Convention de financement relative aux études d'Avant-projet, de Projet, et à l'Assistance à la passation des Contrats de Travaux portant sur l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Boulevard National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de mai) Ligne 939 001

Avenant n°1 à la Convention

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ENTRE LES SOUSSIGNES

La **Métropole Aix-Marseille-Provence**, représentée par son Président, Monsieur Nicolas ISNARD, dûment habilité par la délibération du Conseil de la MAMP n°HN-001-19148/26/CM,

Ci-après désigné « **MAMP** »

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 **Thomas ALLARY,** Directeur Général adjoint Grands Projets, dûment habilité à cet effet,

Ci-après désigné **« SNCF RÉSEAU** »

Ci-après dénommés ensemble « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

VU :

- Le Code général des collectivités territoriale ;
- Le Code des transports ;
- Le Code de la commande publique ;
- La Loi n°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 n°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° TRA 011-6416/19/CM du Conseil de la MAMP du 20 juin 2019 créant l'autorisation de programme n° 2018104300 pour la réalisation du tramway ARENC /Belle de Mai/National
- La Convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 21 mai 2024 (ci-après « Convention-cadre ») ;
- La convention n°4 en application de la Convention-cadre relative au financement de la phase PRO-ACT pour les opérations de Marseille surface phase 1 : Marseille Corridor Ouest, signée le 28 novembre 2024 ;
- La délibération n°MOB-003-17198/24/CM du Conseil de la MAMP du 05 décembre 2024 portant sur l'approbation du programme d'aménagement du tramway Arenc / National / Belle de Mai ;
- La délibération n° MOB-015-17820/25/BM du 26 juin 2025 approuvant une convention de financement avec SNCF réseau relative aux études d'Avant-Projet, de Projet et l'Assistance pour la passation des Contrats de Travaux (ACT) portant sur l'élargissement du pont ferroviaire situé Bd National 0 Marseille, ligne 939 001 - Réalisation du tramway Arenc / Belle de Mai / National – Abrogation de la délibération n°MOB 015 17610/25/BM.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

PREAMBULE

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 ».

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.

L'insertion du tramway dans son environnement requiert la modification d'ouvrages parmi lesquels se trouve le pont-rail (PRA) situé au niveau du boulevard National appelé par la suite PRA National.

Les phases 1&2 du projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) prévoient un aménagement du Corridor Ouest de la ligne n°939 001 entre l'Estaque et Marseille Saint-Charles sous maitrise d'ouvrage SNCF Réseau. 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.

La MAMP a décidé de confier à SNCF Réseau les phases AVP-PRO-ACT et REA de l'élargissement de cet ouvrage. Cette prise en charge permet de profiter des conditions de réalisation du projet LNPCA et d'optimiser les coûts des travaux, notamment en bénéficiant de la fermeture de ligne au TER prévue mi-décembre 2028.

Cet ouvrage d'art étant rattaché au réseau ferré national, SNCF Réseau assure la maitrise d'ouvrage des études et travaux portant sur les modifications à réaliser. Ainsi, une convention de financement a été signée entre les Parties le 23 octobre 2025 (ci-après « la convention de financement »). Elle définit en particulier la consistance des études AVP-PRO-DCE-ACT à réaliser, les délais, l'assiette de financement et le plan de financement.

Conformément à l'article 1 de l'annexe n°1 à la Convention, les Parties ont organisé le 08 janvier 2026 un point d'arrêt à l'achèvement des études AVP. À l'issue de ce point d'arrêt, les éléments de l'AVP ont été transmis à la MAMP. Les coûts définitifs lui ont été communiqués le 09 mars 2026, actant une diminution des couts du Montant Brut de l'ouvrage à reconstituer, et de facto, une diminution du Coût estimatif des phases AVP-PRO-DCE et ACT de l'ouvrage.

Ainsi que le prévoit l'article 4.2 de l'annexe n°1 à la Convention, les Parties ont décidé de conclure le présent avenant afin d'actualiser le besoin de financement pour les phases AVP, PRO-DCE, ACT.

Le présent avenant n°1 comporte 11 pages

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ARTICLE 1 DE L'AVENANT N°1 – OBJET DU PRESENT AVENANT

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier la Convention de financement initiale couvrant les études d'Avant-projet, de Projet, et l'Assistance à la passation des Contrats de Travaux portant sur l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Bd National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de Mai) Ligne 939 001, afin :

- d'actualiser le coût estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT, évalué à l'issue des AVP à 391 k€ HT (conditions économiques de 06/2024).

- de mettre à jour le besoin de financement des phases du projet :
  Pour rappel, la MAMP entend saisir l'opportunité offerte par la reconstruction de l'ouvrage d'art situé au niveau du boulevard National dans le cadre du projet LNPCA (dit ouvrage reconstruit) pour élargir l'ouvrage afin de le rendre compatible avec son projet de tramway (dit ouvrage élargi).
  Dans la mesure où la SNCF Réseau a déjà réalisé les études AVP de l'ouvrage reconstruit, les études AVP de l'ouvrage élargi sont intégralement financées par la MAMP.

  Le financement des études PRO-DCE-ACT de l'ouvrage reconstruit nécessaire au projet LNPCA est assuré par les partenaires financeurs du projet LNPCA, conformément aux dispositions la CFI n°4 signée le 28 novembre 2024.
  Le financement complémentaire correspondant à l'élargissement de l'ouvrage, est intégralement porté par la MAMP, dont l'actualisation fait l'objet du présent avenant à la Convention de financement.

- d'actualiser le besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation pour tenir compte de nouvelles hypothèses d'inflation des indices TP01 et ING, et des derniers indices connus de mars 2026 pour le TP01 et l'ING.

- de tenir compte des évolutions du projet (travaux préalables de concessionnaires (déviation des réseaux), conditions de réalisation des travaux, indices d'actualisation des prix).

Ainsi, il convient de modifier les annexes n°1 « Conditions particulières », n°2 « Coûts » et n°4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds » à la Convention de financement.

La MAMP est dument informée que le planning de l'opération nécessite que le présent avenant, qui en révise notamment les conditions de financement, soit approuvé par délibération de la MAMP au plus tard le 31 octobre 2026, date au-delà de laquelle SNCF Réseau ne sera plus en mesure de garantir le respect de ses engagements liés à la réalisation de l'ouvrage.

Dans l'hypothèse où la délibération de la MAMP interviendrait postérieurement au 31 octobre 2026, les Parties conviennent de se rapprocher afin d'évaluer les incidences de ce report sur les conditions financières et calendaires de la Convention de financement et d'en adapter si nécessaire les modalités d'application.

ARTICLE 2 DE L'AVENANT N°1 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 DES CONDITIONS PARTICULIERES A LA CONVENTION DE FINANCEMENT

Les articles 2.2.3 et 2.2.4du sous-article 2.2 « Description et périmètre des études financées dans le cadre de la présente convention » de l'annexe n°1 « Conditions particulières » sont intégralement supprimés et remplacés par les stipulations suivantes :

« *2.2.3 Réseaux tiers*

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Concernant les réseaux tiers, il est à noter que chaque concessionnaire reste maitre 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 seront transmis à la MAMP dans le cadre des études menées par SNCF Réseau. À ce stade des études et en l'absence des synthèses des dévoiements de réseaux, chaque Partie assure le recensement des réseaux et identifie le besoin de dévoiement de réseaux sur son opération respective.
La MAMP pilote l'interface globale de la déviation des réseaux dans leur projection définitive.
Au stade des études AVP et PRO, SNCF Réseau reste en pilotage des déviations qui s'avèreraient le cas échéant nécessaires à la réalisation de ses propres travaux au droit de l'ouvrage. Dans cette configuration, et dès lors que la maîtrise d'ouvrage des travaux de dévoiement demeure de la responsabilité exclusive de chaque concessionnaire tiers, SNCF Réseau ne pourra être tenu responsable des impacts résultant de la défaillance d'un concessionnaire tiers dans l'exécution de ses propres obligations.
».

« *2.2.4 Interfaces*

Des réunions d'interfaces régulières seront organisées à l'initiative de la MAMP et de sa maîtrise d'œuvre ou bien de SNCF Réseau et de sa maitrise d'œuvre, autant que de besoin, 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.*

En fonction des éléments issus des réunions d'interfaces, certaines missions pourraient être réévaluées et faire l'objet d'un avenant tel que précisé à l'article 1 de la convention de financement ».

ARTICLE 3 DE L'AVENANT N°1 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 DES CONDITIONS PARTICULIÈRES A LA CONVENTION DE FINANCEMENT

Les sous-articles 4.1 « Assiette de financement » et 4.2 « Plan de financement » de l'annexe n°1 « Conditions particulières » sont intégralement supprimés et remplacés par les stipulations suivantes :

*« **4.1 Assiette de financement***

4.1.1 Répartition des coûts de l'ouvrage à reconstituer entre la MAMP (élargissement de l'ouvrage) et le projet LNPCA (reconstruction de l'ouvrage)

Ouvrage	Montant MBP ouvrage élargi (CE 06/2024)	Écart en € avec ouvrage reconstruit (CE 06/2024)	Part MAMP en % Élargissement de l'ouvrage	Part LNPCA en % Reconstruction de l'ouvrage
PRA bd National	6 253 k€*	1 166 k€*	18,7 %	81,3 %

*Estimation fin de phase AVP correspondant au CPPR (Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation)

La répartition des coûts de l'ouvrage à reconstituer, basée sur le montant MBP de celui-ci, est la suivante :

- ***81,3** % affectés au projet LNPCA au titre de la reconstruction de l'ouvrage ;*
- ***18,7** % affectés à la MAMP au titre de l'élargissement de l'ouvrage.*

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Le « Coût estimatif des études » présenté ci-après correspond à l'entièreté du financement apporté par la MAMP au titre des études d'élargissement de l'ouvrage soit :

- *100% de l'AVP ouvrage élargi ;*
- *18,7% des phases PRO-DCE-ACT correspondant à l'ouvrage élargi et représentant la totalité (soit « 100,000% ») du financement apporté par la MAMP à ce titre.*

4.1.2 Coût Estimatif des études aux conditions économiques de référence

*Le coût Estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT est évalué à **391 k€ constants HT** (valeur économique de 06/2024) soit **403 k€ courants 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***
Indemnisation et maîtrise foncière	**-**	**-**	**-**
Travaux et fournitures	**36 k€**	**2 k€**	**38 k€**
Entreprises extérieures	*31 k€*	*1 k€*	*32 k€*
Prestations Sécurité et logistique	*5 k€*	*1 k€*	*6 k€*
MOE	**162 k€**	**59 k€**	**221 k€**
MOA	**73 k€**	**22 k€**	**95 k€**
MC	**13 k€**	**24 k€**	**37 k€**
Total	**284 k€**	**107 k€**	**391 k€**

4.1.3 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 **403 k€ courants HT**. Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau.*

Ces montants tiennent compte :

- *Des derniers indices connus, parus le 17/03/2026 :*
  - *Indice TP01 pour le coût des travaux : 131,4*
  - *Indice ING pour le coût des prestations intellectuelles : 135,9*
- *D'un taux d'indexation du TP01, de 2,7 % en 2026, de 2,2 % en 2027, puis de 2,5 % par an à compter de 2028 ;*
- *Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028. »*

*« **4.2 Plan de financement***

La MAMP s'engage à participer au financement des phases AVP, PRO-DCE, ACT selon la clé de répartition suivante :

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Concernant la Phase AVP, la MAMP finance à 100% les études d'avant-projet de l'ouvrage élargi dans la mesure où les partenaires financiers du projet LNPCA ont financé l'AVP de l'ouvrage reconstruit.

Phase AVP	**Clé de répartition % (4 décimales)**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**
MAMP	**100,0000 %**	**291 k€**
TOTAL	**100,0000 %**	**291 k€ HT**

Concernant les phases PRO/DCE/ACT, le coût des phases PRO-DCE-ACT défini dans le paragraphe 4.1.1, à la charge de la MAMP au titre de l'élargissement de l'ouvrage uniquement (hors part affectée au projet LNPCA au titre de la reconstruction de l'ouvrage) est le suivant

Phase PRO/DCE/ACT	**Clé de répartition % (4 décimales)**	**Besoin de financement Montant en Euros courants HT**
MAMP	**100,0000 %**	**112 k€**
TOTAL	**100,0000 %**	**112 k€ HT**

Les Parties étant favorables à l'exécution simultanée des deux opérations de reconstruction du tablier et d'élargissement du PRA Bd National, une étude PRO et un DCE uniques, basés sur un ouvrage élargi, seront réalisés. »

ARTICLE 4 DE L'AVENANT N°1 - MODIFICATION DE L'ANNEXE N°2 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT

La rubrique « Travaux préalables de concessionnaires (déviation des réseaux…) » de l'Annexe n°2 « Coûts » est supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

« 1.4 Travaux préalables de concessionnaires (déviation des réseaux…)

Concernant les réseaux tiers, il est à noter que chaque concessionnaire reste maitre d'ouvrage du dévoiement de ses réseaux.
À ce stade des études, SNCF Réseau et la MAMP continuent d'assurer le recensement des réseaux et chaque Partie identifie le besoin de dévoiement de réseaux sur son opération respective.
À ce stade des études et en l'absence des synthèses des dévoiements de réseaux, chaque entité assure la avec les concessionnaires des réseaux propre à son opération.

Le recensement des réseaux et 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 AVP-PRO menées par SNCF Réseau.
Le phasage nécessaire sera affiné lors des réunions d'interface et de coordination prévues entre la MAMP, SNCF Réseau et les maitrises d'œuvre respectives.
La MAMP pilote l'interface globale de la déviation des réseaux dans leur projection définitive.
Au stade des études AVP et PRO, SNCF Réseau reste en pilotage des déviations qui s'avèreraient le cas échéant nécessaires à la réalisation de ses propres travaux au droit de l'ouvrage. Dans cette configuration, et dès lors que la maîtrise d'ouvrage des travaux de dévoiement demeure de la responsabilité exclusive de chaque concessionnaire tiers, SNCF Réseau ne pourra être tenu responsable des impacts résultant de la défaillance d'un concessionnaire tiers dans l'exécution de ses propres obligations.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Toutefois, il est à noter que le coût des études AVP, PRO-DCE, ACT ne tient pas compte du coût des études et des travaux des dévoiements de réseaux par les concessionnaires, un avenant à cette convention de financement pourra être signé pour en tenir compte si mandat est transmis à SNCF Réseau. »

Le sous-article 1.6 « Indices d'actualisation des prix » est intégralement supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

« ***1.6 Indices d'actualisation des prix***

Considérant un planning des phases financées étalé entre Avril 2025 et Juin 2027, l'actualisation est faite sur les bases suivantes :

Le passage de l'estimation en € constants à une estimation en € courants est fait au travers des hypothèses suivantes de l'évolution de l'indice des travaux publics (TP01) et celui de l'ingénierie (ING) :

- *Des derniers indices connus, paru le 17/03/2026 :*
  - *Indice TP01 pour le coût des travaux : 131,4*
  - *Indice ING pour le coût des prestations intellectuelles : 135,9*
- *D'un taux d'indexation du TP01, de 2,7 % en 2026, de 2,2 % en 2027, puis de 2,5 % par an à compter de 2028 ;*
- *Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028*

Ces éléments sont repris dans le tableau ci-après. »

L'article 2 « Éléments financiers » de l'annexe n°2 « Coûts » est intégralement supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

« 2. Éléments financiers

Le Coût Estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT correspondant à l'élargissement de l'ouvrage ***est évalué à 391 k€ constants (valeur économique de 06/2024) soit 403 k€ courants HT*** *et se décompose de la façon suivante :*

En k€ - Courants	***AVP***	***PRO-DCE-ACT***	***Total***
Indemnisation et maîtrise foncière	**-**	**-**	**-/**
Travaux et fournitures	***37 k€***	***2 k€***	***39 k€***
Entreprises extérieures	*32 k€*	*1k€*	*33 k€*
Prestations Sécurité et logistique	*5 k€*	*1 k€*	*6 k€*
MOE	***166 k€***	***62 k€***	***228 k€***
MOA	***75 k€***	***23 k€***	***98 k€***
MC	***13 k€***	***26 k€***	***38 k€***
Total	***291 k€***	***112 k€***	***403 k€***
Date prévisionnelle de fin des phases financées	***juin-27***		
Indices représentatifs	***TP01 et ING***		
Derniers indices connus	***mars 2026***		
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice	*D'un taux d'indexation du TP01, de 2,7 % en 2026, de 2,2 % en 2027, puis de 2,5 % par an à compter de 2028 ;* *Et d'un taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028*		

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

*L'estimation CE juin 2024 (391 k€ HT), ramenée aux conditions économiques de juillet 2020 (conditions économiques de référence du projet LNPCA), s'élève à **344 k€ HT** :*

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 07/2020	***AVP***	***PRO-DCE-ACT***	***Total***
Indemnisation et maîtrise foncière	**-**	**-**	**-**
Travaux et fournitures	***31 k€***	***2k€***	***33 k€***
Entreprises extérieures	*27 k€*	*1 k€*	*28 k€*
Prestations Sécurité et logistique	*4 k€*	*1 k€*	*5 k€*
MOE	***143 k€***	***52 k€***	***195 k€***
MOA	***65 k€***	***19 k€***	***84 k€***
MC	***11 k€***	***21 k€***	***32 k€***
Total	***250 k€***	***94 k€***	***344 k€***

ARTICLE 5 DE L'AVENANT N°1 - MODIFICATION DE L'ANNEXE N°4 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT

La rubrique « Calendrier prévisionnel des appels de fonds » de l'annexe n°4 « Calendrier prévisionnel des appels de fonds » est intégralement supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

« ***Calendrier prévisionnel des appels de fonds***

Le calendrier prévisionnel des appels de fonds actualisé est le suivant :

	2025	***2026***	***2027***	***Total***
Calendrier prévisionnel des appels de fonds	*/*	***70 %***	***30 %***	***100%***
Montant €HT	*/*	***282 k€***	***121 k€***	***403 k€***

»

ARTICLE 6 DE L'AVENANT N°1 - DATE D'EFFET DU PRÉSENT AVENANT N°1

Le présent avenant n°1 de la Convention de financement couvrant les études d'Avant-projet, de Projet, et l'Assistance à la passation des Contrats de Travaux portant sur l'élargissement d'un pont ferroviaire situé « Bd National » à Marseille (extension tramway Arenc/National/Belle de mai) Ligne 939 001 prend effet à la date de sa signature par la dernière des Parties.

ARTICLE 7 DE L'AVENANT N°1 - PORTÉE DU PRÉSENT AVENANT N°1

Les dispositions de la Convention de financement, signée le 23 octobre 2025, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1, demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Le présent avenant n°1 sera signé par voie électronique.

Le (*Date à apposer par le dernier signataire*)

A Marseille, **Pour la MAMP,** **Le Président**	**A Saint-Denis,** **Pour SNCF Réseau,** **Le Directeur Général adjoint Grands Projets**
Nicolas ISNARD	Thomas ALLARY

FIN DU DOCUMENT

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026