



**CREATION HALTE DE PLAN-DE-CAMPAGNE**

**2<sup>ème</sup> phase de modernisation de Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence**

**AVENANT N°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT DES TRAVAUX  
DE CREATION DE LA HALTE DE PLAN-DE-CAMPAGNE**

## **Entre**

**L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après dénommé « ***l'Etat*** »

## **Et**

**La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité à cet effet par délégation du Conseil Régional n°  
en date du

Ci-après dénommée « ***la Région*** »

## **Et**

**La Métropole d'Aix-Marseille-Provence**, représentée par la Présidente du Conseil Métropolitain, Madame Martine VASSAL, dûment habilitée à cet effet par délégation du Conseil Métropolitain n°  
en date du

Ci-après dénommé « ***la Métropole*** »

## **Et**

**SNCF Gares & Connexions**, société anonyme au capital de 213 710 030,00 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Madame Agnès MOUTET-LAMY, Directrice Régionale des Gares Occitanie et Sud, sise au 4, rue Léon Gozlan 13003 Marseille, dûment habilitée à cet effet

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

L'Etat, la Métropole, la Région, et SNCF Gares & Connexions sont ci-après dénommés séparément par « ***le Partenaire*** » et ensemble par « ***les Partenaires*** ».

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- La Loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF,
- Le décret n°2022-976 du 1<sup>er</sup> juillet 2022 modifiant le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et portant diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire,
- Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 29 mai 2015 et ses avenants,
- Le Protocole de préfiguration de l'avenant Mobilités au Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 1<sup>er</sup> décembre 2023,
- La convention relative au financement des études de PROJET/DCE et travaux préparatoires de la 2<sup>ème</sup> phase de modernisation de Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence signée le 15 décembre 2016,
- Le protocole d'intentions générales relatif à l'aménagement du Pôles d'Echanges Multimodal de Plan-de-Campagne signé le 22 février 2021,
- La convention relative au financement des travaux de création de la halte de Plan-de-Campagne signée le 20 octobre 2023.

## SOMMAIRE

<b>PREAMBULE .....</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 1 – OBJET DE L’AVENANT N°1 .....</b>	<b>6</b>
<b>ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D’OUVRAGE ET MAITRISE D’ŒUVRE DES ETUDES ET DES TRAVAUX .....</b>	<b>6</b>
2.1 Périmètre de Maîtrise d’ouvrage et identification des acteurs .....	6
2.2 Objet des travaux.....	6
<b>ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI .....</b>	<b>8</b>
3.1 Comité de pilotage .....	8
3.2 Comité technique.....	8
<b>ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L’OPERATION .....</b>	<b>9</b>
4.1 Coût aux conditions économiques de référence et de réalisation .....	9
4.2 Plan de financement .....	11
<b>ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES.....</b>	<b>11</b>
5.1 Principe de financement .....	11
5.2 Modalités de versement .....	11
5.3 Domiciliation de la facturation et identification .....	12
5.4 Facturation et recouvrement .....	13
5.5 Gestion des écarts.....	13
5.6 Caducité des subventions .....	14
<b>ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L’ARTICLE 7 – DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES ET DES TRAVAUX .....</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 7 – MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2 .....</b>	<b>16</b>
<b>ARTICLE 8 – MESURES D’ORDRE.....</b>	<b>16</b>

## PREAMBULE

Dans le cadre de la 2<sup>ème</sup> phase du projet de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Aix-en-Provence, il a été acté la création d'une halte ferroviaire à proximité de la zone commerciale de Plan-de-Campagne sur la commune des Pennes-Mirabeau.

Les études de projet (PRO) relatives à cette halte ont été réalisées par SNCF Réseau, alors maître d'ouvrage, et leur financement a fait l'objet de la convention de financement signée le 15 décembre 2016.

En sus, l'Etat, la Région, le Département, la Métropole, SNCF Réseau, et la commune des Pennes-Mirabeau ont signé le 22 février 2021 un protocole d'intentions validant le principe de création d'un Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) en lien direct avec la future halte ferroviaire de Plan-de-Campagne. Ce PEM sera complété d'une desserte d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). Ces trois équipements de mobilité étant interdépendants, il y a lieu de faire converger les différents calendriers de travaux et de mise en service.

En parallèle, la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a créé la société anonyme SNCF Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau, ayant pour mission d'assurer la gestion unifiée des gares de voyageurs.

L'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF, et notamment son article 18, a fixé les modalités d'attribution à la société SNCF Gares & Connexions des biens, droits et obligations des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités relevant de son objet social. C'est sur ce fondement que depuis le 1er janvier 2020, SNCF Gares & Connexions est désormais maître d'ouvrage des travaux de création de la halte de Plan-de-Campagne.

Dans la continuité des études de projet (PRO) déjà produites, une convention de financement a été signée le 20 octobre 2023 afin de traiter des modalités de réalisation et de financement du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) et des travaux de réalisation (REA) de la halte de Plan-de-Campagne (ci-après « la Convention de financement initiale »).

A la suite de la présentation du projet à la Commission des Risques Ferroviaires en Gares (CRFG) de SNCF Gares & Connexions du 16 novembre 2022, l'ajout d'un passage souterrain (PASO) a été exigé afin de limiter le risque de traversées des voies ferrées induit par la longueur des rampes du projet initial, en lien avec le projet de PEM.

Cette modification de programme a fait l'objet d'études préliminaires (EP) au second semestre 2023 financées intégralement par SNCF Gares & Connexions. La phase relative aux études de niveau avant-projet / projet (APO), à la rédaction des Dossiers de Consultation des Entreprises (DCE) et des travaux de réalisation (REA) de ce PASO font l'objet du présent avenant.

Ceci exposé,

## **IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

### **ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT N°1**

Le présent avenant a pour objet de modifier au sein de la Convention de financement initiale :

- L'article 2 « Objet, Maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre des études et des travaux »
- L'article 3 « Organisation du pilotage et du suivi »
- L'article 4 « Financement de l'opération »
- L'article 5 « Dispositions financières »
- L'article 7 « Durée, planning et réception des études »
- Les annexes 1 et 2

### **ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 – OBJET, MAITRISE D'OUVRAGE ET MAITRISE D'ŒUVRE DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

L'article 2 de la Convention de financement initiale est annulé et remplacé comme suit :

«

#### **2.1 Périmètre de Maîtrise d'ouvrage et identification des acteurs**

La maîtrise d'ouvrage des études et travaux faisant l'objet de la Convention est assurée par SNCF Gares & Connexions.

Il est précisé que la création de la halte ferroviaire nécessite des études et interventions sur des ouvrages et installations de SNCF Réseau. Ces études et interventions sont dénommées ci-après « travaux connexes » et seront réalisées par SNCF Réseau et financées par SNCF Gares & Connexions dans le cadre d'une convention ad hoc. Celles-ci font donc partie intégrante du programme dont le financement fait l'objet des présentes.

Concernant plus spécifiquement les études et les travaux du passage souterrain, SNCF Réseau interviendra en tant que maître d'ouvrage délégué.

Par ailleurs la Métropole est maître d'ouvrage des aménagements liés à l'intermodalité, dans le cadre de la réalisation du PEM de Plan-de-Campagne exposée en préambule.

Les interfaces entre les périmètres devront faire l'objet d'une mission de type « Organisation, Pilotage et Coordination » (OPC) portée par la Métropole et la Région.

#### **2.2 Objet des travaux**

La halte de Plan-de-Campagne se situe au droit de l'ouvrage ferroviaire de la RD543, voirie dont le réaménagement est prévu par la Métropole et le Département. Elle est constituée de 2 quais latéraux de 220 ml accessibles depuis la RD543 via des rampes et des escaliers. L'accès d'un quai à

l'autre s'effectuera via un passage souterrain positionné à l'ouest des quais, ou via le trottoir sous le Pont-Rail RD543 dont le profil en travers est de 22 ml (entre culées).

A titre d'illustration, un plan d'implantation du projet figure en annexe 1.

#### **Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :**

- Construction de deux quais latéraux de 220 ml (pour voie A et voie B) accessibles depuis les aménagements sous le Pont-Rail de la RD543 ;
- Mise en œuvre d'une rampe d'accès accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) de 240 m environ desservant le quai au nord (voie B) et réalisation d'un escalier, dans le talus ferroviaire. La maîtrise foncière des parcelles au Nord de la ligne ferroviaire est une condition nécessaire à la réalisation de la rampe d'accès et donc une condition indispensable à la réalisation de la halte ;
- Mise en œuvre d'une rampe d'accès accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR) de 240 m environ desservant le quai au sud (voie A) et réalisation d'un escalier, dans le talus ferroviaire. La maîtrise foncière des parcelles au Sud de la ligne ferroviaire est une condition nécessaire à la réalisation de la rampe d'accès et donc une condition indispensable à la réalisation de la halte ;
- Mise en œuvre des mobiliers de quais (bancs, abris, poubelles, chronométrie) et des luminaires sur les quais et les cheminements clients (rampes et escaliers) ;
- Mise en place de la signalétique voyageurs et de sécurité ;
- Mise en place des réservations nécessaires pour le déploiement ultérieur du système de contrôle automatique de titres de transport sur chaque quai au débouché des rampes ;
- Mise en place des caméras de vidéosurveillance et du système de sonorisation ;
- Traitement des talus et murs de soutènement et mise en place de clôtures en liaison avec le traitement retenu dans le cadre du PEM ;
- Construction du passage souterrain d'une hauteur libre de 2,20 ml, d'une ouverture de 2,50 ml reliant les rampes d'accès situées de part et d'autre du talus.

#### **Interfaces avec le PEM**

- Le projet de halte ferroviaire objet de la présente convention et le projet de pôle d'échanges métropolitain sont conçus chacun avec leurs volumes de rétention. Une mutualisation des volumes et une optimisation du fonctionnement hydraulique sera recherchée. Une convention ad hoc permettra de définir les modalités financières de cette mutualisation ;
- En sus, il est précisé qu'un local Télécoms est aménagé dans le bâtiment de service du PEM dont la maîtrise d'ouvrage est portée par la Métropole. La Métropole, doit livrer une coque brute avec fluides en attente à SNCF Gares & Connexions qui réalise les aménagements nécessaires. A cet effet, SNCF Gares & Connexions a transmis dans le cadre du dossier de Projet son expression de besoins et les spécifications. Les plans d'exécution établis par le maître d'ouvrage du PEM seront visés par SNCF Gares & Connexions. Ce local accueille les installations Télécoms telles que les armoires des systèmes d'informations voyageurs, de transmissions et de sûreté et point d'accès Wan (réseau Ethernet IP) sécurisé ;
- Un distributeur de titres ferroviaires de transport est positionné en façade du bâtiment de service du PEM. L'objectif est d'installer un second valideur de titres de transports à l'entrée du P+R pour en permettre l'accès aux usagers des transports, quelque soit le réseau utilisé ;

- Ces occupations, rendues nécessaires par le projet, donneront lieu à des conventions d'occupation spécifiques, dont les impacts financiers ne sont pas intégrés au périmètre des présentes puisqu'elles relèvent des coûts annuels d'exploitation des transports ;
- Les incidences du projet de PEM et les conséquences de la coactivité en phase travaux qui peuvent en découler n'étant pas connues à la signature de la présente Convention, elles ne sont pas intégrées dans le coût global présenté à l'article 4 ci-après.

**Sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, mais dont le financement est porté par SNCF Gares & Connexions :**

- Lissage des voies ;
- Adaptation de la signalétique des voies ;
- Travaux de voie, de télécommunications et de signalisation en lien avec la construction du passage souterrain. »

**ARTICLE 3 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 – ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI**

L'article 3 de la Convention de financement initiale est annulé et remplacé comme suit :

«

**3.1 Comité de pilotage**

Le Comité de pilotage est composé a minima des représentants des Partenaires. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Partenaires. Il se réunira au minimum une fois par an pour faire un point sur l'avancement du projet et l'achèvement du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), afin de valider le lancement de la phase de consultation. Les précisions ou éventuelles modifications décidées au terme de cette phase de DCE lors du Comité de pilotage donneront lieu si nécessaire à la rédaction d'un avenant aux présentes.

Le Comité de pilotage se réunira également en fin de travaux pour constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu de mettre fin à la Convention.

Il se réunira sur convocation adressée au moins quinze (15) jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

Le Comité de pilotage se réunira également en tant que de besoin à la survenance de chaque évènement remettant en cause l'équilibre général de la Convention, en particulier les modifications concernant le programme ou l'enveloppe budgétaire affectée au projet ou le délai global de réalisation.

Il est précisé que SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux connexes susmentionnés et maître d'ouvrage délégué du passage souterrain pourra être associé sur simple demande des Partenaires.

Le secrétariat du Comité de pilotage est assuré par SNCF Gares & Connexions.

**3.2 Comité technique**

Outre le Comité de pilotage, un Comité technique composé des équipes techniques des Partenaires se réunira en tant que de besoin et pour faire un point sur l'avancement et en tout état de cause pour la présentation du DCE.

Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des Partenaires.

Ce Comité technique se réunira sur convocation adressée au moins quinze (15) jours avant la date prévue précisant l'ordre du jour et accompagnée de l'ensemble des éléments d'études de l'opération.

Il est précisé que SNCF Réseau, maître d'ouvrage des travaux connexes susmentionnés et maître d'ouvrage délégué du passage souterrain pourra être associé sur simple demande des Partenaires.

Le secrétariat du Comité technique est assuré par SNCF Gares & Connexions. »

#### **ARTICLE 4 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 – FINANCEMENT DE L'OPERATION**

L'article 4 de la Convention de financement initiale est annulé et remplacé comme suit :

«

##### **4.1 Coût aux conditions économiques de référence et de réalisation**

Aux conditions économiques de référence (janvier 2021), le coût de la phase REA est estimé à 10 795 000 €, comprenant le coût des études et travaux du passage souterrain d'un montant de 2 045 000 €.

	<b>Coût prévisionnel de réalisation de la halte et du passage souterrain (€ hors taxes aux conditions économiques de 01/2021)</b>
Foncier	0,00
Travaux	8 127 000,00
MOE	1 150 000,00
MOA	350 000,00
Missions divers d'AMO	70 000,00
PPR	1 098 000,00
<b>TOTAL</b>	<b>10 795 000,00</b>

Aux conditions économiques de réalisation (mars 2027), le coût de la phase REA est estimé à 14 140 000 €, comprenant le coût des études et travaux du passage souterrain d'un montant de 2 678 675 €. Après actualisation des coûts, des études et prise en compte des interfaces connues avec le projet de PEM, le coût de l'opération aux conditions économiques de mars 2027 est en augmentation de 31,0 % par rapport à son coût aux conditions économiques de janvier 2021.

	<b>Coût prévisionnel de réalisation de la halte et du passage souterrain (€ hors taxes aux conditions économiques de 03/2027)</b>
Foncier	0,00
Travaux	10 645 278,37
MOE	1 506 345,53
MOA	458 452,99
Missions divers d'AMO	91 690,60
PPR	1 438 232,52
<b>TOTAL</b>	<b>14 140 000,00</b>

L'actualisation des coûts tient compte de la valeur du dernier indice connu TP01 (janvier 2021 : 111,2 ; décembre 2023 : 129,6), et d'un taux d'indexation de 4 % en 2024, puis de 3,5 % par an au-delà.

Ce coût n'intègre pas les éléments suivants :

- Incidences de la coexistence avec le projet de PEM. Les coûts correspondants seront estimés et intégrés à l'opération lors de la phase DCE.
- Agencement adapté à la coque et pose de ses équipements ferroviaires dans le bâtiment de service du PEM. Les coûts correspondants seront estimés et intégrés à l'opération lors de la phase DCE. Cette coque étant livrée par la Métropole dans le cadre des travaux de réalisation du PEM.

En cas d'écart entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses susvisées, les Partenaires s'engagent à se rencontrer dans les plus brefs délais afin de réexaminer lesdites hypothèses par voie d'avenant. Préalablement à cette rencontre, SNCF Gares & Connexions communiquera aux Partenaires tout justificatif utile au réexamen de la présente clause.

En tout état de cause, les Partenaires s'engagent à se rencontrer lorsque la moitié du financement en euros (€) courants aura été appelé, afin de réévaluer le montant en euros courants prévisionnels, a minima par la prise en compte de l'évolution réelle des conditions économiques pour les dépenses déjà réalisées. Le cas échéant, la réévaluation du montant en euros courants prévisionnels fera l'objet d'un avenant à la Convention.

## **4.2 Plan de financement**

Les Partenaires s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

<b>Financeurs</b>	<b>Participations %</b>	<b>Montants prévisionnels € (CE de réalisation)</b>
Etat	39,3 %	5 557 020,00
Région	39,3 %	5 557 020,00
Métropole	21,4 %	3 025 960,00
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>	<b>14 140 000,00</b>

Ce tableau constitue la base de calcul permettant l'établissement des appels de fonds dont les modalités sont définies ci-après (au prorata des participations).

Les contributions qui sont versées à SNCF Gares & Connexions par les Partenaires, en tant que subventions d'investissement, sont exonérées de TVA. »

## **ARTICLE 5 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 – DISPOSITIONS FINANCIERES**

L'article 5 de la Convention de financement initiale est annulé et remplacé comme suit :

«

### **5.1 Principe de financement**

Le besoin de financement comprend le coût de réalisation de la phase financée par la Convention, dont notamment les frais d'acquisition de données, les provisions pour risques et aléas, les frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et les frais de maîtrise d'œuvre ainsi que les coûts liés aux travaux connexes sous périmètre de MOA de SNCF Réseau mais financés par SNCF Gares & Connexions, qu'il convient d'indexer aux conditions économiques de réalisation.

Le financement de l'opération, dans sa globalité est assuré par les Partenaires selon les cadres définis ci-après, soit par allocations de subvention pour les partenaires financeurs, soit en fond propre par SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage.

### **5.2 Modalités de versement**

Selon la clé de répartition, entendu comme étant le montant par Partenaire rapporté au montant total, figurant au plan de financement mentionné à l'article 4.2, SNCF Gares & Connexions procédera aux appels de fonds auprès de chaque partenaire financeur comme suit :

- Appel initial : 20 % du besoin de financement à la signature du présent Avenant.
- Appels intermédiaires : dans la limite de 95 % du besoin de financement de la phase REA, dès que l'avance provisionnelle précédente est consommée, des acomptes effectués en fonction de l'avancement des travaux, qui sont calculés en multipliant le taux d'avancement des

travaux par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants. Ces acomptes sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le Directeur de Projet de SNCF Gares & Connexions. Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation de chaque financeur en euros courants définie au plan de financement à l'article 4.2 ci-dessus.

Au-delà des 95 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par SNCF Gares & Connexions. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant de la participation de chaque financeur en euros courants défini au plan de financement à l'article 4.2 ci-dessus.

- Solde de la phase REA : 5 % comme solde de la Convention après l'achèvement de l'intégralité des travaux sur présentation d'un Décompte Général Définitif sur la base des dépenses comptabilisées et constatées. SNCF Gares & Connexions procédera, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.
- Pour l'exercice des études et des travaux définis au titre de la présente Convention, SNCF Gares & Connexions percevra un financement de l'Etat sur le budget du programme 2023 (« infrastructures et services de transports »), action 41 (« infrastructures ferroviaires »).
  - o A date, le code d'activité budgétaire n'est pas encore défini.
  - o Le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement est chargé de l'exécution de la présente Convention.
  - o Le comptable assignataire est la Directrice Régionale des Finances Publiques de PACA – DRFIP 13.

### **5.3 Domiciliation de la facturation et identification**

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

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
<b>Région</b>	Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Hôtel de Région 27 place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex20	Direction Générale Transports, Mobilité et Grands Equipements Service Administratif et Financier	<a href="mailto:mdeshors@maregionsud.fr">mdeshors@maregionsud.fr</a>
<b>Etat</b>	DREAL PACA 16 rue Antoine Zattara 13332 Marseille Cedex 03	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 64 57 <a href="mailto:uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr">uppr.stim.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr</a>
<b>Métropole</b>	Métropole Aix-Marseille-Provence La Tour La Marseillaise 2 bis boulevard Euromed Quai d'Arc 13002 Marseille	DGD Mobilité Durable Infrastructures et Voirie Directions Ressources	Yves PAPPATICO 04 42 91 49 21 <a href="mailto:yves.pappatico@ampmetropole.fr">yves.pappatico@ampmetropole.fr</a>
<b>SNCF Gares &amp; Connexions</b>	SNCF Gares & Connexions - Département comptabilité 16 avenue d'Ivry 75634 Paris Cedex 13	Direction Finances, Juridique et Régulation Département Comptabilité	01 80 50 92 07 <a href="mailto:sandrine.bader@sncf.fr">sandrine.bader@sncf.fr</a>

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Etat	130 006 380 00013	/
Métropole	200 054 807 000 17	FR 192 000 548 07
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 00 334	FR76 3000 4013 2800 0139 0369 404

#### **5.4 Facturation et recouvrement**

Les sommes dues à SNCF Gares & Connexions au titre de la Convention sont payées dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut d'un paiement à la date convenue, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés sur la période du retard constaté au taux d'intérêt légal majoré de 3 points.

Les partenaires financeurs se libéreront des sommes dues au titre de la Convention par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares & Connexions	La Défense ENT	30004	01328	00013903694	04

#### **5.5 Gestion des écarts**

La gestion des écarts entre l'évolution réelle des conditions économiques et les hypothèses susvisées est précisée dans l'article 4.1.

Il appartient à chaque Partenaire de supporter les dépassements du coût prévisionnel dont il serait à l'origine, dès lors que ces propositions de modifications auront été validées par l'ensemble des Partenaires.

Il est ici rappelé que l'estimation de l'opération ainsi que le besoin en financement visés respectivement aux articles 4 et 5 de la Convention, ne sont donnés qu'à titre estimatif.

Les écarts (économie ou dépassement par rapport au montant estimé du coût des études et travaux) seront gérés comme indiqué ci-dessous.

En cas de dépassement des coûts prévisionnels, SNCF Gares & Connexions informera les Partenaires, fournira tout élément justificatif et proposera, le cas échéant, des alternatives.

Cette démarche sera également conduite dans le cas où SNCF Gares & Connexions devrait déclarer des appels d'offres infructueux.

Il en ira de même pour tout dépassement qui résulterait de réclamations présentées par les entreprises titulaires des marchés.

Les Partenaires conviendront alors, ensemble et à bref délai, de la réponse à apporter, soit par :

- Modification du niveau des prestations,
- Mobilisation d'autres financements ou révision des financements consentis par les différents partenaires,
- Evolution du programme et/ou du calendrier de réalisation,
- Abandon du projet (avant démarrage des travaux).

Les modifications devront être décidées dans un délai de deux (2) mois à compter de la diffusion de l'information en convoquant si nécessaire une réunion d'urgence du Comité de pilotage. Les modifications décidées dans ce cadre feront l'objet d'avenants à la Convention.

Dans l'hypothèse où les Partenaires ne parviendraient pas à s'entendre dans un délai de deux (2) mois à compter du constat du risque de dépassement, chaque Partenaire aura la possibilité de se retirer de la poursuite de l'opération. Dans une telle hypothèse, les dispositions énoncées à l'article 7 de la Convention trouveront ici application.

En cas d'économies, celles-ci seront réparties entre les Partenaires à hauteur de leur participation respective.

En tout état de cause, SNCF Gares & Connexions sera remboursée des dépenses réelles, les partenaires financiers s'engageant à rembourser les dépenses effectivement engagées dans les conditions visées à l'article 4.2 de la Convention.

#### **5.6 Caducité des subventions**

Les subventions deviendront caduques si, à l'expiration d'un délai de 36 mois à compter de la notification du présent Avenant, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit de son report.

Le reliquat de la subvention non versé deviendra caduc si, à l'expiration d'un délai de 36 mois à compter de la réception des travaux, le maître d'ouvrage n'a pas transmis le décompte général et définitif de l'opération, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés si un événement imprévu, initié par un tiers (par exemple litige avec l'entreprise, plainte d'un tiers, etc.) et impactant le déroulement de l'opération, se produit.

Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Partenaires. La prolongation de ces délais est décidée par voie d'avenant à la Convention. »

#### **ARTICLE 6 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 – DUREE, PLANNING ET RECEPTION DES ETUDES ET DES TRAVAUX**

L'article 7 de la Convention de financement initiale est annulé et remplacé comme suit :

«

Le planning cible prévisionnel de l'opération est joint en annexe 2.

Le planning prévisionnel pour le PASO est le suivant et repose sur les jalons prévisionnels suivants :

- Phase APO / DCE : mai 2024 – décembre 2024 ;
- Consultation / études EXE : janvier 2025 – juin 2025 ;
- Travaux préparatoires / travaux principaux : juillet 2025 – décembre 2025, avec une opération coup de poing programmée en novembre 2025.

Les hypothèses de planning en lien avec la réalisation du PASO sont les suivantes :

- Démarrage des études APO en mai 2024 (avec un conventionnement APO / REA mis en place) ;
- Pas de nécessité d'obtenir un permis d'aménager ou permis de construire ou d'effectuer une déclaration préalable ;
- L'accès au nord et au sud est nécessaire à la phase travaux à partir de juillet 2025 ;
- Le bâtiment au sud doit être démoli et le terrain nettoyé avant juillet 2025.

Le planning prévisionnel pour la halte ferroviaire est le suivant et repose sur les jalons prévisionnels suivants :

- DCE (6 mois environ) : octobre 2024 – mars 2025 ;
- Consultation (7 mois environ) : mars 2025 – septembre 2025 ;
- Etudes EXE / travaux préparatoires (3 mois environ) : octobre 2025 – décembre 2025 ;
- Travaux (15 mois environ) : janvier 2026 – mars 2027.

Les hypothèses de planning en lien avec la réalisation de la halte ferroviaire sont les suivantes :

- Fin juin 2025 : libération des emprises par la Métropole (fin des travaux de démolition des bâtiments au sud) ;
- Fin décembre 2025 : libération des emprises par SNCF Réseau (fin des travaux de construction du nouveau passage souterrain) ;
- Fin avril 2026 : libération des emprises au sud par SNCF Gares & Connexions pour permettre le démarrage des travaux de terrassement au sud et le démarrage de la construction du bâtiment voyageurs par la Métropole ;
- Mi-juin 2026 : libération des emprises au nord par SNCF Gares & Connexions pour permettre le démarrage des travaux de terrassement au nord par la Métropole ;
- Fin octobre 2026 : mise à disposition à SNCF Gares & Connexions par la Métropole du local technique au sein du bâtiment voyageurs ;
- Fin mars 2027 : mise en service de la halte ferroviaire et du PEM.

Ce planning est donné à titre indicatif.

Un phasage des travaux des quais permettra, en terminant les travaux du quai sud fin décembre 2026, de limiter au maximum les interfaces entre les travaux de ce quai sud et les travaux du PEM. Les travaux du quai nord s'achèveront eux fin mars 2027. L'OPC, une fois celle-ci désignée par la Métropole, aura pour mission de rechercher encore des solutions d'optimisation du planning général des opérations.

Il est rappelé que s'agissant d'ouvrages devant former un ensemble cohérent en termes de fonctionnalités, la halte ferroviaire et le PEM devront être mis en service selon des calendriers compatibles. Le délai entre la mise en service de l'un ne devra être supérieur à six (6) mois après la mise en service de l'autre.

La date de réception des travaux est le point de départ du délai visé à l'article 5.6. »

## **ARTICLE 7 – MODIFICATION DES ANNEXES 1 ET 2**

Les annexes 1 et 2 de la Convention de financement initiale sont remplacées par les annexes 1 et 2 du présent Avenant n°1.

## **ARTICLE 8 – MESURES D'ORDRE**

Les dispositions de la Convention de financement initiale non modifiées par les présentes restent inchangées et applicables.

Le présent Avenant n°1 entre en vigueur à sa date de notification à SNCF Gares & Connexions par courrier avec accusé de réception, remise en mains propres ou voie électronique.

La Convention est établie en quatre (4) exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A Marseille, le .....

**Pour l'Etat**  
**Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**

**Monsieur Christophe MIRMAND**

La Convention est établie en quatre (4) exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A Marseille, le .....

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

**Monsieur Renaud MUSELIER**

La Convention est établie en quatre (4) exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A Marseille, le .....

**Pour la Métropole d'Aix-Marseille-Provence  
La Présidente du Conseil Métropolitain**

**Madame Martine VASSAL**

La Convention est établie en quatre (4) exemplaires, un à destination de chaque Partenaire.

A Marseille, le .....

**Pour SNCF Gares & Connexions**  
**La Directrice Régionale des Gares Occitanie & Sud**

**Madame Agnes MOUTET-LAMY**

## Annexe 1 : Plan d'implantation du projet



## Annexe 2 : Planning prévisionnel

	2024												2025												2026												2027				
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	
<b>PASO</b>																																									
Avenant 1 CFI			X																																						
APO / DCE																																									
Consultation / études EXE																																									
Bâtiment démoli / Accès nord et sud garantis																																									
Travaux																																									
<b>Halte</b>																																									
DCE																																									
Consultation																																									
Etudes EXE / travaux préparatoires																																									
Mise à disposition du local technique dans le BV																																									
Travaux																																									
Mise en service																																									