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 « Chemin du Ruisseau Mirabeau » à Marseille (extension nord-sud du réseau de tramway de Marseille – Deuxième phase) 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°MOB-015-17820/25/BM,

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 programme n° 2018104300 ;
- La délibération HN-006-19161/26/CM du 16 avril 2026 relative aux délégations de compétences du Conseil de la Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La convention de financement n°Z231921COV entre SNCF Réseau et la MAMP, notifiée le 09/11/2023, relative aux Études Préliminaires portant sur l'élargissement de deux ponts ferroviaires situés Chemin du Ruisseau Mirabeau à Marseille (Extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille – Deuxième Phase) Lignes 939 001, 934 100 ;
- 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 convention de financement n°Z250600COV 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 Chemin du Ruisseau Mirabeau » à Marseille (extension nord-sud du réseau de tramway de Marseille – deuxième phase) Ligne 939 001 signée le 4 avril 2025.

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

PREAMBULE

L'extension du tramway au nord et au sud de Marseille 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 ».

Dans la continuité de la première phase de l'extension de la ligne T3, mise en service en janvier 2026, la 2ème phase vise à poursuivre l'extension du réseau de tramway dans la logique d'un grand axe structurant Nord-Sud. Elle reliera au Nord le pôle d'échanges de Capitaine Gèze à La Castellane, via le lycée Saint-Exupéry et le futur pôle d'échange multimodal de St-André.

La réalisation de cette opération est pilotée par la MAMP et répond à un objectif de mise en service en 2030.

Entre le lycée St-Exupéry et le futur pôle d'échange multimodal de Saint-André, le tramway emprunte le chemin du Ruisseau Mirabeau et passe en dessous de la voie ferrée du littoral (pont ferroviaire Ouest situé au Pk 854+701 de la ligne 939 001) et de la voie ferrée du raccordement de Mourepiane (pont ferroviaire Est situé au Pk 0+408 de la ligne 934 100).

Sur la base des conclusions de l'étude préliminaire partagée en novembre 2024, la MAMP a confirmé la nécessité de poursuivre les études d'avant-projet – projet jusqu'à la phase ACT pour l'élargissement du pont ferroviaire Ouest, le pont ferroviaire Est ne nécessitant pas à date d'intervention liée au passage du tramway.

Parallèlement, les phases 1&2 du projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) nécessitent le remplacement du tablier du pont ferroviaire Ouest, sans élargissement de l'ouvrage, pour permettre le relèvement de vitesse sur la ligne.

L'horizon de mise en service de l'opération LNPCA étant proche de celui de l'opération tramway (2030), la MAMP a confié à SNCF Réseau les phases AVP-PRO-ACT de l'élargissement de l'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 04 avril 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.

Les études d'avant-projet ont été remises, sans la partie financière, le 14 janvier 2026, à MAMP. Les coûts définitifs lui ont été communiqués le 09 mars 2026, présentant une augmentation du Montant Brut de l'ouvrage à reconstituer (comprenant les opérations de reconstruction et d'élargissement), néanmoins associée à une diminution du Coût estimatif des phases AVP-PRO-DCE et ACT de l'ouvrage élargi.
Après analyse des études d'avant-projet, la MAMP a demandé à ce qu'une optimisation des couts de l'opération soit recherchée en phase PRO.

Ainsi que le prévoit l'article 1 de l'annexe n°1 à la Convention de financement, 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 comprend 13 feuilles.

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 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 « Chemin du Ruisseau Mirabeau » à Marseille (extension nord-sud du réseau de tramway de Marseille – deuxième phase) Ligne 939 001, afin :

- d'actualiser le coût estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT, évalué à l'issue des AVP à 1 293 k€ HT (conditions économiques de 06/2024) au lieu de 1 784 k€ (CE 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 Chemin Ruisseau Mirabeau dans le cadre du projet LNPCA (dit ouvrage reconstruit) pour élargir l'ouvrage afin de le rendre compatible avec son projet d'extension de tramway (dit ouvrage élargi).
  Dans la mesure où 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 de 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 (occupations temporaires, 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.

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

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

Le sous-article 2.2 « Description et périmètre des études financées dans le cadre de la présente convention » de l'annexe n°1 « Conditions particulières » est intégralement supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

« *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 de synthèse 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.

Dans le cadre des études avant-projet – projet - ACT, seules les modifications des ouvrages SNCF Réseau sont sous maitrise d'ouvrage SNCF Réseau.

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 dévoiements des réseaux tiers sous MOA Concessionnaires

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, chacune des Parties 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.
La SNCF Réseau reste en pilotage des déviations temporaires nécessaires à la réalisation de ses propres travaux.

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 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.*

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

Il est à noter que le portage réglementaire (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 « Extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille – Deuxième Phase » étant un projet réglementairement indépendant du projet des Phases 1&2 de la LNPCA. SNCF Réseau fournira les différents éléments techniques nécessaires à la réalisation des dossiers de procédures portées par la MAMP.

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

En ce qui concerne les procédures administratives et environnementales, une première phase de répartition a été définie à l'issue des études préliminaires et figure dans l'annexe 3 de la présente convention.

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

».

Les articles 2.1, 2.3, et 2.4 de l'annexe « Conditions particulières » de la Convention de financement demeurent inchangés.

ARTICLE 3 DE L'AVENANT N°1 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 DES CONDITIONS PARTICULIERES 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 Chemin Ruisseau Mirabeau	17 097 k€*	12 558 k€*	73,5%	26,5%

*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 :

- ***26,5%** affectés au projet LNPCA au titre de la reconstruction de l'ouvrage ;*
- ***73,5%** affectés à la MAMP au titre de l'élargissement de l'ouvrage.*

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 ;
- 73,5% 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 calculé sur la base du montant brut du projet de l'élargissement de l'ouvrage estimé en fin de phase AVP (CPPR). Il est évalué à **1 293 k€ constants HT** (valeur économique de 06/2024) soit **1 355 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.

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

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 06/2024	AVP	PRO-DCE-ACT	Total
Indemnisation et maîtrise foncière	-	-	-
Travaux et fournitures	**106 k€**	**15 k€**	**121 k€**
Entreprises extérieures	*94 k€*	*15 k€*	*109 k€*
Prestations Sécurité et logistique	*12 k€*	*-*	*12 k€*
MOE	**122 k€**	**614 k€**	**736 k€**
MOA	**137 k€**	**217 k€**	**354 k€**
MC	**10 k€**	**72 k€**	**82 k€**
Total	**375 k€**	**918 k€**	**1 293 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 **1 355 k€ courants HT**. Le besoin de financement intègre les frais de fonctions support de SNCF Réseau. Le besoin est relatif au « Coût estimatif des études » défini dans le paragraphe 4.1.1, soit le financement apporté par la MAMP au titre des études d'élargissement de l'ouvrage uniquement.*

Ces montants tiennent compte :

- *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.*

4.2 Plan de financement

Le plan de financement défini ci-après est relatif au « Coût estimatif des études » défini dans le paragraphe 4.1.1, soit le financement apporté par la MAMP au titre des études d'élargissement de l'ouvrage uniquement.

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

En k€ - Courants	*AVP*	*PRO-DCE-ACT*	*Total*
Indemnisation et maîtrise foncière	-	-	-
Acquisition de données	**108 k€**	**16 k€**	**124 k€**
Entreprises extérieures	96 k€	16 k€	112 k€
Prestations Sécurité et logistique	12 k€	0 k€	12 k€
MOE	**125 k€**	**650 k€**	**775 k€**
MOA	**140 k€**	**229 k€**	**369 k€**
MC	**11 k€**	**76 k€**	**87 k€**
Total	**384 k€**	**971 k€**	**1 355 k€**

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

Date prévisionnelle de fin des phases financées	***juin-27***		
Indices représentatifs			
Derniers indices connus	Mars 2026		
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice	*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 Taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028*		

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 %**	**384 k€**
TOTAL	**100,0000 %**	**384 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 %**	**971 k€**
TOTAL	**100,0000 %**	**971 k€ HT**

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour la présente phase couverte par la présente convention.

Elle n'engage pas les Parties sur une éventuelle participation financière aux coûts des études et travaux à réaliser dans les phases ultérieures de l'opération.

Le besoin de financement intègre les dépenses relatives aux études AVP, PRO-DCE, ACT engagées antérieurement à la signature de la présente convention de financement, rendues nécessaires au bon déroulement de l'opération et au respect de son planning.

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

»

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

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

La rubrique « Occupation temporaire » de l'annexe n°2 « Coûts » est intégralement supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

«

- ***Occupation temporaire***

À l'issue de l'étude préliminaire, l'installation de la base travaux identifiée impacte des terrains tiers (parcelle 0142 – 0130 - 0011) soit environ 3 300 m² estimés. Cette occupation doit être formalisée par un accord entre les propriétaires des terrains et SNCF Réseau qui sera matérialisé par dans une convention d'occupation temporaire.

Ce type de contrat est encadré juridiquement et définit les modalités d'utilisation temporaire du terrain, y compris l'accessibilité, pour une période déterminée. Le propriétaire du terrain pourrait, dans ce cadre, solliciter une indemnité pour compenser l'usage temporaire de son bien.

»

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

«

- ***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 à 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 Partie assure la coordination 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.

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. »

La rubrique « Condition de réalisation des travaux » de l'Annexe n°2 « Coûts » est intégralement supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

«

- **Conditions de réalisation des travaux**

Les modalités de réalisation des travaux sont les suivantes :

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

- *Dépose tabliers existants et pose tabliers auxiliaires : OCP de 96h pour dépose des tabliers existants à la grue et pose des 4 tabliers auxiliaires ;*
- *Terrassement et démolition des culées existantes : démolition en sous-œuvre et raidissement des talus sous les camarteaux à l'aide de parois cloutées ;*
- *Réalisation des culées et murs en retour neufs : les culées et les murs seront réalisés en sous-œuvre des tabliers auxiliaires et coulés en place ;*
- *Réalisation des tabliers : les tabliers à poutrelles enrobés seront réalisés en hauteur sur des palées provisoires sur la plateforme de travail à proximité de l'ouvrage. Ils seront ripés lors d'une seconde OCP de 96h après avoir déposé les tabliers auxiliaires*
- *Finition des travaux et remise en état du site ».*

1La rubrique « Indices d'actualisation des prix » de l'annexe n°2 « Coûts » est intégralement supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

«

- ***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) :

Ces montants tiennent compte :
- *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 qui suit. »

La rubrique « Éléments financiers » de l'Annexe n°2 « Coûts » est intégralement supprimée et remplacée par les stipulations suivantes :

«

- ***Éléments financiers***

Le Coût Estimatif des phases AVP, PRO-DCE et ACT correspondant à l'élargissement de l'ouvrage ***est évalué à 1 293 k€ constants (valeur économique de 06/2024) soit 1 355 k€ courants (HT)*** *et se décompose de la façon suivante :*

En k€ - Courants	***AVP***	***PRO-DCE-ACT***	***Total***
Indemnisation et maîtrise foncière	**-**	**-**	**-**
Acquisition de données	**108 k€**	**16 k€**	**124 k€**
Entreprises extérieures	96 k€	16 k€	112 k€
Prestations Sécurité et logistique	12 k€	0 k€	12 k€
MOE	**125 k€**	**650 k€**	**775 k€**
MOA	**140 k€**	**229 k€**	**369 k€**
MC	**11 k€**	**76 k€**	**87 k€**
Total	**384 k€**	**971 k€**	**1 355 k€**

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

Date prévisionnelle de fin des phases financées	***juin-27***		
Indices représentatifs			
Derniers indices connus	Mars 2026		
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice	*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 Taux d'indexation de l'ING, de 2 % en 2026 et en 2027, puis de 2,2 % par an à compter de 2028*		

*L'estimation CE juin 2024 (**1 293 k€** HT), ramenée aux conditions économiques de juillet 2020 (conditions économiques de référence du projet LNPCA), s'élève à **1 139 k€ HT** :*

En k€ hors taxes aux conditions économiques de 07/2020	***AVP***	***PRO-DCE-ACT***	***Total***
Indemnisation et maîtrise foncière	**-**	**-**	**-**
Travaux et fournitures	***90 k€***	***13 k€***	***103 k€***
Entreprises extérieures	80 k€	13 k€	93 k€
Prestations Sécurité et logistique	10 k€	0 k€	10 k€
MOE	***108 k€***	***543 k€***	***651 k€***
MOA	***121 k€***	***191 k€***	***312 k€***
MC	***9 k€***	***64 k€***	***73 k€***
Total	***328 k€***	***811 k€***	***1 139k€***

»

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***

Compte-tenu des appels de fonds déjà facturés à hauteur de 742 k€ sur 2025 et de la diminution des coûts de l'AVP, les appels de fonds ont été réévalués de la manière suivante :

	2025	***2026***	***2027***	***Total***
Calendrier prévisionnel des appels de fond	***55%***	***25%***	***20%***	***100%***
Montant €HT	***742 k€***	***342 k€***	***271 k€***	**1 355 k€**

»

ARTICLE 6 DE L'AVENANT N°1 - DATE D'EFFET DU PRESENT 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 « Chemin du Ruisseau Mirabeau » à Marseille (extension nord-sud du réseau de tramway de Marseille – Deuxième phase) Ligne 939 001 prend effet à la date de sa signature par la dernière des Parties.

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

ARTICLE 7 DE L'AVENANT N°1 - PORTEE DU PRESENT AVENANT N°1

Les dispositions de la Convention de financement, signée le 4 avril 2025, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1, demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

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

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

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