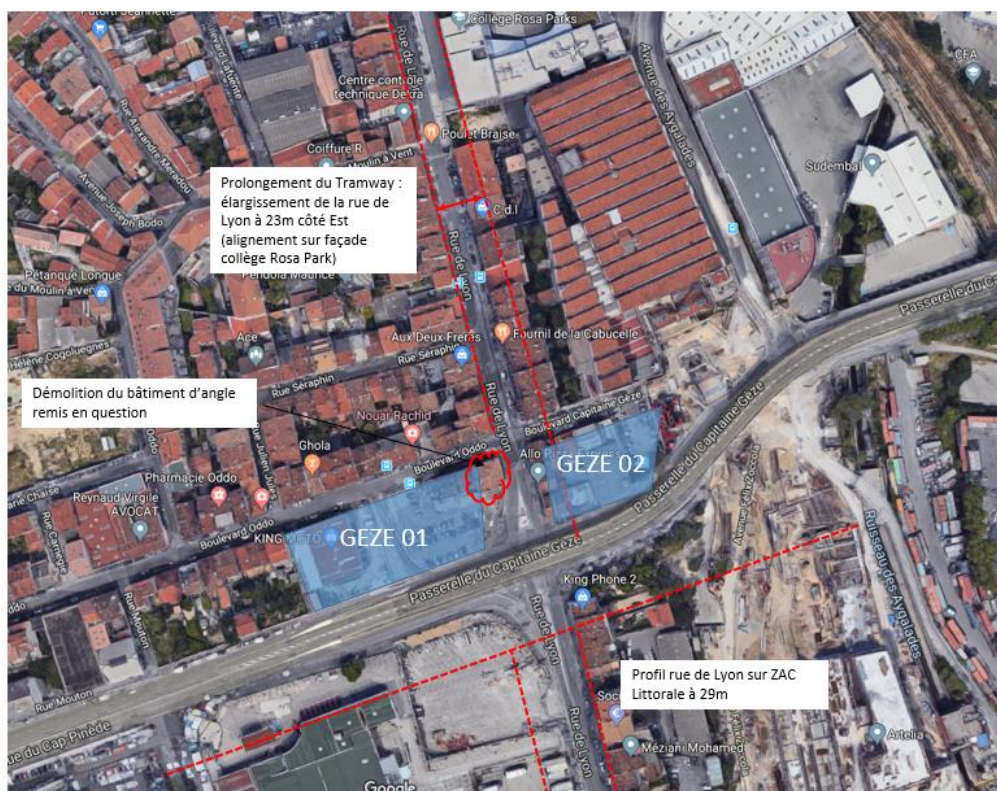
La réalisation du Secteur 3 (bassin de rétention, carrefour rue de Lyon et place Gèze) implique les acquisitions de :

- 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 gérer le carrefour provisoire pendant la réalisation du bassin de rétention puis aménager le futur carrefour Lyon/Gèze/Oddo, et engager le programme GEZE 02
- Les parcelles 32 et 33 pour réaliser le bassin de rétention et 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 (la largeur de la rue de Lyon serait alors de 25m) jusqu'au Collège Rosa Parks. Comme l'indique le schéma ci-après, la démolition du bâtiment situé sur la parcelle N°46 pourrait alors être remis en question.



Foncier sur secteur 4

La réalisation du Secteur 4 (boulevard Capitaine Gèze) implique un élargissement pour pouvoir intégrer un site propre Bus en position unilatérale Sud. Les études préliminaires devront définir la largeur à acquérir et préciser si l'élargissement doit concerner la partie Nord ou la partie Sud du Boulevard.

Au Nord du Boulevard, les parcelles sont concernées par des Emplacements Réservés au PLU. Ce secteur se situe hors ZAC. Ces éventuelles acquisitions devront donc faire l'objet d'une DUP.

Au Sud du Boulevard, les parcelles sont concernées par le projet d'aménagement du secteur du Canet qui constituera la seconde phase opérationnelle du projet de l'Extension (Euromed 2).



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.

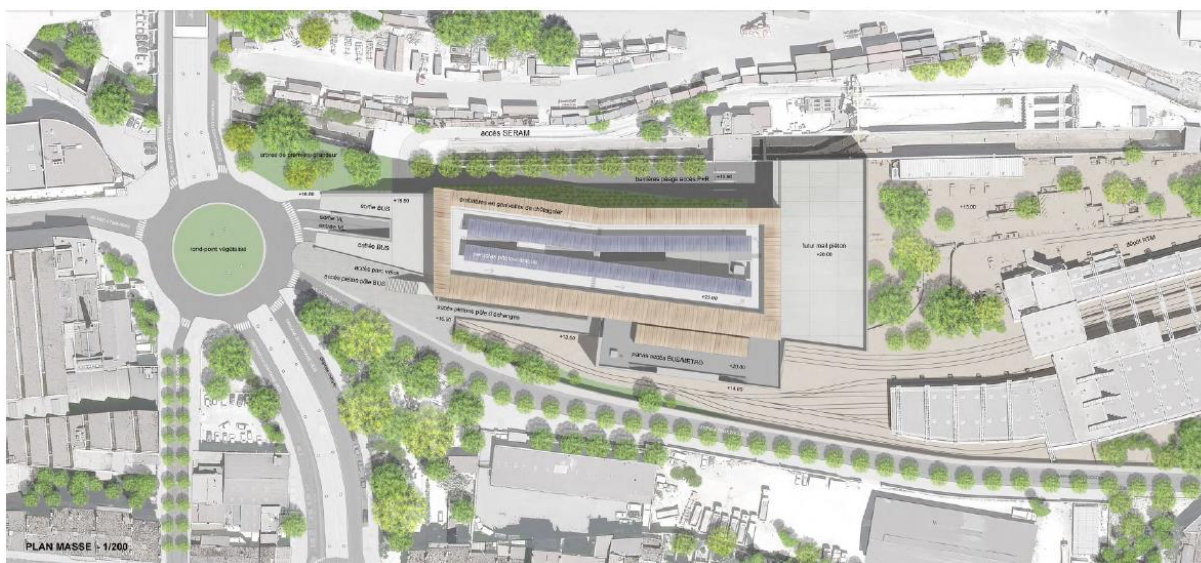
Ce secteur est également concerné par les problématiques du PPRI et du bassin de rétention que devront intégrer le Dossier Loi sur L'eau.

OPERATIONS EN INTERFACE

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

En plus des lignes Métro et Tramway, 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)

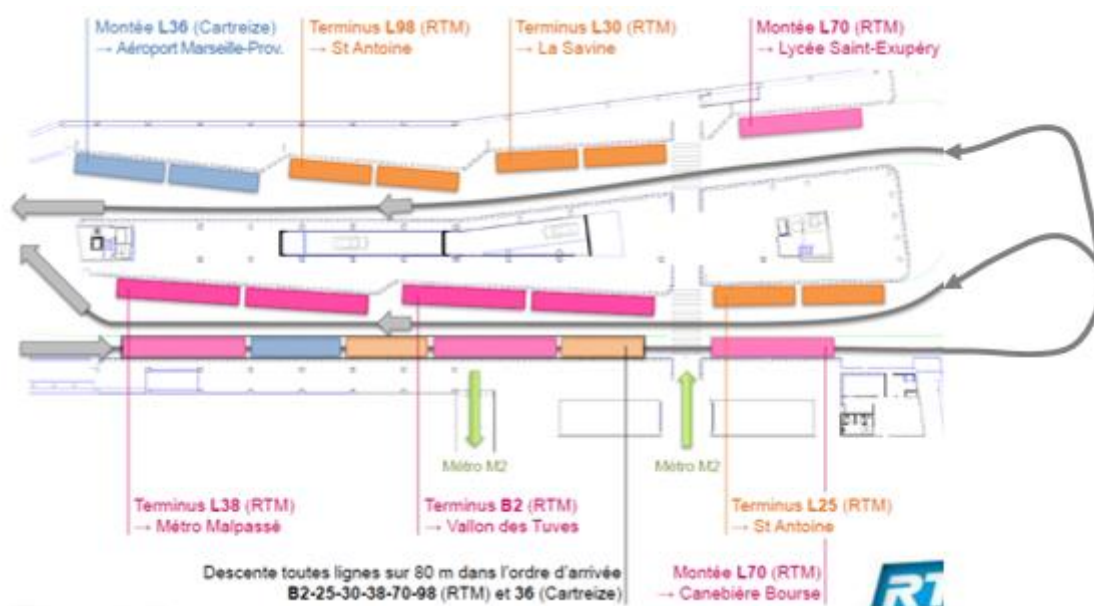
Chacune des 9 lignes de bus desservant le pôle d'échanges de Gèze en terminus nécessite, compte tenu de leur fréquence, 2 quais (à noter que la ligne 98 ne nécessite qu'un seul quai à court terme, mais il est prévu 2 quais pour anticiper l'accroissement de l'offre de service à terme).

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

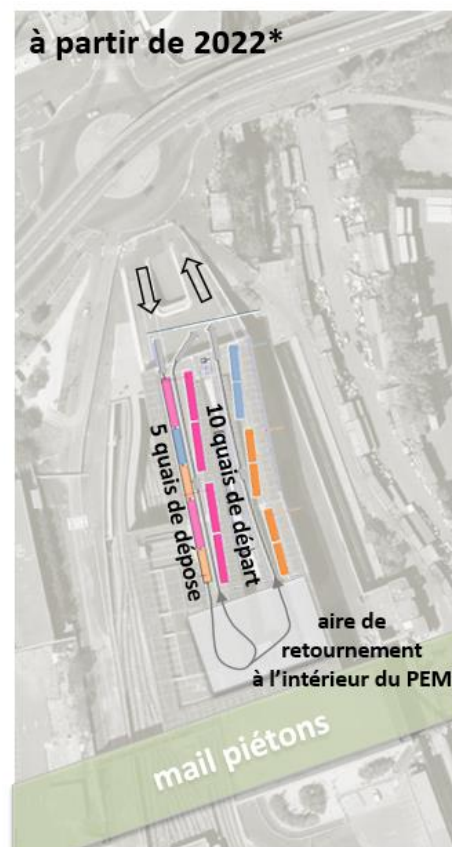
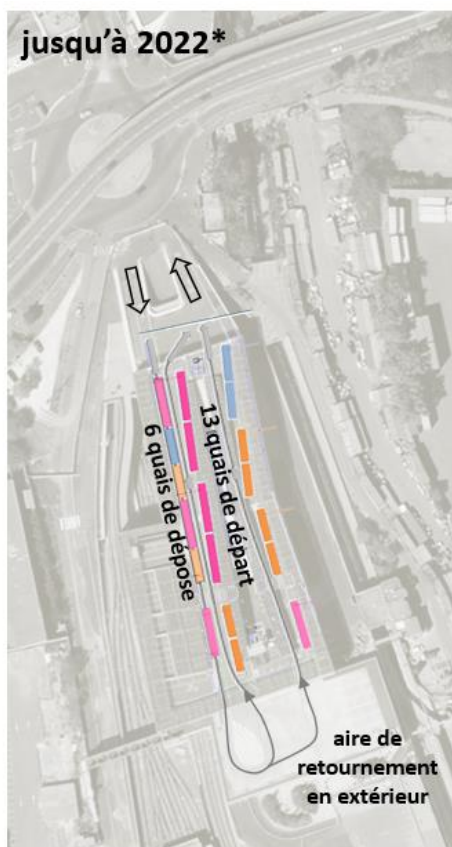
Besoins en emplacements	nb.	type matériel	longueur quai *
Lignes urbaines			
B2	2	18 m	39 m
B4	2	18 m	39 m
25	2	12 m	27 m
30	2	12 m	27 m
38	2	12 m	27 m
70	2	18 m	39 m
98	2	12 m	27 m
Lignes interurbaines			
ME Aix CJP-Mrs Gèze	2	13,3 m	30 m
ME Marignane C - Mrs Gèze	2	13,3 m	30 m
Réserves pour extension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



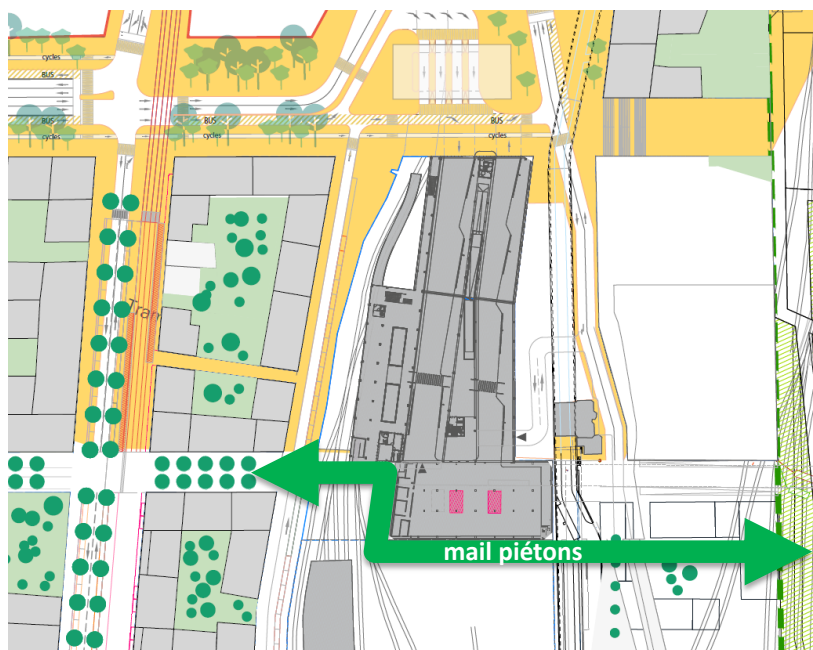
A l'horizon 2022, le plan guide du projet Euroméditerranée prévoit la réalisation d'un mail piéton assurant la liaison entre la rue de Lyon et le futur Parc des Aigalades. Ce mail piéton passe sur la dalle arrière du PEM ce qui conduit alors à une réorganisation des terminus à l'intérieur du bâtiment 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 du Réseau Express Métropolitain.

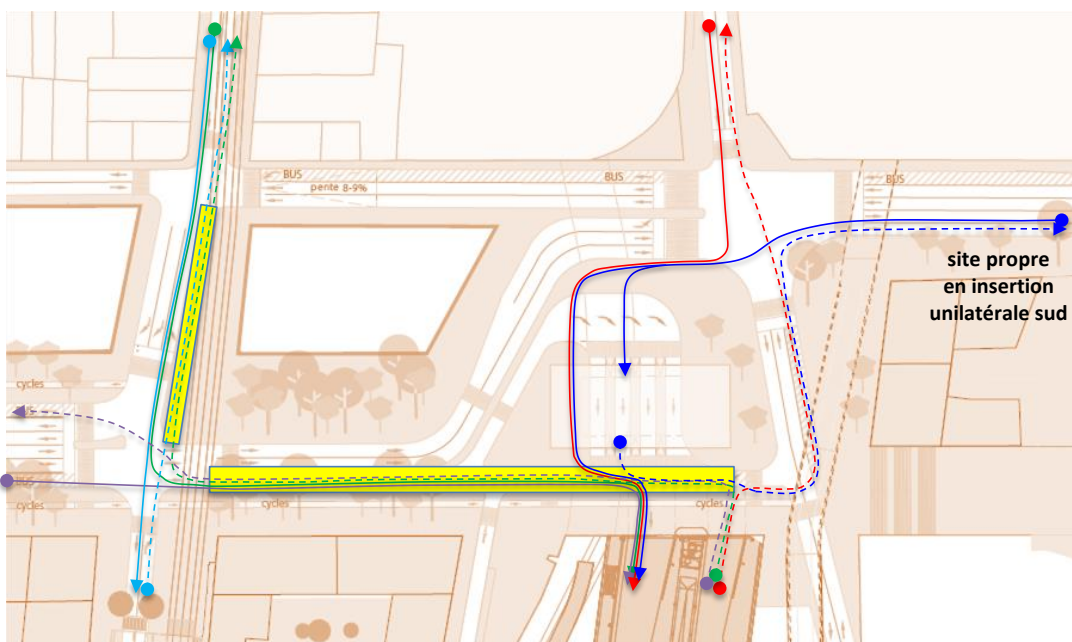
L'ensemble des lignes seront donc ainsi intégrées dans l'enveloppe du bâtiment et aucun arrêt ne sera aménagé sur l'espace public de la place Gèze.



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

Phase 1 de l'opération 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.



Phase 2 de l'opération Tramway au Nord de Gèze

Sous Maitrise d'Ouvrage Métropole, des études de faisabilité pour l'extension Nord depuis le futur terminus tramway Gèze jusqu'à la Castellane sont en cours (groupement Systra-Richez-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

Aménagement des espaces publics

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).

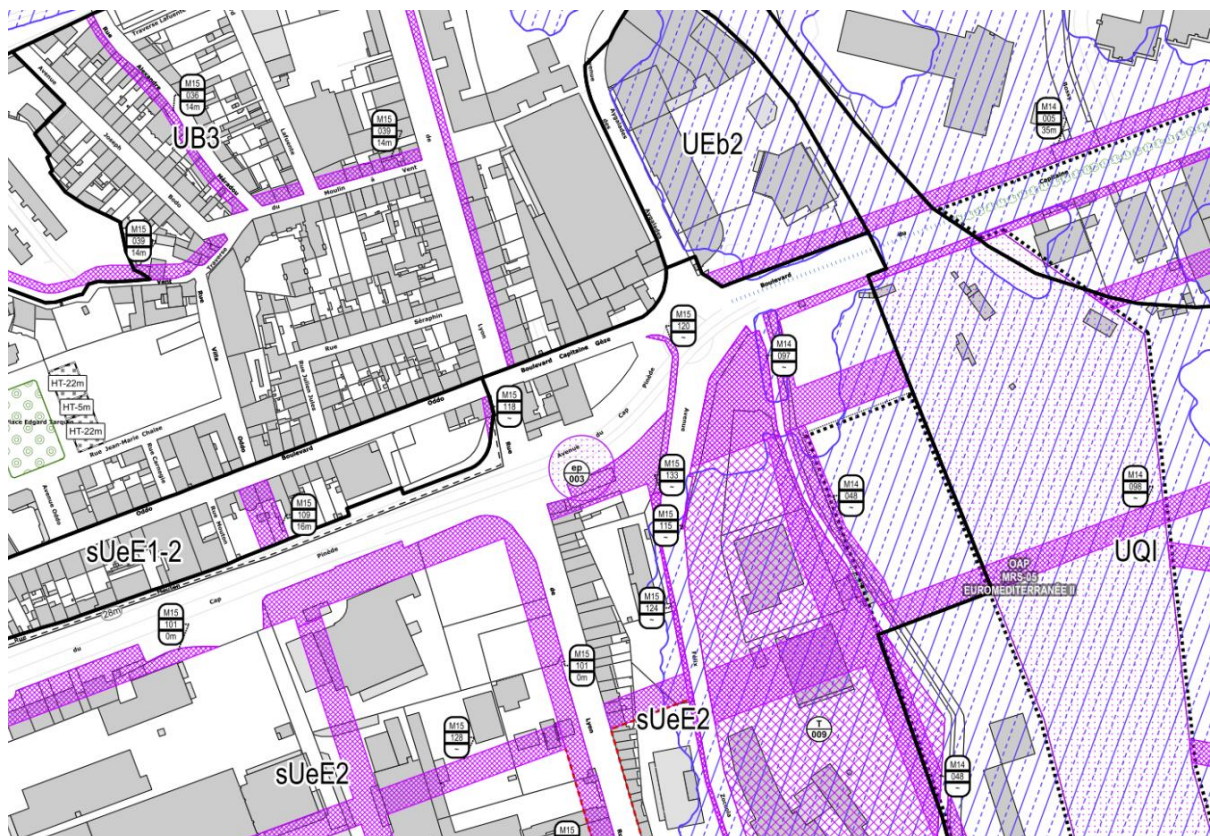
Le Maître d'œuvre devra également intégrer les documents d'étude du groupement Ilex/Egis sur les Fabriques.



Bassin de rétention

Afin de préserver la qualité des eaux littorales et réduire le risque de déversements et débordements, la Métropole Aix Marseille Provence met en œuvre un programme de modernisation du réseau unitaire. Le programme comprend notamment l'implantation d'un bassin de rétention sur le périmètre de la ZAC Littorale, destiné à récupérer la partie Nord des apports du Collecteur 5 (en provenance du quartier de la Cabucelle) et une partie des apports du Collecteur C1 (en provenance de la rue de Lyon). Ce bassin concerne des effluents unitaires en provenance des bassins versants situés en amont de la ZAC Littorale. Cet équipement est donc indépendant des programmes d'équipements publics de la ZAC.

Initialement envisagé le long du chemin de la Madrague Ville sur les emprises du quartier des Fabriques, l'implantation du bassin a été modifiée dans le cadre du PLUi et déplacée au droit de l'avenue Cap Pinède, entre la rue de Lyon et la rue Zoccola (cf. emplacement indiqué sur la cartographie ci-après). La progression des travaux sur le secteur Allar et la planification des programmes immobiliers du secteur des Fabriques rendaient en effet complexe la réalisation d'un bassin le long du chemin de la Madrague Ville. Sa nouvelle implantation sur l'Axe Cap Pinède-Gèze offre par ailleurs l'intérêt de se trouver sur un futur espace public, à proximité des collecteurs à intercepter et à proximité du ruisseau des Aygalades, comme précisé sur l'extrait de plan ci-après.



Compte tenu de cette nouvelle implantation, l'opération du bassin de rétention doit être coordonnée avec les travaux de requalification de l'axe Cap Pinède-Capitaine Gèze.

En premier lieu, le bassin de rétention doit être conçu en cohérence avec les aménagements futurs des espaces publics.

De plus, le phasage prévisionnel présenté en Annexe met en évidence la nécessité de réaliser le bassin avant la réalisation du programme GEZE 01 et avant les aménagements de surface du Secteur 3. La démolition des bâtiments situés sur les parcelles 42,43 et 69 et mentionnées à l'article 2.3 doit permettre de dégager les emprises chantier nécessaires à la réalisation du bassin.

Les interfaces entre le bassin et les aménagements de l'axe Cap Pinède-Gèze sont telles qu'il a été convenu d'intégrer cet ouvrage à la convention liant Euroméditerranée et la Métropole. Euroméditerranée portera la Maitrise d'Ouvrage. La Métropole financera en intégralité l'opération.

Les études préliminaires du bassin seront confiées au Maître d'œuvre des Espaces Publics pour garantir d'une part la compatibilité de l'ouvrage avec les aménagements de surface, et apporter d'autre part les données d'entrée nécessaires au lancement d'une consultation pour désigner une Maitrise d'œuvre spécifique pour le bassin. Ces études préliminaires devront préciser la capacité à réaliser un déversoir vers le ruisseau des Aygalades. Ceci dépend fortement du nivellement retenu sur la place Gèze et conditionne le volume de stockage.

A ce stade, les volumes estimés pour le bassin sont les suivants :

- **Solution 1 : Bassin dimensionné pour une pluie décennale sans possibilité de surverse**
 - Dimensionnement pour une pluie décennale (pas de possibilité de surverse vers les Aygalades), en considérant la mise en séparatif de l'extension d'Euroméditerranée, soit un volume de **18 008 m³** ;
 - L'emprise correspond à l'emprise maximale disponible (diamètre 40m) ;
 - La profondeur totale du bassin est de l'ordre de **19 m** ;
 - Le volume utile pris en compte est celui en-dessous de la cote Fe d'arrivée des collecteurs C1 et C5 (cote arrivée Fe : 15.30 mNGF).
 - Le rejet vers C1 est assuré par canalisation sous pression.

- **Solution 2 : Bassin dimensionné pour une pluie annuelle avec possibilité de surverse vers les Aygalades**
 - Dimensionnement pour une pluie annuelle (Trop plein vers le milieu naturel faisable à condition d'avoir une cote de niveau fini supérieure ou égale à 18.50m NGF), en considérant la mise en séparatif de l'extension d'Euroméditerranée, soit un volume de **7.556 arrondi à 8.000 m³ à ce stade** ;
 - L'emprise correspond à l'emprise maximale disponible (diamètre 40m) ;
 - La profondeur totale du bassin est de l'ordre de **13 m** ;

ESTIMATION DES TRAVAUX

Aménagement des espaces publics

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 maîtrise foncière et à la démolition des bâtiments.

Bassin de rétention

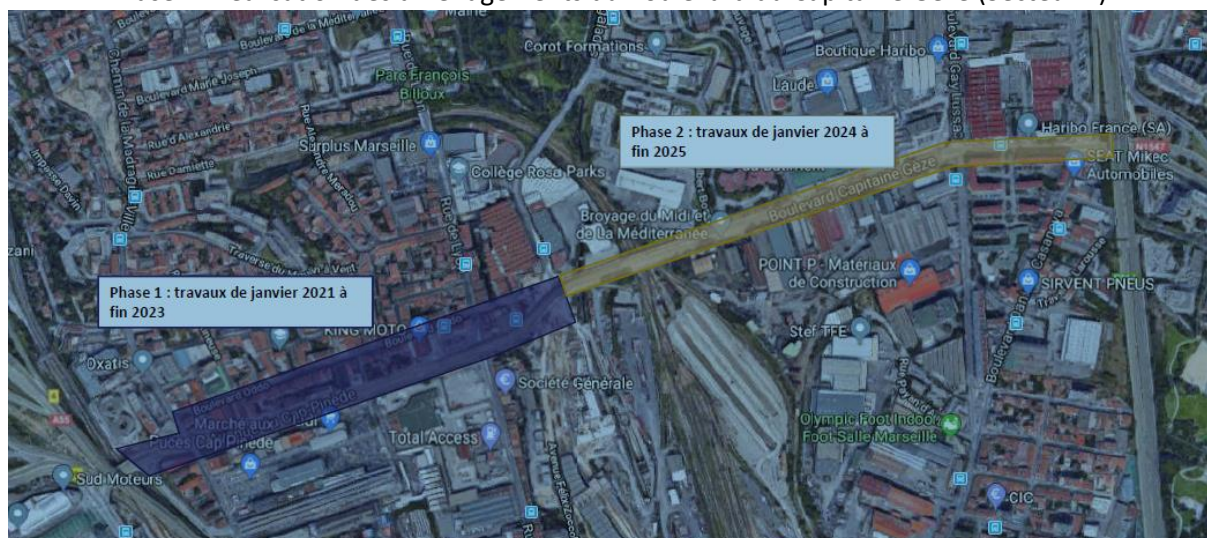
En attendant le résultat des études préliminaires et les précisions sur la possibilité de surverse et par voie de conséquence sur le volume de rétention, l'opération est estimé à 25.8M€HT.

Montant prévisionnel HT de l'opération Bassin de Rétention - hors frais associés aux acquisitions foncières					
Montant Tvx €HT	Montant MOE HT	Frais MOA	Autres frais HT	Aléas	Total HT
	10%	4%	5%	10%	
20 000 000	2 000 000	800 000	1 000 000	2 000 000	25 800 000

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)



Le planning figurant en Annexe 1 et le phasage décrit en Annexe 2 présentent les grandes étapes de l'opération.

MARCHE DE MAITRISE D'ŒUVRE DES ESPACES PUBLICS

Concernant la consultation du marché de Maitrise d'œuvre des espaces publics, 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 : 06 novembre 2019
- Notification du marché de Maitrise d'œuvre : fin novembre 2019
- Rendu des Etudes Préliminaires sur tous les secteurs (3 mois) : fin-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.

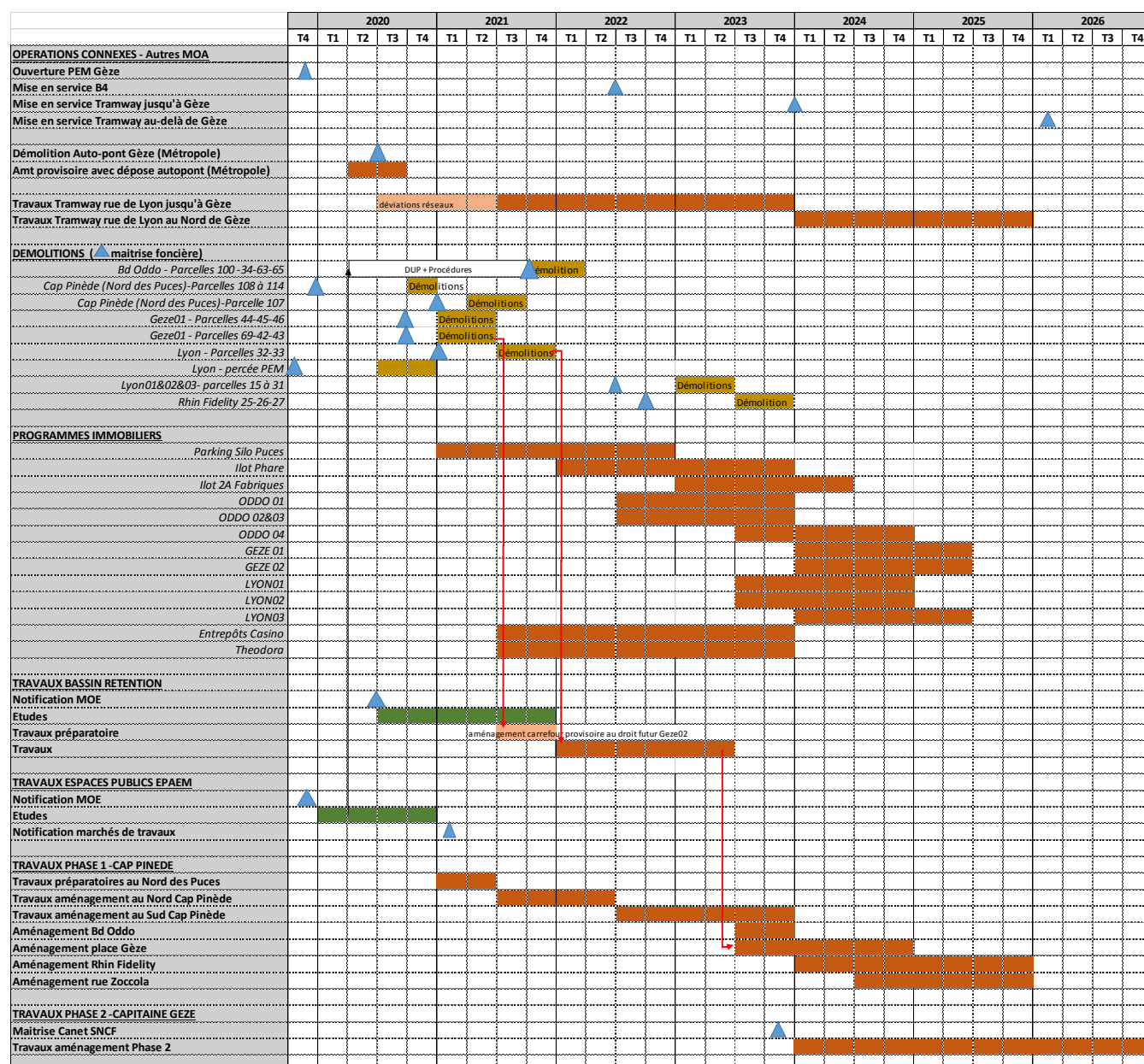
Il s'agira d'un Accord-Cadre de Maitrise d'œuvre d'une durée de 6 ans. Le premier Marché Subséquent portera sur les études EP et AVP sur l'ensemble du périmètre.

MARCHE DE MAITRISE DU BASSIN DE RETENTION

Concernant la consultation du marché de Maitrise d'œuvre du bassin de rétention, le planning proposé pour engager cette opération repose sur un lancement de consultation mi 2020 au plus tard, après validation avec la Métropole des études préliminaires et des données du programme.

Pour s'insérer dans le phasage global de l'opération Axe Cap Pinède-Capitaine Gèze, les travaux du bassin doivent être engagés dès début 2022.

Annexe 1 : planning prévisionnel de l'opération



Annexe 2 : phasage prévisionnel de l'opération



PHASAGE PREVISIONNEL DES TRAVAUX SUR LE SECTEUR CAP PINEDE - CAPITAINE GEZE

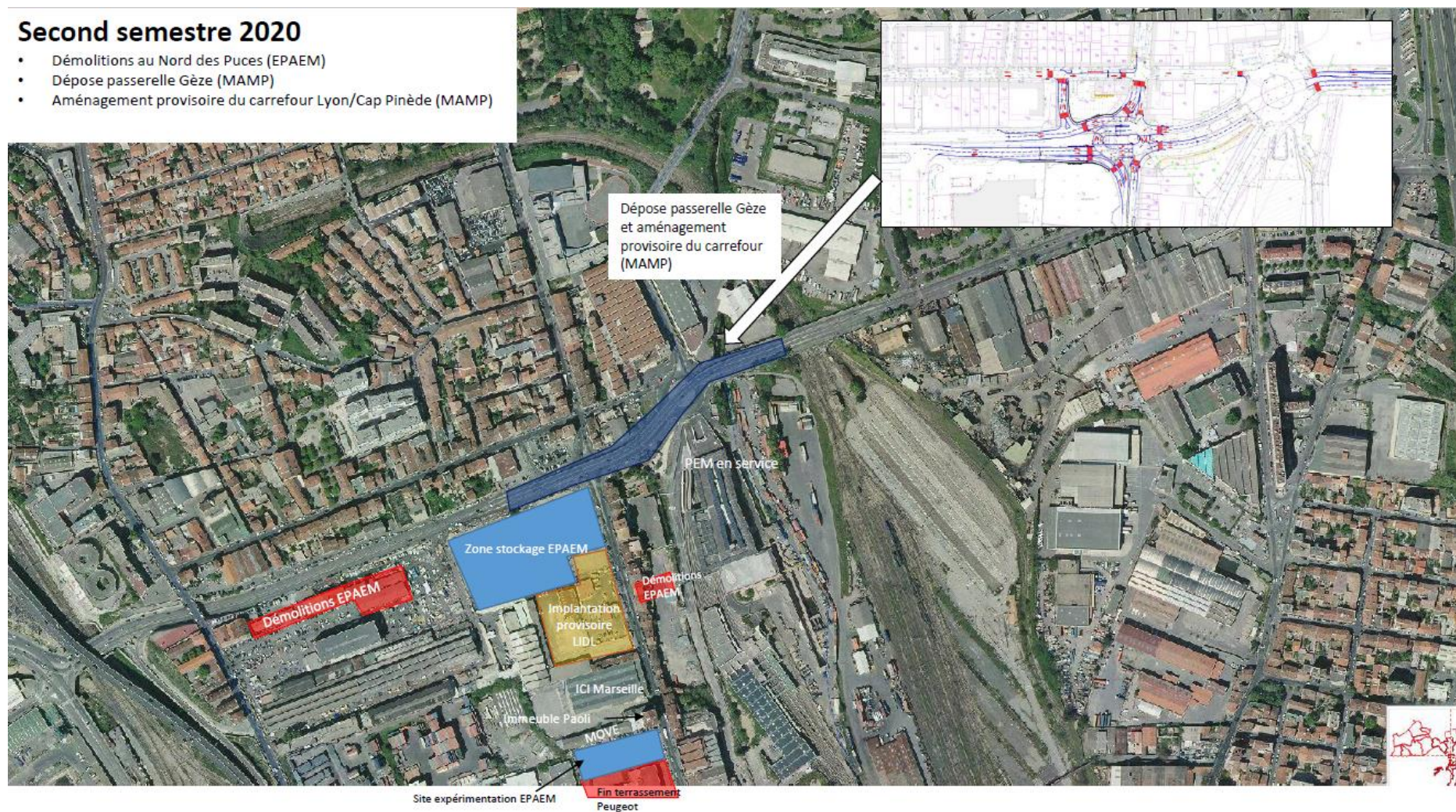
Légende :

-  Travaux sous MOA EPAEM
-  Travaux autres MOA
-  Travaux Programmes immobiliers
-  Equipements/Programmes livrés
-  Occupations diverses (stockage, base vie)

Mise à jour : 04/10/2019

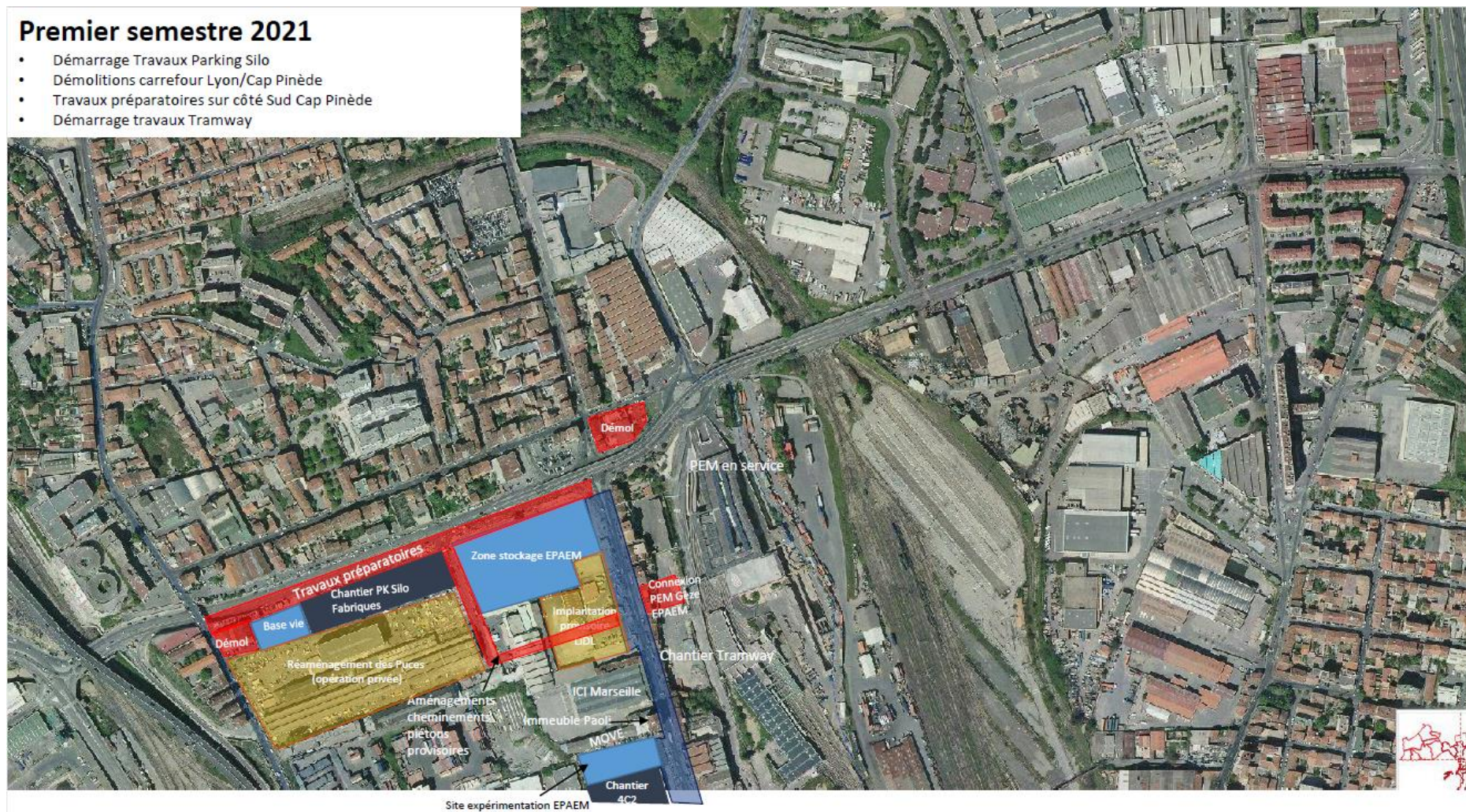
Second semestre 2020

- Démolitions au Nord des Puces (EPAEM)
- Dépose passerelle Gèze (MAMP)
- Aménagement provisoire du carrefour Lyon/Cap Pinède (MAMP)



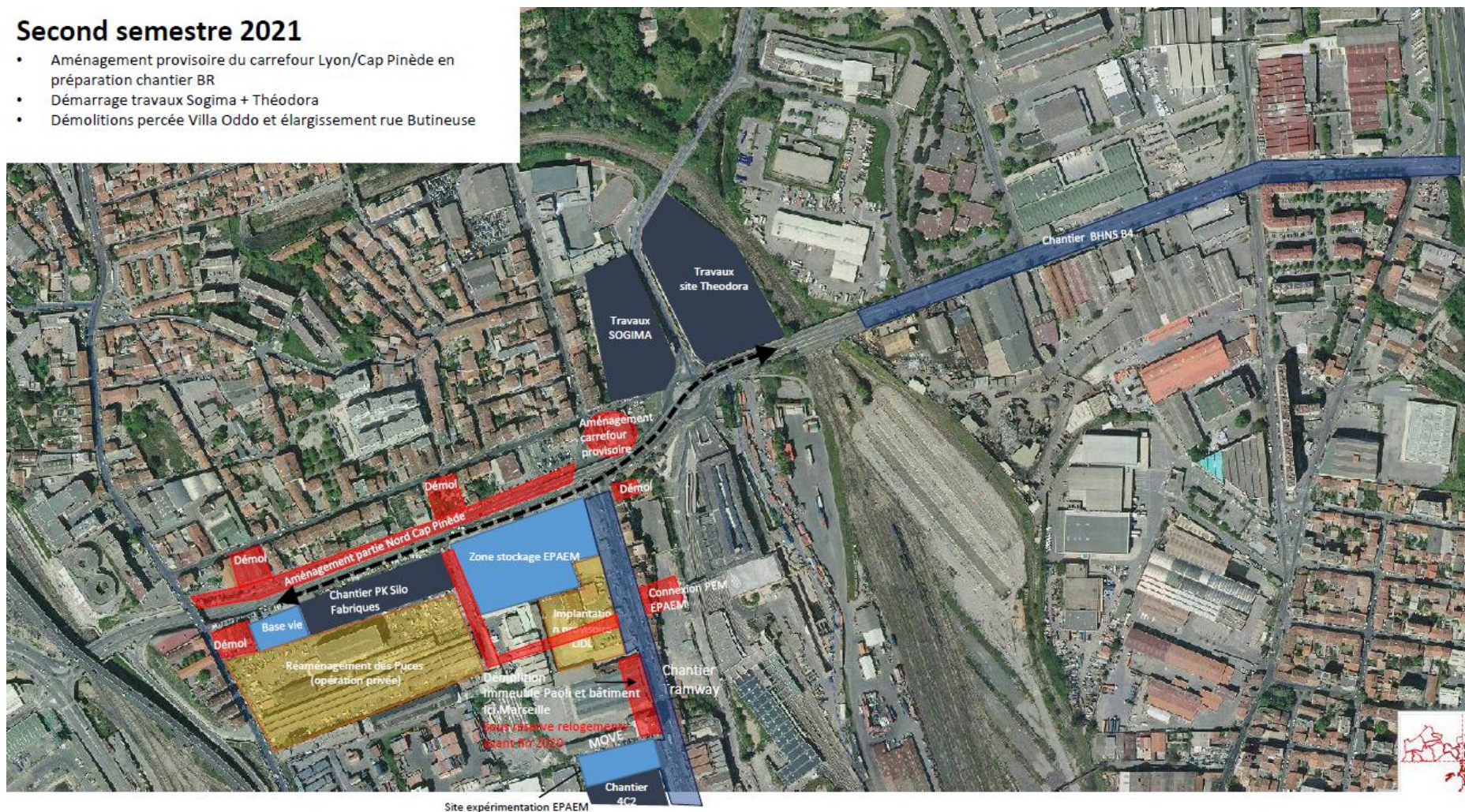
Premier semestre 2021

- Démarrage Travaux Parking Silo
- Démolitions carrefour Lyon/Cap Pinède
- Travaux préparatoires sur côté Sud Cap Pinède
- Démarrage travaux Tramway



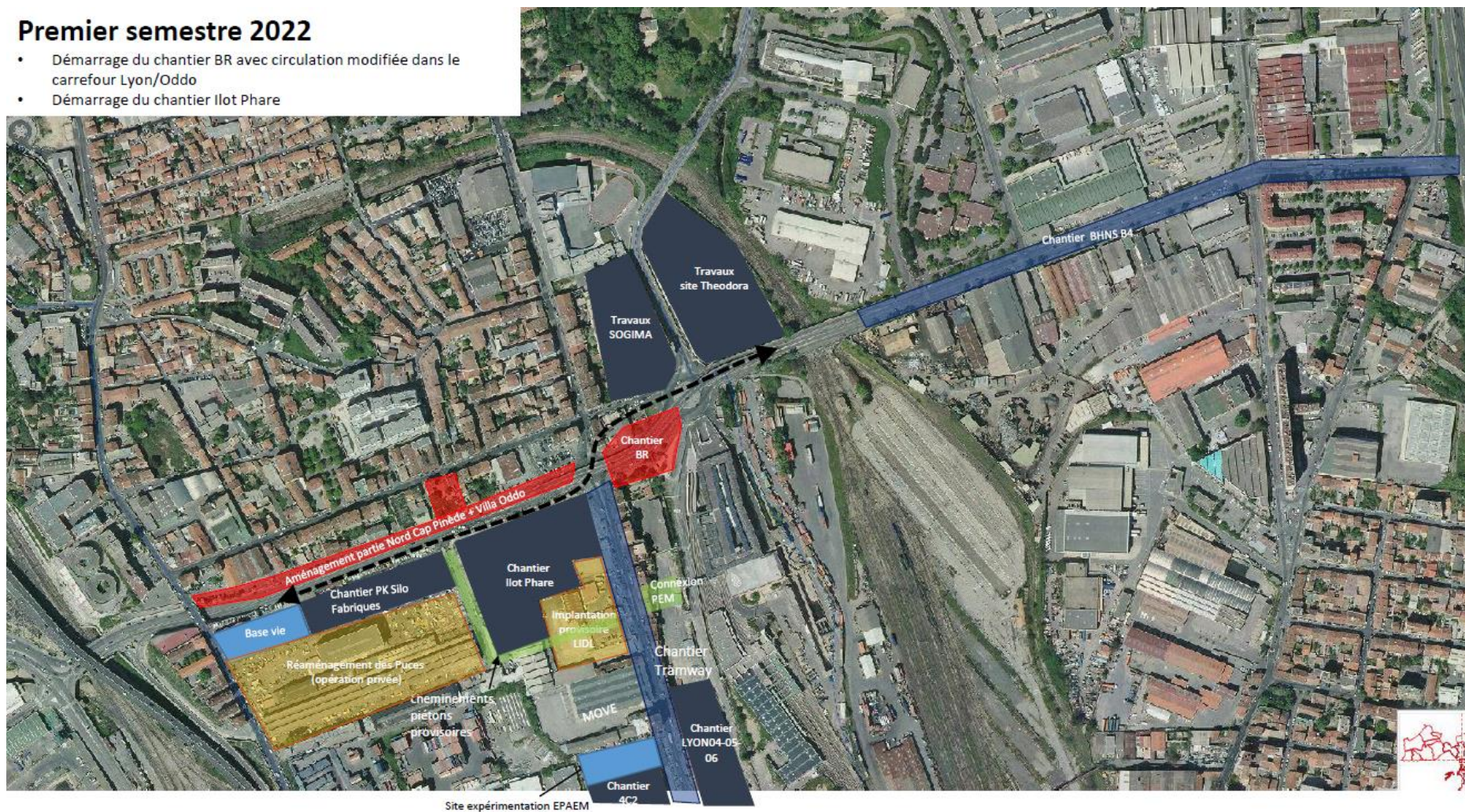
Second semestre 2021

- Aménagement provisoire du carrefour Lyon/Cap Pinède en préparation chantier BR
- Démarrage travaux Sogima + Théodora
- Démolitions percée Villa Oddo et élargissement rue Butineuse



Premier semestre 2022

- Démarrage du chantier BR avec circulation modifiée dans le carrefour Lyon/Oddo
- Démarrage du chantier Ilot Phare



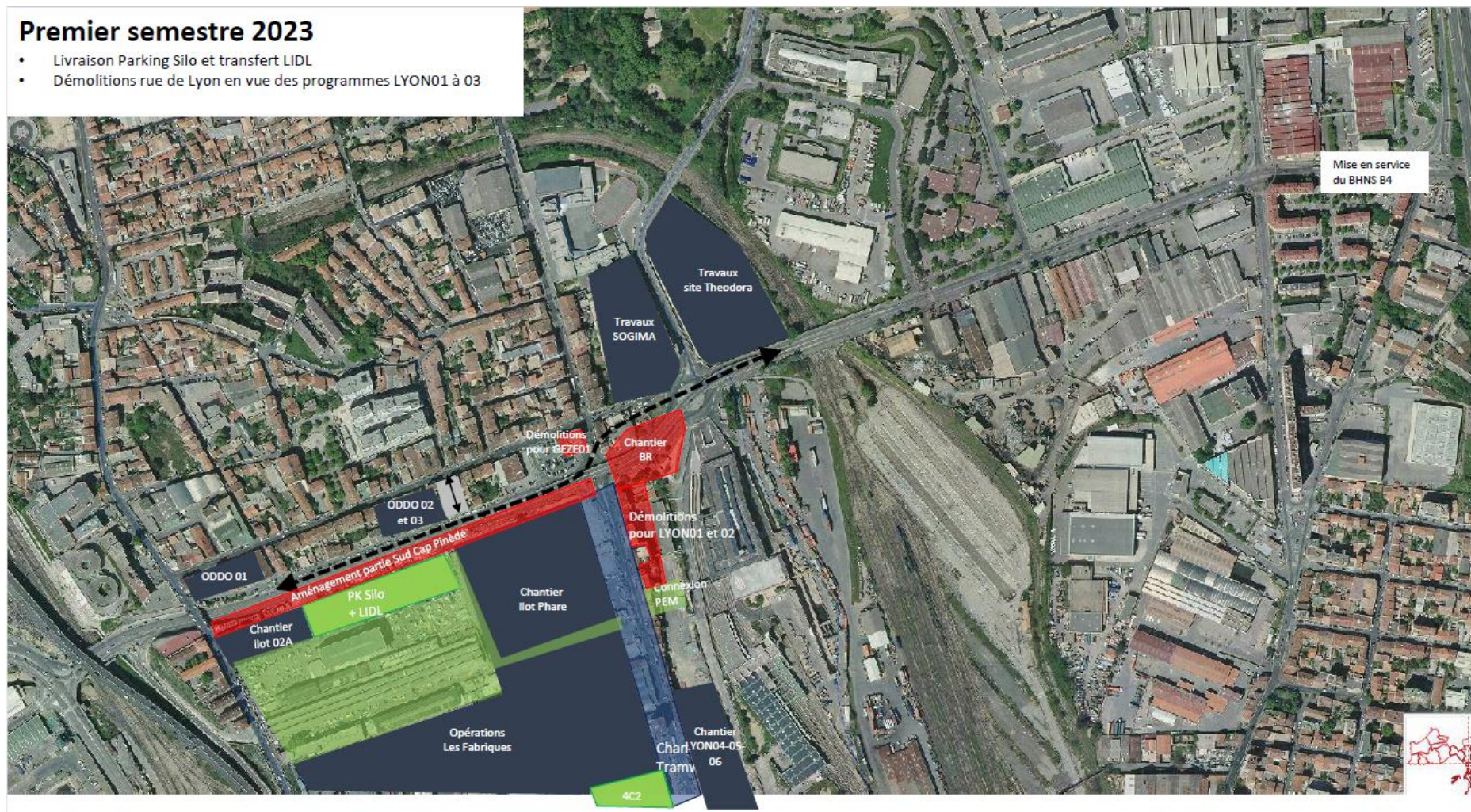
Second semestre 2022

- Démarrage possible des chantiers ODDO 01 à 03
- Travaux sur Cap Pinède côté Sud



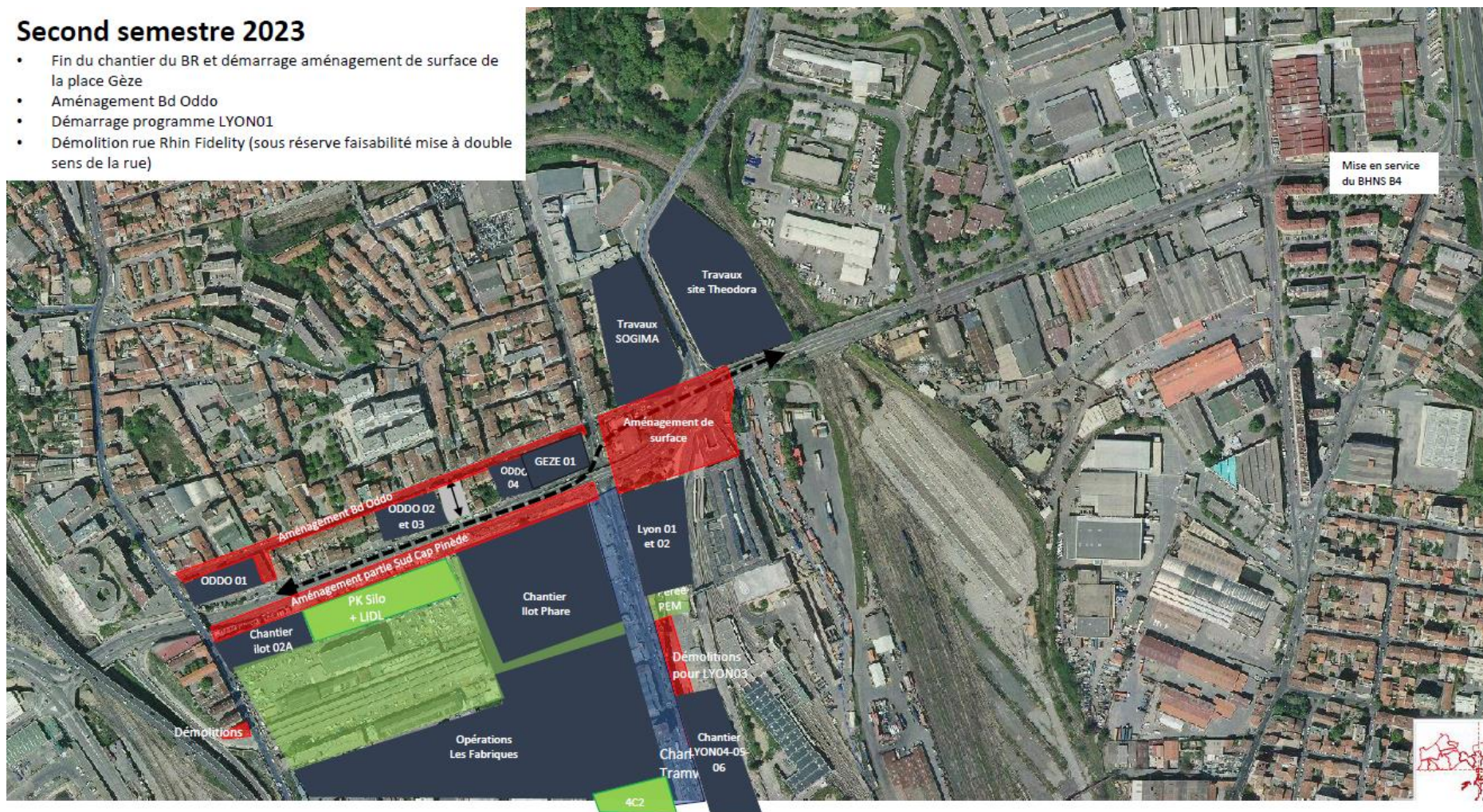
Premier semestre 2023

- Livraison Parking Silo et transfert LIDL
- Démolitions rue de Lyon en vue des programmes LYON01 à 03



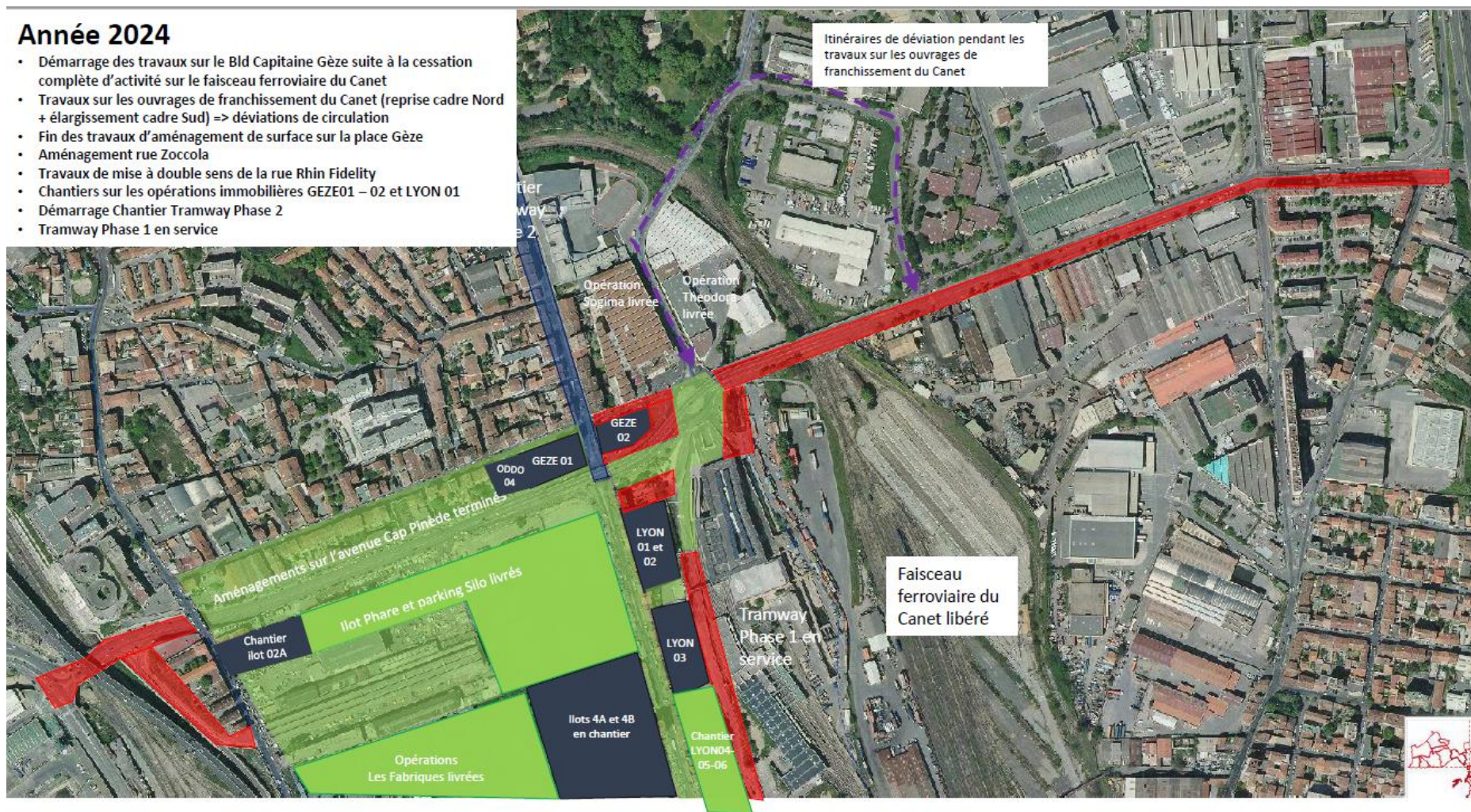
Second semestre 2023

- Fin du chantier du BR et démarrage aménagement de surface de la place Gèze
- Aménagement Bd Oddo
- Démarrage programme LYON01
- Démolition rue Rhin Fidelity (sous réserve faisabilité mise à double sens de la rue)



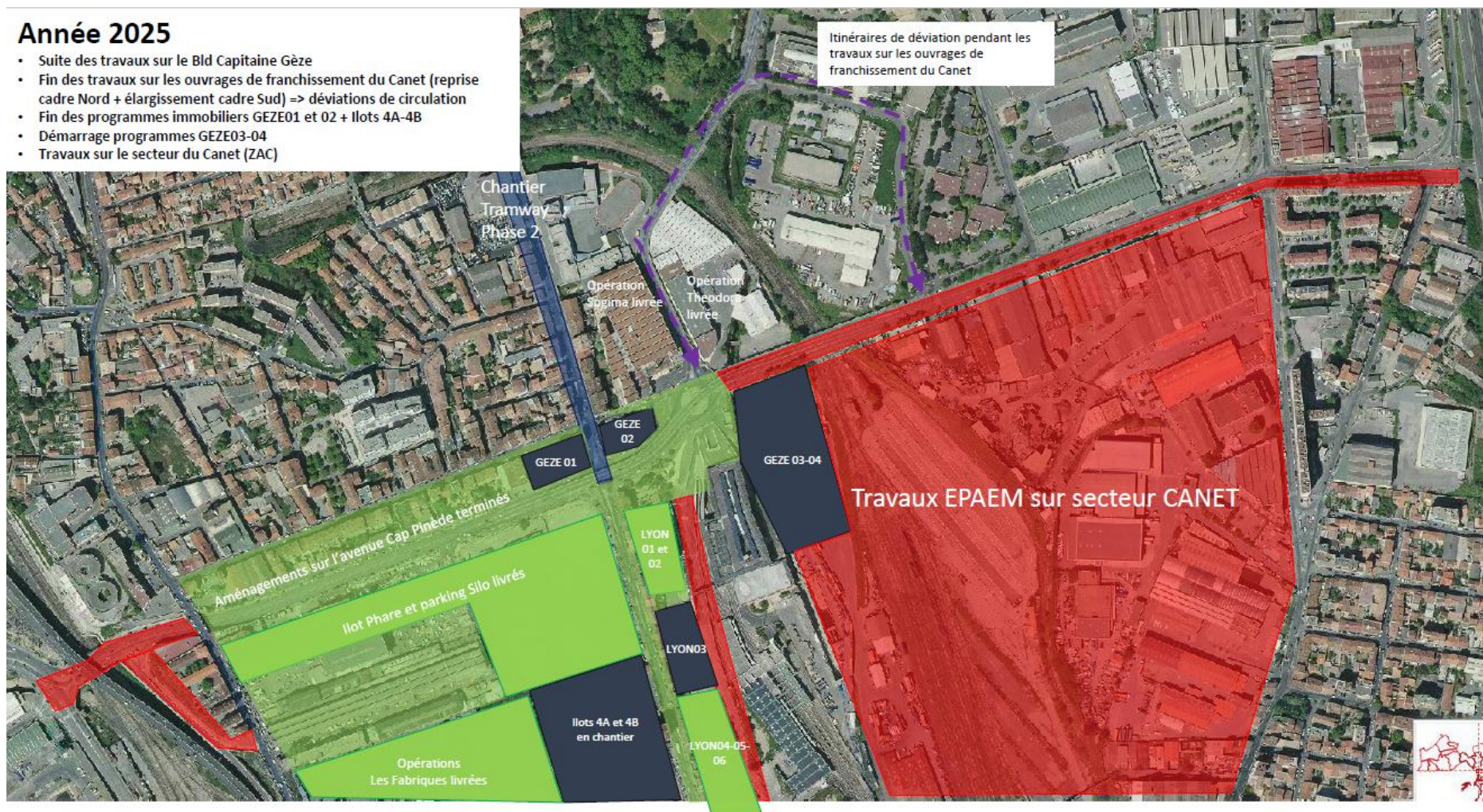
Année 2024

- Démarrage des travaux sur le Bld Capitaine Gèze suite à la cessation complète d'activité sur le faisceau ferroviaire du Canet
- Travaux sur les ouvrages de franchissement du Canet (reprise cadre Nord + élargissement cadre Sud) => déviations de circulation
- Fin des travaux d'aménagement de surface sur la place Gèze
- Aménagement rue Zoccola
- Travaux de mise à double sens de la rue Rhin Fidelity
- Chantiers sur les opérations immobilières GEZE01 – 02 et LYON 01
- Démarrage Chantier Tramway Phase 2
- Tramway Phase 1 en service



Année 2025

- Suite des travaux sur le Bld Capitaine Gèze
- Fin des travaux sur les ouvrages de franchissement du Canet (reprise cadre Nord + élargissement cadre Sud) => déviations de circulation
- Fin des programmes immobiliers GEZE01 et 02 + Ilots 4A-4B
- Démarrage programmes GEZE03-04
- Travaux sur le secteur du Canet (ZAC)

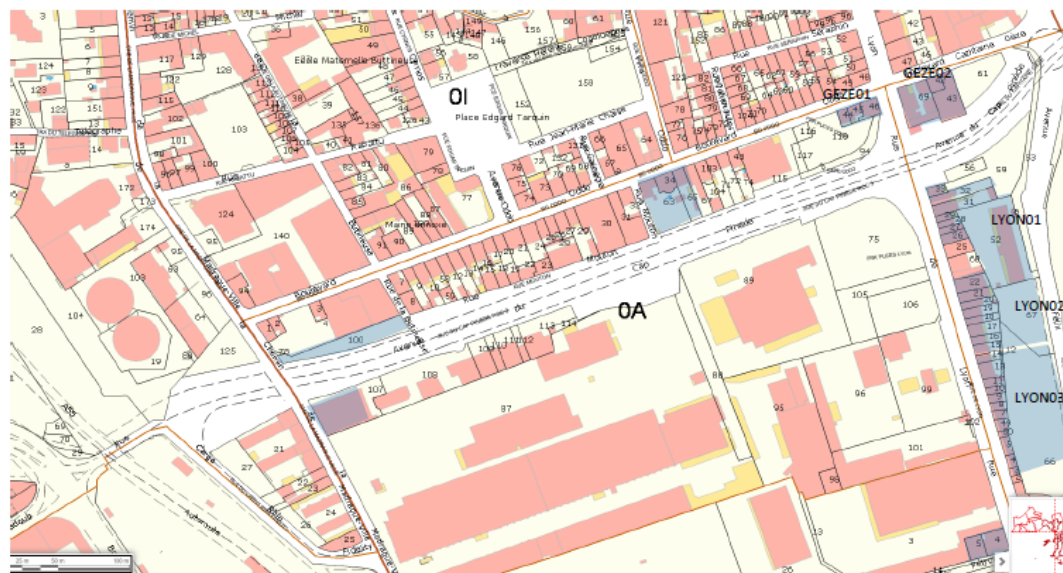


Année 2026 et au-delà

- Travaux sur le Bld Capitaine Gèze terminés
- Phase 2 Tramway en service
- Travaux sur le secteur du Canet



- Maitrise (y compris démolition terminée) des parcelles 69-42-43 au droit du futur GEZE02 : **mi 2021 au plus tard** + parcelles 32-33 rue de Lyon : **fin 2021 au plus tard**
 - => aménagement carrefour provisoire fin 2021
 - => démarrage des travaux du bassin début 2022
- Réalisation du Bassin de Rétention sous la place Gèze **entre début 2022 et mi 2023**
 - => aménagement de la place Gèze de mi 2023 à mi 2024
 - => programmes immobiliers Geze 01-Geze 02 et Lyon 01 entre mi 2023 et mi 2025 ! Importance du démarrage de LYON01 mi 2023 et GEZE02 début 2024 (interface remblais de la place Gèze)
- Libération du faisceau ferroviaire du Canet **mi 2023**
 - => travaux sur le secteur Bld Capitaine Gèze en 2024-2025 avec la reprise des ouvrages de franchissement (impact sur la circulation et conditions d'accès au PEM)
 - => démarrage des travaux sur la future ZAC du Canet
- Date au plus tard des démolitions (date au plus tard de maitrise foncière – yc relogements):
 - Immeuble Paoli : fin 2021 (maitrise foncière fin 2020)
 - Oddo parcelle 100 : fin 2021 (maitrise foncière mi 2021) ! Soumis à DUP
 - Oddo parcelles 34-63-65 : fin 2021 (maitrise foncière mi 2021) ! Soumis à DUP
 - Cap Pinède parcelle 107 : fin 2021 (maitrise foncière fin 2020)
 - Geze01 parcelles 44-45-46 : mi 2023 (maitrise foncière fin 2022)
 - Geze02 parcelles 69-42-43 : mi 2021 (maitrise foncière fin 2020)
 - Lyon 32-33 : fin 2021 (maitrise foncière fin 2020)
 - Lyon 01 et 02 – parcelles 15 à 31 : mi 2023 (maitrise foncière mi 2022)
 - Lyon 03 – parcelles 3 à 14 : mi 2024 (maitrise foncière mi 2023)
 - Lyon 04-05-06 : mi 2021 (maitrise foncière mi 2020)



**Annexe n°3 – Estimation du coût prévisionnel de l'Opération / clé de financement et échéancier
prévisionnel des dépenses d'études**

3.1 – Estimation du coût prévisionnel financière prévisionnelle de l'Opération

Coût total indicatif (part travaux à affermir par voie d'avenant)

	Montant Tvx €HT	Montant MOE HT 10%	Autres frais HT 5%	Aléas 10%	Frais MOA	Total
Secteur 1	4 500 000	450 000	225 000	450 000	2 000 000	82 500 000
Secteur 2	18 250 000	1 825 000	912 500	1 825 000		
Secteur 3	18 250 000	1 825 000	912 500	1 825 000		
Secteur 4	23 400 000	2 340 000	1 170 000	2 340 000		
Bassin rétention	20 000 000	2 000 000	1 000 000	2 000 000	800 000	25 800 000
Total	84 400 000	8 440 000	4 220 000	8 440 000		108 300 000

Part EPAEM fixe : 24 600 000

Part Métropole : 83 700 000

Dont frais de maîtrise d'œuvre (objet de la convention et de son avenant n°1)

	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
Secteur 1	45 000 €	90 000 €	112 500 €	22 500 €	180 000 €
Secteur 2	182 500 €	365 000 €	456 250 €	91 250 €	730 000 €
Secteur 3	182 500 €	365 000 €	456 250 €	91 250 €	730 000 €
Secteur 4	234 000 €	468 000 €	585 000 €	117 000 €	936 000 €
Bassin rétention	200 000	300 000	400 000	100 000	1 000 000
	844 000 €	1 588 000 €	2 010 000 €	422 000 €	3 576 000 €

 Phases d'études objet de la convention et de l'avenant 1

Et autres frais (objet de la convention et de son avenant n°1)

	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
Secteur 1	168 750 €				
Secteur 2	547 500 €				
Secteur 3	547 500 €				
Secteur 4	538 200 €				
Bassin rétention	200 000 €				

3.2 Clé de financement

Part de financement Métropole sur les études de maîtrise d'oeuvre

	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%
Bassin rétention	100%	100%	100%	100%	100%

Part de financement Métropole autres frais (hors frais de maîtrise d'ouvrage)

	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
Secteur 1	416 250 €				
Secteur 2	904 500 €				
Secteur 3	854 250 €				
Secteur 4	1 825 200 €				
Bassin rétention	1 100 000 €				

Frais de maîtrise d'ouvrage

	EP	AVP	PRO	ACT	DET/OPC/AOR
Secteur 1	16 650 €				
Secteur 2	65 700 €				
Secteur 3	62 050 €				
Secteur 4	73 008 €				
Bassin rétention	44 000 €				

3.3 – Echancier de financement de la part Métropole (part travaux à affermir par voie d'avenant)

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
notification MOE Espaces publics	Etudes Aménagements Esp Publics Travaux Secteur 1 Travaux Secteur 2							
notification MOE Bassin Rétention	Etudes Bassin Travaux Bassin Travaux Secteur 3 Travaux Secteur 4							
Opération Infra Secteurs 1 à 4	2 038 188 €	2 179 420 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	4 217 608 €
Opération Bassin de Rétention	624 000 €	520 000 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	1 144 000 €
TOTAL	2 662 188 €	2 699 420 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	5 361 608 €
Echéancier du financement global	49,7%	50,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	