

**CONVENTION
RELATIVE AU FINANCEMENT
DES ETUDES D'AVANT-PROJET – PROJET
ET DE L'ASSISTANCE AU CONTRAT DE
TRAVAUX
PORTANT SUR L'ÉLARGISSEMENT D'UN
PONT FERROVIAIRE SITUÉ « BD
NATIONAL » À MARSEILLE
(EXTENSION TRAMWAY ARENC /
NATIONAL / BELLE DE MAI)
LIGNES 939 001**

ANNEXE 1

CONDITIONS PARTICULIÈRES

ENTRE-LES SOUSSIGNES

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par sa Présidente, **Madame Martine VASSAL**, dûment habilitée par la délibération du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence n°

Ci-après désigné « **MAMP** » ou « **La Métropole** »

Et,

SNCF Réseau, Société anonyme au capital de 621 773 700 euros immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Karim TOUATI**, Directeur territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné « **SNCF RÉSEAU** »

SNCF RÉSEAU et **MAMP** étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF RÉSEAU,
- Le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau
- Le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau
- La délibération n°HN 001-8073/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 juillet 2020 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole ;
- La délibération n° TRA 011-6416/19/CM du Conseil de la Métropole du 20 juin 2019 créant l'autorisation de programme n° 2018104300 pour la réalisation du tramway ARENC /Belle de Mai/National
- La délibération n°MOB-003-17198/24/CM du Conseil de la Métropole du 05 décembre 2024 portant sur l'approbation du programme d'aménagement du tramway Arenc / National / Belle de Mai.

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET	10
ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES	10
2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET	10
2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION	11
2.2.1 Modification des hypothèses du programme	12
2.2.2 Exclusion du périmètre de l'étude.....	12
2.2.3 Réseaux tiers.....	12
2.2.4 Interfaces	12
2.2.5 Portage des procédures réglementaires.....	12
2.3 CONTENU DES ETUDES AVANT-PROJET (AVP), PROJET (PRO), DCE ET ACT	13
2.3.1 AVP.....	13
2.3.2 PRO.....	13
2.3.3 ACT.....	14
2.4 ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE.....	14
ARTICLE 3. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION	15
ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION.....	15
4.1 ASSIETTE DE FINANCEMENT	15
4.1.1 Coût Estimatif des études aux conditions économiques de référence	15
4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation	16
4.2 PLAN DE FINANCEMENT.....	17
4.3 COMPENSATION DES CHARGES ULTÉRIEURES DES PROJETS D'INVESTISSEMENTS	17
ARTICLE 5. APPELS DE FONDS	17
5.1 MODALITÉS D'APPELS DE FONDS.....	17
5.2 DÉLAIS DE CADUCITÉ	18
ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS.....	18

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Le projet d'extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai

L'extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai s'inscrit dans le Plan de Mobilité 2020-2030, délibéré en décembre 2021, et représente l'un des projets prioritaires du volet Mobilité du Plan « Marseille en grand ».

Le programme d'aménagement a été approuvé le 05 décembre 2024 par délibération en conseil métropolitain.

Ce projet de mobilité doit se connecter à l'actuelle ligne de tramway T2 au boulevard National ainsi qu'à la gare ferroviaire d'Arenc, avec une desserte à travers le quartier de la Belle de Mai jusqu'à la place Burel, terminus provisoire en prévision d'un prolongement vers Saint-Jérôme. Elle comptera 10 stations sur un parcours linéaire de 3,5 kilomètres.

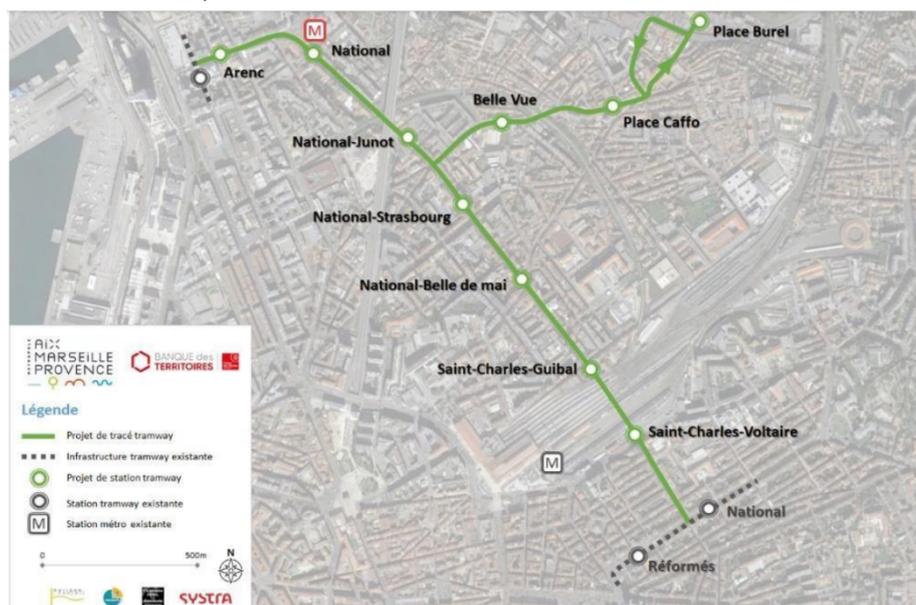


Figure 1 : Tracé de l'extension du tramway vers la Belle de Mai

Le projet se découpe en deux phases :

- **Phase A** : Réalisation de la section Arenc – Place Burel – boulevard National jusqu'à la rue Guibal Les infrastructures tramway entre la place Burel et Arenc au nord et sur le boulevard National jusqu'à la rue Guibal seront réalisées dans un premier temps. Cette phase permettra de relier la Belle de mai avec l'hypercentre au plus tôt, et sera utilisée ultérieurement dans une optique d'un réseau maillé.



Figure 2 : Phase A (Sans les cycles)

- **Phase B** : durant la phase 2 de LNPCA : Réalisation de la section Longchamp – rue Guibal Le barreau restant est réalisé dans un deuxième temps en articulation avec la réalisation de la nouvelle gare souterraine à Saint Charles. Les travaux préparatoires de LNPCA nécessaires pour démarrer les travaux du tramway devront être anticipés (mesures conservatoires) pour

permettre une mise au service du tramway au plus tôt (2032-2033) et sans attendre la livraison complète de la nouvelle gare souterraine en 2035.



Figure 3 : Phase B (Sans les cycles)

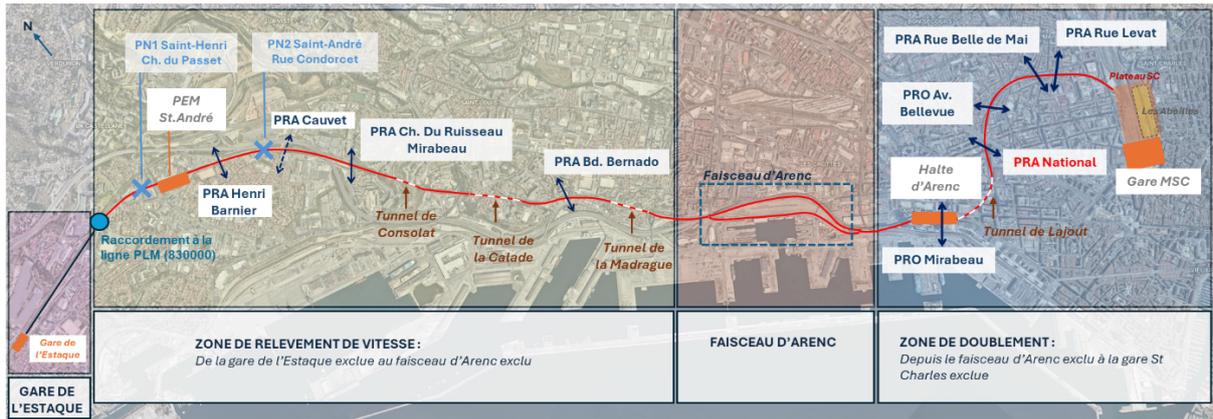
L'insertion du tramway dans son environnement requière la modification d'ouvrages. Parmi ces ouvrages situés en interfaces (cf. schéma ci-après), se trouve le pont-rail (PRA) situé au niveau du boulevard National appelé par la suite PRA National.



Figure 4 : Localisation des ouvrages en interface avec le tramway

Le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur :

Le projet des phases 1&2 LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) prévoit un aménagement du Corridor Ouest de la ligne n°939 001 entre l'Estaque et Marseille Saint-Charles piloté par SNCF Réseau – LNPCA. Sur ce secteur, le doublement des voies ferrées implique le remplacement du tablier du PRA National sans modification de l'ouverture de l'ouvrage de 11m.



Aménagements projetés dans le cadre du projet de la LNPCA sur le Corridor Ouest

Planning

L'horizon de mise en service de l'opération LNPCA étant proche de celui de l'opération tramway c'est-à-dire en 2030, la métropole a décidé de confier aux équipes en charge de piloter le projet LNPCA les études AVP-PRO-ACT de l'élargissement de l'ouvrage. Cette prise en charge est de nature à permettre une optimisation des conditions de réalisation et des coûts, notamment en profitant de la fermeture de ligne au TER prévue mi-décembre 2028. À noter que durant cette période, la ligne sera totalement fermée sans aucune circulation ferroviaire..

Cet ouvrage d'art étant rattaché au réseau ferré national, SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux portant sur les modifications à réaliser.

Avancement des études :

	LNPCA	Extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai
Stade des études	Fin d'AVP – début du PRO	EP

Planning de réalisation :

	LNPCA	Extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai phase A
Travaux	Fin 2028 à début 2030 durant la fermeture de la ligne	2028 / 2029
Mise en service	2030	2030

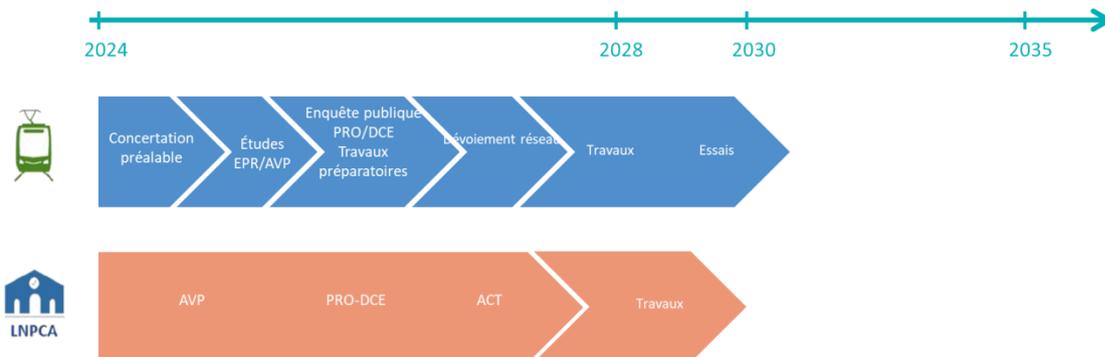


Figure 5 : Planning du tramway et de la LNPCA

Caractéristiques de l'ouvrage

Le pont-rail se situe au PK 860+014 de la ligne n° 939 001 entre l'Estaque et Marseille Saint-Charles.

L'ouvrage existant est une voûte biaise maçonnée surbaissée présentant une ouverture droite de 11m environ. Il est assuré une hauteur libre sur trottoirs de 3,34m et en clef de 4,60m environ.

Il est composé de maçonnerie de briques sur la voûte, tympans et murs en retour, de pierres de taille sur les chaînes d'angle et bandeaux, et de plinthes en pierre et en béton. Enfin, les culées de l'ouvrage sont fondées superficiellement.

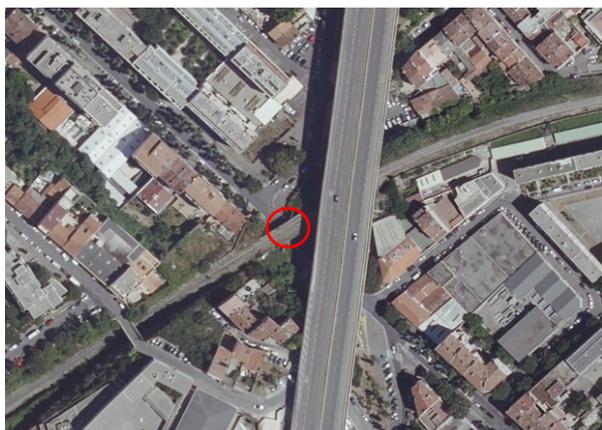


Figure 6 : Vue aérienne (Source : Géoportail)

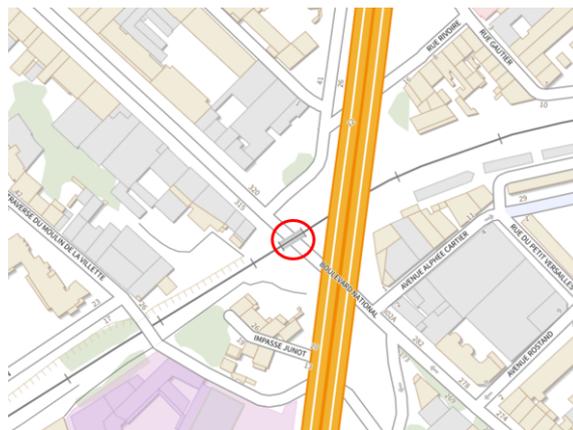


Figure 7 : Plan de situation



Figure 8 : Élévation côté Sud (Source : Google Streetview)



Figure 9 : Élévation côté Nord (Source : Google Streetview)

Mutualisation des travaux du tramway et de la LNPCA sur l'ouvrage du PRA National

Dans le cadre du projet d'aménagement du corridor Ouest de la ligne n° 939 001 entre l'Estaque et Marseille Saint-Charles et pour donner suite à **la demande d'augmentation de l'ouverture de l'ouvrage PRA National de la part de la métropole d'Aix-Marseille-Provence liée aux travaux du tramway**, un dossier d'études préliminaires a été constitué par SNCF Réseau (LNPCA).

Les éléments ont été présentés à la Métropole le 05/02/2025.

Sur la base des conclusions de l'étude préliminaire, la MAMP a confirmé la nécessité de poursuivre les études Avant-projet - Projet jusqu'à la phase ACT (inclue) pour l'élargissement du pont ferroviaire.

La présente convention de financement porte donc sur les études Avant - projet, Projet, DCE et la Phase ACT relatives au pont ferroviaire situé au PK 860+014 de la ligne n° 939 001 dit PRA National.

Dans le cadre des études AVP et PRO à réaliser, l'organisation et le phasage des travaux sera étudié afin de répondre au mieux aux objectifs de la MAMP d'une part et aux objectifs de la LNPCA d'autre part.

Dans le cas où l'opération d'élargissement de l'ouvrage est dissociée et doit être réalisée avant la fermeture de ligne prévue pour l'opération du doublement de la ligne LNPCA sur l'ouvrage, il sera nécessaire de revoir le phasage des travaux et son impact financier pour la MAMP.

Dans l'hypothèse où une mutualisation avec le projet LNCPA serait possible dans le cadre de l'opération d'extension du tramway Arenc / National / Belle de Mai, la métropole financera uniquement le coût propre aux travaux d'élargissement de l'ouvrage, hors remplacement projeté du tablier lié au relèvement de vitesse LNPCA,

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUIV

ARTICLE 1. OBJET

Les présentes **Conditions particulières** ont pour objet de définir la consistance des études AVP-PRO-DCE-ACT à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

Elles complètent et précisent les **Conditions générales**, qui s'appliquent aux conventions de financement des études et travaux réalisés par SNCF RÉSEAU dans le cadre d'un projet d'infrastructure ferroviaire.

En cas de divergence ou de contradiction entre les **Conditions Générales** et les **Annexes**, les Conditions Générales prévaudront. En cas de divergence ou de contradiction entre la présente annexe 1 « **Conditions Particulières** » et les Annexes suivantes, la présente annexe 1 « Conditions Particulières » prévaudra.

Conformément aux règles d'engagement de SNCF Réseau, les **Parties conviennent d'un point d'arrêt à l'achèvement des études AVP et préalablement à l'engagement des études PROJET**. Il permet de vérifier que le programme, les plannings et les coûts relatifs à cette phase d'étude tels que prévus à la présente convention sont conformes aux résultats des études AVP. Dans l'hypothèse où des écarts seraient constatés, l'engagement des études PROJET est conditionné à la conclusion d'un avenant.

Les deux maîtrises d'ouvrage s'engagent à réaliser conjointement les deux projets simultanément. Pour rappel, les deux projets bénéficient des financements nécessaires aux études.

Il est rappelé que les deux projets convergent en termes de calendrier, avec pour le tramway une mise en service à l'horizon 2030. Les travaux de modification de la largeur du pont pourront ainsi bénéficier de la fermeture de la ligne envisagée pour la réalisation des travaux prévus dans le cadre du projet LNPCA.

Si des retards étaient constatés dans le planning de l'une ou l'autre des opérations, les parties s'entendent pour renégocier les termes de la présente convention ; étant toutefois précisé que SNCF Réseau ne peut accepter qu'un décalage de l'opération portée par la MAMP ne remette en cause les délais de réalisation de l'opération portée par SNCF Réseau dans le cadre du projet LNCPA

ARTICLE 2. DESCRIPTION DES ETUDES

2.1 OBJECTIFS ET FONCTIONNALITES DU PROJET

Les besoins exprimés à date par la Métropole Aix – Marseille – Provence, en ce qui concerne les fonctionnalités et le niveau de performance recherchés au travers du Projet sont les suivants :

- **L'ouvrage à réaliser est composé d'un tablier à poutrelle enrobée ;**
- **L'élargissement de l'ouvrage avec une ouverture libre à 18 mètres permettant l'insertion :**
 - o De deux trottoirs ;
 - o D'une piste cyclable bidirectionnelle
 - o D'une chaussée en sens unique
 - o D'une plateforme de tramway bidirectionnelle

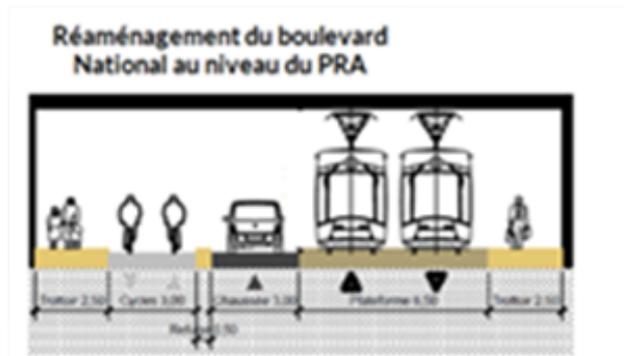


Figure 10 : Principe d'aménagement recherché au niveau du PRA National (extension du tramway)

- **Hauteur libre d'implantation du tramway est au minimum de 4,15 m par rapport au plan de roulement de tramway.**

NB : Les études de conception de l'extension du réseau de tramway n'ont pas débuté, leur avancement pourrait faire évoluer l'aménagement et les largeurs affectées à chaque mode. Pour autant, l'ouverture souhaitée de l'ouvrage demeure établie.

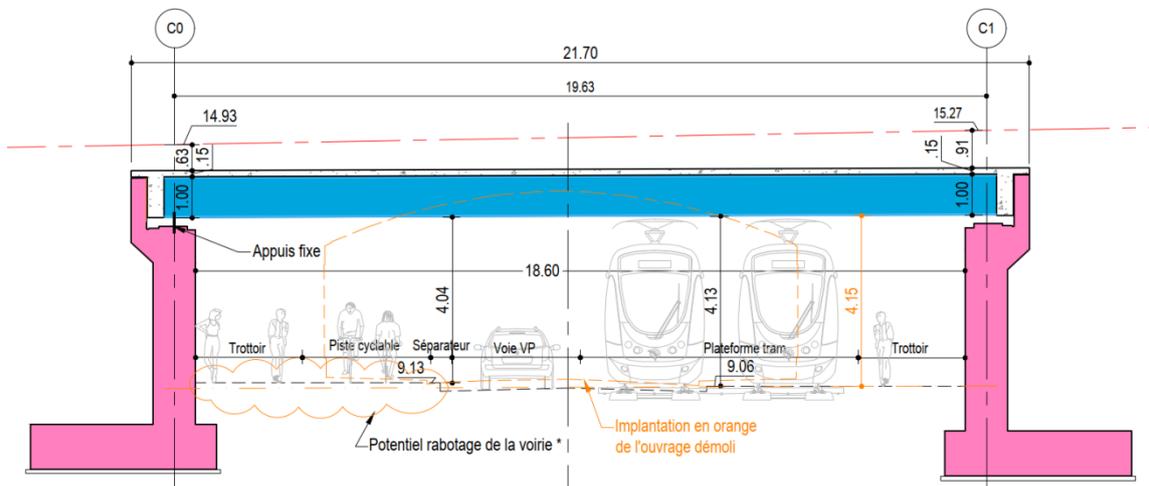


Figure 11 : Coupe longitudinale du projet

En termes d'exploitation ferroviaire

- L'ouvrage devra être compatible avec les performances de la ligne 939 001 suivantes :
 - o Groupe UIC : 6
 - o Mode d'électrification : 1500 V
 - o Vitesse maximum : 90 km/h
 - o Gabarit N et P
 - o Gabarit limite Voyageurs haut : G1
 - o Gabarit limite Fret haut : GB
 - o Charges des wagons admissible : D4
- L'ouvrage proposé respectera les critères de maintenabilité de SNCF Réseau,
- Il n'est prévu aucune exigence architecturale spécifique pour l'ouvrage.

Il est à noter que le programme a fait l'objet d'une analyse commune entre le MOA SNCF Réseau et la MAMP. Les deux parties ont validé le programme présenté ci-avant.

2.2 DESCRIPTION ET PERIMETRE DES ETUDES FINANCEES DANS LE CADRE DE LA PRESENTE CONVENTION

2.2.1 Modification des hypothèses du programme

Les études portent sur la construction d'un nouvel ouvrage ferroviaire en remplacement de l'existant permettant le passage du futur tramway décrit dans le programme et le dossier des études préliminaires.

Les hypothèses structurantes considérées à date avant aboutissement des études, des concertations et des décisions à venir, sont décrites dans les Annexes 2 et 3.

Si les **modifications des hypothèses** engendraient des modifications structurelles de l'ouvrage (fondations, largeur des culées, position du tablier...), des études complémentaires seraient donc nécessaires, études qui ne font donc pas l'objet de cette présente convention de financement.

2.2.2 Exclusion du périmètre de l'étude

Sont donc **exclus du périmètre** de la présente étude :

- Les aménagements intérieurs de l'ouvrage (luminaires...);
- Les éléments de chaussée (revêtement au sol, enrobés) hors remise en état de l'existant après travaux;
- Les déviements des réseaux tiers sous MOA Concessionnaires

2.2.3 Réseaux tiers

Concernant les **réseaux tiers**, il est à noter que chaque concessionnaire reste maître d'ouvrage du dévoiement de ses réseaux. Néanmoins, le recensement des réseaux, la synthèse de l'impact du projet d'élargissement du pont-rail sur les réseaux tiers sera transmise à la MAMP dans le cadre des études menées par SNCF Réseau. À ce stade des études et en l'absence des synthèses des déviements de réseaux, SNCF Réseau et la MAMP, assure le recensement des réseaux et identifie le besoin de dévoiement de réseaux sur son opération respective. L'entité en charge du suivi des déviements relatifs aux travaux d'élargissement de l'ouvrage sera confirmée dans le cadre des réunions d'interface.

2.2.4 Interfaces

Des réunions d'interfaces régulières seront organisées à l'initiative de la Métropole AMP et de sa maîtrise d'œuvre ou bien de SNCF Réseau et de sa maîtrise d'œuvre, autant que de besoins, durant toute la durée de la convention de financement. Il est notamment recensé les sujets d'interface suivant :

- Dévoiement des réseaux tiers sous l'ouvrage;
- Coordination et phasage de chantier;
- Surface, nivellement et remise en état des emprises chantier libérées à la fin des travaux SNCF Réseau;
- Assainissement : traitement des eaux de pluie du PRA;
- Procédures administratives et démarches foncières.

À l'issue de la Phase AVP (de la présente convention) et en fonction des éléments issus des réunions d'interfaces, certaines missions pourraient être réévaluées et faire l'objet d'un avenant à cette convention de financement tel que précisé à l'article 1 ci-avant.

2.2.5 Portage des procédures réglementaires

Le projet de la LNPCA a été déclaré d'utilité publique le 13 octobre 2022. Le projet a également fait l'objet d'une Mise en compatibilité du document d'urbanisme en vigueur afin d'inscrire le projet. L'opération du Pra National y est inscrite comme un « *nouvel ouvrage en lieu et place* ».

L'opération du tramway Arenc / National / Belle de Mai va probablement nécessiter la mise en œuvre de procédures réglementaires propres au projet. **Le portage de ces procédures** (instruction réglementaire des autorisations environnementales ou d'urbanisme, concertations, enquêtes publiques, consultation du public, compatibilité avec le PLUiM etc.) **restera sous maîtrise d'ouvrage de la MAMP ; le projet d'extension de la ligne de tramway Arenc / National / Belle de Mai** étant un projet réglementairement indépendant du projet des Phases 1&2 de la LNPCA. SNCF Réseau fournira les différents éléments techniques relatifs au corridor ouest du projet LNPCA qui seraient nécessaires à la

réalisation des dossiers de procédures portées par la MAMP. En aucun cas la MOA SNCF Réseau ne portera pour le compte de la MAMP des procédures liées au Pra National. Une délimitation des périmètres de chaque maîtrise d'ouvrage est proposée en annexe 3 de la présente convention.

Un point sera également fait en fin d'AVP et en fin du PRO sur l'avancement des procédures du tramway Arenc / National / Belle de Mai, ce sujet pouvant constituer un point bloquant en termes de planification des travaux.

Les conditions de coordination durant la phase « réalisation » seront décrites dans une convention ultérieure.

2.3 CONTENU DES ETUDES AVANT-PROJET (AVP), PROJET (PRO), DCE et ACT

2.3.1 AVP

Les études avant-projet comprennent notamment :

- La réalisation des acquisitions de données complémentaires ;
- Le détail du programme de l'opération ;
- Les études techniques permettant de fixer les choix techniques structurants de l'ouvrage ;
- Les impacts fonciers précis, notamment en termes d'occupations temporaires. Aucune acquisition n'a été identifiée dans les études préliminaires ;

Le coût prévisionnel provisoire des travaux avec un niveau de détail et de précision suffisant, comprenant une décomposition fine et étayée et une analyse de risques détaillée et chiffrée, ainsi que des pistes d'optimisations des coûts des travaux.

L'estimation de l'ouvrage fera apparaître le coût de la régénération du tablier (projet LNPCA de base) et la variante de l'opération d'élargissement nécessaire au passage du tramway.

- Le planning directeur des travaux détaillé ainsi qu'une parfaite appréhension du phasage des travaux et de ses impacts ;

La synthèse des réseaux concessionnaires ;

- Une version projet de la convention de superposition et d'affectation récapitulera les conditions de maintenance ultérieures de l'ouvrage (cf § 4.3).

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

- Un dossier de synthèse ;
- Un dossier technique comprenant notamment les spécifications techniques détaillées, les impacts fonciers, la synthèse et le projet de dévoiement des réseaux, l'estimation du coût prévisionnel, un planning détaillé des travaux et son phasage, un carnet de plans et de coupes.

En revanche, elles ne comprennent pas :

L'évaluation socio-économique.

2.3.2 PRO

L'objectif des études de Projet est notamment de :

- Confirmer les choix techniques, la nature et la qualité des matériaux et équipements et les conditions de leur mise en œuvre ;
- Préciser les dispositions générales et les spécifications techniques, de sécurité, des équipements répondant aux besoins de maintenance et d'exploitation ;

- Fixer, avec toute la précision nécessaire, les caractéristiques et dimensions de l'ouvrage pour permettre de lancer la consultation des entreprises de travaux dans les meilleures conditions (parfaite définition de l'ouvrage, répartition claire des prestations entre intervenants, risques couverts...);
- Fixer l'échéancier d'exécution (y compris les impacts prévus en phase travaux) et arrêter le partage en lots ;
- Finaliser l'analyse de risques en ayant mis en œuvre toutes les mesures envisageables en phase conception pour éviter, réduire ou compenser les risques ;
- Définir le contrôle qualité à mettre en œuvre en phase travaux et lancer les marchés correspondants.

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

- Un dossier de synthèse ;

Un dossier technique complet comprenant notamment les spécifications techniques détaillées, l'estimation définitive du coût prévisionnel définitif de réalisation (CPDR), un planning détaillé des travaux, un carnet de plans et de coupes à l'échelle 1/50,

La phase PRO / DCE contient les documents de consultation des entreprises.

Les DCE contiennent notamment les éléments suivants :

- Le RC ;
- L'Acte d'engagement ;
- Le CCAP ;
- Le CCTP ;
- Le Bordereau des prix unitaires ou état des prix forfaitaires ;
- Le Détail estimatif ou cadre de décomposition des prix forfaitaires ;
- Le prix objectif détaillé du marché.

2.3.3 ACT

L'ACT porte notamment sur la passation des marchés, hors notification, et a pour objet :

- De préparer la consultation des opérateurs économiques chargés des travaux, en fonction du mode de passation des marchés publics ;
- De préparer la sélection des candidats et de les examiner ;
- D'analyser les offres et, le cas échéant, les variantes ;
- De préparer les mises au point permettant la conclusion des marchés publics par le maître d'ouvrage.

Leur notification est conditionnée à la disponibilité du financement de la phase « réalisation » via une convention de financement existante ou via la conclusion d'une convention de financement ad hoc.

2.4 ORGANISATION DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquière au nom de l'État.

ARTICLE 3. MODALITES DE SUIVI DE L'OPERATION

Afin d'assurer une coordination et l'opportunité de réaliser les travaux en même temps que le projet LNPCA, **le suivi de cette opération sera réalisé dans son intégralité par les équipes LNPCA.**

Sauf dispositions contraires, les représentants de SNCF Réseau et de la MAMP au Comité de Pilotage et au Comité Technique et Financier sont désignés par chacune des Parties.

Le comité technique est composé des équipes techniques de la Métropole (services de la DGD mobilités durables, infrastructures, voirie), SNCF Réseau et des bureaux d'études techniques. Il se réunira autant que de besoin pour faire un point sur l'avancement des études. Le planning global de l'opération sera systématiquement présenté. Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des partenaires.

Le **comité de pilotage est composé des représentants de la Métropole et SNCF Réseau.** Il peut être élargi à d'autres membres sur proposition des partenaires. Il se réunira une fois par an pour faire un point sur l'avancement du projet, en tout état de cause à **l'achèvement des études avant-projet, des études projet (DCE) et de la phase ACT**, afin de constater que chacun des signataires a satisfait à ses obligations et qu'il y a lieu d'engager la phase ultérieure, puis de mettre fin à la convention, en fin de phase ACT.

Le comité de pilotage se réunira également autant 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.

ARTICLE 4. FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût Estimatif des études aux conditions économiques de référence

Le e Coût Estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT est évaluée à 1 130 k€ constant (valeur économique de 06/2024) soit 1 191 k€ courant HT. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 2**.

La décomposition du Coût estimatif selon les principaux postes visés à l'article 7.1 des « Conditions générales » figure dans le tableau ci-après.

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 06/2024	AVP	PRO	DCE /ACT	Total
Foncier			5 k€	5 k€
Travaux et fournitures	104 k€			104 k€
<i>Entreprises extérieures</i>	62 k€			
<i>Prestations Sécurité et logistique</i>	41 k€			
MOE	219 k€	281 k€	79 k€	580 k€
MOA	84 k€	100 k€	35 k€	219 k€
MC	93 k€	93 k€	36 k€	223 k€
Provisions pour risques				
Total	499 k€	475 k€	156 k€	1 130 k€

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement est indexé sur un ou plusieurs indices et évolue en tant que de besoin en fonction de l'évolution constatée de l'indice ou des indices retenus pour la Phase ou les Phases du Projet dans les conditions prévues à l'article 10.4 des Conditions Générales, et des modifications de calendrier d'exécution. Sauf dispositions contraires ci-après, les indices retenus pour le calcul de l'indexation sont l'indice ING (MOE et MOA) et l'indice TP01. Les dates de référence sont précisées ci-après.

Le besoin de financement de la présente convention est évalué à **1,191 M€ courants HT**.

Ces montants tiennent compte :

- Des derniers indices connus (indice TP01 pour le coût des acquisitions de données, et indice ING pour le coût des études) ;
- D'un taux d'indexation du TP01, de 2,8 % en 2024, puis de 2,5 % par an à compter de 2025 ;
- Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2,5 % en 2024, de 2,3 % en 2025 puis de 2,2% par an à compter de 2026.

4.2 Plan de financement

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au besoin de financement de la présente Phase selon la clé de répartition suivante :

Avant-projet	Clé de répartition % (4 décimales)	Besoin de financement Montant en Euros courants HT
Métropole Aix Marseille Provence	100,0000 %	520 000 € HT
TOTAL	100,0000 %	520 000 € HT

Pour la phase Projet/DCE/ACT, le besoin de financement restant à charge de la MAMP, sera déterminé à l'issue des études d'Avant-Projet, et dans tous les cas, la participation de la Métropole ne pourra pas excéder **1,130 M€ courants HT**. Cette répartition financière sera précisée par avenant à la présente CFI.

4.3 Compensation des charges ultérieures des Projets d'investissements

En complément de l'article 7.6 des Conditions générales « Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures générées par les Projets d'investissements réalisés à la demande de Tiers », les éventuelles compensations des charges ultérieures seront estimées à l'issue des études Avant-Projet/Projet, et financées par le Tiers au lancement de la phase travaux (REA).

Il est à noter qu'à l'issue de la phase REA, il sera nécessaire de procéder à la **régularisation et les domanialités** des volumes. Cela implique la mise en place d'une **Convention de Superposition d'affectation (CSA)**.

La mise en place de la CSA nécessite notamment l'intervention d'un géomètre pour délimiter précisément les volumes concernés par cette convention.

Les frais liés à cette prestation et celles qui seraient nécessaires à la mise en place de la CSA seront pris en charge par le Tiers.

La CSA permettra de définir, pour chaque domaine public, ses responsabilités, son périmètre d'entretien et les modalités d'intervention.

Une version projet de convention de superposition et d'affectation produite à l'issue de l'AVP précisera également les conditions de maintenance ultérieures de l'ouvrage. Cette convention de superposition fera l'objet de la CFI REA.

ARTICLE 5. APPELS DE FONDS

5.1 Modalités d'appels de fonds

Les modalités d'appels de fonds sont mentionnées à l'article 12.1 (§ appels de fonds et solde) des **Conditions générales**.

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds figure en Annexe 4 relative au « Calendrier prévisionnel des appels de fonds ».

5.2 Délais de caducité

En complément des dispositions de l'article 7.5 et 14 des **Conditions générales**, les engagements financiers des Financeurs Publics deviendront caducs :

- Si le maître d'ouvrage n'a pas transmis les informations permettant de justifier soit d'un début de réalisation du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée, soit de son report dans un délai de 12 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention de Financement,
- Si le maître d'ouvrage n'a pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements soit d'une justification de son report dans un délai de 48 mois à compter de l'achèvement des phases AVP-PRO/DCE-ACT au titre desquelles la subvention a été accordée.

ARTICLE 6. NOTIFICATIONS - CONTACTS

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou fax ou courrier électronique à :

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Domnin RAUSCHER

Domnin.rauscher@ampmetropole.fr

Pour SNCF RÉSEAU

PAULET Jacques

jacques.paulet@reseau.sncf.fr

Fait, en deux (2) exemplaires originaux, un (1) pour chacune des parties.

A Marseille, le

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

La Présidente

Martine VASSAL

A Marseille, le

Pour SNCF RÉSEAU