

Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Délibération n°2024-1-1 du conseil d'administration du 17 avril 2024

**Approbation de la convention-cadre relative à
la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
et des conventions de financement des travaux anticipés de phase 1**

EXPOSE DES MOTIFS

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) a été créée par ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 pour porter le financement de la part des collectivités partenaires au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 définit l'organisation et le fonctionnement de l'établissement public local.

L'année 2024 est une année majeure pour le projet LNPCA puisque le plus grand projet ferroviaire depuis des décennies en Provence-Alpes-Côte d'Azur entrera en phase de réalisation, avec une première opération à la gare de Marseille Saint Charles permettant la réalisation de la future gare souterraine. Avant la fin de l'année 2025 débiterait également la construction de la gare de Nice Aéroport.

Avant le lancement de l'enquête d'utilité publique début 2022, les modalités de financement des études de projet et des travaux du projet des phases 1&2 de la LNPCA ont été définies dans le protocole d'intention de financement du projet des phases 1&2 de la LNPCA signé le 21 décembre 2021 entre l'Etat, les collectivités partenaires et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

L'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 prévoit qu'une convention-cadre de financement du projet des phases 1&2 soit établie entre l'Etat, la SLNPCA et les maîtres d'ouvrage pour contractualiser le financement des études de projet et des travaux. Elle a pour objet de préciser les engagements pris dans le cadre du protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mentionné au I de l'article 3 de ladite ordonnance. Afin de permettre le démarrage effectif des premiers travaux en fin d'année 2024, la convention-cadre doit être approuvée au début de l'année 2024.

Cette convention-cadre sera déclinée en conventions de financement prises successivement pour le financement d'un ensemble d'opérations constituant des blocs fonctionnels et intégrant les engagements financiers de l'Etat et la SLNPCA auprès des maîtres d'ouvrage. Du point de vue de la maîtrise d'ouvrage, la convention-cadre proposée engage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, cette dernière devenant maître d'ouvrage des sites de remisage et de maintenance constitutifs du projet LNPCA en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire.

La commission des investissements de la SLNPCA, définie à l'article 10 du décret n°2022-638 et dont le rôle est de suivre les conditions de financement de la LNPCA ainsi que l'évaluation et la prévention des risques associés, s'est réunie le 23 octobre 2023 et a émis un avis favorable

relatif aux éléments stabilisés de la convention-cadre et à la poursuite de la mise au point de certains points encore en négociation à cette date.

Le projet de convention-cadre a été soumis à la validation du comité de pilotage de la LNPCA réuni le 14 novembre 2023 matin et le texte principal de la convention-cadre a été approuvé par le conseil d'administration de la SLNPCA le même jour. La finalisation des annexes à la convention-cadre permet de proposer au conseil d'administration d'approuver la convention-cadre de financement relative à la LNPCA.

La première convention de financement, prise en application de la convention-cadre et proposée au conseil d'administration, concerne les travaux anticipés de la phase 1, les études de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres, les relogements Abeilles (1ère partie) et les travaux du remisage Blancarde (étape 1) pour un montant total de 43 056 387 € HT courants dont 21 528 193,50 € de financement de la SLNPCA. Le conseil d'administration du 14 novembre 2023 a voté l'ouverture d'une nouvelle autorisation de programme pour cette opération.

La commission des investissements de la SLNPCA réunie le 2 février 2024 a donné un avis favorable au projet de convention.

Selon l'ordonnance susvisée, ce financement suppose la signature d'une convention particulière entre les collectivités et la SLNPCA qu'il est proposé d'approuver pour les travaux couverts par cette première convention de financement.

Le conseil d'administration adopte la délibération suivante :

VU la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
VU l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
VU le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
VU le protocole d'intention de financement du projet LNPCA signé le 21 décembre 2021 et ses avenants signés le 3 juillet 2023 et le 15 décembre 2023 ;
VU les avis de la commission des investissements de la SLNPCA réunie le 23 octobre 2023 et le 2 février 2024 ;
VU la délibération n°2023-4-1 du conseil d'administration de la SLNPCA du 14 novembre 2023 relative à la convention-cadre de financement de la LNPCA ;

Article 1^{er}

La convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération, est approuvée.

Article 2

La convention de financement n°1 relative aux travaux anticipés de la phase 1, les études de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres, les relogements Abeilles (1ère partie) et les travaux du remisage Blancarde (étape 1) de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération, est approuvée.

Article 3

La convention particulière de financement n°1 relative aux contributions versées pour les travaux anticipés de la phase 1, les études de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres, les relogements Abeilles (1ère partie) et les travaux du remisage Blancarde (étape 1) de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération, est approuvée.

Article 4

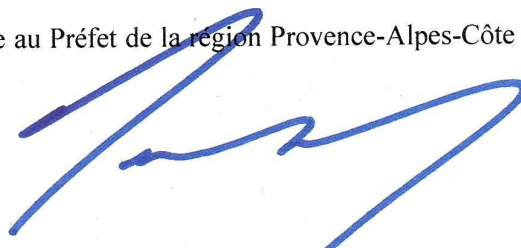
Le Président du conseil d'administration est autorisé à signer la convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et les deux conventions de financement relatives aux premiers travaux.

Article 5

La présente délibération sera transmise au Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et fera l'objet d'une publication.

Fait à Marseille

Le 03 MAI 2024



Monsieur Renaud MUSELIER,

*Président du Conseil d'administration de la
Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur*



Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur



CONVENTION-CADRE RELATIVE A LA « LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR »

LES ETUDES D'AVANT-PROJET DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR ONT ETE FINANCEES PAR :



Entre :

L'Etat, représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après désigné « l'Etat »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil d'administration, agissant en vertu de la délibération n° en date du ;

Ci-après désigné « la SLNPCA »

La Région Provence - Alpes - Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional agissant en vertu de la délibération n° en date du ;

Ci-après désignée « la Région »

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représentée par Monsieur Matthieu CHABANEL, Président-directeur général, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro 507.523.801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représentée par Madame Marlène DOLVECK, Directrice générale, dûment habilitée à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions »

L'Etat et la SLNPCA sont ci-après dénommés ensemble « les Co-financeurs » ou individuellement « le Co-financeur » ;

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sont ci-après dénommées ensemble « les Maîtres d'ouvrage » ou individuellement « le Maître d'ouvrage » ;

La Région qui est maître d'ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage, est dénommée « MOA SMR ».

L'Etat, la SLNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et la Région sont ci-après dénommés ensemble « les Parties » ou individuellement « une Partie »,

Vu

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, et notamment ses articles 1er, 2, 3, 13, 27 et 31, ainsi que son annexe II ;
- le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- le Code général des collectivités territoriales ;
- le Code des transports ;
- le Code de la commande publique ;
- le Code général des impôts ;
- la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018, portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;
- le décret n°2019-1582 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 ;
- le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du Code des transports (SNCF Gares &

Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du Code des transports ;

- le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 23 novembre 2015 et ses avenants ;
- le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 1^{er} février 2018 ;
- la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures intitulé « *Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leur transition* » et son annexe, remis au Gouvernement le 24 février 2023 ;
- l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1 ;
- la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2 ;
- la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études ;
- la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d'engagement de la concertation sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 23 juin 2020 relative à demande de poursuite des études et de la concertation pour préparer une enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 07 juin 2021 relative à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 ;
- le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021, ainsi que la délibération de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) en date du 13 décembre 2021 qui acte la demande de l'entrée de la CASA dans le financement des travaux ;
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application ;

- la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019 et son avenant n°3 signé le 16 octobre 2020 ;
- le contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau à la suite de la délibération du 9 octobre 2020 du Conseil régional ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 04 octobre 2022 ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 25 août 2023 ;
- l'arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLUI ou PLU) des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde, La Crau, Carnoules, Cannes du 13 octobre 2022 ;

SOMMAIRE

Préambule	10
Article 1 : Objet	17
Article 2 : Maîtrise d’ouvrage	17
Article 2.1 : Répartition de la maîtrise d’ouvrage	17
Article 2.2 : L’Agence LNPCA	18
Article 2.3 : Coordination avec d’autres Maîtrises d’ouvrage	20
Article 2.4 : Modalités de montage de projet	20
Article 3 : Instances de gouvernance	21
Article 3.1 : Comité de pilotage	21
Article 3.2 : Comité technique et financier	24
Article 3.3 : Comité de suivi des engagements et des risques (CSER)	25
Article 3.4 : Comités de coordination métropolitaine	26
Article 3.5 : Commission relative à l’optimisation des ressources financières	28
Article 4 : Détermination des coûts d’opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning	28
Article 4.1 : Définition et contenu du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) et du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR (CPPR SMR)	28
Article 4.2 : Décomposition prévisionnelle des Conventions de financement	29
Article 4.3 : Les Provisions pour Risques et l’analyse de risques	30
Article 4.4 : La fongibilité des coûts	32
Article 4.5 : Composition des frais de maîtrise d’ouvrage	32
Article 4.6 : Conditions économiques de référence	33
Article 4.7 : Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation	33
Article 4.8 : Plan de financement des études de niveau projet, des acquisitions foncières et des travaux des phases 1 & 2 de la LNPCA	34
Article 4.9 : Financement de l’Etat	35
Article 4.10 : Financement de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur	35
Article 4.11 : Financement européen	36
Article 4.11.1 : Stratégie des parties	36
Article 4.11.2 : Engagements des parties	36
Article 4.11.3 : Intégration du financement européen au Plan de financement.....	38
Article 4.11.4 : Gestion de la subvention européenne obtenue	39
Article 4.11.5 : Réduction du financement européen après son versement.....	39
Article 4.11.6 : Frais	39
Article 4.11.7 : Revoyure entre les Co-financeurs en cas de difficulté d’obtention des subventions européennes attendues.....	40

Article 4.12 : Financement éventuel des Maîtres d’ouvrage et financement complémentaire	41
Article 4.12.1 : Contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares	41
Article 4.12.1.1 : Montant de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions	41
Article 4.12.1.2 : Modalités de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions	42
Article 4.12.1.3 : Conditions de révision de la contribution financière	42
Article 4.12.1.4 : Modalités de paiement de la contribution financière révisée	44
Article 4.12.2 : Quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d’ouvrage	44
Article 4.12.3 : Contribution au titre de la clause de révision relative à l’optimisation des ressources financières	46
Article 4.13 : Compensation des charges d’entretien et de maintenance ultérieures	47
Article 4.14 : Fiscalité	47
Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique	47
Article 5 : Suivi et gestion des écarts et des risques financiers	48
Article 5.1 : Mise à jour du Coût Final Prévisionnel (en euros constants) et du Coût Final de réalisation (en euros courants) - revue régulière	48
Article 5.2 : Définition des modalités de fourniture de l’information par les Maîtres d’ouvrage	48
Article 5.3 : Obligation de veille pouvant affecter le coût du projet ou son planning de réalisation	48
Article 5.4 : Définition des écarts liés à une modification du programme par les Partenaires financiers ou les Maîtres d’ouvrage ou la Région	48
Article 5.4.1 : Gestion des évolutions de programme	48
Article 5.4.2 : Procédure spécifique de présentation des évolutions de programme des gares et des infrastructures de la LNPCA	49
Article 5.5 : Répartition des économies de coûts à terminaison du projet des phases 1 & 2 LNPCA ou de son éventuelle fin anticipée	50
Article 5.6 : Répartition des coûts supplémentaires	50
Article 5.7 : Gestion des écarts relatifs aux effets de l’indexation	51
Article 5.8 : Refus de modification du Plan de financement	52
Article 6 : Pénalités et bonifications	53
Article 6.1 : Bonification des maîtres d’ouvrage	53
Article 6.2 : Pénalités	53
Article 6.2.1 : Principes	53
Article 6.2.2 : Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation	54
Article 6.2.3 : Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du CPPR et du CPPR SMR	54

Article 6.2.4 : Calcul de la pénalité pour absence ou suppression en tout ou partie du financement européen.....	55
Article 6.2.5 : Plafond global des pénalités	55
Article 6.3 : Circonstances non constitutives d’une faute	55
Article 6.3.1 : Principe.....	55
Article 6.3.2 : Mise en œuvre des circonstances exonératoires	58
Article 6.4 : Mise en œuvre des pénalités en fin du « projet des phases 1 & 2 LNPCA » ...	58
Article 7 : Modalités d’appels de fonds et de versement.....	59
Article 8 : Caducité	62
Article 8.1 : Caducité des engagements financiers	62
Article 8.2 : Caducité des engagements financiers – règlement du solde	62
Article 9 : Modalités de contrôle par les Co-financeurs.....	63
Article 10 : Modification et résiliation	64
Article 10.1 : Modification.....	64
Article 10.2 : Résiliation.....	64
Article 10.2.1 : Résiliation pour impossibilité d’exécution	64
Article 10.2.2 : Résiliation pour faute	64
Article 10.2.3 : Procédure	64
Article 11 : Règlement des litiges.....	65
Article 11.1 : Procédure amiable	65
Article 11.2 : Procédure de conciliation	65
Article 11.3 : Procédure contentieuse	66
Article 12 : Cession / Fusion.....	66
Article 13 : Propriété intellectuelle	67
Article 14 : Communication	67
Article 15 : Informations confidentielles et confidentialité	68
Article 15.1 : Informations Confidentielles.....	68
Article 15.2 : Confidentialité	69
Article 16 : Notifications.....	70
Article 17 : Entrée en vigueur	70
 Annexe n°1 : Programme d’Opération	 77
 Annexe n°2 : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier	 79
 Annexe n°3 : Engagement Individuel de Confidentialité	 81

Préambule

Enjeux pour le territoire régional et ses habitants

La ligne ferroviaire entre Marseille et Nice dessert quatre millions de Provençaux et d'Azuréens vivant dans les trois métropoles littorales qui comptent parmi les 15 plus grandes agglomérations de France.

A densité de population comparable, le réseau ferroviaire de Provence Alpes Côte d'Azur n'est pas au niveau des autres régions françaises. Avec 2,5 km de voie ferrée pour 10 000 habitants, la région dispose du plus petit linéaire de voie ferrée par habitant de France (moyenne nationale de 5,75 hors Ile de France). La ligne unique entre Marseille et Vintimille, colonne vertébrale de la desserte régionale, a été construite en 1860 quand la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui. Ce déficit structurel ne permet pas de proposer des trains du quotidien suffisamment fiables et compétitifs en comparaison des autres modes (50% de trains retardés entre Marseille et Nice, 80 km/h de vitesse moyenne) ou avec une fréquence adaptée à la demande, et ce malgré des efforts financiers considérables sur la dernière décennie.

Pourtant, de bons résultats confirment la pertinence du mode ferroviaire : la section de la Côte d'Azur connaît la plus forte fréquentation TER de France (hors Ile-de-France), plus de 135 trains y circulent par sens chaque jour avec des types de circulation très différents (TER omnibus ou semi-direct, trains grande ligne et TGV, trains de fret). La desserte par les trains grande ligne est également pénalisée, Nice (5ème ville de France) étant la seule ville de plus de 200 000 habitants de France à plus de 5 heures de train de Paris. Ainsi, la part des transports collectifs reste trop limitée, et les infrastructures routières comme ferroviaires sont congestionnées, pesant sur l'attractivité économique et touristique de la région et sur la qualité de vie de ses habitants.

Cette faible part des transports collectifs à l'échelle régionale a également des conséquences importantes sur la qualité de l'air et sur les émissions de gaz à effet de serre. Ainsi, le bilan énergétique régional fait apparaître depuis plusieurs années la forte contribution du secteur des transports aux émissions responsables du changement climatique et à la dégradation de la qualité de l'air dans des proportions supérieures à la moyenne nationale. Avec un poids de 35 %, il représente l'un des plus gros postes de consommation énergétique du territoire régional avec en corolaire l'émission de gaz à effet de serre (GES), à hauteur de 13 Mt eqCO₂ (27% des émissions régionales). Il est aussi à l'origine de plus de la moitié des émissions d'oxydes d'azote et d'un quart des particules fines. Ainsi, les trois métropoles régionales font partie des onze zones faisant l'objet d'un contentieux pour lequel la France a été condamnée en 2020 par l'Union Européenne pour non-respect des normes sur la qualité de l'air.

La ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) permettra ainsi de renforcer le report modal depuis les modes de transport routier, favorisant ainsi l'atteinte des objectifs posés en matière de décarbonation des transports et la réduction de la pollution atmosphérique au niveau local.

Ce projet, nécessairement ambitieux, répond à des enjeux importants, non seulement pour l'ensemble de la région Provence- Alpes-Côte d'Azur et les régions voisines, mais également pour l'Espagne et l'Italie dans le cadre du renforcement d'un Arc méditerranéen, dont cette nouvelle ligne ferroviaire sera un maillon essentiel. Il jouera un double rôle en offrant un service nouveau aux habitants de la région Provence Alpes-Côte d'Azur, avec la faculté de rapprocher les principales agglomérations de la région les unes des autres ainsi que des métropoles européennes.

Pour y parvenir, la LNPCA vise donc dans un premier temps à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et vise à améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant. Il s'agit de pouvoir améliorer la fréquence et la régularité des trains et notamment des TER.

Dans un second temps, elle ambitionne de développer de nouvelles infrastructures ferroviaires pour améliorer les liaisons inter-métropoles au sein de la région Provence - Alpes - Côte d'Azur et contribuer à la construction d'un arc ferroviaire méditerranéen et à la cohésion territoriale régionale permettant de concilier attractivité du territoire et neutralité carbone.

Rappel historique

Depuis le débat public de 2005, plus de 10 années d'études et de concertation ont permis de construire progressivement, en écoutant le territoire et en adaptant le projet suite à des concertations publiques, un projet de désaturation des nœuds ferroviaires marseillais, toulonnais et azuréen et d'augmentation des capacités de la ligne ferroviaire entre Marseille et Vintimille.

En 2009, après avoir réuni l'ensemble des partenaires, le Ministre Jean-Louis Borloo demande à l'Ingénieur général Yves Cousquer un rapport en vue d'une décision pérenne entre le scénario « Métropoles du Sud » et le scénario « direct vers Nice par le centre Var ». Après s'être appuyé sur un secrétariat permanent, Yves Cousquer remet son rapport en juin 2009. Jean-Louis Borloo et Dominique Bussereau (respectivement Ministre de l'Ecologie et Secrétaire d'Etat aux transports) décident alors que *"le scénario Métropoles du Sud desservant les agglomérations d'Aix-en-Provence, Marseille, Toulon et Nice est le mieux adapté"*. Les études se poursuivent alors sur les scénarios « Métropoles du Sud ».

En 2011, la concertation avec le public met en avant la priorité à donner aux trains du quotidien. La Commission Mobilité 21, en 2013, chargée de prioriser au rang national les projets de grandes infrastructures de transport, phase le projet en 2 priorités : les sections de première priorité ayant pour objectif le traitement des nœuds ferroviaires marseillais et niçois, puis les sections de seconde priorité, consistant en la création de deux sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon, d'une part, et le Muy et la Siagne, d'autre part.

Pour les sections de première priorité, une zone de passage préférentielle (ZPP) est arrêtée par décision ministérielle en date du 7 mai 2014. Le 12 avril 2016, le comité de pilotage acte les différents scénarios de tracé proposés par SNCF Réseau et lance la concertation

afférente. La phase de concertation avec le public débute en octobre 2016 et s'achève le 9 janvier 2017.

La décision ministérielle du 18 avril 2017 permet d'arrêter le tracé sur les secteurs ne posant pas de difficultés particulières (traversée souterraine de Marseille, secteur de La Pauline dans le Var et section St Laurent du Var-Nice). Pour les secteurs les plus sensibles (vallée de l'Huveaune et secteur Ouest dans les Alpes-Maritimes), des études de faisabilité sur des variantes issues de la concertation (passage en tunnel dans la vallée de l'Huveaune et implantation d'une gare TGV/TER sur le site de « Cannes Marchandises ») sont demandées.

S'agissant des sections de seconde priorité, les zones de passage préférentiel sont arrêtées par décision ministérielle du 13 avril 2015.

En février 2018, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) considère que la première des priorités devait être la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille et Nice et, dans une moindre mesure, de celui de Toulon et présente un nouveau phasage du projet en 4 phases successives en donnant la priorité à la réalisation d'opérations concourant d'abord à l'amélioration des déplacements du quotidien, avant la réalisation de sections de lignes nouvelles qui seront échelonnées dans le temps. Le Gouvernement fait sien le phasage et le calendrier des travaux identifiés par le COI, qui ont également été confirmés à travers la programmation des investissements prioritaires du rapport annexé de la LOM, en choisissant le scénario de financement n°2 du COI.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 acte la poursuite des études de « recalage » afin de préciser la consistance, les objectifs, les coûts et l'articulation entre eux des aménagements à réaliser. Elles permettent de présenter à la concertation publique du 12 juin au 18 octobre 2019 tous les éléments relatifs à l'ensemble des deux premières phases de la LNPCA.

A la suite de cette concertation, la décision ministérielle du 23 juin 2020 acte les opérations constitutives des phases 1 et 2 désormais nommé le « projet des phases 1 et 2 LNPCA », et en valide le périmètre de l'enquête publique avec l'objectif d'un lancement de l'enquête en 2021. Elle confirme la réalisation en phase 1 de la gare TGV de Nice Aéroport à 4 voies à quai, des aménagements du RER toulonnais, du réaménagement du plateau de la gare de Marseille-Saint-Charles et des voies des faisceaux Est et Ouest qui y convergent, puis la réalisation en phase 2 des aménagements entre Cannes et Nice de la navette azurée et de la traversée ferroviaire souterraine de Marseille.

Suite à une période de concertation complémentaire début 2021, la décision ministérielle du 7 juin 2021 confirme le programme du projet des phases 1 et 2 LNPCA et demande au Préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de la Région PACA et préfet coordonnateur, de piloter les procédures préalables à l'enquête d'utilité publique sur ces deux phases. Elle demande également à SNCF Réseau de proposer un programme d'études sur les phases 3 et 4 correspondant à des sections de lignes nouvelles permettant de préparer les concertations à venir en vue d'une procédure d'enquête publique spécifique, et de préserver le foncier sensible.

La décision ministérielle du 8 décembre 2021 autorise le lancement de l'enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 suite aux avis réglementaires de l'Autorité environnementale

du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Ae-CGEDD) du 18 novembre 2021 et du Secrétariat général pour l'investissement (SGPI) du 23 novembre 2021. Le Préfet des Bouches-du-Rhône prend l'arrêté d'ouverture d'enquête le 9 décembre 2021.

Déclaration d'utilité publique

L'enquête d'utilité publique relative aux phases 1 & 2 se tient du 17 janvier au 28 février 2022. La commission d'enquête rend un avis favorable assorti de 9 réserves que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont levées et de quelques recommandations le 22 avril 2022. Ainsi, le projet des phases 1 et 2 LNPCA fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique (DUP) le 13 octobre 2022, permettant aux maîtres d'ouvrage d'acquérir les terrains nécessaires à la réalisation des travaux.

Les études d'avant-projet (AVP) de la phase 1 débutent le 4 octobre 2022, date de signature de la convention de financement afférente. Les études AVP de la phase 2 sont lancées à la suite de la signature de la convention de financement afférente le 25 août 2023.

Il est à noter que dans le scénario de planification écologique du rapport du COI rendu le 24 février 2023, que le Gouvernement fait sien, le COI recommande une mise en service de la phase 1 vers 2030-2031 et de la phase 2 vers 2035-2036. Il recommande également un engagement sur le quinquennat 2038-2042 pour la phase 3 et au-delà pour la phase 4, en cohérence avec le calendrier prévu par la LOM. Il recommande également de sécuriser au plus vite le financement des lots 2 et 3 du projet Haute Performance Marseille-Vintimille (déploiement de l'ERTMS Niveau 3 hybride préalable à la LNPCA), dont les travaux du lot 1 entre Cannes et Vintimille ont débuté fin 2022.

Par ailleurs, le cadre fixé en 2019 par la LOM, d'amélioration des transports du quotidien par la réalisation de « RER métropolitains » sur le modèle francilien, puis par le schéma directeur élaboré par SNCF Réseau en 2020, impulse une démarche de réalisation de tels services dans plusieurs grandes métropoles françaises. En cohérence avec ces orientations, le Président de la République a ainsi annoncé le 27 novembre 2022 la réalisation de 10 RER métropolitains dont la définition fait l'objet d'une proposition de loi sous la dénomination de services express régionaux métropolitains. Lors de la remise du rapport du COI, la Première ministre a confirmé l'ambition de développement de RER métropolitains. Le projet des phases 1 et 2 LNPCA, par la nature des opérations qui sont menées, visant à la désaturation des nœuds ferroviaires, permet également la mise en œuvre des services express régionaux métropolitains de Marseille, Nice et Toulon, les deux premiers étant en particulier identifiés à haut potentiel dans le schéma directeur des RER métropolitains remis au gouvernement en 2020 par SNCF Réseau.

Financement

Un protocole de financement reposant sur un financement des phases 1 et 2 à parité entre l'Etat et les collectivités signataires, à hauteur de 40% chacun du coût des phases 1 et 2, ainsi que sur une hypothèse de financement européen de 20 %, est signé par l'ensemble des parties le 21 décembre 2021. Comme le permet l'article 4 de la loi n° 2019-1428 du 24

décembre 2019 d'orientation des mobilités, l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et son décret d'application n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur créent un établissement public local dénommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) portant la part de financement des collectivités et assis sur des ressources fiscales ayant vocation à alléger leur contribution budgétaire. Ces recettes fiscales consistent en une taxe additionnelle à la taxe de séjour et une taxe sur les locaux de bureaux, commerciaux, de stockage et les surfaces de stationnement pour un rendement total de 40 M€ / an (valeur 2023 à indexer) couvrant 50 % de la contribution financière des collectivités. Ces recettes sont prévues par les articles 75 et 76 de la loi de finances pour 2023.

Définitions

« **Annexe** » désigne une annexe de la présente Convention-cadre.

« **Article** » désigne un article de la présente Convention-cadre.

« **Besoin de financement** » désigne le montant prévisionnel de l'Opération, objet de chaque Convention de financement permettant de couvrir toutes les dépenses nécessaires à sa réalisation ; le Besoin de financement est exprimé aux conditions économiques projetées de réalisation (euros courants).

« **Co-financeurs** » désignent individuellement ou ensemble, l'État et/ou la SLNPCA apportant un financement au Projet des phases 1 et 2 LNPCA.

« **Convention-cadre** » désigne la présente convention.

« **Conventions de financement** » désignent les conventions de financement telles que définies à l'article 7 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relatif à la création de la SLNPCA et prises en application de la présente Convention-cadre. Leur périmètre peut porter sur une ou plusieurs Opérations.

« **Conventions particulières de financement** » désignent les conventions visées au III de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 signées entre la SLNPCA, les collectivités territoriales et groupement de collectivités territoriales et tout autre financeurs publics visés au sein dudit article 55-III.

« **Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation - CPPR** » désigne pour chaque Opération ou pour le Projet hors périmètre des SMR, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études d'avant-projet et sur lequel les Maîtres d'ouvrage s'engageront.

« **Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR** » ou « **CPPR SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études d'avant-projet et sur lequel la Région en sa qualité de MOA SMR s'engagera.

« **Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation** » ou « **CPDR** » désigne pour chaque Opération ou pour le Projet hors périmètre des SMR, le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études de projet.

« **Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation des SMR** » ou « **CPDR SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre le coût des études et/ou travaux estimé aux conditions économiques de référence (euros constants) à l'issue des études de projet.

« **Coût Final Prévisionnel** » ou « **CFP** » désigne pour chaque Opération hors Périmètre des SMR, objet de la Convention de financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) dont l'évolution est suivie tout au long de sa réalisation à partir du CPPR.

« **Coût Final Prévisionnel des SMR** » ou « **CFP SMR** » désigne pour chaque Opération du périmètre des SMR ou pour l'ensemble des Opérations de ce périmètre, objet de Convention de financement, le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence (euros constants) dont l'évolution est suivie tout au long de sa réalisation à partir du CPPR SMR.

« **Coût Final de réalisation** » ou « **CFR** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre des Conventions de financement constatées en fin de Projet, hors périmètre SMR. Le Coût Final de réalisation est exprimé en euros courants.

« **Coût Final de réalisation des SMR** » ou « **CFR SMR** » désigne l'ensemble des dépenses réalisées au titre des Conventions de financement constatées en fin de Projet du périmètre des SMR. Le Coût Final de réalisation des SMR est exprimé en euros courants.

« **Enveloppe financière prévisionnelle - EFP** » objet du protocole de financement signé en décembre 2021, désigne pour chaque Opération ou pour le Projet le coût estimé des études et/ou travaux à réaliser aux conditions économiques de référence de juillet 2020 (euros constants) sur la base des études de « recalage ».

« **euros constants** » vise les prix constants, c'est-à-dire tels qu'ils sont indiqués en valeur d'une année de référence fixée dans la Convention de financement.

« **euros courants** » vise les prix courants c'est-à-dire les prix en valeur réelle corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence exprimée en euros constants.

« **la Région** » ou « **le MOA SMR** » désigne la Région Provence - Alpes Côte d'Azur en sa qualité de maître d'ouvrage des études et travaux intéressant le périmètre des sites de maintenance et de remisage au titre du Projet « **Plan de financement** » désigne la répartition par Co-financeur de la prise en charge du Besoin de financement. Cette répartition s'exprime strictement en pourcentage jusqu'à connaissance des CPPR.

« **Opération** » signifie un ensemble géographique d'études et de travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA faisant l'objet d'une Convention de financement dont le périmètre peut porter sur plusieurs Opérations.

« **Partenaires financiers** » désignent l'Etat, la SLNPCA et les collectivités territoriales ou groupement de collectivités territoriales apportant un financement au Projet et ayant conclu une Convention particulière de financement avec la SLNPCA visée au III de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022.

« **Projet** » désigne le projet des phases 1 & 2 LNPCA telles que décrites dans le Préambule.

Article 1 : Objet

La présente Convention-cadre est conclue en application du II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ci-après « l'Ordonnance du 2 mars 2022 »). Elle a pour objet de préciser les engagements pris dans le cadre du protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur mentionné au I de l'article 3 de ladite ordonnance et signé le 21 décembre 2021 (ci-après « le Protocole de financement »).

La Convention-cadre porte sur les phases postérieures à l'AVP, à savoir les phases d'études de projet (PRO) ou les phases d'études de projet et de travaux de réalisation (PRO/REA) du Projet des phases 1 & 2 LNPCA jusqu'à sa mise en service. Ce périmètre pourra être étendu par avenant aux phases 3 et 4 ultérieurement.

Elle définit en particulier la gouvernance du Projet et ses modalités de financement.

Article 2 : Maîtrise d'ouvrage

Article 2.1 : Répartition de la maîtrise d'ouvrage

Le IV de l'article 1 de l'Ordonnance du 2 mars 2022 précise que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, conformément aux compétences qui leur sont attribuées par les lois et règlements en vigueur, sont les Maîtres d'ouvrage des études et des travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA :

- SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études et travaux du Projet des phases 1 & 2 LNPCA 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 acquiert au nom de l'État et assure la coordination des Maîtres d'ouvrage dans le cadre des études et travaux ;
- SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers, dont elle est affectataire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État. A ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs et des éléments associés.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pourront assurer en tant que de besoin au titre de leurs missions respectives de Maîtres d'ouvrage le pilotage et le suivi des relations avec SNCF Voyageurs en qualité de maître d'ouvrage pour les sujets entrant dans le champ d'application de la présente Convention-cadre.

En ce qui concerne l'extension souterraine de la gare de Marseille Saint Charles, en toute hypothèse SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage du génie civil, le cas échéant à travers un transfert de maîtrise d'ouvrage consentie par SNCF Gares & Connexions sur le fondement de l'article L. 2422-12 du Code de la commande publique.

En sus, il est rappelé qu'en application de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire (loi NPF), la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice

de la mobilité régionale (AOMR), a vocation à se voir transférer par SNCF Voyageurs la propriété des sites de Maintenance et de Remisage majoritairement utilisés pour l'exécution des services de transports prévus par la convention TER 2019-2023.

Dès lors, la Région sera maître d'ouvrage des travaux intéressant les sites de Maintenance et de Remisage au titre du programme des phases 1 & 2 du Projet LNPCA.

L'Annexe 1 à la présente Convention-cadre dénommée « Programme d'opération » sera mise à jour au fur et à mesure de l'avancement de l'Opération par décision du Comité de pilotage.

Elle définira pour chaque Opération les périmètres de maîtrise d'ouvrage. Cette Annexe intégrera les éléments de coûts, de plannings et de risques à compter de la validation du CPPR.

Toute délégation éventuelle de maîtrise d'ouvrage de certaines Opérations fera l'objet de conventions spécifiques entre SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions et/ou la Région et le maître d'ouvrage délégué (qui peut également être SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions pour les opérations n'étant pas sous leur maîtrise d'ouvrage directe).

Article 2.2 : L'Agence LNPCA

Le Projet des phases 1 & 2 LNPCA étant un projet « système » couvrant plusieurs périmètres de maîtrise d'ouvrage, certains processus nécessitent d'être décidés et donc produits de manière intégrée dans le but :

- d'atteindre les objectifs du système global (performance, services, coûts, délais) ;
- d'assurer la continuité des engagements pris dans le cadre de la concertation continue, de la déclaration d'utilité publique et de la présente Convention-cadre ;
- d'assurer la cohérence règlementaire des dossiers globaux du Projet selon le principe de subsidiarité ;
- de porter une parole commune de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions auprès des Partenaires financiers.

Dans ce cadre afin de garantir les objectifs cités ci-dessus, et d'assurer la gestion des interfaces, SNCF Réseau a décidé la création d'une Agence LNPCA dédiée au Projet. SNCF Gares & Connexions a approuvé cette création et participe à cette instance.

Etant maître d'ouvrage du seul périmètre des sites de Maintenance et de Remisage devant être adaptés au titre du Projet LNPCA phases 1 & 2, il a été décidé de ne pas intégrer la Région à ladite Agence.

SNCF Réseau, représenté par le Directeur de cette Agence, est désigné ci-après « Coordonnateur Général ».

Le Coordonnateur Général a pour mission de coordonner les sujets suivants entre SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexions :

- La vérification de la cohérence globale des coûts dans un principe de fongibilité au cours de l'élaboration du CPPR puis du suivi ;
- La vérification de la cohérence globale de la provision pour risques dans un principe de fongibilité ;

- La gestion de la provision pour risques commune définie à [l’Article 4.3](#) de la présente Convention-cadre, entre les différentes Opérations et entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- La tenue des objectifs du Projet et de leurs éventuelles conséquences dans l’ensemble du ou des programmes de chaque Maître d’ouvrage ;
- la garantie du respect du budget global lié au périmètre du Projet ;
- La cohérence et de la continuité des engagements pris lors des phases précédentes ;
- La présentation intégrée des documents produits dans le cadre du dialogue institutionnel auprès des Partenaires financiers du Projet (Comité de pilotage, CSER, Comités technique et financier) et des échanges continus avec la DGITM, la Préfecture, la DREAL et la Région en qualité d’Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale ;
- Les processus de production communs permettant d’apporter une réponse assemblée et unifiée aux COPIL, COTEC et au CSER mis en œuvre dans le cadre de la SLNPCA au titre du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 :
 - Maitrise des risques communs et assemblés ;
 - Maitrise des coûts assemblés et échelonnement pluriannuel ;
 - Maitrise des délais assemblés ;
 - Maitrise de la complétude et de la qualité des dossiers (dont charte graphique) ;
- Les productions coordonnées et intégrées (hors pôles d’échanges) sur les périmètres des demandes de subvention européenne afin de maximiser la probabilité d’obtention du financement européen ;
- Les concertations intégrées du projet système déclaré d’utilité publique accessible et compréhensible par l’ensemble des acteurs, partenaires, élus, concitoyens. Chaque Maître d’ouvrage a une responsabilité de concertation sur son périmètre ;
- Les demandes d’autorisation environnementale et/ou réglementaire suivantes : actualisation du dossier d’enquête publique (étude d’impact, cahiers territoriaux), élaboration du dossier d’enquête parcellaire, exception faite des permis de construire des gares. Les autres autorisations non citées le seront sur le principe de la meilleure subsidiarité.
- L’ordonnancement des opérations pour la phase REA étudiée en AVP vis-à-vis des interfaces avec le Réseau Ferré National tant sur l’acceptabilité et dimensionnement des besoins capacitaires que la réservation des ressources Travaux, ainsi que la coordination avec les projets ferroviaires des axes concernés (HPMV, projets Direction Régionale des Gares, CPER, Régénération, etc.) ;
- Les marchés pris sur le budget chapeau des études AVP Phase 1 pour le périmètre restant en commun ;
- La garantie de la préservation des emprises foncières nécessaires aux installations du projet déclarées d’utilité publique à l’intérieur des emprises des Maîtres d’ouvrage (pas de projet contradictoire).

Le Coordonnateur Général instruit et émet un avis relatif à la cohérence globale des fonctionnalités, le planning, les enjeux réglementaires et les coûts du Projet sur le périmètre de la maîtrise d’ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage portée par la Région.

En sus de cette coordination générale assurée par l’Agence LNPCA à l’échelle du Projet des phases 1 & 2 LNPCA, une coordination spécifique entre les deux Maîtres d’ouvrage est mise en place pour chacune des Opérations avec la désignation d’un coordinateur par site.

SNCF Gares & Connexions contribue à cet objectif de bonne coordination. Elle communique en temps utile toutes les informations et documents utiles à la mission du Coordonnateur Général et répond à ses demandes dans les meilleurs délais. SNCF Gares & Connexions associe systématiquement le Coordonnateur Général aux réunions concernant les objets susceptibles d'avoir un impact sur le Projet.

Article 2.3 : Coordination avec d'autres Maîtrises d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à veiller à la bonne coordination des Opérations entre leurs périmètres respectifs.

SNCF Réseau veillera à la bonne coordination sur les opérations de SMR entre le Réseau Ferré National (RFN) et les opérations internes aux Sites de Maintenance et de Remisage.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à être vigilants sur la coordination avec d'autres opérations non comprises dans le Projet LNPCA mais pouvant entraîner des répercussions sur l'avancement des études et travaux du Projet LNPCA et réciproquement, notamment :

- le projet Haute Performance Marseille-Vintimille (HPMV) visant à déployer le système de signalisation ERTMS Niveau 3 hybride en amont de la mise en service des phases 1 & 2 du Projet LNPCA, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Un effort tout particulier est mis en œuvre afin de mettre en cohérence les calendriers de réalisation des projets LNPCA et HPMV, d'en assurer l'information auprès des Partenaires financiers et d'alerter sur les risques qui surviendraient. Cette articulation doit être accompagnée par une démarche très volontariste des financeurs de mettre en cohérence les échéanciers économiques des deux projets, y compris pour les investissements sur le matériel roulant ;
- Avec tous projets portés par les collectivités territoriales ou leurs opérateurs ayant pour objet des opérations d'aménagement ou de construction attenantes aux infrastructures ferroviaires et les gares constitutives du Projet LNPCA.

Cette coordination a pour limite la fourniture des données d'entrée par les tiers concernés (Région, collectivités, etc.) dans les délais requis pour mener cette mission.

Article 2.4 : Modalités de montage de projet

Dans le cadre de leurs procédures de marchés soumises au Code de la commande publique, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont responsables des modalités de désignation des titulaires permettant d'optimiser les coûts et les plannings de réalisation des différentes Opérations et groupes d'Opérations : marché de conception-réalisation, marché global de performance, allotissement... Au préalable à tout lancement des procédures de marchés, ils s'engagent à en partager le contenu ainsi que les modalités envisagées avec les Partenaires financiers en Comité de pilotage, en Comité technique et en Comité de suivi des risques et des engagements afin que les Co-financeurs puissent le cas échéant exprimer un avis. Les Partenaires financiers pourront également avoir un accès sans réserve aux cahiers des charges et le droit à disposer d'une copie de ces documents dans la limite des clauses de confidentialité prévues à l'[Article 15](#).

Le partage des données sur les marchés doit être accompagné de la signature d'accord de confidentialité par les membres du COTEC et du CSER, en lien avec l'enjeu de confidentialité des procédures marchés.

Article 3 : Instances de gouvernance

Les Parties conviennent que le Projet des phases 1 & 2 LNPCA doit faire l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux Partenaires financiers et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence, la participation et la performance des acteurs du Projet.

Cette gouvernance doit notamment disposer de la capacité à :

- identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- adapter le planning des Opérations en fonction des ressources financières ;
- faire évoluer le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités ;
- négocier avec les Maîtres d'ouvrage du Projet et le MOA SMR les conditions de réalisation de chaque Opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau... ;
- participer en accord avec les Maîtres d'ouvrage du Projet à la définition des stratégies d'allotissement dans le domaine des achats, ou encore celle des procédures d'autorisation ;
- participer au contrôle et suivi du Projet dans les conditions prévues dans la présente Convention-cadre et en particulier à l'Article 3.3 ;
- s'agissant des Opérations faiblement interfacées avec le réseau en exploitation, contribuer à la définition avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions de celles qui font l'objet de marchés globaux (marché de conception-réalisation, de performance, de partenariat, voire concession ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad-hoc), conformément à l'[Article 2.4.](#) ;
- s'agissant des opérations de SMR, la Région se positionnera exclusivement comme maître d'ouvrage dans le cadre de toutes les instances de gouvernance pour éviter tout conflit d'intérêts.

Les Parties rappellent que le Directeur général de la SLNPCA est l'interlocuteur unique pour les collectivités territoriales ou groupement de collectivités territoriales financeurs au titre de l'exécution de la présente Convention-cadre. Les collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales financeurs restent les interlocuteurs des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR dans le cadre des instances de gouvernance du Projet LNPCA définies aux Articles [3.1](#), [3.2](#) et [3.4](#) de la présente Convention-cadre.

Cette gouvernance se matérialise par plusieurs comités, dont la composition et les modalités de fonctionnement sont définies aux articles suivants.

Article 3.1 : Comité de pilotage

L'article 1^{er} V de l'Ordonnance du 2 mars 2022 et l'article 20 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA instituent un Comité de pilotage (ci-après dénommé le « COPIL ») veillant au bon déroulement de la réalisation du Projet et assurant les décisions

et arbitrages nécessaires ou préparant ceux-ci quand la décision relève du Gouvernement. Le COPIL est le garant de la mise en œuvre de la présente Convention-cadre. Il est composé des personnes suivantes :

- le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL, ou son représentant ;
- le Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL, Co-financeur, et le cas échéant maître d'ouvrage des Sites de Maintenance et de Remisage ou son représentant ;
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeuse ou son représentant et des maires des villes-centre des métropoles concernées ou leur représentant ;
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant ;
- le représentant de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- la Directrice générale de SNCF Gares & Connexions ou son représentant ;
- le Président du Comité technique et financier ;
- le Coordonnateur Général du Projet des phases 1 & 2 LNPCA.

Le COPIL a pour objet :

- de veiller à la mise en œuvre des dispositions prévues par la Convention-cadre et les Conventions de financement qui seront établies pour chaque Opération de la LNPCA ;
- s'agissant de la gestion des risques, de veiller à la traçabilité de la consommation de la provision pour risques et d'adapter le niveau de cette dernière le cas échéant (réalisation des risques identifiés, purge des risques non avérés, apparition de nouveaux risques). SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région veillent à adapter les évaluations de risques à la complexité et aux spécificités du Projet.
- de suivre les engagements de la Convention-cadre notamment concernant les délais de réalisation des études et travaux ;
- de déterminer si les coûts de réalisation des études et/ou des travaux sont compatibles avec les financements disponibles ;
- de s'accorder sur les orientations du Projet LNPCA et de son financement en cours de réalisation, et en particulier d'approuver les mesures à prendre dans le cas où SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région ou les Partenaires financiers jugent utile ou nécessaire une modification du programme de réalisation, du calendrier ou constatent un risque de dépassement du Besoin de financement. Ces mesures à adopter pourront notamment consister à rechercher des économies, à réviser le programme à objectifs constants, à réviser les objectifs du Projet après analyse de leur faisabilité et de leur impact ; le cas échéant, le COPIL approuve le principe de la conclusion d'un avenant ;
- de valider le programme fonctionnel, technique et d'exploitation sur proposition du COTEC ;

- d'approuver toute modification de programme demandée par un Co-financeur, un Maître d'ouvrage ou le MOA SMR ou un tiers, notamment les modifications de programme fonctionnel, technique et d'exploitation, après analyse de sa faisabilité et de son impact ;
- d'approuver la méthodologie de concertation définie par les Maîtres d'ouvrage et les bilans des concertations menées.

Le COPIL se réunit au minimum une fois par semestre afin d'assurer le suivi du Projet.

Il se réunit également en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur le Projet (financier, juridique, technique, calendaire etc.) ou à la demande de l'un des Co-financeurs, l'un des Maîtres d'ouvrage, du MOA SMR, ou du Coordonnateur Général du Projet.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent au COPIL, dans des délais raisonnables et au plus tard une semaine avant sa tenue, les rapports et informations concernant l'exécution des études et/ou des travaux objet des Conventions de financement et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final Prévisionnel actualisé, ainsi que – le cas échéant – la proposition de décisions à prendre.

Le Coordonnateur Général assure l'organisation et le secrétariat du COPIL.

Au cas par cas, pour les seules questions figurant à l'ordre du jour les concernant et sur proposition de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions, de la Région ou d'un Co-financeur, le COPIL peut inviter, en qualité d'observateurs, des tiers intéressés, notamment des experts ou des représentants de collectivités territoriales.

Un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par le Coordonnateur Général avec l'aval des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR pour le périmètre le concernant, et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des membres du COPIL, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les membres du COPIL à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre, sachant que ces dernières ne peuvent avoir pour effet de remettre en question les termes des Conventions de financement, sauf à ce qu'un avenant en ce sens soit décidé lors du COPIL puis conclu entre les Partenaires financiers et les maîtres d'ouvrage concernés.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettront également en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et/ou travaux et la consommation des crédits, en euros constants et en euros courants. La Région pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage la concernant s'engage à compléter et mettre à jour ledit tableau.

Le COPIL pourra être saisi par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, le Coordonnateur Général, la Région ou par les Comités de coordination métropolitaine pour examiner les sujets nécessitant un arbitrage spécifique.

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, co-président du COPIL pourra saisir, à son initiative ou à la demande d'un des membres du COPIL, le ministre chargé des transports pour prendre les décisions que rendrait nécessaires la bonne exécution de la présente Convention-cadre.

Dans le cas où les Partenaires financiers n'arrivent pas à trouver un accord lors du COPIL sur les conditions de poursuite du Projet, ils mettent tous leurs efforts en commun afin de résoudre ce désaccord.

En cas de désaccord des Partenaires financiers, ne portant pas sur la mobilisation d'un financement complémentaire (traité à l'[Article 5.6](#)), il est fait application des stipulations relatives aux règlements des différends de la présente Convention-cadre à l'issue d'un délai de trois (3) mois suite au COPIL.

Article 3.2 : Comité technique et financier

Le Comité technique et financier (COTEC) est composé des représentants techniques des Partenaires financiers, du Coordonnateur général du Projet, de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.

Le COTEC se réunit au minimum une fois par trimestre et en tant que de besoin.

Le Coordonnateur Général du Projet assure l'organisation et le secrétariat du COTEC.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, chacun pour leur périmètre, fournissent au moins une (1) semaine avant chaque réunion du COTEC les rapports et informations nécessaires concernant le Projet et notamment l'état d'engagement du budget et de la provision pour risques ainsi que le Coût Final Prévisionnel LNPCA actualisé, en euros constants et euros courants. Le COTEC se réunit également préalablement à la tenue d'une réunion du Comité de pilotage.

Ce COTEC a notamment pour objet :

- l'établissement, dans le cadre de groupes de travail définis ci-après, du programme fonctionnel, technique et d'exploitation pour chaque Opération, en particulier pour les gares ;
- le suivi de l'avancement technique et financier du Projet à partir des informations fournies par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, la Région et le Coordonnateur Général, et de veiller à sa réalisation selon les conditions contractuelles convenues avec les Co-financeurs ;
- d'instruire et de préparer les décisions à prendre en COPIL ;
- le suivi des délais de réalisation des études et/ou des travaux ;
- le suivi de l'évolution du Coût Final Prévisionnel LNPCA ;
- le suivi des autorisations requises pour la réalisation du Projet ;
- la présentation de l'avancement des actions de concertation continue ;
- le partage sur la situation à date du Projet, sur le suivi et sur l'appréciation des risques principaux associés au Projet, les opportunités, et les orientations prises/à prendre par rapport à ces éléments, avec notamment le niveau d'utilisation de la provision pour risques, et son impact sur le Coût Final Prévisionnel LNPCA, en vue d'alerter le COPIL sur tout risque de dépassement ;
- le partage en lien avec les Comités de coordination métropolitaine, des interactions avec les projets en interface avec le Projet LNPCA, et – le cas échéant – des modifications de programme à engager ;

- le suivi de la situation en termes de couverture financière et appels de fonds et des paiements réalisés.

Le COTEC peut émettre un avis sur les cahiers des charges des marchés principaux d'études et/ou travaux à savoir :

- pour les études les principaux marchés de Maîtrise d'œuvre dont le montant est supérieur à 10 M€ HT ;
- pour les travaux les principaux marchés de travaux dont le montant est supérieur à 50 M€ HT.

Le contenu des cahiers des charges pourra ainsi être ajusté dans le cadre d'un dialogue partenarial avec SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région. En cas d'écart entre la décision d'un Maître d'ouvrage ou du MOA SMR et l'avis formalisé par le COTEC, le Maître d'ouvrage ou le MOA SMR explique les raisons de ces écarts. Les cahiers des charges sont transmis aux membres du COTEC au moins dix (10) jours avant la date de la réunion du COTEC où ils seront discutés. Le président du COTEC rapporte devant le COPIL ces éventuelles divergences.

Un compte-rendu de chaque réunion est rédigé par le Coordonnateur Général du Projet avec l'aval des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR selon l'Opération concernée, et adressé dans un délai d'un (1) mois à chacun des membres du COTEC, qui disposeront d'un (1) mois pour le valider ou faire connaître leurs éventuels commentaires. Le silence gardé par les membres du COTEC à l'issue de ce délai vaudra acceptation du compte rendu. Les actions dont il a été convenu au niveau technique dans le compte-rendu pourront alors être mises en œuvre sous les mêmes réserves que celles susmentionnées pour le COPIL ci-avant.

Pour l'établissement du programme fonctionnel, technique et d'exploitation de chacune des gares, le COTEC désigne pour chaque gare un atelier chargé d'émettre des propositions sur ledit programme dans le respect des Coûts prévisionnels provisoires de réalisation du Projet et du planning du Projet. Pour chaque Opération, le COTEC identifie les écarts de programme par rapport à celui précisé en annexe des conventions de financement des études d'AVP.

Les groupes de travail seront constitués :

- des membres du COTEC ;
- des collectivités compétentes.

Article 3.3 : Comité de suivi des engagements et des risques (CSER)

En application de l'article 21 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA, un Comité de suivi des engagements et des risques (ci-après « CSER ») est instauré. Il est en charge, sur la base des informations périodiques présentées par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, d'examiner les évolutions importantes liées à la réalisation du Projet, de statuer et de donner sa position au COPIL sur les alertes et les risques et de proposer en tant que de besoin des audits ou expertises indépendantes.

Il s'intéresse notamment aux modalités d'attribution des contrats d'études détaillées, de travaux, de fournitures et autres services, pour les marchés les plus importants, à l'évolution constatée et prévisionnelle des coûts du Projet, aux risques et aléas et aux moyens d'y faire face.

En ce qui concerne les marchés, les membres du CSER seront tenus individuellement à des obligations de confidentialité visant à préserver la sécurité juridique de ces marchés soumis aux dispositions du Code de la commande publique, dans la limite des clauses de confidentialité prévues à l'[Article 15](#).

Le CSER est coprésidé par la SLNPCA et l'Etat, en présence du Président du COTEC. Le Coordonnateur Général est rapporteur et secrétaire du comité. Il comprend dix membres au moins :

- trois représentants des membres du conseil d'administration de la SLNPCA, désignés par son conseil d'administration ;
- trois représentants de l'Etat : deux désignés par le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et un désigné par le ministre chargé des transports ;
- Le Coordonnateur Général du Projet des phases 1 & 2 LNPCA ;
- un représentant de SNCF Réseau ;
- un représentant de SNCF Gares & Connexions ;
- un représentant de la Région (en ce qui concerne les SMR, le représentant de la Région se positionne exclusivement en tant que maître d'ouvrage)
- au moins une personnalité qualifiée désignée par le conseil d'administration de la SLNPCA, qui peut déjà être en son sein.

Les membres du CSER peuvent inviter toute personne susceptible de contribuer aux sujets mis à l'ordre du jour dans leur champ de compétences à assister aux séances du comité. En cas d'absence ou d'empêchement à une séance du comité, chaque représentant désigne lui-même un suppléant.

Le comité désigne un rapporteur parmi ses membres et se réunit à l'initiative de l'un de ses membres. Il adopte son propre règlement intérieur. Le comité désigne un rapporteur parmi ses membres, qui rapporte auprès du COPIL, de la commission des investissements mentionnée à l'article 10 du décret susmentionné ou directement auprès du conseil d'administration de la SLNPCA.

Article 3.4 : Comités de coordination métropolitaine

Des comités de coordination métropolitaine sont mis en place à l'initiative de chacune des métropoles concernées par le Projet LNPCA dès la phase d'études AVP, conformément à l'article 22 du décret du 22 avril 2022 relatif à la création de la SLNPCA. Les Comités de coordination métropolitaine ont pour objet le dialogue entre les territoires (représentants des financeurs et non-financeurs) et les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR le cas échéant. Il s'agit de veiller à l'écoute de l'ensemble des parties prenantes, dont notamment les responsables de projets urbains et de mobilité environnants et à les associer au suivi de la réalisation du Projet LNPCA. Cela passe par la bonne articulation du management du Projet LNPCA avec la stratégie d'aménagement des territoires concernés, et la parfaite prise en

compte des intérêts économiques, sociaux et environnementaux de ceux-ci par tous les acteurs.

Ces comités pourront être extra-métropolitains compte tenu du périmètre couvert par les aménagements du Projet LNPCA et constitutifs des infrastructures nécessaires à la mise en œuvre de Services Express Régionaux Métropolitains.

Les Comités de coordination métropolitaine ont pour objectifs principaux :

- informer les parties prenantes locales de l'avancement du Projet en phase conception et réalisation et des éventuelles difficultés rencontrées qui nécessitent de futurs arbitrages ;
- assurer la bonne connaissance et la bonne intégration, dans l'espace et dans le temps, des différents projets des territoires où des tiers pour articuler au mieux la gestion des interfaces entre le Projet LNPCA et les opérations d'autres maîtres d'ouvrage afin de minimiser leur incidence réciproque, y compris en phases de travaux ;
- maximiser les impacts positifs à l'échelle du territoire « métropolitain » du Projet LNPCA et des projets environnants ;
- maîtriser les risques du Projet LNPCA et des projets environnants ;
- partager avec l'ensemble des partenaires du Projet LNPCA les enjeux, problématiques et orientations exprimées par les acteurs locaux dans le cadre de la réalisation dudit Projet afin d'engager une réflexion et aboutir à des solutions partagées.

Sont membres de droit des Comités de coordination métropolitaine : les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR pour le périmètre seul des SMR, l'Etat, les Métropoles, la Région, les Départements concernés et SNCF Immobilier. En configuration extra-métropolitaine, s'y ajoutent les communautés d'agglomérations Co-financeurs et les établissements publics de coopération intercommunaux concernés par les aménagements du Projet LNPCA concourant à un service express régional métropolitain et/ou autorité organisatrice de la mobilité.

Les membres de chacun des Comités de coordination métropolitaine peuvent proposer d'inviter toute personne susceptible de contribuer aux sujets mis à l'ordre du jour, dans son champ de compétences, à assister aux séances du comité. En cas d'absence ou d'empêchement à une séance du comité, chaque représentant désigne lui-même un suppléant.

Chaque comité est organisé et co-présidé par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) métropolitain concerné, et les Maîtres d'ouvrage, et le MOA SMR pour le périmètre des SMR, qui arrêtent l'ordre du jour.

Chaque comité se réunit à la demande de l'EPCI Métropolitain Co-financeurs du Projet LNPCA, ou à la demande des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR.

Le secrétariat est assuré par le Coordonnateur Général de l'Agence LNPCA.

Le Comité de pilotage du Projet LNPCA est informé régulièrement des travaux et conclusions des réunions des Comités de coordination métropolitain et lorsque celles-ci sont susceptibles d'entraîner une évolution du Projet, les suites à leur donner font l'objet d'une décision prise en COPIL LNPCA.

Le périmètre géographique de chacun des comités peut évoluer à la demande de ses membres en fonction de la localisation des aménagements du Projet LNPCA.

Chacun des comités adopte son propre règlement intérieur.

Article 3.5 : Commission relative à l'optimisation des ressources financières

Le II de l'article 5 de l'ordonnance du 2 mars 2022 prévoit que la Convention-cadre intègre une clause de révision concernant les ressources financières dont l'utilisation serait permise par les lois et règlements en vigueur, ainsi que la possibilité d'examiner, par une commission ad hoc, et tout au long de la période d'existence de la SLNPCA, les sources d'optimisation des ressources financières, notamment la recherche de nouvelles sources de contributions en dehors de celles des membres de la SLNPCA, dans le respect des dispositions prévues par l'article 6 de l'ordonnance.

La composition et les modalités de fonctionnement de cette commission seront fixées en COPIL.

Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning

Article 4.1 : Définition et contenu du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) et du Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation des SMR (CPPR SMR)

L'Enveloppe Financière Prévisionnelle (EFP) figure dans le Protocole d'intention de financement signé par l'ensemble des Partenaires Financiers, hors Union Européenne, en décembre 2021.

Le CPPR et le CPPR SMR sont déterminés à l'issue des études AVP. Ils engageront respectivement les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR et constitueront la référence d'entrée des principales Conventions de financement PRO, PRO-REA ou convention de conception réalisation. De manière exceptionnelle pour des raisons de planning pour des montants limités, des conventions anticipées pourront être conclues sans connaître le CPPR ou CPPR SMR.

Les CPPR et CPPR SMR comprennent toutes les dépenses nécessaires aux études et/ou aux travaux aux conditions économiques de référence en explicitant les hypothèses sous-jacentes en termes d'évaluation, de conditions de réalisation et d'appréciation des risques, soit au moins :

- quelle que soit leur nature, tous les coûts liés à la réalisation des études et/ou travaux financés, y compris notamment les prestations de sécurité et de logistique, les frais d'acquisition foncière, de communication (dont maisons du projet), le coût des matières et le cas échéant le coût des mesures compensatoires environnementales ; la décomposition des coûts distingue au minimum : dévoiement de réseaux, travaux préparatoires (dont dépollution, démolition, archéologie préventive), aménagement des bases travaux, relogements, reconstitution d'ouvrages ou d'aménagements, ouvrages d'art, gares, quais, aménagement des espaces publics, stationnement, plate-forme, voies ferrées, aiguilles, traverses et ballast, caténaires, signalisation, alimentation en énergie de traction (sous-stations), courants faibles et PCC,

opérations induites (opérations de voirie et de stationnement, opérations architecturales et urbaines).

- La Provision pour Risques.
- Les frais de maîtrise d'œuvre.
- Les frais de maîtrise d'ouvrage.
- Les frais complémentaires de maîtrise d'ouvrage et d'acquisitions de données.

Les CPPR et CPPR SMR constituent le coût identifié en fin d'AVP par les Maitres d'ouvrage et le MOA SMR qui portent la responsabilité chacun sur leur périmètre.

Le Coordonnateur Général du Projet est chargé de piloter le CPPR des Maitres d'ouvrage et d'alerter les Co-financeurs sur la cohérence d'ensemble incluant le CPPR SMR sous maîtrise d'ouvrage Région.

Dans les Conventions de financement REA, le CPPR et le CPPR SMR restent les coûts de référence, éventuellement ajustés, avec l'accord des Co-financeurs par le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation (CPDR) évalué en fin d'études PRO.

Article 4.2 : Décomposition prévisionnelle des Conventions de financement

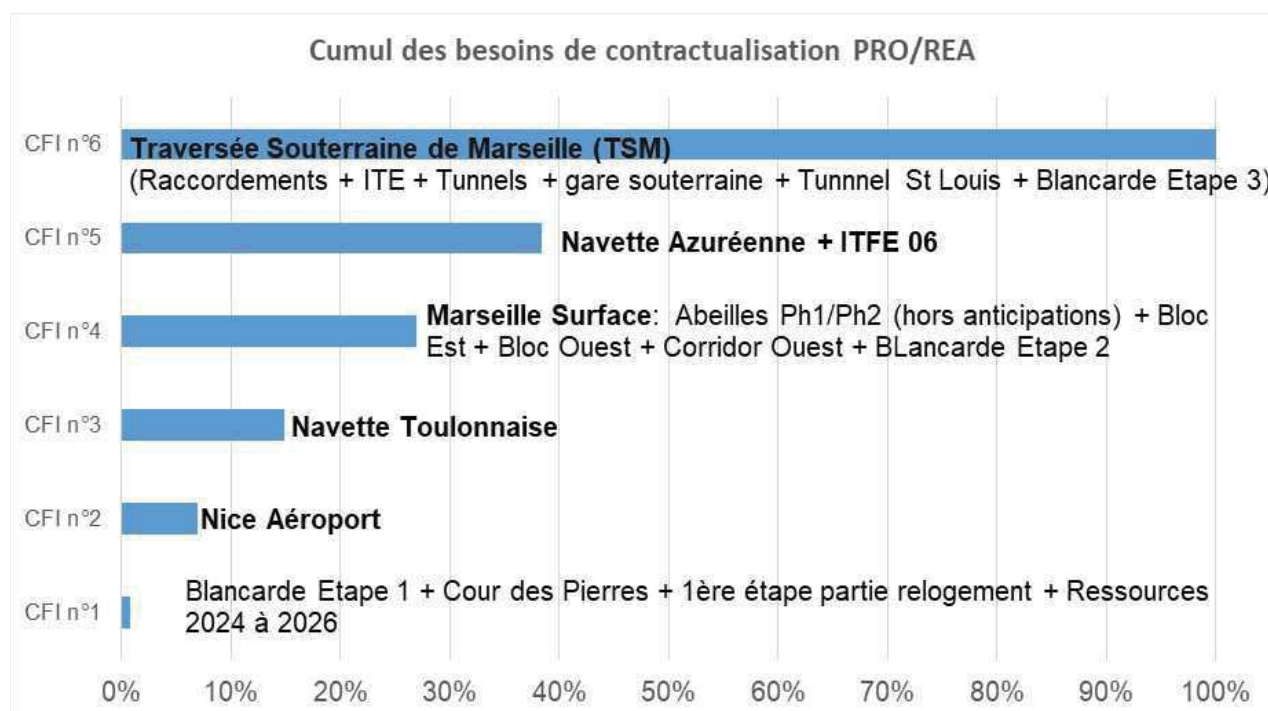
Plusieurs Conventions de financement PRO/REA seront nécessaires en application de la Convention-cadre. Ces Conventions de financement peuvent couvrir une ou plusieurs Opérations.

En tout état de cause, ces Conventions de financement doivent correspondre à un ensemble fonctionnel « autoporteur » avec un programme homogène garantissant à l'issue des travaux un système sûr au sens de :

- sa complétude technique ;
- son exploitabilité et sa maintenabilité ;
- la garantie de fonctionnalités au moins équivalentes au service préexistant. Il est précisé qu'à l'achèvement de la phase 1, le service cible décrit dans la DUP est dû : dessertes en phase 1 du nœud marseillais et navette toulonnaise.

A titre indicatif, il est prévu à ce stade de décomposer les Conventions de financement des Maitres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions comme suit :

- Une convention PRO/REA Travaux Anticipés Phase 1
- 5 conventions PRO/REA sur un périmètre fonctionnel autoporteur :
 - CFI PRO/REA NAE (Nice Aéroport) ;
 - CFI PRO/REA Navette Toulonnaise ;
 - CFI PRO/REA Marseille Surface ;
 - CFI PRO/REA Navette Azurée ;
 - CFI PRO/REA TSM (Traversée Souterraine de Marseille).



D'autres Conventions de financement seront nécessaires à la complétude du Projet des phases 1 & 2 LNPCA. Ce sont celles relatives aux opérations afférentes aux Sites de Maintenance et de Remisage dont la Région est le maître d'ouvrage. A la suite des études AVP, le MOA Région s'engagera sur les CPPR spécifiques (CPPR SMR) à ses opérations.

Article 4.3 : Les Provisions pour Risques et l'analyse de risques

Les Provisions pour Risques globale des Maîtres d'ouvrage SNCF, donc hors périmètre des SMR, sont ventilées en deux composantes :

- Une composante qui affecte à chaque Maître d'ouvrage une Provision pour Risques spécifique pour la gestion des risques afférents à leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage ;
- Une composante qui affecte une Provision pour Risques commune aux deux Maîtres d'ouvrage pour la gestion des risques communs. Cette Provision pour Risques commune est identifiée en cours d'AVP et proposée en transparence aux Partenaires financiers.

La Provision pour Risques commune couvre elle-même deux composantes :

- Des risques communs à toutes les Opérations d'une même Phase ;
- Des risques communs aux Maîtres d'ouvrage sur le périmètre de chaque Convention de financement.

Les principes de cette Provision pour Risques commune et son mode d'activation sur le périmètre d'une phase sont les suivants :

- Affectation de la Provision pour Risques commune de la Phase 1 sur la CFI PRO/REA NAE dans le budget du Coordonnateur Général ;
- Affectation de la Provision pour Risques commune de la Phase 2 sur la 1^{ère} CFI PRO/REA de la phase 2 dans le budget du Coordonnateur Général ;
- Déblocage de la Provision pour Risques commune de la Convention de financement en cours d'exécution sur décision du Coordonnateur Général ;
- Déblocage de la Provision pour Risques commune de la même phase (affectée à la première convention de financement de la phase) sur proposition du Coordinateur Général avec l'accord du COPIL.

Les Provisions pour Risques sont suivies en transparence totale avec les Partenaires financiers.

Elles résultent d'une analyse de risques qui fait l'objet d'un processus partagé entre les Maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers. Ce processus peut être résumé de la manière suivante :

- Partage et évaluation des risques avec les Partenaires financiers en cours d'AVP ;
- Sur la base de l'échange précédent en 2^{ème} partie de phase AVP :
 - Information sur les risques par les Maîtres d'ouvrage ;
 - Partage de l'évaluation du montant des Provisions pour Risques sur la base de plusieurs méthodes de management de projet ;
 - Validation du montant par les Maîtres d'ouvrage et le Coordonnateur Général ;
- Sur la base de l'échange précédent, à compter des phases PRO/REA :
 - Suivi au fil de l'eau des risques par des réunions spécifiques et présentation au CSER puis au COPIL ;
 - Information des Partenaires financiers de l'utilisation de la Provision pour Risques spécifique par Maître d'ouvrage.
- Présentation au COPIL pour validation de la proposition d'utilisation de la Provision pour Risques Commune à la même phase par le Coordonnateur Général en dehors de celles communes aux deux Maîtres d'ouvrage de chaque convention de financement.

Le processus décrit ci-dessus s'applique exclusivement aux Maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les Provisions pour Risques du MOA SMR et leurs mécanismes seront précisés dans les Conventions de financement afférentes.

Article 4.4 : La fongibilité des coûts

Les Parties conviennent d'un principe de fongibilité des coûts dont les Provisions pour Risques selon les modalités décrites ci-après, de sorte qu'elle puisse constituer un outil d'optimisation permettant de mutualiser la gestion des risques sur le Projet et non aux bornes de chaque Opération. Cette fongibilité s'applique pour les coûts et la Provision pour Risques spécifique à chacun des Maîtres d'ouvrage ainsi qu'entre Opérations, les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage confondus.

Ce principe de fongibilité est également applicable aux bornes du périmètre de maîtrise d'ouvrage du MOA SMR pour les Opérations qui le concernent.

A cet effet, les modalités suivantes s'appliquent :

- Les Maîtres d'ouvrage s'engageront chacun sur le CPPR (incluant les PR) et le MOA SMR s'engagera sur le CPPR SMR, à l'issue des études AVP qui sont en cours à la date de signature de la Convention-cadre ;
- Les Maîtres d'ouvrage pour leurs périmètres respectifs de maîtrise d'ouvrage et le Coordinateur Général pour le Projet, pilotent le CPPR et le MOA SMR pilote le CPPR SMR, en totale transparence avec les Partenaires financiers au fil de l'eau.

Les Conventions de financement doivent prévoir que, si les risques sont éteints pour la ou les Opérations qu'elle couvre, le budget non consommé afférent au CPPR (incluant Provision pour Risques spécifique à chacun des Maîtres d'ouvrage) soit réaffecté aux Conventions de financement suivantes.

De la même manière, le ou les Convention(s) de financement du périmètre des SMR doi(ven)t prévoir que, si les risques sont éteints pour la ou les Opérations qu'elle(s) couvre(nt), le budget non consommé afférent au CPPR SMR soit réaffecté aux Conventions de financement suivantes le cas échéant.

Dans l'hypothèse où les Maîtres d'ouvrage ou la Région souhaiteraient bénéficier du principe de fongibilité globale entre les Opérations du périmètre des SMR et les Opérations des Maîtres d'ouvrage, la Région, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à discuter du principe et des modalités de mise en œuvre. En cas d'accord sur ces principes, ces modifications donneront lieu à un avenant à la présente Convention-cadre.

Article 4.5 : Composition des frais de maîtrise d'ouvrage

Les frais complets de maîtrise d'ouvrage comprennent notamment les missions suivantes :

- organisation de chaque Opération,
- direction et supervision de la maîtrise d'œuvre,
- contrôle technique du maître d'œuvre,
- relations avec les instances indépendantes et de contrôle (EPSF, AE, SDIS, DRAC...)

- préparation du choix des entreprises, prestataires et fournisseurs depuis l'élaboration de la stratégie d'achat jusqu'à la proposition d'attribution du marché,
- signature et gestion de l'ensemble des contrats passés avec les entreprises prestataires et fournisseurs,
- préparation et gestion des demandes de subventions européennes,
- gestion budgétaire, suivi de portefeuille,
- gestion foncière,
- gestion administrative,
- gestion contractuelle
- gestion des systèmes d'information
- actions en justice,
- gestion comptable et des règlements,
- gestion des relations avec les Co-financeurs,
- conduite des relations avec les tiers : concertations, communication,
- évaluations économiques et socio-économique,
- réalisation de reporting,
- clôture de projet.

Article 4.6 : Conditions économiques de référence

Le CPPR, le CPPR SMR et le CFP sont évalués en euros constants, c'est-à-dire selon une estimation aux conditions économiques connues à une date donnée appelées « conditions économiques de référence ».

Article 4.7 : Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le Besoin de financement correspond au coût de réalisation de chaque Opération ou groupe d'Opérations financée dans le cadre des Conventions de financement et exprimé en euros courants.

Les Conventions de financement devront définir les modalités d'évolution et d'adaptation du Besoin de financement aux conditions économiques réelles de réalisation, dont les hypothèses d'indexation retenues pour aboutir au montant de Besoin de financement en euros courants.

L'évolution du Besoin de financement exprimé en euros courants, c'est-à-dire aux conditions économiques projetées de réalisation, dépend notamment :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études et/ou des travaux jusqu'à la date de fin de réalisation ;
- de la complexité du Projet et des risques associés ;
- de l'évolution des prix sur la base des indices de référence les plus représentatifs des études à réaliser ou des travaux prévus.

Les indices de référence qui seront utilisés dans le cadre des Conventions de financement pour déterminer le Besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation sont les suivants :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : rubrique A (foncier), B1 (travaux), B2 (SLG), B3 (Fournitures), C (PR)
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : rubrique D (MOE), E (MOA) et F (frais complémentaires MOA)
- indice BT01 : équivalent à TP01 en matière de rubrique

Les hypothèses d'évolution des indices à la date de signature de la Convention-cadre sont les suivants :

- taux d'indexation du TP01, de 3,5 % en 2023, de 4 % en 2024, puis 3.5 % par an à compter de 2025 ;
- taux d'indexation de l'ING, de 4% en 2023, de 2,6% en 2024, de 2,5 par an à compter de 2025.
- taux d'indexation du BT01, de 5% en 2023, 4% en 2024, puis 3,5% par an à compter de 2025,

Ils seront mentionnés dans chaque Convention de financement et seront réactualisés selon les modalités prévues au présent Article et l'[Article 4.8](#) ci-dessous.

Article 4.8 : Plan de financement des études de niveau projet, des acquisitions foncières et des travaux des phases 1 & 2 de la LNPCA

Les Parties s'accordent sur le plan de financement cible suivant pour les phases PRO et REA des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur :

Plan de financement	Clé de répartition (%)
Etat	40 %
Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	40 %
Union européenne	20 %

Ce plan de financement s'appliquera au CPPR et au CPPR SMR lorsqu'ils seront déterminés à la fin des études AVP et présentera, à cette date, pour chaque phase du Projet, l'engagement financier de chaque Co-financeur en pourcentage du Besoin de financement, en euros courants.

En cas de non-obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, le plan de financement sera revu conformément aux dispositions de l'[Article 4.11](#).

Le Plan de financement de chaque Convention de financement doit à tout moment couvrir fonctionnellement l'ensemble du Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, SNCF

Gares & Connexions ainsi que celui de la Région et validé par le Comité de pilotage, réévalué au fur et à mesure de l'exécution des études et/ou des travaux financés pour prendre en compte les modifications de programme et/ou l'évolution des coûts liés à ces études et/ou travaux, quelles que soient les causes de cette évolution.

Le Plan de financement doit donc être adapté par les Parties afin de couvrir fonctionnellement l'intégralité du Besoin de financement d'une Opération du Projet ou de plusieurs Opérations du Projet dans l'hypothèse d'une convention ayant pour objet plusieurs Opérations.

En tout état de cause, le COPIL et le CSER sont saisis au préalable de toute demande d'adaptation du Plan de financement destiné à couvrir le Besoin de financement, et ce en amont de toute délibération des Co-financeurs également.

L'application de ce plan de financement et les modalités de son évolution sont régies :

- pour ce qui concerne les coûts du Projet et leur prise en charge, par l'Article 5 relatif à la « gestion des écarts et des risques financiers » de la présente Convention-cadre.
- pour ce qui concerne les Co-financeurs et leur niveau de participation, par le financement européen.

Article 4.9 : Financement de l'Etat

L'Etat s'engage à apporter sa contribution sur la base du CPPR et du CPPR SMR et sur sa part du Besoin de financement en euros constants et courants (incluant l'actualisation de l'indexation), stabilisé en fin d'études AVP, conformément à la programmation pluriannuelle des investissements décidée à l'issue du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de février 2023.

La contribution de l'Etat se fera au titre de l'AFIT France et sera versée au fur et à mesure des appels de fonds effectués par les Maîtres d'ouvrage et prévus dans les Conventions de financement.

Article 4.10 : Financement de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

La SLNPCA s'engage à apporter sa contribution sur la base du CPPR et du CPPR SMR : et sur sa part du Besoin de financement en euros constants et courants (incluant l'actualisation de l'indexation), stabilisée en fin d'études AVP.

Le financement de la SLNPCA sera apporté au fur et à mesure des appels de fonds effectués par les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR et prévus dans les Conventions de financement.

Conformément à l'article 6 de l'ordonnance du 2 mars 2022, les crédits sur lesquels sont assis les appels de fonds seront mis en place sur la base des ressources suivantes :

- participations annuelles, inscrites en section d'investissement, des collectivités territoriales, autorités étrangères ou Etats-tiers membres de la SLNPCA. Ces participations et leurs modalités de versement sont régies par des conventions particulières signées entre la SLNPCA et ses membres ;
- produits de la fiscalité en application des articles 75 et 76 de la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 ;
- produits des emprunts contractés par l'établissement public local ;
- produits financiers.

Article 4.11 : Financement européen

Article 4.11.1 : Stratégie des parties

Les Parties s'accordent sur les orientations stratégiques suivantes :

- réaliser un reporting régulier auprès de la Commission européenne sur l'avancement des projets de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et Haute Performance Marseille Vintimille en rappelant leurs spécificités et bénéfices attendus et évalués ;
- élaborer une stratégie de communication sur les projets afin d'affirmer leur intérêt européen ;
- formuler des attentes et des propositions communes dans le processus d'élaboration des règlements et des budgets mis en place pour chaque programmation ;
- formuler et argumenter des demandes pour rendre éligibles les projets de pôles d'échanges multimodaux dans les financements MIE / CEF ;
- mettre en place les conditions d'une meilleure coordination des projets ferroviaires sur l'axe Barcelone – Gênes du corridor Méditerranée du RTE-T avec l'Italie et l'Espagne ;
- réfléchir à l'élaboration d'un acte d'engagement de long terme de l'Union européenne sur les projets LNPCA et HPMV ;
- répondre à tous les appels à projets MIE / CEF pour les Opérations entrant dans leurs conditions d'éligibilité avec une vision pluriannuelle sur le périmètre des dossiers déposés en fonction de l'avancement des différentes Opérations et phases du Projet.

Article 4.11.2 : Engagements des parties

a) Engagement des Maîtres d'ouvrage et du MOA SMR

En ce qui concerne le financement européen attendu, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ainsi que la Région pour les Opérations relevant de son périmètre de maîtrise d'ouvrage, constituent et déposent, dans les formes et délais exigés, le dossier de demande de financement européen. Les Co-financeurs s'engagent à fournir aux Maîtres d'ouvrage et au MOA SMR dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution de ce dossier.

Selon le calendrier du Projet ou de l'Opération, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région déposent la demande de financement européen le plus tôt possible.

S'agissant du refus de la demande de financement européen ou si le montant du financement européen accordé est inférieur au montant demandé, les Maîtres d'ouvrage et la Région ne supportent aucune responsabilité vis-à-vis des Co-financeurs. Toutefois, si l'absence de financement européen a pour cause directe et certaine un manquement ou carence manifeste entraînant un dépôt hors délai de la demande de financement européen, et ce indépendamment des conditions de remise par l'Etat de sa lettre d'accompagnement, les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'Article 6, pourront s'appliquer.

Par ailleurs, si la décision de refus du financement européen mentionne l'absence d'un document clairement identifié dans les référentiels européens définissant le dossier de demande, la carence des Maîtres d'ouvrage ou de la Région sera constituée engageant ainsi leur responsabilité ; les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'article 6, pourront s'appliquer.

S'agissant du respect par les Maîtres d'ouvrage et la Région des conditions de l'octroi du financement européen une fois celui-ci obtenu, les Maîtres d'ouvrage et la Région pourront voir leur responsabilité engagée dès lors qu'il est démontré que la suppression en tout ou partie du montant du financement européen a pour cause directe et certaine un manquement ou carence manifeste lié à :

- l'absence de respect des exigences de justification et de comptabilisation posées par les procédures de subvention européennes,
- l'absence de respect de toutes les dispositions que ce financement européen implique (notamment en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative aux projets).

Pour ces manquements, les pénalités, dans les conditions et limites fixées par l'Article 6, pourront s'appliquer.

En dehors de ces cas de manquements, la responsabilité des Maîtres d'ouvrage ne sera pas engagée.

b) Engagements de l'Etat, de la SLNPCA et de ses membres

L'Etat et la SLNPCA s'engagent à :

1. contribuer à l'élaboration de la stratégie de dépôt,
2. valider la stratégie élaborée,
3. participer aux réunions de préparation des dossiers,
4. assurer une relecture et contribuer à l'amélioration des réponses aux appels à projet,
5. fournir dans les meilleurs délais tous les documents et informations nécessaires à la constitution du dossier de demande de financement européen,
6. valider le dossier de financement européen auprès de l'Union Européenne.

Pour ce faire, ils mettront en œuvre les moyens humains nécessaires pour respecter ces engagements.

La SLNPCA s'engage à répondre formellement à la demande d'avis des Maîtres d'ouvrage et de la Région sur les dossiers de demande de subvention si les conditions de délai de transmission prévu au point c) sont respectées. La SLNPCA incitera ses membres à apporter également leur contribution directe aux dossiers de demande.

c) Modalités de suivi et de contrôle du respect des engagements des Maîtres d'ouvrage par les Co-financeurs

Les dispositions du présent Article n'ont vocation qu'à régir les demandes postérieures à la signature de la présente Convention-cadre, à priori à partir de l'appel à projets 2023.

Les Parties ont validé ensemble les dossiers qui ont été déposés antérieurement à l'entrée de la présente Convention-cadre.

Les Maîtres d'ouvrage transmettront au plus tard trois (3) mois après la notification de la présente Convention-cadre aux Co-financeurs les procédures et moyens prévus et mis en œuvre pour la demande et gestion de subventions européennes, et le cas échéant à l'issue de la révision de ces procédures.

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR organiseront des réunions préparatoires, auxquelles seront conviées les Co-financeurs, au moins trois (3) mois avant l'ouverture de l'appel à projets, afin de définir le périmètre du dossier et les principaux éléments constitutifs de la demande de subvention

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR transmettront les projets de dossier de demande de subvention aux Co-financeurs au moins trente (30) jours francs avant la date prévue de dépôt. Les Co-financeurs disposeront de dix (10) jours francs pour apporter leurs commentaires ou contributions que les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR s'engagent à prendre en considération et à défaut, en fournissant les raisons de la non prise en compte.

Article 4.11.3 : Intégration du financement européen au Plan de financement

Tant que la subvention européenne n'est pas notifiée avec son échéancier de versements attendus à SNCF Réseau, à SNCF Gares & Connexions et/ou à la Région, le Besoin de financement de l'Opération ou de l'ensemble d'Opérations, dont le financement est contractualisé par des Conventions de financement, doit à tout moment être intégralement couvert par les Co-financeurs.

Le calendrier des appels de fonds des Co-financeurs est adapté en fonction de l'échéancier des versements attendus des fonds européens, de façon à exclure tout risque de portage financier pour SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et/ou la Région en tant que maître d'ouvrage des sites de maintenance et de remisage.

En cas de versement diminué ou tardif par rapport à l'échéancier des versements attendus, les Co-financeurs s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires au financement du Projet. Ces contributions feront l'objet d'appels de fonds complémentaires.

Article 4.11.4 : Gestion de la subvention européenne obtenue

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région chacun pour leur périmètre de maîtrise d'ouvrage assurent la gestion administrative du financement européen obtenu.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'assurent à cet égard que l'assiette des dépenses prises en compte au titre du financement européen respecte les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à mettre en œuvre les moyens suffisants pour la gestion de la subvention européenne obtenue.

Les Maîtres d'ouvrage SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et le MOA SMR s'engagent à respecter toutes les dispositions que ce financement implique en termes de publicité et de références aux fonds européens dans la communication relative au projet mais aussi de respect des règles et procédures, notamment en matière d'achat et de contractualisation, de reporting et de production de justificatifs.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent au plus tôt, après en avoir reçu notification, aux Co-financeurs un échéancier prévisionnel des versements attendus de la subvention européenne dont ils sont bénéficiaires.

Article 4.11.5 : Réduction du financement européen après son versement

Une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori.

Il appartient à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, dûment bénéficiaires de la subvention européenne accordée, de diligenter la conduite du Projet et des certificats correspondants de façon à ce que le montant effectif versé corresponde au montant maximum notifié.

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de revenir sur le montant de la subvention versée au titre du Projet, les Co-financeurs s'engagent à maintenir tout au long de la ou des Conventions de financement, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement, et ce jusqu'à l'atteinte de leur engagement prévu dans le plan de financement cible visé à l'[Article 4.8](#) et exprimé en euros courants sur la base du CPPR et du CPPR SMR à leur date de détermination.

Si le Besoin de financement est amené à dépasser cet engagement, la procédure prévue au [4.11.7](#) est engagée.

Article 4.11.6 : Frais

Les frais de préparation du dossier de la demande de financement européen et les frais de gestion relatifs à la mise en œuvre du financement sont intégrés dans le coût du Projet ou de l'Opération ainsi financé au titre des frais de maîtrise d'ouvrage visés à l'Article 4.5. Ils intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

Article 4.11.7 : Revoyure entre les Co-financeurs en cas de difficulté d'obtention des subventions européennes attendues

Dans le cas où il apparaîtrait que le financement européen ne couvrirait pas les 20% attendus dans le Plan de financement, les Parties se concerteront, dès notification de la non-attribution ou de l'attribution partielle, pour rechercher les meilleurs ajustements à apporter à la suite du Projet.

Les Conventions de financement ne pourront tenir compte que du montant des subventions européennes notifiées avec son échéancier de versements attendus.

Compte tenu de son volume financier, la garantie du financement complet (y compris le financement européen) de la Convention de financement relative à la Traversée Souterraine de Marseille (TSM) devra être acquise avant la conclusion de celle-ci.

Dans la mesure où, chaque Convention de financement comporte un programme homogène garantissant à l'issue des travaux un système sûr, exploitable et maintenable dans les conditions décrites à l'[Article 4.2](#), une Convention de financement une fois signée ne peut être remise en cause par la non-obtention de financement européen ou leur insuffisance. Chaque Convention de financement doit garantir que tous ses appels de fond puissent être honorés avec ou sans subvention européenne.

Aucune Convention de financement ne pourra porter le financement global du Projet LNPCA phase 1 & 2 à un montant supérieur à 80% du CPPR en euros courants sans que les Maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers ne se soient concertés pour examiner, dans le cas d'une insuffisance de financement européen, les suites à donner.

Plusieurs cas peuvent se présenter :

- Poursuite du Projet avec des financements complémentaires ;
- Aménagement du Programme d'Opérations dans des conditions qui doivent garantir :
 - Le bon fonctionnement à la mise en service issue des travaux de la dernière convention validée du système ferroviaire en termes d'exploitabilité, de sécurité et de maintenabilité ;
 - La prise en compte par les financeurs des éventuels surcoûts de maintenance et d'exploitation induits par la suspension (ou arrêt) des financements ;

Quoi qu'il en soit, en cas de non-obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Co-financeurs, selon leur clé de répartition qui seront modifiées en conséquence, s'engagent à couvrir les contributions complémentaires nécessaires aux Conventions de financement conclues afin d'exclure tout risque de portage financier ou d'avance de trésorerie pour SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions et la Région.

En toute hypothèse, les Conventions de financement en vigueur devront être exécutées jusqu'à leur terme et soldées, et de manière à exclure tout risque de portage financier ou d'avance de trésorerie pour SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ou la Région.

Les Co-financeurs feront leur affaire personnelle :

- des réductions ou changement de programmes rendus nécessaires à apporter au Projet ou aux Opérations du Projet, faute de financement complémentaire,
- des risques en résultant directement ou indirectement de réductions ou d'absence et de fonctionnalité ou de performance du Projet ou de tout ou partie de ses installations, équipement, ouvrage, composante, ou qui en affecteraient l'objet, l'utilisation, la destination, ainsi que des conséquences pécuniaires qui seraient susceptibles de leur être occasionnés, ainsi qu'aux tiers à raison des dommages de toutes natures (corporels, matériels, immatériels consécutifs ou non) qui en seraient la conséquence.

A cet égard, les Co-financeurs s'engagent uniquement dans le cas d'aménagement du Programme d'Opérations :

- à renoncer à tout recours contre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou la Région ainsi qu'à les garantir contre toutes actions qui pourraient être exercées à leur encontre,
- à indemniser les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR des préjudices de toute nature subis par eux et en particulier à prendre à leur charge tous les frais directs et indirects dûment justifiés par eux, ainsi à leur verser tous les financements nécessaires la couverture des charges de maintenance et d'exploitation relatives aux travaux déjà réalisés au titre du Projet.

Article 4.12 : Financement éventuel des Maîtres d'ouvrage et financement complémentaire

Au titre des articles 5 II et 6 II de l'ordonnance du 2 mars 2022, les stipulations concernant le financement des Maîtres d'ouvrage sont les suivantes.

Article 4.12.1 : Contribution de SNCF Gares & Connexions au titre des activités à tarification non régulée des gares

Article 4.12.1.1 : Montant de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions

La contribution financière de SNCF Gares & Connexions au Projet LNPCA (Phases 1 & 2) en application du paragraphe II, alinéa 1° de l'article 6 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la SLNPCA est arrêtée à un montant global et forfaitaire, sans préjudice de la révision précisée à l'Article 4.12.1.3, de 32,22 millions d'euros en date de valeur 2023.

Cette contribution a été estimée sur la base de la capacité de financement de SNCF Gares & Connexions, intégrant l'exploitation des activités non régulées des gares dont SLNPCA finance la réalisation, déterminée à partir du modèle financier annexé à la présente pour chacune de ces gares. Elle ne prend pas en compte les recettes servant de base au calcul de la quote-part des recettes nettes de valorisation foncière et commerciale reversée au titre du paragraphe II, alinéa 2° de l'article 6 de l'ordonnance susmentionnée, tel que prévues à l'Article 4.1.3.

Article 4.12.1.2 : Modalités de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions

Cette contribution vient en minoration des subventions appelées par SNCF Gares & Connexions, en sa qualité de Maître d'ouvrage, auprès de la SLNPCA et de l'Etat [au prorata de leurs contributions respectives], au titre du ou des derniers appels de subventions dont le total est supérieur ou égal au montant de la contribution indexé à la date de l'appel.

La contribution financière de SNCF Gares & Connexions fait l'objet d'une indexation selon les mêmes modalités que la contribution apportée par la SLNPCA au Projet LNPCA.

Article 4.12.1.3 : Conditions de révision de la contribution financière

Le modèle financier annexé a été établi pour les besoins du calcul de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions, à partir de certaines hypothèses-clé qu'il conviendra de mettre à jour lorsque les données seront définitivement connues des Parties et selon deux échéances :

- la première échéance survenant à la date de mise en exploitation de la dernière Opération des phases 1 & 2 du Projet LNPCA,
- et la seconde échéance survenant à la date à laquelle au moins 75% des nouvelles surfaces commerciales ouvertes à la date de mise en exploitation précitée auront fait l'objet d'un renouvellement de leur contrat initial d'occupation du domaine public.

En conséquence, douze (12) mois avant chacune de ces deux échéances, SNCF Gares & Connexions et SLNPCA se rencontrent afin de réviser le montant de la contribution de SNCF Gares & Connexions en procédant à une mise à jour du modèle annexé. Les Parties conviennent que cette révision de la contribution financière devra conduire :

- S'agissant de la première échéance à la date de mise en exploitation, à maintenir une Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions égale à celle déterminée *ab initio*, telle que figurant dans le modèle annexé.
- S'agissant de la seconde échéance, à un ajustement de la Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions à hauteur de 20% de l'écart, positif ou négatif, entre (i) la Valeur Actualisée Nette recalculée à cette date avant révision de la contribution financière et (ii) la Valeur Actualisée Nette estimée *ab initio*.

La Valeur Actualisée Nette pour SNCF Gares & Connexions est calculée sur la base des flux de trésorerie du Projet après impôt déterminés dans le modèle sur une durée de 30 ans à compter de la date de mise en exploitation. Les Parties conviennent que le taux d'actualisation retenu par SNCF Gares & Connexions pour le calcul de cette valeur actualisée nette, évalué initialement à 6,5% par an, sera réévalué à la date de mise en œuvre de la revoyure, selon les modalités figurant dans le modèle annexé en fonction de l'évolution des deux paramètres suivants :

- Taux d'impôt sur les sociétés
- Taux de rendement du marché

Le montant définitif de la contribution financière pourra être ajusté à la hausse comme à la baisse en conséquence de cette révision. Les Parties ont convenu que, outre la révision du taux d'actualisation selon les modalités définies précédemment, les seules données suivantes du modèle financier annexé seraient mises à jour :

- a) le calendrier de réalisation du Projet, notamment la date de mise en service et l'échéancier de décaissement des dépenses et de versement de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions ,
- b) les valeurs historiques et prévisionnelles des indices d'inflation retenus dans le modèle financier, plus spécifiquement :
 - L'index Travaux Publics TP01 – index général tous travaux (identifiant INSEE 001711007) pour l'indexation des coûts travaux, y compris de gros entretien et renouvellement ;
 - L'index ING - Index divers de la construction - Ingénierie (identifiant INSEE 001711010) pour l'indexation des coûts d'investissement hors coûts travaux ;
 - l'indice ILC – indice des loyers commerciaux (identifiant INSEE 001532540) pour l'indexation des redevances commerciales ;
 - l'indice IPC – indice des prix à la consommation hors tabac - ensemble des ménages (identifiant INSEE 001763852) pour l'indexation des coûts d'exploitation ;

NB : En cas de disparition de l'un de ces indices, les Parties déterminent de bonne foi le nouvel indice approprié conduisant à l'effet économique le plus proche.

- c) les surfaces de gare et leur répartition entre périmètres régulé et non régulé, telles que prises en compte dans le dernier Document de Référence des Gares validé à la date de la revoyure, ainsi que les surfaces nouvelles des gares du Projet réparties entre périmètres régulé et non-régulé.
- d) les charges d'exploitation liées aux surfaces nouvelles de la gare, réévaluées sur la base des marchés conclus au titre de l'exploitation des gares nouvelles ou, à défaut, de devis ou estimations établis par SNCF Gares & Connexions,
- e) les paramètres contribuant aux coûts de gros entretien et renouvellement,
- f) les recettes commerciales issues des commerces, parking et publicité, réévalués sur la base des contrats conclus ou à défaut, des estimations détaillées fournies par SNCF Gares & Connexions, au titre de l'occupation des espaces commerciaux et de parking et des supports publicitaires implantés dans les surfaces nouvelles de la gare.
- g) les paramètres du modèle tarifaire (notamment le CMPC régulé et non-régulé) pris en compte dans le dernier Document de Référence des Gares validé à la date de la revoyure,
- h) le taux d'impôt sur les sociétés applicable à SNCF Gares & Connexions.

En outre, le modèle financier a été établi à partir des règles, connues au jour de signature de la présente Convention-cadre, de détermination du tarif d'accès en gare des entreprises ferroviaires telles que précisées dans le Document de Référence des Gares validé par l'autorité de régulation. Dans l'hypothèse où ces règles viendraient à être substantiellement

modifiées, les Parties se rencontrent afin d'en déterminer les conséquences sur la contribution financière de SNCF Gares & Connexions.

Article 4.12.1.4 : Modalités de paiement de la contribution financière révisée

Après accord de SNCF Gares & Connexions et SLNPCA sur le montant provisoire puis définitif de la contribution financière à l'issue de chacune des deux échéances de revoyure mentionnées à l'Article 4.12.1.3, la différence, estimée en euros courants à la date de revoyure concernée, entre :

- le montant provisoire et le montant prévisionnel initial défini à l'Article 4.12.1.1, s'agissant de la 1^{ère} échéance de revoyure,
- le montant définitif et le montant provisoire, s'agissant de la seconde échéance de revoyure.

sera déduit du (ou, dans le cas où cette différence conduirait à un montant négatif, ajouté au) montant des subventions restant à appeler par SNCF Gares & Connexions auprès de SLNPCA et de l'Etat.

Pour la seconde échéance, la différence entre le montant définitif et le montant provisoire de la contribution financière sera versée directement par SNCF Gares & Connexions à la SLNPCA dans le cas d'un montant positif ou par la SLNPCA à SNCF Gares & Connexions dans le cas d'un montant négatif.

Article 4.12.2 : Quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière et commerciale des Maîtres d'ouvrage

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions en qualité de Maîtres d'ouvrages et la SLNPCA conviennent, en application de l'article 6-II-2 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, et sous réserve du respect des conditions de l'article L. 2111-10-1 du Code des transports, des modalités et conditions de mise en œuvre d'un reversement d'une quote-part des recettes nettes issues de la valorisation foncière des emprises et tréfonds nécessaires à la réalisation de l'infrastructure ferroviaire sous les réserves et conditions ci-après exposées. Cette quote-part ne prend pas en compte les recettes issues de la valorisation commerciale intégrées dans le calcul de la contribution financière de SNCF Gares & Connexions au titre des activités non régulées, dont les modalités sont définies à l'Article 4.12.1.

Article 4.12.2.1 : Périmètre géographique et temporel

Les emprises et tréfonds objets de la valorisation sont ceux strictement nécessaires à la réalisation de l'infrastructure LNPCA. Ils concernent les surfaces créées ou libérées par le projet et incluent les emprises nécessaires aux travaux préparatoires.

Les parties entendent par travaux préparatoires, les opérations préalables de libération/reconstitution de démolition, dépollution ou viabilisation.

Les emprises et tréfonds sont soit acquis par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions soit inclus, préalablement à la signature de la présente Convention-cadre, dans le domaine

public dont elles assurent la gestion. A date, les emprises et tréfonds identifiés figurent en Annexe 2.

Les valorisations concernées sont celles intervenues à compter de l'entrée en vigueur de la présente Convention-cadre et sur une période de 10 ans à compter de la mise en service de l'infrastructure du Projet.

Article 4.12.2.2 : Modalités de calcul de la quote-part des recettes nettes issues de valorisation

Les recettes nettes correspondent au prix d'une cession foncière déduction faite de la valeur de référence et de l'ensemble des charges n'ayant pas fait l'objet d'un financement de la part du Projet LNPCA.

Dans le cas de SNCF Réseau, les recettes nettes intègrent également les éventuelles recettes nettes locatives générées par des contrats de location des fonciers des terrains visés au 4.12.2.1, et pour des usages non liés à l'activité ferroviaire et ses besoins, jusqu'à leur cession et au plus tard pendant une durée maximale de 30 ans à compter de la signature de la présente Convention-cadre. Pour SNCF Gares & Connexions, les éventuelles recettes locatives sont prises en considération dans le calcul de sa contribution au titre des activités non régulées, dont les modalités sont définies à l'Article 4.12.1.

La valeur de référence du prix de cession correspond à la valeur du foncier, à dire d'expert et acceptée par les parties, à la date de la signature de la présente Convention-cadre telle que définie en Annexe à la présente Convention-cadre.

Cette valeur de référence sera indexée à l'Indice du Coût de la Construction à la date de signature de chacune des ventes.

Les charges à déduire des recettes de cession comprennent l'ensemble des frais et charges supportés par SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions et qui n'auraient pas fait l'objet d'un financement au titre de la présente Convention-cadre, notamment :

- les études préalables à la cession,
- les frais de libération,
- les frais réels de démolition et/ou de dépollution ou toutes autres dépenses nécessaires pris en charge par SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions avant la cession et non financés au titre du Projet LNPCA,
- les frais fiscaux

Pour les recettes nettes issues de revenus locatifs fonciers, les charges prises en déduction sont les frais, charges et investissements supportés par SNCF Réseau pour la location des terrains concernés.

Les parties conviennent que sont exclues de l'application du présent Article :

- toutes cessions, transfert de gestion ou convention d'occupation réalisés par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau entre elles ou au profit de leurs clients

entreprises ferroviaires pour la réalisation d'ouvrages nécessaires au fonctionnement ferroviaire,

- toute valorisation foncière ou servitudes nécessaire/indissociable à l'exploitation ferroviaire.

La quote-part des valorisations foncières à verser à SLNPCA est établie à 40 % au maximum. Toutefois, conformément à l'article L. 2111-10-1 du Code des transports visé par l'article 6-II-2 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, la quote-part de SNCF Réseau relative aux emprises et tréfonds déjà inclus dans le domaine ferroviaire et nécessaires à la réalisation de l'infrastructure LNPCA sera déterminée dans le respect des modalités prévues à l'article susvisé. En tout état de cause, cette quote-part ne pourra dépasser 40%.

Article 4.12.2.3 : Information sur l'avancement du plan de valorisation foncière :

Dans le cadre de la gouvernance du projet LNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions informent à minima une fois par an la SLNPCA du plan de valorisation foncière des périmètres concernés ainsi que son état d'avancement dont le montant prévisionnel de la quote-part de recette nette de valorisation foncière. Cet avancement fait état des projets de promesse de vente en cours de discussion ainsi que de leur signature, l'avancement des éventuelles conditions suspensives de réalisation des ventes et la signature de la réitération.

Article 4.12.2.4 : Notification et paiement de la quote-part de recette nette de valorisation foncière :

Pour chaque cession, dans un délai de deux (2) mois après le versement de la totalité du prix de la cession, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions notifie par courrier à SLNPCA le montant de la quote-part de recette nette due accompagné du justificatif des calculs.

Pour la quote-part de recettes nettes issues de revenus locatifs fonciers, la notification par SNCF Réseau est réalisée annuellement avant le 30 mars de l'année suivante.

En cas d'accord ou absence d'observations de la SLNPCA sur le montant annoncé, dans un délai de deux (2) mois, le montant de la quote-part est versé dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la facture correspondante.

En cas de désaccord, les parties concernées se rencontrent sans délai pour en discuter et s'engagent à arrêter de bonne foi un accord sur le montant dû.

Article 4.12.3 : Contribution au titre de la clause de révision relative à l'optimisation des ressources financières

En application du II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022, les ressources financières du projet pourront être revues entre les signataires de la présente Convention-cadre en y incluant celles dont l'utilisation deviendrait permise par les lois et règlements en vigueur.

En fonction des lois et règlements en vigueur, sur proposition de la commission relative à l'optimisation des ressources financières prévue à l'Article 3.5 de la Convention-cadre et décision du Comité de pilotage et des instances décisionnelles des Maîtres d'ouvrage, de nouvelles ressources et sources de contributions sont susceptibles de modifier le plan de financement visé à l'Article 4.8.

Article 4.13 : Compensation des charges d'entretien et de maintenance ultérieures

Dans le cas où le projet d'aménagement générerait des surcoûts de maintenance et d'exploitation supplémentaires non compensés par des recettes supplémentaires, une contribution sera versée à SNCF Réseau par le règlement d'un surpéage, sous réserve que la tarification correspondante fasse l'objet d'un avis conforme de l'Autorité de régulation des transports (ART), dans le cadre de son examen du montant global des péages. Ce surpéage sera réglé conformément aux dispositions qui figureront dans le document de référence du réseau de SNCF Réseau.

Article 4.14 : Fiscalité

Les montants versés par les Co-financeurs au titre des Conventions de financements sont des subventions qui ne sont pas soumises à TVA.

Les sommes dues au titre des éventuelles pénalités ne seront également pas soumises à TVA.

Tout paiement au Maître d'ouvrage ou au MOA SMR d'une subvention assortie d'une contrepartie au bénéfice direct du Co-financeur concerné sera soumis à TVA au taux en vigueur à la date de son exécution.

Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique

Le Coordonnateur général en accord avec les Maîtres d'ouvrage définit et présente un planning de réalisation physique détaillé opération par opération dans le volet programme d'opération de la Convention-cadre présenté en Annexe 1. Il prend en compte à la date de signature de la Convention-cadre :

- l'ordonnancement des Opérations nécessaires à la réalisation du projet global avec ses objectifs de services et son niveau de performance ;
- l'avancement des projets en référence ou dont la réalisation est nécessaire à la réalisation des différentes Opérations ;
- l'avancement des études d'avant-projet de phase 1 & 2 du Projet ;
- la programmation des financements par les Co-financeurs ;
- les attendus des Co-financeurs.

Ce planning sera régulièrement présenté par le Coordonnateur général dans les différentes instances de gouvernance détaillées à l'Article 3.

En cas d'opportunité d'accélération du planning ou de risque de décalage de ce dernier, le Coordonnateur général en fait part sans tarder aux Co-financeurs afin de trouver collectivement les mesures adéquates et les proposer au Comité de pilotage.

Article 5 : Suivi et gestion des écarts et des risques financiers

Dans l'hypothèse où la Région souhaiterait bénéficier du principe de fongibilité, la Région, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à discuter du principe et le cas échéant, des modalités de mise en œuvre. En cas d'accord sur ces principes, ces modifications donneront lieu alors à un avenant à la Convention-cadre.

Article 5.1 : Mise à jour du Coût Final Prévisionnel (en euros constants) et du Coût Final de réalisation (en euros courants) - revue régulière

Les Maîtres d'ouvrage mettent à jour de manière semestrielle le CPPR.

Le MOA SMR mettra à jour régulièrement son CPPR SMR.

Article 5.2 : Définition des modalités de fourniture de l'information par les Maîtres d'ouvrage

A chaque mise à jour des coûts prévisionnels du Projet, les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR transmettent les informations aux Co-financeurs avant le COTEC suivant la mise à jour dans les conditions précisées à l'[Article 3.2](#) et les éléments nécessaires à la compréhension des causes et des effets de cette mise à jour. Les Co-financeurs pourront demander aux Maîtres d'ouvrage et au MOA SMR de la documentation plus détaillée justifiant la mise à jour.

Article 5.3 : Obligation de veille pouvant affecter le coût du projet ou son planning de réalisation

Les Maîtres d'ouvrage et la MOA SMR mettent en place une veille active sur le plan réglementaire, technique, économique et social afin de détecter et d'anticiper les décisions, les évolutions de contexte ou les événements susceptibles d'affecter le coût du projet et son planning de réalisation.

Cette veille doit alimenter la démarche continue d'analyse et de suivi des risques engagée par les Maîtres d'ouvrage détaillée à l'[Article 4.3](#).

Article 5.4 : Définition des écarts liés à une modification du programme par les Partenaires financiers ou les Maîtres d'ouvrage ou la Région

Article 5.4.1 : Gestion des évolutions de programme

Sous réserve de l'Article 5.4.2 ci-après, si une modification du programme est acceptée par le Comité de pilotage en toute connaissance des impacts financiers, le CPPR et le CPPR SMR sur les Opérations concernées et le Projet sont réévalués à la hausse ou à la baisse par les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR et communiqué aux Co-financeurs.

Toute évolution de programme sera communiquée au Comité de coordination métropolitaine pour information.

Article 5.4.2 : Procédure spécifique de présentation des évolutions de programme des gares et des infrastructures de la LNPCA

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique ont permis d'élaborer le programme d'opération et le plan général des travaux du projet LNPCA. Ces documents définissent les fonctionnalités et les objets techniques constitutifs du Projet ainsi que la consistance des travaux faisant l'objet de la déclaration d'utilité publique. Le programme d'opération et le plan général des travaux, annexés à l'arrêté de déclaration d'utilité publique du 13 octobre 2022, sont les documents de référence qui fixent le périmètre de financement du Projet LNPCA.

Pour chaque gare du Projet LNPCA, le programme d'opération doit être décliné sous la forme d'un programme fonctionnel, technique et d'exploitation qui devra être fondé sur un haut niveau d'exigence en matière d'intermodalité et devra respecter un ensemble de prescriptions préalablement validées en COTEC. Ce programme fonctionnel, technique et d'exploitation a pour vocation de définir les typologies d'espaces et de locaux nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation de chacune des gares ainsi qu'au confort des usagers, et d'en préciser les surfaces.

Aussi, en complément de l'Article 5.4.1 ci-avant, dans l'éventualité où l'un des membres du COTEC, saisi le cas échéant par un tiers intéressé, souhaite faire évoluer le programme d'opération et/ou le programme fonctionnel, technique et d'exploitation ainsi validé, ledit membre doit dans un premier temps caractériser les modifications souhaitées et les partager en COTEC. Toute demande d'évolution du programme devra être accompagnée de l'avis du Maître d'ouvrage intéressé ou le cas échéant des Maîtres d'ouvrage, permettant d'apprécier si la demande porte sur le programme d'opération tel qu'arrêté dans la DUP, et si elle est de nature à dégrader le planning général du Projet/le planning de l'opération ainsi que le CPPR. Compte tenu du périmètre spécifique de maîtrise d'ouvrage de la Région, l'avis de cette dernière ne sera pas sollicité dans le cadre de cette procédure pour les modifications de programme sur les SMR. L'avis des partenaires continuera à l'être.

Sur la base de ces éléments, le COTEC :

- refusera la demande de modification ; dans cette hypothèse le Partenaire financier demandeur pourra solliciter le COPIL pour arbitrage ;
- ou décidera, si nécessaire en complément de l'avis des Maîtres d'ouvrage susmentionnés, de la réalisation par ces derniers d'une étude d'opportunité pour :
 - évaluer si la demande modifie de manière substantielle l'économie générale du projet ayant fait l'objet de la DUP
 - préciser les bénéfices pour le fonctionnement, le niveau de service et l'exploitation de la gare ainsi que pour le projet dans son ensemble
 - évaluer les impacts sur les études en cours
 - quantifier les impacts sur le CPPR et les délais du projet LNPCA
 - évaluer l'impact de la demande sur l'équilibre général dans le traitement des gares de même catégorie (homogénéité et cohérence)

Le COTEC partage les résultats de l'étude d'opportunité avec le Comité de suivi des risques et des engagements pour avis, comme prévu à l'[Article 3.3](#) ci-avant.

La demande de modification du programme d'opération et/ou du programme fonctionnel, technique et d'exploitation, accompagnée le cas échéant de l'avis du Comité de suivi des risques et des engagements précité, sera soumise à la validation du COTEC puis du COPIL. En cas de validation de la demande de modification par le COPIL, il est fait application de l'[Article 5.4](#).

Article 5.5 : Répartition des économies de coûts à terminaison du projet des phases 1 & 2 LNPCA ou de son éventuelle fin anticipée

Si, à programme constant, le Coût Final de réalisation du périmètre de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au CPPR, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Co-financeurs au prorata des financements apportés.

De la même manière si, à programme constant, le Coût Final de réalisation du périmètre de la Région à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au CPPR SMR, exprimé en euros courants en tenant compte de l'évolution réelle des indices d'indexation, l'économie de Besoin de financement est répartie entre les Co-financeurs au prorata des financements apportés

Article 5.6 : Répartition des coûts supplémentaires

En cas de risque de dépassement du CPPR et du CPPR SMR, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution des Conventions de financement et quelle qu'en soit la cause, les Co-financeurs en sont informés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région de ce risque de dépassement, en cohérence avec les modalités définies à l'[Article 3](#).

En conséquence, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région chacun pour leur périmètre adresseront aux Co-financeurs et au COPIL une première analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du CPPR, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement du projet. Le montant de coûts supplémentaires intègre le montant des pénalités recouvrées ou à recouvrer par les Maîtres d'ouvrage ou le MOA SMR en application des procédures de pénalités prévues par les contrats entre eux et les entreprises d'études et de travaux.

Cette première analyse devra être transmise par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région aux Co-financeurs et au COPIL dans les meilleurs délais dès qu'ils auront eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et au moins six (6) mois dans la mesure du possible avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région considèrent que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études et des travaux. Cette première analyse explicitera le degré de précision de l'analyse, lié au fait générateur, et pourra être revue à l'issue d'analyses complémentaires permettant de conforter les coûts et les plannings.

Le risque de dépassement du CPPR et du CPPR SMR sera examiné en COTEC, puis en COPIL sur la base de cette première analyse fournie par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région et le cas échéant des analyses complémentaires. Le traitement de cet écart de coût devra faire l'objet d'une validation en Comité de pilotage.

Avant toute mobilisation de financement supplémentaire, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à rechercher toutes les pistes d'économies permettant de limiter les impacts coûts et plannings à programme d'opération constant et à adapter le cas échéant le programme d'opération aux financements disponibles, sous réserve de la validation par le COPIL des modifications de programme correspondantes.

Un COPIL doit se tenir sur proposition du Coordonnateur général dans les deux (2) mois à compter de la réception de l'analyse (i, ii, iii), et les Co-financeurs doivent faire part lors de ce COPIL de leur décision de porter un financement complémentaire à la validation de leurs instances délibérantes. L'absence de notification expresse par les Co-financeurs de leur décision dans ce délai vaut refus de compléter le Besoin de financement et entraîne l'application des dispositions de l'Article [5.8 « refus de modification du plan de financement »](#).

En tout état de cause, un avenant à la Convention de financement sera établi dans un délai de deux (2) mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le Besoin de financement supplémentaire requis par rapport au CPPR et CPPR SMR soit réparti entre les Parties selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin de projet. Dans l'hypothèse où le dépassement du CPPR et du CPPR SMR ne serait constaté par les Co-financeurs qu'au terme de l'achèvement des études ou des travaux prévus par chaque Opération, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région adresseront aux Parties le projet de relevé de dépenses définitif avec (i) une analyse des raisons qui expliquent le dépassement du CPPR et du CPPR SMR, (ii) le montant de ces coûts supplémentaires et (iii) leur répartition par poste de coût et par périmètre de maîtrise d'ouvrage. Le Besoin de financement complémentaire sera pris en charge dans les conditions prévues à l'Article 5.

Article 5.7 : Gestion des écarts relatifs aux effets de l'indexation

Les Maîtres d'ouvrage et le MOA SMR ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence. A chaque Comité de pilotage, ils présenteront aux Partenaires financiers un état de l'évolution réelle des indices de référence et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur les CPPR. Un Comité de pilotage sera organisé dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études et/ou travaux financés se trouvait modifié en raison de l'évolution des indices d'indexation prévus à la signature de la Convention-cadre, les Partenaires financiers, après avoir été informés lors du Comité de pilotage, pourront examiner avec les maîtres d'ouvrage concernés les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la Convention-cadre ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions

de coûts convenues seront prises en charge par les Partenaires financiers. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge des Maîtres d'ouvrage ou du MOA SMR l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant dans les quatre (4) mois suivants le Comité de pilotage. Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux Partenaires financiers.

En application de cet avenant, lors de chaque appel de fonds, le montant en euros courants de l'échéance établi dans chaque Convention de financement sera calculé par le maître d'ouvrage concerné en tenant compte de cette évolution.

Article 5.8 : Refus de modification du Plan de financement

En cas de refus des Co-financeurs de couvrir par des engagements fermes et fiables le Besoin de financement identifié par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région et validé par le Comité de pilotage préalablement à l'achèvement des études ou des travaux financés et dès lors que le niveau des engagements des Parties n'est pas suffisant pour achever les études et/ou travaux, et ce malgré la procédure de règlement des différends prévue par la présente Convention-cadre à l'[Article 10](#) :

- SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pourront suspendre pour une durée limitée à trois (3) mois et/ou pourront arrêter l'Opération concernée ;
- SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pourront unilatéralement résilier la Convention de financement dans les conditions prévues à l'[Article 10](#).

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études et/ou des travaux, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement en raison du refus des Co-financeurs de prendre en charge les coûts supplémentaires des études et/ou des travaux, les Co-financeurs suscitant le retard dans leur engagement supporteront seuls les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études et/ou des travaux financés par la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement ou (ii) de la résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement. En conséquence, ils indemniseront intégralement SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région pour leur périmètre respectif :

- De toutes les sommes dues par ces dernières, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elles par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt de l'Opération ;
- Des coûts de remise en état du réseau ferroviaire, en ce compris ses installations, nécessaires pour que celui-ci soit de nouveau en état de fonctionnement normal/de plein exercice.

Dans l'hypothèse où les Co-financeurs refuseraient de verser à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études ou travaux réalisés au cours de l'Opération, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue à l'[Article 11](#).

Article 6 : Pénalités et bonifications

S'agissant des bonifications ou des pénalités, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions indiquent aux Partenaires financiers via le Coordinateur Général la répartition de celles-ci à appliquer entre eux sous deux (2) mois suivant l'analyse des responsabilités et à défaut l'affectation sera faite au prorata des frais de maîtrise d'ouvrage respectifs de la Convention de financement concernée.

Il est précisé que l'ensemble des clauses ci-après relatives aux bonifications et pénalités s'applique indépendamment d'une part aux bornes du périmètre sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions, et d'autre part aux bornes du périmètre de maîtrise d'ouvrage de la Région, à savoir les SMR.

Article 6.1 : Bonification des maîtres d'ouvrage

En cas de réalisation du Projet pour un CFR ou un CFR SMR inférieur à 95% du CPPR ou du CPPR SMR, le montant des frais de maîtrise d'ouvrage versé d'une part aux Maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et d'autre part au MOA SMR, la Région, est augmenté d'un pourcentage équivalent à celui du pourcentage d'économies réalisées au-delà de 5 % par rapport à ce montant (comparaison en euros constants). Cette augmentation ne pourra ni dépasser 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage calculés au titre des Conventions de financement, ni 50 % du montant des économies réalisées. La bonification est constatée par le COPIL et est intégrée dans l'appel de fonds faisant office de solde.

Cette bonification pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération du Projet, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2 : Pénalités

Article 6.2.1 : Principes

En cas (i) de non-respect du délai estimatif de réalisation des études et/ou des travaux de chaque Opération ou ensemble d'Opérations faisant l'objet d'une Convention de financement selon le découpage défini à l'Article 4.2 et/ou (ii) de dépassement du CPPR ou du CPPR SMR ou encore de manquement ou carence manifeste relatif aux financements européens (iii), les Co-financeurs pourront appliquer aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR des pénalités dans les conditions prévues au présent Article, à l'exclusion de toute autre mesure.

Une pénalité de retard dans la réalisation de la phase ou une pénalité de dépassement du CPPR ou du CPPR SMR ou liée aux financements européens du Projet ne peut être infligée à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région que si une faute, qui leur est imputable, constitue une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du CPPR ou du CPPR SMR ou de l'absence, ou suppression en tout ou partie des financements européens.

Si SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région considèrent que tel n'est pas le cas, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région fournissent les pièces justificatives de leur position, dans la limite de leurs obligations de confidentialités vis-à-vis des tiers.

Si le différend persiste, il est alors fait application des stipulations de l'[Article 11](#).

Les pénalités applicables au titre du présent Article sont plafonnées à 12% de la part du montant des frais de maîtrise d'ouvrage du projet pour la Convention de financement concernée, toutes causes confondues.

En cas de contestation de la part de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région relative à l'application de telles pénalités, le différend sera réglé conformément à la procédure prévue à l'[Article 11](#).

Article 6.2.2 : Calcul de la pénalité pour dépassement du délai de réalisation

Le délai indicatif de réalisation d'une Opération de la LNPCA constitutive du périmètre d'une Convention de financement est le délai prévu pour chaque Opération dans un « planning de référence de phase » commun à toutes les Conventions de financement de cette même phase, et annexé à ces conventions, auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'Article 6.3 « Circonstances **non constitutives d'une faute** » qui seraient survenus. Les délais de réalisation sont comptés à partir du livrable final des études et des opérations préalables à la réception pour les travaux.

A chaque signature de Convention de financement liée à une phase donnée, ce « planning de référence de phase » peut être adapté, d'un accord commun entre les maîtres d'ouvrage et les Partenaires financiers.

La pénalité de retard sera calculée dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité de retard est égale à 300/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de la phase par pourcentage de jours de retard.

Au sens de la présente Convention-cadre, les frais de maîtrise d'ouvrage sont compris dans le CPPR et le CFR, ainsi que dans le CPPR SMR et le CFR SMR, et sont définis à l'Article 4 ci-dessus.

La pénalité de retard n'est pas infligée par chaque Co-financeur mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque Co-financeur selon la clé de répartition de son financement.

Cette pénalité pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération de chaque phase, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2.3 : Calcul de la pénalité encourue pour dépassement du CPPR et du CPPR SMR

Le coût de référence pour le calcul de la pénalité en euros constants (aux conditions économiques de conclusion de la première Convention de financement) est le CPPR et le CPPR SMR en fin d'études AVP, auquel s'ajoutent les coûts additionnels imputables à un

ou plusieurs des événements listés à l'Article 6.3 « Circonstances non constitutives d'une faute ».

La pénalité sera calculée, pour d'une part les Maîtres d'ouvrage et d'autre part le MOA SMR, dès le premier euro de dépassement de ce coût de référence tel que défini à l'alinéa précédent. La pénalité est égale à 50/1000^{ème} du montant des frais de maîtrise d'ouvrage du projet par pourcentage de dépassement du coût.

La pénalité n'est pas infligée par chaque Co-financeur mais correspond à une somme unique dont le montant est plafonné dans le cadre tracé ci-dessus et dont le produit est réparti entre chaque Co-financeur selon la clé de répartition de son financement.

Cette pénalité pourra être simulée au fur et à mesure de la réalisation de chaque Opération du projet, dans un souci de transparence vis-à-vis des Partenaires financiers.

Article 6.2.4 : Calcul de la pénalité pour absence ou suppression en tout ou partie du financement européen

La pénalité sera calculée dès lors qu'il est démontré que l'absence ou suppression en tout ou partie du montant de la subvention européenne a pour cause directe et certaine les manquements ou carences précisés à l'Article 4.11.2.

La pénalité est égale à 1/10000^{ème} du montant concerné du financement européen non obtenu, réduit ou supprimé.

Article 6.2.5 : Plafond global des pénalités

Le plafond global des pénalités applicables au titre des Articles 6.2.2 et 6.2.3 toutes pénalités cumulées et toutes causes confondues ne saurait dépasser un taux de 12 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage.

Les pénalités sont libératoires.

Article 6.3 : Circonstances non constitutives d'une faute

Article 6.3.1 : Principe

Les Parties conviennent dès à présent que les circonstances exposées ci-après, ne sauraient constituer une faute de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou de la Région :

- Retards ou dépassement des CPPR ou CPPR SMR résultant de l'action d'un tiers et notamment :
 - Études et/ou travaux d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers ou de tout autre projet en interface, sauf s'il s'agit d'un projet porté par les maîtres d'ouvrage ;
 - Aléa politique, événement ou manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études et/ou des travaux ;

- Boycotts, grèves et lock-out sous quelque forme que ce soit, occupations d'usines et de locaux, arrêts de travail se produisant dans les entreprises cocontractantes de la partie qui demande l'exonération de sa responsabilité. Le dépassement des CPPR ou CPPR SMR peut être réduit par une procédure d'exécution aux frais et risques des entreprises cocontractantes dans l'exécution de leurs contrats ;
- La non-obtention pour des raisons extérieures à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, ou la Région chacun pour leur périmètre des restrictions temporaires de circulation pour la réalisation de l'Opération ;
- Les retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR imputables à l'exécution de marchés passés avec des tiers ne rentrent pas dans les circonstances non constitutives d'une faute sauf s'ils résultent eux-mêmes de l'une des causes non constitutives d'une faute définies à l'Article 6.3.1.
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout événement environnemental, non raisonnablement prévisible naturel ou technologique, économique, sanitaire, géopolitique, et notamment :
 - Toute contamination ou pollution du sol, du sous-sol ou des eaux (souterraines ou pas) ;
 - Toute découverte d'espèce protégée
 - Tous éléments naturels, y compris géologiques, qu'il n'était pas possible de prévoir et auxquels il n'est pas possible de résister ;
 - Toute découverte ou apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
 - Toute découverte de servitudes et de réseaux non identifiés ;
 - Toutes les conséquences résultant de survenance de situations de crise liées au contexte économique, sanitaire et géopolitique national ou international tels que les ruptures ou difficultés d'approvisionnement, les dysfonctionnements ou tensions en termes de ressources humaines (pénurie de main d'œuvre, etc.) ;
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout retard dans l'octroi des financements et notamment :
 - Versement tardif des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens, sauf en cas de manquement ou carence manifeste des maîtres d'ouvrage dans les seules conditions prévues à l'Article 4.11.2 ;
 - Prise de décision tardive des Co-financeurs ;
- Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à toute procédure administrative ou juridictionnelle ainsi qu'à toute évolution normative ou réglementaire et notamment :

- Démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
 - Obtention tardive ou non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution de l'Opération, sauf faute prouvée exclusivement imputable aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR ;
 - Tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ou les travaux, sauf faute prouvée exclusivement imputable aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR ;
 - L'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études et/ou des travaux ;
 - Évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études et/ou des travaux.
- Retard ou dépassement lié à des modifications de programme qui ne sont pas liées à des choix propres de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou de la Région ;
 - Retards ou dépassement du CPPR ou du CPPR SMR liés à tout événement relevant de la force majeure défini comme tout événement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui ne permet pas aux Maîtres d'ouvrage ou au MOA SMR, chacun pour leur périmètre, d'exécuter leurs obligations au titre de la présente Convention-cadre et des Conventions de financement en situation dégradée, voire qui ne permet plus à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région de pouvoir les assurer. Constituent notamment un événement de force majeure les cas suivants dès lors qu'ils ont une relation directe avec le déroulement du Projet :
 - La guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages, les vols, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets ;
 - Les cataclysmes naturels tels que les vents forts, tempêtes, cyclones, tremblements de terre, raz de marée, inondations, destruction par la foudre, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets. » ;
 - Les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations, dans la stricte mesure des impacts directs et sous réserve que toutes les mesures aient été prises pour en limiter les effets, quelles qu'elles soient ;
 - Les pandémies

La survenance des événements énoncés ci-avant ne sauraient exonérer SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans la conduite de l'ensemble des démarches qui permettraient d'en minimiser les impacts.

Article 6.3.2 : Mise en œuvre des circonstances exonératoires

Si SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région identifient la survenance une Circonstance ci-dessus, ils le notifient immédiatement par écrit motivé aux Parties et leur adressent dans les meilleurs délais un rapport précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'événement au regard des délais de réalisation de l'Opération et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet événement. Ce rapport comporte l'ensemble des pièces justificatives attestant de la survenance de la ou des Circonstances, des conséquences et des coûts supplémentaires.

Les Parties peuvent notifier à SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région par écrit dans le délai de deux (2) mois à compter de la remise du rapport leur décision quant au bien-fondé ou non de cette prétention. Pendant ce délai de deux (2) mois, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région doivent prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement envisageables, et en dernier ressort la suspension des études ou des travaux prévus pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'événement constituant une Circonstance sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Co-financeurs à l'issue de ce délai d'un (1) mois ou en l'absence de réponse de leur part, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des litiges de l'[Article 11](#).

Si la demande de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région de prise en considération de Circonstances **non constitutives d'une faute** n'est pas contestée dans le délai de deux (2) mois précités, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des Circonstances **non constitutives d'une faute**.

Article 6.4 : Mise en œuvre des pénalités en fin du « projet des phases 1 & 2 LNPCA »

Les stipulations du présent Article trouvent application en cas de faute prouvée de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région, qui leur est directement imputable et constituant une cause directe et certaine du retard ou du dépassement du CPPR ou du CPPR SMR.

A cet égard, dans le cadre du COPIL visé à l'[Article 3.1](#) réuni à une date proche de la fin des délais contractuels et au plus tard trois (3) mois avant ce terme, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région fournissent aux Co-financeurs un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation du projet financée et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du(des) dépassement(s) du CPPR ou du CPPR SMR et ses(leurs) conséquences.

Au vu de ce rapport, le COPIL évoque les pénalités susceptibles d'être infligées d'une part aux Maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et, SNCF Gares & Connexions, et d'autre part au MOA SMR, en une fois, au terme du Projet des phases 1 & 2 LNPCA.

Les retards de phase et dépassements de coûts du Projet sont ensuite constatés par le COPIL une fois prononcée en fin de phase ou en fin du Projet, les Parties validant le montant définitif des pénalités correspondantes, sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région.

Les pénalités sont libératoires.

Les pénalités sont déduites au moment du versement du solde.

Article 7 : Modalités d'appels de fonds et de versement

Les appels de fonds seront adressés par chaque Maître d'ouvrage et le MOA SMR chacun sur son périmètre.

Aucun appel de fond sera appelé au titre de la présente Convention-cadre, ils seront réalisés indépendamment pour chacune des Opérations faisant l'objet d'une Convention de financement.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région procèdent aux appels de fonds auprès de l'AFIT France et de la SLNPCA comme suit :

- dès l'entrée en vigueur de chaque Convention de financement , un premier appel de fonds en euros courants, correspondant à 20 % de la participation respective de chaque financeur en euros courants, sauf si les Parties se mettent d'accord sur un autre pourcentage pour les Conventions de financement dont le montant est supérieur à 500 M€, sera appelé par les Maîtres d'ouvrage préalablement à l'engagement de la première dépense afférente à la Convention de financement, lequel appel sera justifié par un courrier de SNCF Réseau et de Gares & connexions adressé à l'ensemble des Co-financeurs.

- après le démarrage des études et des travaux financés, des acomptes dûs par chacun des Co-financeurs sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement de ces derniers. Ils sont calculés et appelés en multipliant le taux d'avancement des études et des travaux par le montant de la participation financière de chaque Co-financeur en euros courants, déduction faite des acomptes précédemment facturés. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux et des livrables afférents visés par le responsable maîtrise d'ouvrage concerné, de SNCF Réseau et /ou de Gares & Connexions et le Coordonnateur général ainsi que de la Région.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 90% du montant total en euros courants des participations prévues. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes :

1. La facture précisant :
 1. La référence de la Convention de financement.

2. La demande d'acompte, pour chaque Co-financeur, qui résulte du taux d'avancement physique des études, de la clé de financement définie dans la Convention de financement, et des demandes d'acompte antérieures.
 3. L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la Convention de financement.
 4. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage.
- Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées et seront accompagnés d'un relevé des dépenses comptabilisées visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou de la Région, exprimées en € courants décomposés selon les postes définis à l'[Article 4.1](#) de la Convention-cadre ainsi que du(des) livrable(s) attendu(s) au terme de l'exécution des dépenses subventionnées. Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation totale de chacun des Co-financeurs.
 - Pour la demande de solde, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région présentent :
 1. Le relevé détaillé de dépenses finales sur la base des dépenses acquittées, y compris les dépenses relatives aux missions de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.
 2. Un certificat attestant de la conformité des études et des travaux réalisés aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de subvention et précisant leur date d'achèvement.
 3. Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive (au format papier et au format numérique) des études.
 4. Des éléments justifiant de la consommation éventuelle de la Provision pour risques.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon la clé de répartition définie dans la Convention de financement.

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds annuels sera annexé à chaque Convention de financement

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du Comité technique et financier. À défaut d'appel de fonds sur un exercice, les Maîtres d'ouvrage transmettront annuellement aux parties, par courrier, un état des lieux justifiant de l'avancement de l'opération.

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFIT France, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région transmettent leurs appels de fonds à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'adresse électronique suivante :

paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr. Il en transmet également immédiatement une copie à l'État (DGITM et DREAL). Lorsqu'un appel de fonds est considéré par l'État comme pouvant être accepté, l'AFIT France règle au bénéfice de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans un délai de quarante-cinq (45) jours, à compter de la date de réception de l'appel de fonds, la somme qui lui incombe. Le mandatement de l'AFIT France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre des Conventions de financement.

En ce qui concerne le paiement de la contribution financière de la SLNPCA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région transmettent leurs appels de fonds à la SLNPCA par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de la SLNPCA : 920 979 390.

Les Co-financeurs régleront les sommes dues dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de cinq (5) jours).

Pour les appels de fonds de SNCF Réseau, le paiement est effectué directement par virement à SNCF Réseau vers le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture porté dans le libellé du virement) :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHP O

Pour les appels de fonds de SNCF Gares & Connexions Le paiement est effectué par virement à SNCF Gares & Connexions sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	4013	2800	0139	0369	404	BNPAFRPPXXX

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.

Indépendamment des intérêts moratoires versés, le Co-financeur défaillant indemniserà l'intégralité des surcoûts et préjudices engendrés par son retard de paiement.

Pour les appels de fonds de la Région : Le paiement est effectué par virement à la Région sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes (numéro de la facture d'appel de fonds porté dans le libellé du virement) :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

Article 8 : Caducité

Article 8.1 : Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des Co-financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans les Conventions de financement qui ne saurait être supérieur à douze (12) mois, SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions ou la Région n'ont pas transmis les informations et documents dont la nature est à préciser dans les Conventions de financement 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.

Le délai de caducité précité est automatiquement prolongé en cas d'événement (i) affectant le déroulement du projet et (ii) correspondant à une des circonstances exonératoires.

En cas de survenance d'un tel événement, les Co-financeurs s'engagent à modifier les décisions attributives des financements relatifs au Projet afin d'adapter en conséquence la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux ou toute autre date à compter de laquelle court le délai de caducité de versement des sommes dues en application desdites décisions.

Dans l'hypothèse où le délai entre la date d'entrée en vigueur d'une Convention de financement et la date prévisionnelle de début de réalisation des études et/ou travaux devrait excéder douze (12) mois, les Co-financeurs conviennent de se réunir pour envisager les suites à donner à la Convention de financement concernée.

En outre, le délai de caducité peut être prolongé pour tout autre motif en cas d'accord des Co-financeurs.

Article 8.2 : Caducité des engagements financiers – règlement du solde

Les engagements financiers des Co-financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai mentionné dans la Convention de financement qui ne saurait être supérieur à quarante-huit (48) mois, les Maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

Le délai mentionné visé ci-dessus démarre à compter de la plus tardive des deux dates suivantes : l'achèvement du Projet ou de la phase du Projet au titre duquel la subvention a été accordée ou la mise en service des installations financées selon le calendrier indiqué en Annexe « Délais prévisionnels » de la Convention de financement.

Le point de départ du délai de caducité visé au premier alinéa ci-dessus est automatiquement reporté en cas d'événement affectant le déroulement de l'Opération. Les Co-financeurs s'engagent à cet égard à modifier les décisions attributives des subventions relatives à l'Opération afin de reporter en conséquence la date à compter de laquelle court le délai de caducité prévu par lesdites décisions.

En outre, ce délai peut être prolongé dans l'hypothèse où l'engagement d'un contentieux interdirait de prononcer le quitus de l'Opération ou pour tout autre motif en cas d'accord des

Parties, formalisé dans les conditions prévues à l'Article 10 de la présente Convention-cadre.

Concernant le délai de caducité en cas de subvention européenne, tel que précisé à l'Article [4.11.3](#) de la Convention-cadre, « une subvention européenne n'est définitivement acquise à ses bénéficiaires qu'à l'issue d'une période de cinq (5) années suivant le versement par l'Union européenne du solde de la subvention européenne, et sous réserve de la réalisation d'un audit a posteriori ».

Article 9 : Modalités de contrôle par les Co-financeurs

Chaque Co-financeur peut faire procéder, par toute personne habilitée à cet effet, à une vérification de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région en informant en temps utile au moins vingt (20) jours ouvrés avant la date de l'audit cette dernière préalablement par lettre recommandée avec avis de réception.

Le contrôle ne peut plus débuter trois (3) années après le versement du solde de la phase du Projet ou du Projet, objet de la Convention de financement.

En tout état de cause, le délai de réalisation d'un contrôle intervenant en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée ne saurait dépasser un délai de six (6) mois.

La réalisation de cet audit en cours d'exécution du Projet ou de la phase du Projet ne préjuge pas de l'accord des Parties sur ses conclusions et n'a pas pour effet de reporter ou de remettre en cause la conclusion d'un avenant à la Convention de financement concernée, tel que prévu à l'Article 5.2 ci-dessus et destiné à répartir le Besoin de financement entre les Co-financeurs.

Dans le cadre du contrôle par le(s) Co-financeur(s), celui-ci (ceux-ci) aura(ont) accès aux documents administratifs, comptables et techniques ainsi qu'à toutes pièces justificatives. Ils peuvent également demander, toute explication ou toute pièce complémentaire qui serait raisonnablement utile concernant l'exécution du Projet ou de la phase du Projet concernée.

Les documents administratifs, comptables et techniques ainsi que toute pièce communiquée aux Co-financeurs à leur demande constituent des Informations Confidentielles.

Les personnes désignées ou mandatées pour procéder à ces contrôles seront soumises aux règles applicables en matière de confidentialité définies à l'Article 15, notamment par la signature d'un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC) dans la forme prévue à l'Article 15.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région conservent l'ensemble des pièces justificatives de dépenses pendant dix (10) ans à compter de la fin du Projet.

Les frais de la procédure de vérification sont à la charge du(des) Financeur(s) Public(s) ayant diligenté le contrôle.

Article 10 : Modification et résiliation

Article 10.1 : Modification

Toute modification de la Convention-cadre ou de ses Annexes, ayant notamment pour objet une modification de programme ou un dépassement de délai ou une modification des financements requis, donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

Les Annexes modifiées complètent et remplacent les dispositions des Annexes préexistantes concernées.

Les changements de références bancaires et/ou de domiciliations de factures visées dans la présente Convention-cadre feront simplement l'objet d'un échange de lettres entre la Partie à l'initiative de ce changement et les autres Parties qui en accuseront réception.

Article 10.2 : Résiliation

Article 10.2.1 : Résiliation pour impossibilité d'exécution

Au cas où un événement de quelque nature que ce soit rendrait impossible dans un délai prévisible la réalisation des études et/ou travaux financés, nonobstant toutes diligences raisonnablement possibles pour en atténuer les effets, chacune des Parties pourra à tout moment, et à défaut d'accord amiable, en prononcer la résiliation.

Concernant les Conventions de financement portant sur des travaux, le délai prévisible s'entend d'une période d'au moins douze (12) mois.

Article 10.2.2 : Résiliation pour faute

La Convention-cadre ou chaque Convention de financement peut également être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'autre Partie ou par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la Convention-cadre ou de la Convention de financement concernée.

Article 10.2.3 : Procédure

Toute résiliation est précédée d'une mise en demeure adressée aux autres Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception et restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux (2) mois à compter de la réception de la mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature de l'événement ou des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

Toute résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement est notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception.

Tout différend né de la résiliation de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement est réglé conformément aux stipulations de l'Article 11.

Dans tous les cas de résiliation prévus par la Convention-cadre ou d'une des Conventions de financement, le(s) Co-financeur(s) s'acquittera(ont) auprès de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, sur la base d'un relevé de dépenses final, de la totalité des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif, en ce compris le cas échéant la remise en état du réseau ferré national.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région présentent un appel de fonds au(x) Co-financeur(s) pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu (en cas de cofinancement, au prorata des participations des Co-financeurs).

Article 11 : Règlement des litiges

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement.

Au cas où un différend quel qu'il soit découlant de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement ne serait pas réglé à l'amiable, chacune des Parties peut soumettre ce différend à la procédure de conciliation préalablement à la saisine des juridictions compétentes.

Dans le cadre du présent Article, les notifications entre les Parties peuvent être faites par courriel.

Article 11.1 : Procédure amiable

En cas de différend, quel qu'il soit, les Parties peuvent chacune, au moyen d'une notification aux autres Parties, désigner dans un délai de dix (10) jours ouvrés, un représentant du domaine d'activité concerné (opérationnel, technique, financier, juridique ou autre).

Si, au terme d'un délai d'un (1) mois après la désignation de ces représentants, le différend persiste après les échanges intervenus entre ceux-ci, les Parties pourront soumettre par écrit ce différend à un comité composé d'un représentant de haut niveau pour chaque Partie ou de la personne qu'il mandaterait.

Le comité visé à l'alinéa précédent se prononce sur le différend dans le délai d'un (1) mois suivant sa saisine.

Article 11.2 : Procédure de conciliation

Tout différend soulevé par une Partie qui n'aurait pas été résolu au terme de la procédure amiable peut faire l'objet d'une demande formelle et motivée par écrit aux autres Parties. Cette demande mentionne de manière circonstanciée les arguments factuels, techniques et juridiques sur lesquels elle repose. Les autres Parties se prononcent par écrit sur la demande ainsi formulée dans un délai d'un (1) mois à compter de sa réception.

Dans l'attente de trouver un accord, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région peuvent décider de suspendre le Projet ou la phase du Projet concerné.

Si les autres Parties ne peuvent, à l'aune des éléments qui motivent la demande de la Partie soulevant le différend, y répondre de manière favorable sans toutefois la rejeter dans son principe, ils proposent à cette Partie, dans le délai d'un (1) mois précité, une démarche de conciliation préalable.

La Partie soulevant le différend se prononce dans un délai de sept (7) jours sur le principe de la démarche proposée.

En cas d'accord, les Parties désignent conjointement, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la formalisation de l'accord de principe un ou plusieurs conciliateurs, personnalités indépendantes spécialisées en matière juridique et/ou technique, selon la nature et l'importance du litige. Passé ce délai de quinze (15) jours, les Parties sont réputées avoir renoncé à la procédure de conciliation préalable.

Les Parties déterminent conjointement, dans une lettre adressée au(x) conciliateur(s) dès sa(leur) désignation, le délai laissé au(x) conciliateur(s) en vue de la remise du rapport de conciliation qui ne peut être inférieur à trente (30) jours ni supérieur à quatre-vingt-dix (90) jours à compter de sa saisine. Celui-ci remet son rapport sur le fondement des documents écrits qui lui est remis par les Parties. Le (Les) conciliateur(s) peut (vent) demander aux Parties la communication, dans les plus brefs délais de tout document ou pièce utile à l'analyse du différend.

Les Parties se prononcent sur le succès de la procédure de conciliation, le cas échéant en présence du ou des conciliateurs désignés, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la remise du rapport de conciliation.

Article 11.3 : Procédure contentieuse

Si le différend n'est pas réglé par la procédure de conciliation, il sera porté devant le Tribunal administratif à l'initiative de la Partie qui le souhaite dans le ressort duquel est situé le siège social de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexion ou le siège de la Région, nonobstant la pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures en référé.

Article 12 : Cession / Fusion

Les Parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la présente Convention-cadre sans l'accord préalable de l'ensemble des Parties. À cet effet, la Partie souhaitant céder ou transférer tout ou partie de la présente Convention-cadre devra communiquer par courrier recommandé avec demande d'avis de réception, au minimum deux (2) mois avant la date envisagée de la cession ou du transfert, le motif du projet de cession, une présentation détaillée des qualités économiques, financières techniques du cessionnaire ou du bénéficiaire du transfert, ainsi que tout élément permettant aux autres Parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la Convention-cadre.

Les autres Parties s'engagent à faire connaître leur décision écrite et motivée dans un délai d'un (1) mois à compter de la réception du courrier visé à l'alinéa précédent. Le silence gardé par les autres Parties passé ce délai vaut refus du projet de cession de la Convention-cadre.

La cession entraîne la substitution du cessionnaire dans les droits et obligations résultant de la Convention-cadre, soit pour la totalité en cas de cession totale, soit pour la partie de la Convention de financement considérée en cas de cession ou de transfert partiel.

La cession ne donne lieu à aucune renégociation de la Convention de financement.

Cette disposition ne s'applique pas si l'une des Parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

Article 13 : Propriété intellectuelle

Les documents préparés et rédigés par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions ou la Région en lien avec la négociation, la signature ou l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement, notamment les études, comptes rendus, plannings, synthèses réalisées dans le cadre de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement restent la propriété de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et de la Région.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région disposent à ce titre de l'intégralité des droits patrimoniaux de l'auteur attachés aux études en application des articles L. 122-1 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont seules juges de l'utilisation, de la diffusion, de la transformation ou de l'abandon des études. Toute diffusion des résultats par un(des) Co-financeur(s) à un tiers est subordonnée à l'accord préalable et écrit de SNCF Réseau, de SNCF Gares & Connexions et ou de la Région.

Les résultats des études sont communiqués au(x) Co-financeur(s) sans que cette transmission ne leur confère de droit sur ces éléments dans le respect de la réglementation fiscale applicable.

Chaque Partie respecte la confidentialité des documents et informations qui ont été fournis par les autres Parties et ne peuvent, sauf disposition législative ou réglementaire contraire, les publier ou les divulguer.

Article 14 : Communication

Chaque Convention de financement comprendra un descriptif des moyens de communication et un calendrier prévisionnel des principaux événements de communication.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région informent le(s) Co-financeur(s) des dispositions envisagées en matière de communication tout au long de la vie du Projet.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information relatif au Projet ou à la phase du Projet mentionnent de façon spécifique le logo de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions et citeront le(s) Co-financeurs connu(s) ou feront figurer son/leurs logo(s).

En cas de financement européen, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à respecter les dispositions en termes de publicité applicables à ce financement

européen et à intégrer toute référence au(x) fond(s) européen(s) dans le cadre de la communication relative au Projet ou à la phase du Projet.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région sont chargées de mettre en place des mesures d'information et de publicité visant à faire apparaître clairement l'intervention de tous les Co-financeurs, assurer la transparence envers les usagers et les riverains du projet, afin de les informer des objectifs du Projet ou à de la phase du Projet et des contraintes que les travaux vont générer.

Les coûts de communication sont intégrés au CPPR et au CFR.

Dès l'ouverture des chantiers, un (ou plusieurs) panneau(x) selon le périmètre des travaux est (sont) apposé(s) par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région, en leur qualité de maître d'ouvrage, faisant apparaître la mention (« Programme X »), les logotypes des Parties de dimensions égales et conformes à leurs chartes graphiques respectives, le montant de leur participation financière respective.

Enfin, une information reprenant ces mêmes éléments est apportée avant et pendant la durée des travaux dans les gares de la ligne concernée.

Le Comité de pilotage peut proposer au cas par cas les dispositifs de communication qu'il juge utiles.

SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région s'engagent à fournir au(x) Co-financeur(s) les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à mentionner SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et la Région dans les documents concernés.

Les stipulations du présent Article ne peuvent pas être invoquées par les Parties pour faire échec à une obligation légale d'information ou de transmission de documents administratifs à des tiers.

Article 15 : Informations confidentielles et confidentialité

Article 15.1 : Informations Confidentielles

Constitue une Information Confidentielle aux fins de la présente Convention-cadre ou des Conventions de financement toute information signalée comme telle et qui peut être protégée au titre du savoir-faire, par le secret ou pouvant légitimement relever du secret des affaires.

Relève ainsi des Informations Confidentielles :

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, dont les Parties peuvent avoir connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), et qui n'a en tout état de cause pas été rendu public ;
- Toute information, quelle qu'en soit la nature (notamment d'ordre technique, commercial, financier, comptable, juridique et/ou administratif) ou la forme (écrite et/ou orale), signalée comme confidentielle, ayant été transmise par toute personne

appelée à prendre part ou à participer à la négociation ou de l'exécution de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement ;

- Toute information ou document signalé comme confidentiel, qu'une des personnes habilitées a préparé pour les besoins de la négociation ou de l'exécution de la Convention -cadre et/ou des Conventions de financement et qui contient, reflète et/ou utilise des informations décrites aux tirets ci-dessus.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les Données à Caractère Personnel éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles les Parties peuvent avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une Personne Physique Identifiée ou Identifiable. Est réputée être une « Personne Physique Identifiée ou Identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

Ne sont pas considérées comme des Informations Confidentielles pour la Partie considérée les informations figurant dans les études dont elle est propriétaire ou sur lesquelles elle bénéficie d'un droit d'usage.

Article 15.2 : Confidentialité

Les Parties gardent confidentielles toutes les Informations Confidentielles échangées dans le cadre de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement. En particulier, les Co-financeurs prennent acte de l'obligation particulière de confidentialité pesant sur le gestionnaire d'infrastructure en application du Code de la commande publique ou du Code des transports et qui les obligent à lui garantir une confidentialité absolue sur les données sensibles du projet protégées par ces codes.

Les Parties s'engagent en conséquence à :

- prendre toutes les mesures nécessaires pour garantir que leurs employés, dirigeants, administrateurs, agents, sous-traitants, prestataires et mandataires amenés à avoir connaissance des Informations Confidentielles dans le cadre de leurs missions soient informés de l'obligation de confidentialité qui y est attachée et en respectent la teneur ; à cet égard, les personnes destinataires desdites informations devront signer à ce effet un Engagement Individuel de Confidentialité (EIC), selon le modèle présenté en Annexe [3] « Engagement individuel de confidentialité (EIC) » ;
- ne pas exploiter les Informations Confidentielles dont elles ont connaissance dans le cadre de la négociation ou de l'exécution de la Convention de Financement et/ou des Conventions de financement.

Les Parties ne peuvent pas faire état des Informations Confidentielles auprès de tiers sans avoir obtenu l'accord préalable et exprès de la (ou des) autre(s) Partie(s).

Les obligations de confidentialité au titre de la Convention-cadre et/ou des Conventions de financement survivent à l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause. Elles ne peuvent toutefois faire obstacle aux obligations légales de communication qui s'imposeraient aux Parties.

Article 16 : Notifications

Toutes les notifications effectuées au titre de la Convention- cadre doivent être faites par écrit aux adresses des Parties précisées dans la présente Convention-cadre

Toute information verbale est confirmée par écrit selon les modalités prévues au présent Article.

Pour être valable, et sauf dérogation prévue dans le cadre du règlement des différends, toute notification ou communication en vertu de la Convention-cadre doit se faire par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par lettre recommandée électronique que les Parties s'engagent à accepter.

Article 17 : Entrée en vigueur

La présente Convention-cadre, prend effet à la date de signature par la dernière des Parties. Elle est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Documents contractuels – Annexes à la Convention-cadre

- **Annexe n°1** : Programme d'opération qui sera mis à jour à l'issue des études AVP ; ce programme intègre les éléments suivants :
 - Les objectifs du projet
 - La situation de référence
 - La situation projetée
 - Le programme d'exploitation
 - Le programme fonctionnel de chaque opération :
 - Répartition des périmètres de MOA
 - Les types d'aménagements
 - Présentation des éléments de programme par département
 - Les principaux enjeux environnementaux et réglementaires
 - Les conditions de réalisation des travaux
 - L'Enveloppe Financière Prévisionnelle du projet (à titre indicatif en attendant le CPPR qui sera établi en fin des études AVP)
 - Le Planning

Chaque convention de financement fera l'objet d'une fiche « OPERTION » regroupant les informations suivantes : programme d'opération, calendrier, coût et modalités de réalisation :

- Programmation d'opération : objectifs et fonctionnalités avec rappel de la situation de référence (HPMV notamment)
- Calendrier : précisions à apporter par Opération et à confirmer en fin d'AVP sur la base des modalités de réalisation arbitrées

- Coûts : Enveloppe financière prévisionnelle (EFP) en euros constants (décomposé par Opération et par poste de dépenses, description des risques avec les provisions correspondantes - seule la provision globale est contractuelle) à mettre à jour en fin d'AVP pour avoir le CPPR, précisions sur les conditions économiques de référence et les hypothèses d'actualisation pour aboutir au Besoin de financement prévisionnel aux conditions économiques de réalisation
 - Modalités de réalisation : précisions sur les montages de projet pour chaque Opération, et les hypothèses de réduction de capacité des lignes
-
- **Annexe n°2** : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier
 - **Annexe n°3** : Engagement Individuel de Confidentialité (EIC)

La présente convention est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le (Date à apposer par le dernier signataire)

Pour l'État,

Le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Christophe MIRMAND

Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur
Le Président du Conseil d’administration

Renaud MUSELIER

**Pour la Région Provence Alpes Côte d’Azur,
Le Président du Conseil Régional**

Renaud MUSELIER

**Pour SNCF Réseau,
Le Président-directeur général**

Matthieu CHABANEL

Pour SNCF Gares & Connexions

La Présidente-directrice générale

Marlène DOLVECK

Annexe n°1 : Programme d'Opération



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

ETUDES **AVANT PROJET**

Programme d'opération

Convention-Cadre

EIDR : Etude d'impact et dossiers règlementaires, synthèse et stratégie



ARTELIA

Le Condorcet
18 rue Elie Pelas – CS 80132
13322 Marseille Cedex 16
France

LES ETUDES AVP DES PHASES 1 & 2 DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR SONT FINANCEES PAR :



SUIVI DOCUMENTAIRE HISTORIQUE DE LA PUBLICATION

Version	Date	Commentaires	Auteur
0a	10/10/2023	Création du document	Lisa DAMANT
0f	15/11/2023	Relecture EIDR	Bernard Couvert
0g	07/12/2023	Affinement suite balayage avec Réseau et G&C	Bernard Couvert
1	12/12/2023	Bouclage SNCF avant externalisation	Sébastien MIS + Antony ROY
2	22/01/2023	Ajout des modifications des partenaires	Lisa DAMANT
3	22/01/2023	Bouclage du document	Lisa DAMANT
4	25/01/2024	Intégration des remarques DREAL	Sébastien MIS

VERIFICATION

Sébastien MIS (SNCF RESEAU)	25 janvier 2024
Antony ROY (SNCF G&C)	25 janvier 2024

APPROBATION

Jacques PAULET (SNCF RESEAU)	
Stéphane COUGNON (SNCF G&C)	

CONFIDENTIALITE

- ☐ Diffusion interne
☒ Diffusion restreinte

Mention projet ☒ OUI ☐ NON

SOMMAIRE

PREAMBULE	5
1 LES OBJECTIFS DU PROJET.....	7
1.1 RAPPEL HISTORIQUE	7
1.2 LES SIX OBJECTIFS DU PROJET	8
1.3 LES CARTES SYNTHETIQUES.....	10
Carte de présentation des 22 opérations	11
Carte des opérations dans le département des Bouches-du-Rhône	12
Carte des opérations dans le département du Var.....	13
Carte des opérations dans le département des Alpes Maritimes.....	14
2 SITUATION DE REFERENCE	15
2.1 SITUATION DE REFERENCE « FERROVIAIRE »	15
2.2 PRINCIPAUX PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS	15
2.2.1 <i>Territoire de Marseille</i>	16
Projet de développement de la gare routière à Marseille Saint-Charles	16
Projet de modernisation du métro	16
Création d'un système de transport en commun en site propre (Type Tramway) sur le boulevard National.....	16
Extension nord et sud du tramway de Marseille	17
Restructuration du réseau de bus marseillais.....	17
Création de la gare routière sur le site d'ARENC	18
2.2.2 <i>Dans le Var</i>	18
Développement des transports en commun desservant la gare de la Pauline.....	18
Création de voiries d'accès au PEM de la Pauline.....	18
Développement des cheminements vers l'université / zone activités	19
2.2.3 <i>Dans les Alpes maritimes</i>	19
Ligne 4 du tramway entre Nice et Cagnes-sur-Mer	19
2.3 LES PRINCIPAUX PROJETS URBAINS.....	20
2.3.1 <i>Sur le territoire de Marseille</i>	20
L'opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée : Euromed I et II.	20
Le projet partenarial d'aménagement du centre-ville élargi de Marseille	20
Zac Flammarion	21
Zac Saint-Charles	21
Parc des Aigalades	22
2.3.2 <i>Dans le Var</i>	22
OAP Pradeaux Gare à Saint-Cyr-sur-Mer	22
2.3.3 <i>Dans les Alpes Maritimes</i>	23
Cannes Bocca Grand Ouest.....	23
« Bocca Cabana ».....	23
ZAC Grand Arénas.....	24
Projet Iconic.....	24
2.4 LES AUTRES PROJETS NOTABLES.....	25
Projet stratégique 2020-2024 du Grand port Maritime de Marseille.....	25
Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet.....	25
Projet SMR à Nice Saint-Roch	26
L'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis.....	26
3 SITUATION PROJETEE.....	28
3.1 LES OBJECTIFS DE DESSERTE	28
Les objectifs sur l'étoile ferroviaire marseillaise.....	28
Les objectifs sur la zone toulonnaise	29
Les objectifs sur le nœud ferroviaire Azuréen	29
3.2 TEMPS DE PARCOURS	31
3.3 REGULARITE.....	31

3.4	FREQUENCE	32
3.5	RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE.....	32
3.6	NEUTRALITE CARBONE	32
	Scénario AMS.....	33
	Scénario AME.....	33
4	EXPLOITATION	34
4.1	METHODOLOGIE DES ETUDES D'EXPLOITATION.....	34
4.2	OBJECTIFS DE SERVICE SUR 2H	35
4.3	HYPOTHESES DIMENSIONNANTES EN MATIERE DE MATERIEL ROULANT	42
4.4	LES SCHEMAS DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES (SIF)	44
4.5	LES SITES DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE	57
5	PROGRAMME FONCTIONNEL.....	60
5.1	LES TYPES D'AMENAGEMENTS.....	60
	Des gares nouvelles ou repositionnées	60
	Des doubléments ou création de lignes	60
	Des reprises de plans de voies dans des gares existantes	60
	Des dénivellations de bifurcation	61
	Des reprises et renforcements des sites de remisages et de maintenance	61
	Des aménagements de sécurité.....	61
5.2	PRESENTATION DU PROGRAMME D'OPERATION.....	61
5.2.1	<i>Définition du programme d'opération</i>	<i>61</i>
5.2.2	<i>Opérations phase 1</i>	<i>63</i>
5.2.3	<i>Blancarde</i>	<i>75</i>
5.2.4	<i>Opérations phase 2</i>	<i>76</i>
6	PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET REGLEMENTAIRES.....	91
	Corridor Ouest	91
	Traversée et gare souterraine de Marseille.....	92
	Bloc Ouest.....	93
	Bloc Est Abeilles	93
	Blancarde.....	93
	Saint-Cyr	94
	La Pauline.....	94
	Carnoules.....	95
	Cannes Marchandises	95
	Bif de Grasse.....	96
	Cannes centre	96
	Nice Aéroport	96
	Nice Ville	97
	Nice St-Roch.....	97
7	CONDITIONS DE REALISATION DES TRAVAUX	97
8	ESTIMATION FINANCIERE	99
9	PLANNING	101

PREAMBULE

Le présent programme d'opération est l'une des composantes de la convention-cadre relative à la ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur établie entre les maîtres d'ouvrage et les financeurs du projet des phases 1&2 LNPCA conformément au II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur : « *une convention-cadre établie entre l'établissement public « Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur », l'Etat et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions précise les engagements pris dans le cadre du plan de financement mentionné au I de l'article 3 et de ses avenants ultérieurs* ».



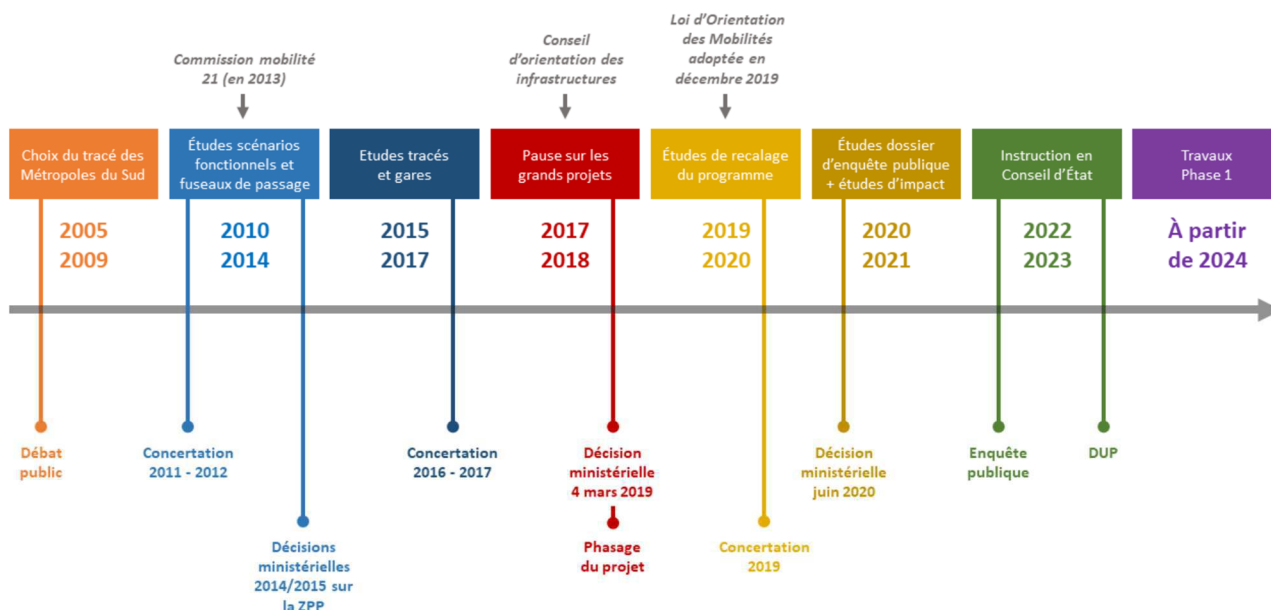
LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

1 LES OBJECTIFS DU PROJET

1.1 RAPPEL HISTORIQUE

Depuis le débat public de 2005, les phases successives de concertation avec le territoire régional ont permis de faire évoluer le projet qui, de la LGV PACA à la LNPCA, est devenu, à partir de 2018, le projet indépendant et autoporteur des phases 1 & 2.



• 2005-2013 : Du débat public à la LNPCA

La LGV PACA a été envisagée dès les années 1990 comme un prolongement naturel de la LGV Méditerranée, mise en service en 2001. Cependant, les débats sur le tracé au-delà d'Aix-en-Provence ont conduit au report de sa réalisation.

Relancé en 2003, le projet LGV PACA, qui prévoyait la réalisation d'une ligne nouvelle entre Marseille et Nice, a fait l'objet d'un débat public du 21 février au 8 juillet 2005.

Sur la base de ces études complémentaires réalisées entre 2006 et 2008 et du rapport d'un Secrétariat permanent, le Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de la Mer a décidé, le 29 juin 2009, de retenir le scénario des Métropoles du Sud en ce qu'il répondait le mieux aux préconisations issues du débat public.

• 2013-2018 : De la commission mobilité 21 au conseil d'orientation des infrastructures

Les études de recherche d'options de passage pour les sections des priorités 1 et 2, ont donné lieu à deux séquences d'information et de consultation, sur la priorité 1 à l'automne 2013 et sur la priorité 2 au printemps 2014.

Les Zones de Passage Préférentielles (ZPP) des 2 priorités ont été validées par décisions ministérielles, respectivement en mai 2014 et en avril 2015.

Du 21 avril 2016 au 9 janvier 2017, les variantes de tracés et de gares de la priorité 1 du projet LNPCA ont fait l'objet d'une concertation avec le public au titre des codes de l'environnement et de l'urbanisme, sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

La Décision Ministérielle d'avril 2017 a demandé à SNCF Réseau :

- De réaliser des études d'approfondissement sur la base des tracés et des positions de gares retenus au terme de la concertation avec le public (variante préférentielle sur les sections de Marseille Nord, Marseille St-Charles, La Pauline et Saint-Laurent-du-Var – Nice) ;
- D'étudier parallèlement deux nouvelles options issues de cette concertation, à savoir l'implantation d'une gare TER / TGV à Cannes La Bocca et la réalisation d'un passage en tunnel dans la Vallée de l'Huveaune, entre Marseille et Aubagne ;
- D'envisager une solution de création d'une gare à Sophia-Antipolis sur le site des Clausonnes.

Ayant pris acte de l'unanimité des élus et des acteurs socio-économiques du territoire en faveur de la LNPCA, le COI, dans son rapport de février 2018, a proposé au gouvernement de retenir le projet avec une planification en 4 phases des engagements financiers

• **2019-2021 : Concertation et préparation du dossier DUP**

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a réaffirmé la nécessité de traiter les nœuds ferroviaires comme 1^{ère} étape et demandé la réalisation sans attendre des aménagements de phase 1, puis celle des aménagements de phase 2.

La Décision Ministérielle du 23 juin 2020 a réaffirmé les objectifs de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et sa programmation en deux temps.

Ces nouvelles phases de concertation ont permis aux Comités de Pilotage du 7 janvier et du 19 avril 2021 de proposer le programme définitif du projet phases 1 & 2.

1.2 LES SIX OBJECTIFS DU PROJET

Le projet des phases 1 & 2 va permettre d'augmenter significativement l'offre et la qualité du service ferroviaire pour les trains du quotidien, et donc d'accroître le report modal : il répond ainsi aux besoins de déplacements croissants de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi qu'aux enjeux de mobilité durable.

• **Augmenter l'offre ferroviaire**

Le projet des phases 1 & 2 présenté à l'enquête d'utilité publique améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadencant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas – Vitrolles-Aéroport - Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais - Carnoules autour de Toulon ou Cannes - Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, des 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés d'aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif au sein des 3 métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle augmentera de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui : le déploiement de la navette azurée et la traversée souterraine de Marseille permettront de renforcer la desserte interrégionale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

- **Améliorer les temps de parcours**

La suppression du rebroussement à Marseille Saint-Charles grâce à la traversée souterraine permettra de diminuer de 15 à 20 minutes les temps de parcours des 20 000 trains traversant Marseille chaque année (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

- **Améliorer la robustesse et la régularité**

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages entre les trains lents et les trains rapides et à la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire.

Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

À l'horizon de la mise en service du projet, les minutes perdues par les trains dans le nœud ferroviaire marseillais devraient connaître une diminution d'environ 40% (-70 000 minutes par an).

- **Préserver le développement du fret**

La coexistence de trains de vitesses différentes sur un axe unique a été une problématique centrale dans la conception du projet.

Le projet dégagera donc de la capacité et apportera de la robustesse qui bénéficieront aussi au fret. En heures de pointe, la capacité dégagée sera en effet utilisée par le TER et en heures creuses, de nouveaux sillons fret pourront être proposés.

Ainsi, à l'issue de la phase 2 du projet, avec la libération des voies du raccordement des Chartreux par les trains de voyageurs au bénéfice du fret, la capacité supplémentaire dégagée pour l'insertion des trains de fret serait de :

- 1 à 2 sillons fret Miramas-Vintimille (selon le sens) ;
- 2 à 3 sillons fret Miramas-La Seyne (selon le sens).

- **Améliorer la desserte des territoires**

Le projet améliorera la desserte des aires métropolitaines grâce à création de gares nouvelles intermodales et éco-conçues.

Les partenaires du projet ont accompagné la définition de ces gares de manière à les faire bénéficier d'une intermodalité efficace : transports collectifs urbains, accessibilité en modes actifs (piéton et vélo), parkings relais, etc.

Cela a particulièrement concerné les pôles d'échanges multimodaux de Nice Aéroport, de Cannes Marchandises, de La Pauline, de Saint-Cyr-sur-Mer, de Saint-André et bien sûr de Marseille Saint-Charles.

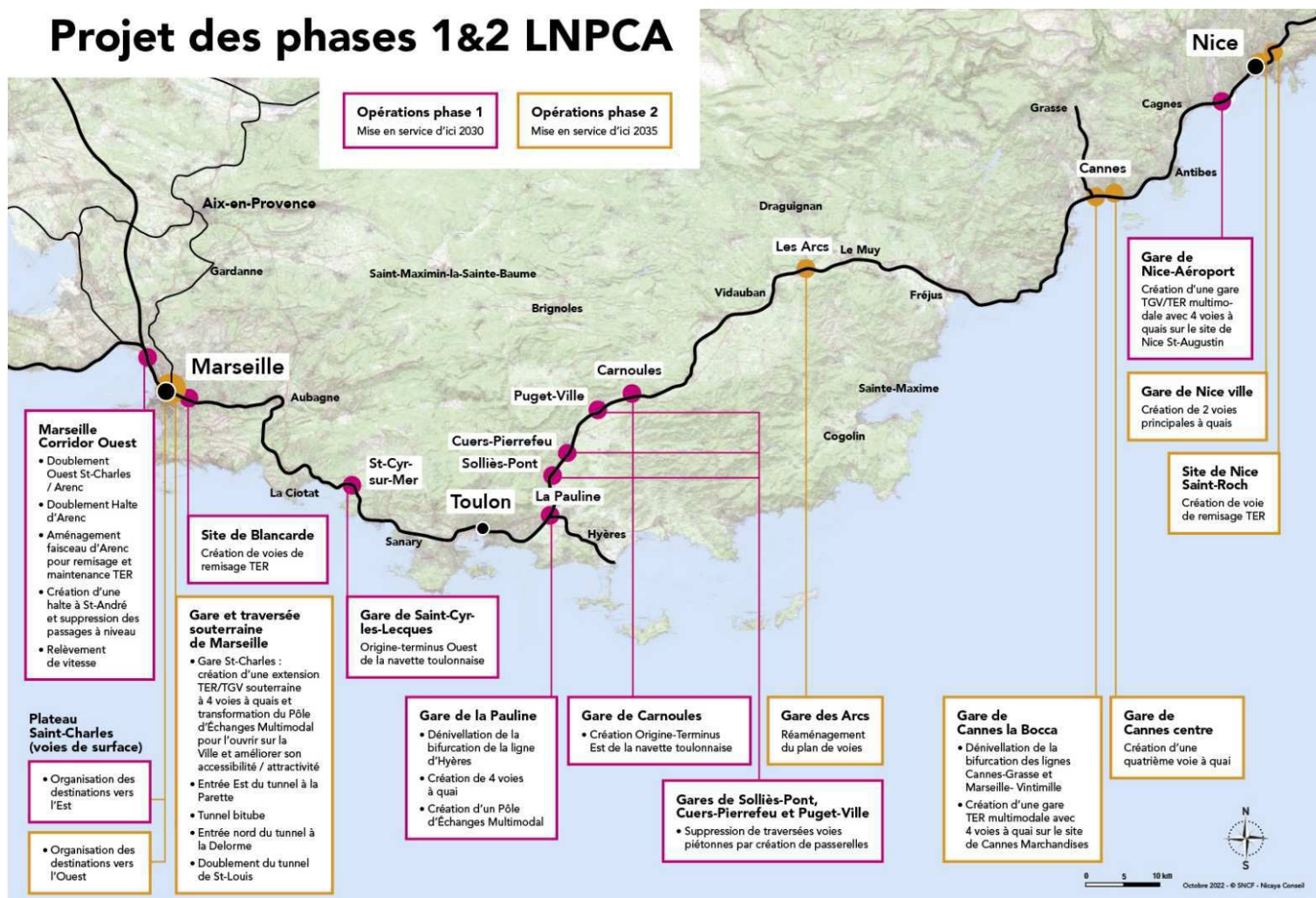
- **Créer une synergie avec les projets urbains structurants**

La conception des gares nouvelles s'est faite en étroite coordination avec les projets urbains structurants envisagés sur leur périmètre :

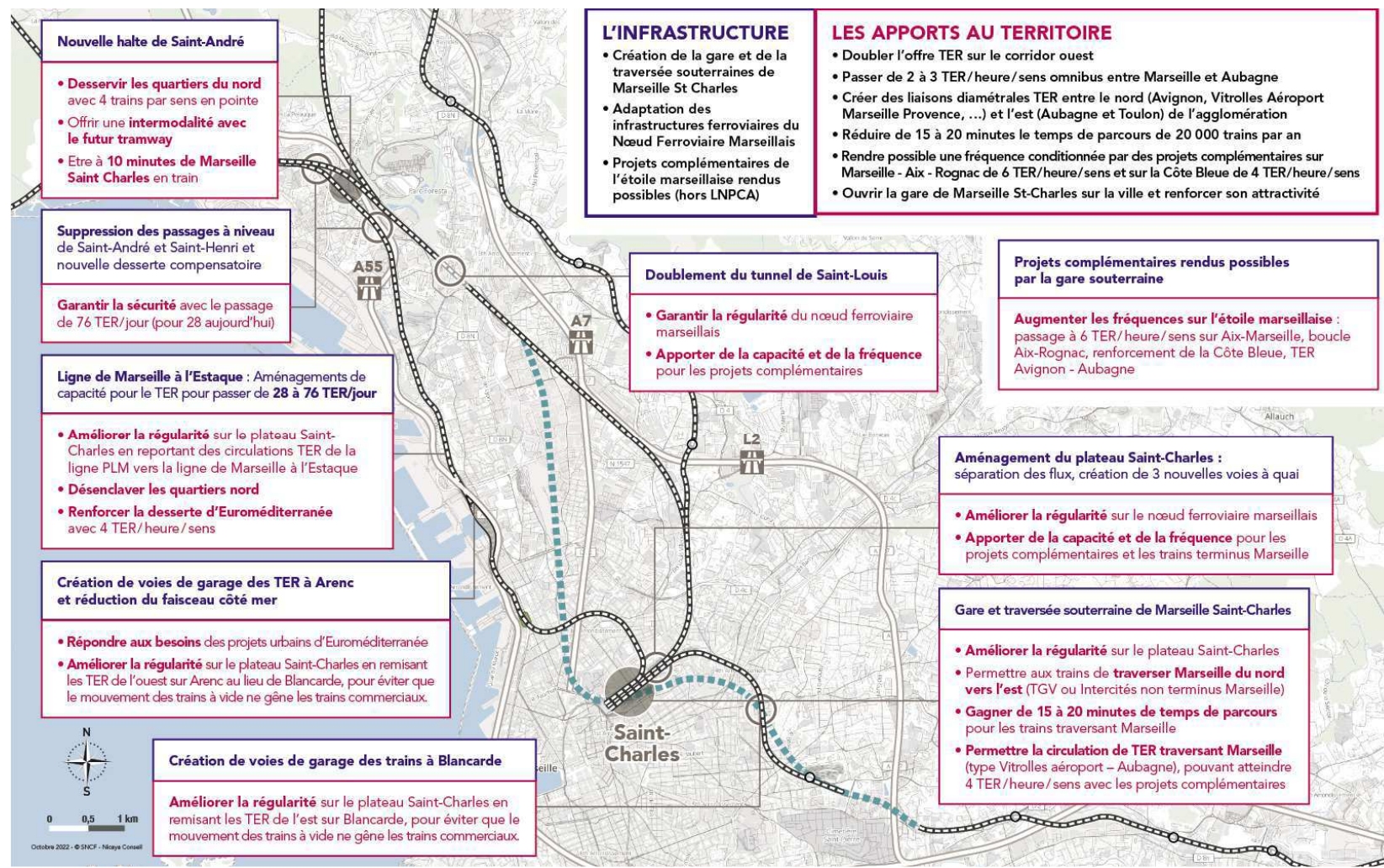
- À Marseille, le projet partenarial d'aménagement du centre-ville élargi, signé en 2019, qui inclut le secteur de la gare Saint-Charles, l'Opération d'intérêt national Euroméditerranée sur le Corridor Ouest et les études menées dans le cadre du partenariat du projet urbain de Marseille Saint Charles à 360°;
- À Nice, l'Opération d'intérêt national de la Basse Vallée du Var autour de la gare de Nice aéroport ;
- À Cannes, le projet Cannes Bocca Grand Ouest autour de la nouvelle gare de Cannes Marchandises ;
- D'autres projets plus locaux lorsqu'ils étaient initiés : projet Pradeaux Gare à St-Cyr-sur-Mer.

1.3 LES CARTES SYNTHETIQUES

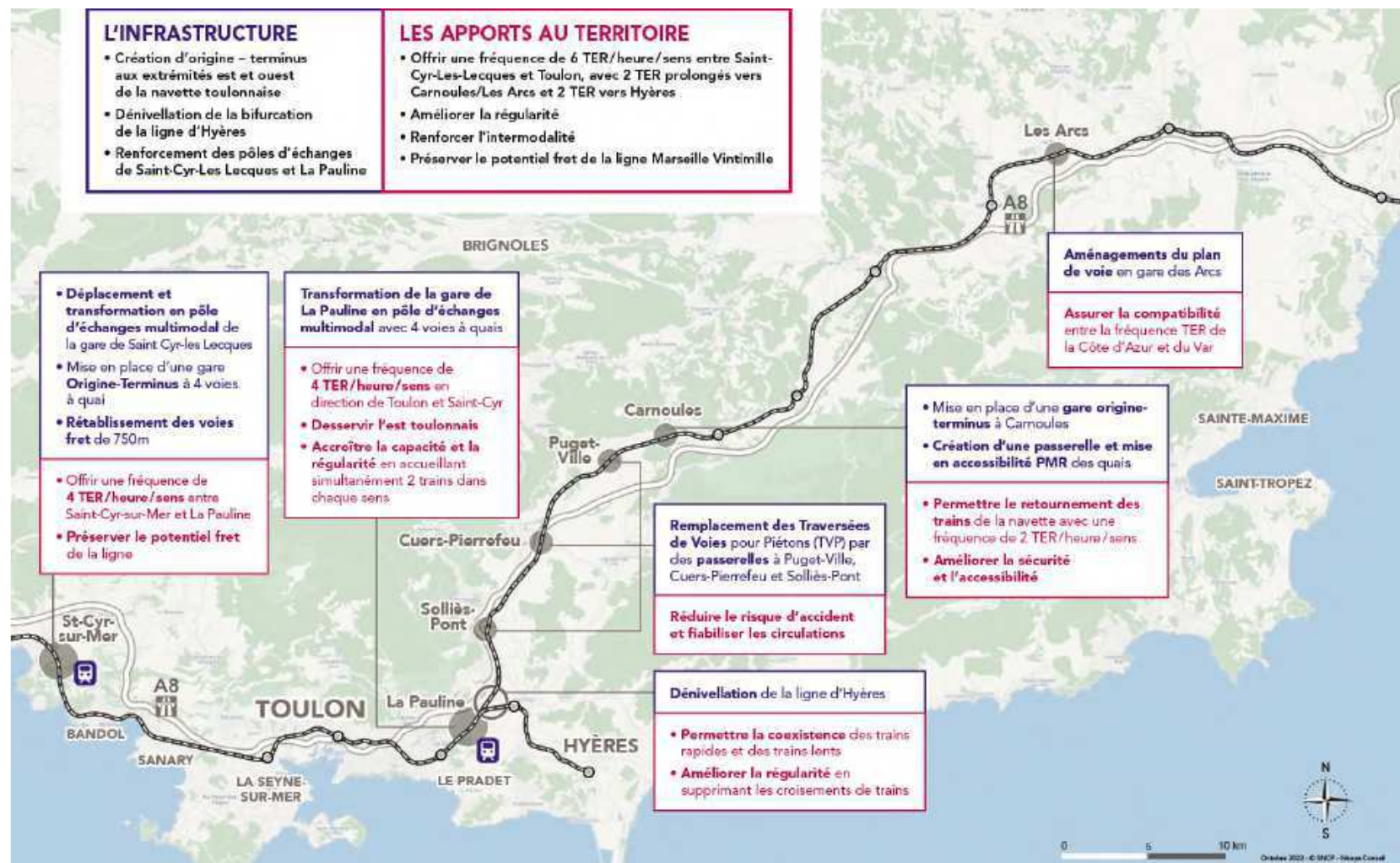
Carte de présentation des 22 opérations



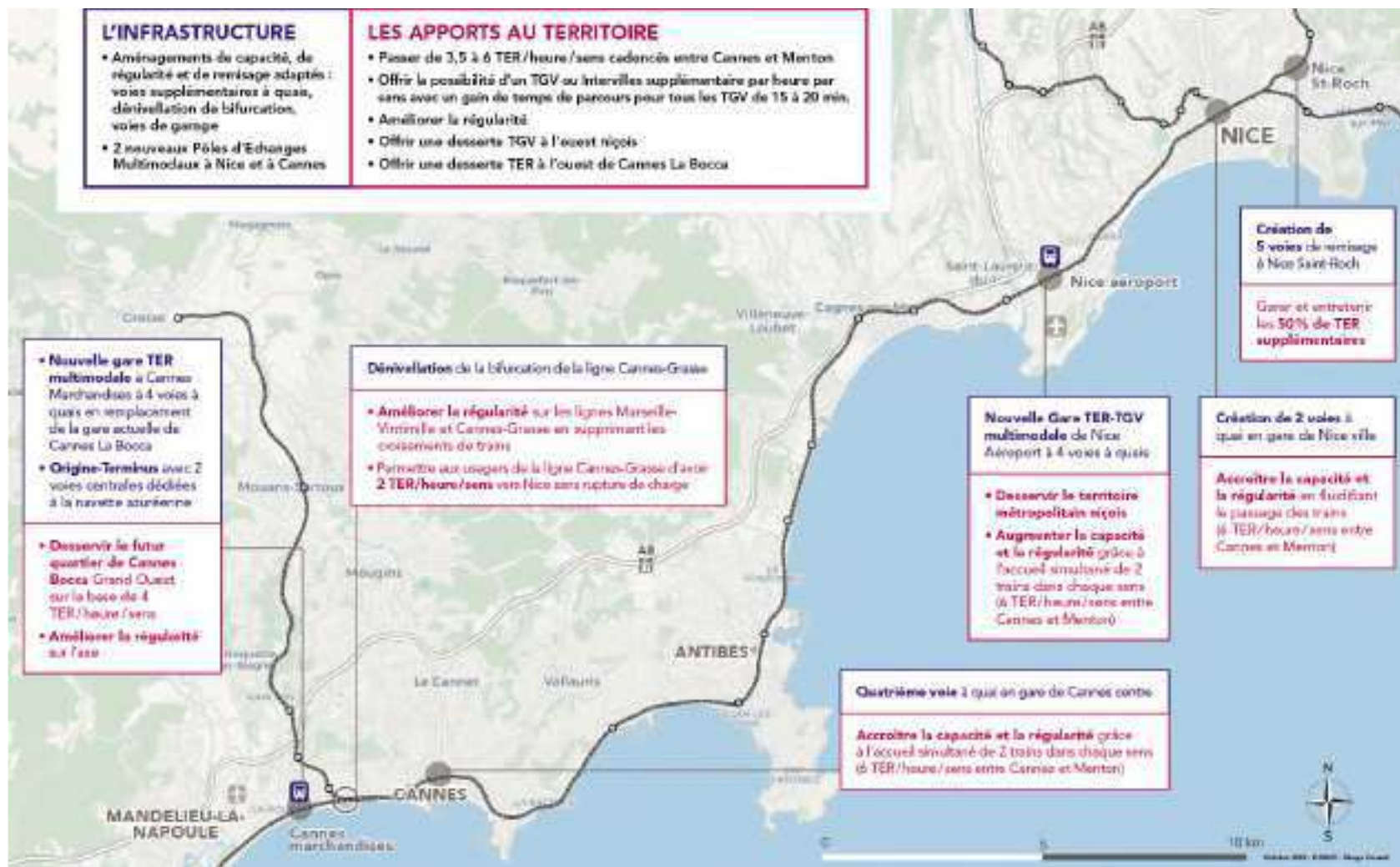
Carte des opérations dans le département des Bouches-du-Rhône



Carte des opérations dans le département du Var



Carte des opérations dans le département des Alpes Maritimes



2 SITUATION DE REFERENCE

2.1 SITUATION DE REFERENCE « FERROVIAIRE »

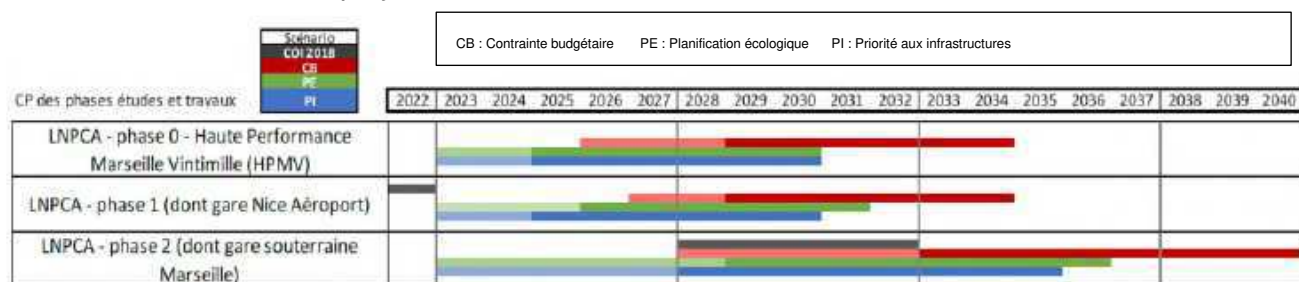
Le projet HPMV (Haute Performance Marseille Vintimille) prévoit un déploiement du système de signalisation ERTMS N3 hybride entre 2027 et 2030, en 3 étapes : Mandelieu-Vintimille en 2027, La Pauline – Mandelieu en 2028 et Saint-Marcel – La Pauline en 2030.

Le projet HPMV a pour objectif de régénérer les installations de signalisation actuellement constituées d'un système de cantonnement de block automatique lumineux (BAL) avec contrôle de vitesse par balise. Le nouveau système supprime la signalisation latérale grâce à des informations présentées en cabine émises par radio ou par des systèmes au sol.

Parallèlement à cet objectif de régénération, ce nouveau système permet l'interopérabilité des matériels roulants selon les normes européennes et une meilleure performance de robustesse, voire de capacité, des plans de transport.

Le projet HPMV est pris en référence du projet des phases 1 & 2, en termes d'évaluation socio-économique, de planning et de conception technique.

Les calendriers des deux projets sont étroitement coordonnés.



Source du document : <https://www.ecologie.gouv.fr/conseil-dorientation-des-infrastructures-coi>

Sur la base du rapport COI, les intentions de planification des deux projets conduisent à des mises Service à l'horizon 2030.

2.2 PRINCIPAUX PROJETS DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Le projet LNPCA a été pensé comme la colonne vertébrale du système de transport régional : son articulation avec les systèmes de transport collectifs métropolitains est essentielle pour qu'il joue pleinement son rôle. Les projets listés ci-après font partie de la situation de référence du programme LNPCA.

2.2.1 TERRITOIRE DE MARSEILLE

Projet de développement de la gare routière à Marseille Saint-Charles

Le projet consiste à développer la gare routière existante pour répondre à la saturation actuelle avec notamment :

- L'accueil des bus et autocars qui ont leur terminus à Saint-Charles ;
- La redistribution des dessertes des bus urbains issus de quartiers périphériques pour renforcer la polarité du PEM de Saint-Charles avec la création de points nodaux autour de la gare pour prioriser l'accès par les transports en commun et les modes actifs ;
- La requalification des espaces urbains permettra de réduire les capacités d'accès en véhicule particulier au centre-ville au bénéfice des transports en commun.

Le projet de gare routière n'étant pas suffisamment défini, il est mentionné dans le dossier de DUP au titre des effets cumulés, mais n'a pas conduit à des mesures d'adaptation particulières du projet des phases 1&2 LNPCA.

Toutefois, la mise au point du projet ferroviaire non connu à ce jour devra s'accorder avec l'évolution de la gare routière Marseille Saint Charles en cours de définition. Les conséquences éventuelles seront soumises à l'approbation de la gouvernance du projet.

Projet de modernisation du métro

Le programme de modernisation prévoit :

- La mise en accessibilité de la station de métro Saint-Charles ;
- L'élargissement des quais latéraux de la station ;
- Le remplacement du matériel roulant par un matériel plus capacitaire ;
- L'automatisation des lignes M1 et M2 pour augmenter le cadencement des rames
- La mise en place de façades de quai pour sécuriser l'usage public.

Le projet LNPCA prévoit la réalisation d'une galerie de liaison et d'un ouvrage de descenderie entre la gare souterraine et la salle d'échange du métro se raccordant au niveau 21 ngf. En tant que tel, le projet de modernisation n'a pas d'interférences avec la réalisation de l'ouvrage LNPCA. L'interface entre l'extension de la salle d'échanges du métro (projet sous maîtrise d'ouvrage MAMP/ RTM) et la descenderie (LNPCA) sera à préciser dans le cadre des études AVP et soumise à la gouvernance du projet.

Création d'un système de transport en commun en site propre (Type Tramway) sur le boulevard National

Des études de faisabilité de la ligne de tramway reliant le secteur d'Arenc à la place du 4 Septembre via le boulevard National ont été lancées par la Métropole Aix-Marseille-Provence en 2020. Plusieurs options d'organisation du réseau restent encore possibles, pour une mise en service envisagée à l'horizon 2030.

La gare Saint-Charles sera desservie par le tramway depuis le boulevard National, avec un arrêt de part et d'autre du faisceau des voies ferrées. La correspondance avec le futur tramway constituera une composante majeure de l'offre intermodale de proximité pour la gare souterraine.

Une extension nord et sud du tramway de Marseille est prévue. Cette opération, qui représente un total d'environ 14 km d'infrastructure nouvelle, se décompose en deux phases :

- Une première phase, déjà engagée, dont la mise en service est prévue pour 2025 ;
- Une deuxième phase, dont la mise en service est prévue à partir de 2029.
- Ces extensions figurent parmi les quinze projets prioritaires du volet mobilité du plan Marseille en Grand.

À terme, le tracé s'étendra de La Castellane, au nord de Marseille, à la Rouvière, au sud. Cette ligne de transport en commun en site propre constituera ainsi la colonne vertébrale de la mobilité de l'agglomération marseillaise.

La dimension de la « boîte gare » sera établi par les MOA sur la base des données fournies par la Métropole pour permettre la réalisation du « viaduc » nécessaire au passage du futur tramway au-dessus de la « boîte gare ».

Le dossier de DUP précise (cahier territorial, §5.8.1) : « Les mesures conservatoires envisageables ont été étudiées dans le cadre des Etudes Préalables à l'Enquête d'Utilité Publique, pour deux scénarios (réalisation des travaux du tramway Bd National au début ou pendant les travaux de la gare de Marseille Saint-Charles). »

La convention de financement des AVP Phase 2 précise :

« Interface Bd National avec tramway National :

- Objectif de la Métropole d'une mise en service du tramway en 2030 avant la phase 2 LNPCA. L'AVP étudiera les mesures qui peuvent être envisagées par LNPCA pour éviter les fausses manœuvres, avec par exemple l'anticipation de certains travaux LNPCA pour faciliter la coordination (à identifier spécifiquement comme des coupons détachables liés à cette coordination/anticipation).
- Etude des interfaces voirie et déviation des réseaux »

Extension nord et sud du tramway de Marseille

La phase 1 de l'extension nord et sud du tramway de Marseille est en construction : elle n'a pas de relations directes avec le projet.

La phase 2 de l'extension est en interface avec le projet au droit de la halte de St-André.

Il a fait l'objet d'une concertation publique en 2022, qui a conduit à retenir la variante « sud littoral » dans le secteur de St-André.

Lors de la préparation de la DUP, le choix des variantes n'était pas arrêté. Les études ont été conduites de façon préférentielle avec la variante nord.

Restructuration du réseau de bus marseillais

Une restructuration du réseau des bus marseillais va être faite d'ici 2025. Le projet prévoit 81 lignes, dont 21 « principales » empruntant « les axes majeurs ». Ces dernières doivent circuler tous les jours

de 4h30 à 1 heure du matin, et passer toutes les 6 à 10 minutes. Une cinquantaine de lignes « standard », compléteront l'offre et le maillage.

La concertation publique a été conduite par la Métropole en 2022-2023.

Cette restructuration n'est pas prise en compte dans le dossier de DUP.

Toutefois, la mise au point du projet ferroviaire non connu à ce jour devra s'accorder avec la restructuration du réseau de bus marseillais en cours de définition. Les conséquences éventuelles seront soumises à l'approbation de la gouvernance du projet.

Création de la gare routière sur le site d'Arenc

Le projet de gare routière sur le site d'Arenc n'était pas mature en 2021.

Ce projet n'est pas mentionné dans le dossier de DUP ni pris en compte dans les estimations financières.

Toutefois, la mise au point du projet ferroviaire en cours devra s'accorder avec la création de la gare routière sur le site d'Arenc en cours de d'étude ainsi que le programme d'aménagement des espaces publics et voiries. Les conséquences éventuelles seront soumises à l'approbation de la gouvernance du projet.

2.2.2 DANS LE VAR

Développement des transports en commun desservant la gare de la Pauline

Le plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée 2015-2025 (portage : Métropole Toulon Provence Méditerranée et Conseil Départemental) prévoit à l'horizon de l'opération La Pauline de renforcer l'offre de transports en commun :

- Lignes de bus à haut niveau de service (fréquence inférieure à 10 min) ;
- Lignes essentielles (10 à 20 min) ;
- Lignes de cars à haut niveau de service (fréquence 30 min).

Ce projet est mentionné dans le dossier de DUP, mais sans aucun détail faute de précisions disponibles à cette date.

Le dossier précise : « Une gare routière longitudinale sera créée à l'ouest de la plateforme ferroviaire, parallèlement aux quais, au droit d'une partie des emprises Fabemi. Elle comprend des emplacements de bus / cars et s'appuie sur une refonte des lignes actuelles et le maintien d'un arrêt (2 sens) à l'est, sur l'avenue Eugène Augias décalée. Une voie d'accès à la gare routière est aménagée en sens unique, en entrée depuis le rond-point de l'avenue Becquerel, longeant le terrain Fabemi puis en sortie sur la route d'Hyères après avoir longé l'allée piétons et cycles et le remblai ferroviaire. »

Création de voiries d'accès au PEM de la Pauline

Il s'agit de créer un nouveau maillage viaire à l'ouest pour desservir la gare ainsi que le quartier de gare. Ce projet est mentionné dans le PDU 2015-2025. La création d'un accès direct depuis

l'échangeur de la Bastide Verte (sens unique) est envisagée par les partenaires afin de désengorger l'avenue de Draguignan.

Mentionné dans le dossier DUP au titre des effets cumulés, mais sans dispositions particulières sur le projet LNPCA.

Développement des cheminements vers l'université / zone d'activités

Ce projet est mentionné dans le PDU 2015-2025. Le projet a pour objectif de renforcer le maillage cyclable et piéton sur les grands itinéraires et au quartier pour faciliter l'accès à la gare.

Le dossier DUP précise : « Une allée piétons et cycles est aménagée en pied ouest du remblai ferroviaire, entre la route d'Hyères au sud et le passage sous l'autoroute A570 au nord, soit une distance d'environ 630 mètres. Cette liaison douce est inscrite dans le schéma directeur des aménagements cyclables et les orientations du plan de déplacements urbains (PDU) de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM). »

2.2.3 DANS LES ALPES MARITIMES

Ligne 4 du tramway entre Nice et Cagnes-sur-Mer

Ce projet d'envergure pour le territoire métropolitain va permettre de desservir les 2^{ème} et 3^{ème} villes de la Métropole Nice Côte d'Azur (Cagnes-sur-Mer et Saint-Laurent du Var) et de les relier au cœur de la plaine du Var et de ses nombreuses connexions vers le reste du territoire. Cette ligne reliera le quartier de Saint Augustin/Grand Arénas sur la commune de Nice et le centre-ville de Cagnes-sur-Mer, en passant par Saint-Laurent du Var.

A l'Est, le terminus de la ligne 4 se situe sur l'axe Nord-Sud dans le pôle d'échanges multimodal du Grand Arénas à proximité immédiate de la future gare Nice Aéroport et des stations des lignes 2 et 3.

Extension (phase 2) de la gare routière du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice Saint-Augustin.

Dans le dossier DUP du projet des Phases 1&2 de la LNPCA, l'extension vers l'Ouest de la gare routière de Nice Saint-Augustin était intégrée comme élément de référence. Ce projet visait à compléter le dispositif gare routière du PEM en le munissant de dix quais supplémentaires et d'une ouverture à l'Ouest vers le boulevard Maïcon étendu au Nord dans le cadre du projet de ZAC du Grand Arenas. Ce projet permettait notamment de concourir à la transparence hydraulique du quartier de PEM en cas de crue et emportait également la réalisation du parvis haut de la future gare de Nice Aéroport. Cette extension a depuis été abandonnée.

Les conséquences de cet abandon ont été intégrées dans les études AVP du PEM de Nice aéroport mais les modifications de programme induites n'ont pas encore été appréciées, notamment sur le plan financier.

2.3 LES PRINCIPAUX PROJETS URBAINS

2.3.1 SUR LE TERRITOIRE DE MARSEILLE

L'opération d'intérêt national (OIN) Euroméditerranée : Euromed I et II

Euroméditerranée est une opération d'aménagement et de développement économique qui a pour ambition de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes. Plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du Sud, Euroméditerranée réhabilite un périmètre de 480 hectares au cœur de la métropole marseillaise, entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare TGV. État et collectivités locales ont décidé à la fin de l'année 2007 d'étendre le périmètre de l'opération Euroméditerranée sur 170 hectares (Euromed II) au nord des 310 ha initiaux (Euromed I). Le secteur Arenc s'inscrit dans les périmètres d'Euromed I et II. Plusieurs opérations ont été réalisées ou sont en cours sur le périmètre d'Euroméditerranée :

- ZAC Saint-Charles. Ce projet de construction de bâtiments sera achevé à l'horizon du démarrage des travaux des opérations du Corridor Ouest.
- ZAC Cité de la Méditerranée.
- ZAC Littorale. D'une superficie d'environ 54 ha, cette ZAC est implantée le long de la façade maritime de Marseille et des installations industrialo-portuaires du Grand Port Maritime de Marseille, dans les 2^e, 3^e, 14^e et 15^e arrondissements (quartiers de Bougainville – les Crottes, de la Cabucelle, d'Arenc et du Canet). Elle a vocation à accueillir à terme près de 702 000 m² de surface de bâtiments, destinés à l'accueil de logements, d'activités tertiaires, d'activités et commerces et d'équipements publics. Le développement des transports en commun contribue au développement d'un quartier «éco-accessible». La phase de réalisation de la ZAC Littorale s'échelonne jusqu'en 2040.

Projet pris en compte dans l'analyse urbaine pour l'insertion du projet LNPCA, mais pas de dispositions spécifiques prises sur le projet.

Le projet partenarial d'aménagement du centre-ville élargi de Marseille

La Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville de Marseille, l'État et 7 autres partenaires ont affirmé, dans le contrat de Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) signé en juillet 2019, leur volonté commune de conduire un projet de renouveau ambitieux pour le centre-ville élargi de Marseille. Inédit en France par son ampleur, le PPA s'appuie sur 5 objectifs principaux :

Lutter contre l'habitat indigne ;

- Améliorer l'attractivité et la qualité résidentielle ;
- Permettre aux habitants de se maintenir dans leur quartier ;
- Restaurer le patrimoine bâti ;
- Redynamiser la fonction économique.

Piloté par la Métropole et la Ville de Marseille, le PPA s'appuie sur une gouvernance partagée ainsi que sur des financements croisés et intègre l'ensemble des politiques publiques déjà engagées sur le périmètre. Adopté en octobre 2021, un nouveau Pacte de Gouvernance acte le co-pilotage du projet

par la Ville de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence et la constitution d'un collège des maitrisés d'usage et d'un comité scientifique.

Conclu pour une durée de 15 ans, il porte sur un périmètre de 1000 hectares correspondant au centre-ville élargi de la ville de Marseille.

Ce périmètre se superpose à celui de l'opération Grand Centre-Ville (OGCV), concédée par la Métropole à la SPL SOLEAM, et inclut le projet urbain Quartiers-Libres-Saint-Charles-Belle-de-Mai. Par la définition et l'organisation d'un programme de travail et d'actions partenariales à engager, son objectif est la mise en œuvre d'une stratégie d'intervention coordonnée et d'un projet majeur de requalification urbaine du centre-ville de Marseille. Les interventions sur l'habitat privé ancien et dégradé constitueront le levier principal de la démarche de projet urbain ainsi mise en œuvre. Cette démarche se voulant ambitieuse et globale, les actions sur l'habitat seront menées en cohérence avec des politiques de développement économique et d'amélioration du cadre de vie.

Les études qui ont conduit à la DUP ont intégré le projet Quartiers Libres dont le projet de Marseille Saint Charles à 360°. Elles se poursuivent en prenant en compte les évolutions du projet urbain.

Les interfaces entre le projet des phases 1 & 2 et les projets urbains globaux portés par la Métropole et la Ville de Marseille ont été précisées dans le Programme des territoires établis par la MAMP et la Ville de Marseille. Leurs mises au point seront précisées dans le cadre des AVP phase 2.

A ce stade, le programme technique qui a conduit à l'évaluation financière prévisionnelle a pris en compte l'ouverture des accès à la gare depuis la rue Honnorat par la nouvelle galerie « Crimée » à réaliser dans le cadre du projet ainsi que le traitement des interfaces entre les voiries publiques des boulevard National et Voltaire en raccordement avec les aménagements de parvis de la future gare.

Le programme technique n'a pas pris en compte le développement urbain au-dessus de la boîte souterraine de la gare des 2 côtés du boulevard National, tant au niveau des études techniques, des procédures administratives, des impacts sur le planning et le budget du projet des phases 1&2 LNPCA.

Zac Flammarion

Le projet de ZAC Flammarion s'inscrit dans le cadre de l'Opération « Grand centre-ville » porté par la SOLEAM pour le compte de la Métropole Aix Marseille Provence, en partenariat avec la Ville de Marseille. Il consiste à aménager une ZAC à destinations mixtes (logements, activités, équipements publics) sur une emprise d'environ 2,9 ha. Cette emprise est délimitée au nord par les voies ferrées de la ligne Marseille – Vintimille en sortie de la gare de Marseille Saint-Charles. L'aménagement prévoit la démolition de 7 bâtiments, la construction de 19 bâtiments (R+2 à R+4 en gradins) et la création d'une crèche et d'un groupe scolaire. La ZAC sera desservie par une voie nouvelle de desserte interne, permettant le désenclavement du quartier.

A priori pas d'interférence avec le projet LNPCA. Veiller toutefois à la simultanéité des réalisations en souterrains et en surface.

Zac Saint-Charles

Le projet piloté par EPAEM EUROMED regroupe plusieurs projets. Le projet comprend un bâtiment regroupant les locaux d'un institut de formation. Il comprend un îlot parc où se trouve un lieu

d'hébergement urbain, un tiers lieu proposant des espaces d'activités partagés ouverts à tous, avec un focus particulier vers le social et la formation numérique, une crèche.

Il y a aussi le projet d'un hôtel, où on retrouvera au rez-de-chaussée des enseignes ou un centre culturel sur le thème du Japon. Par la suite, le projet comprend un institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires (IMVT).

Pas d'interférence avec le projet LNPCA.

Parc des Aygalades

La première phase du projet du parc des Aygalades comprend l'aménagement du Parc Bougainville (4 ha) et la réalisation d'un programme de renouvellement urbain adjacent (logements, dont une partie de logement social, bureaux/activités, commerces et équipement scolaire). La surface totale d'aménagement sera de 4,5 ha dans le secteur Bougainville. Le parc Bougainville est notamment inscrit au Programme des Équipements Publics de la ZAC Littorale. Le démarrage des travaux du secteur Bougainville est prévu pour le second semestre 2021 et la réalisation du Parc Bougainville est programmée de 2021 à 2024, suivie du Parc des Aygalades (parc amont) entre 2023 et 2027. Les plannings de réalisation des parcs (2021-2027) et des opérations du Corridor Ouest sont susceptibles de se recouper.

Pas d'interférence avec le projet LNPCA.

2.3.2 DANS LE VAR

OAP Pradeaux Gare à Saint-Cyr-sur-Mer

Le PLU de Saint-Cyr précise que le réaménagement du secteur « Pradeaux-Gare » ambitionne de répondre à plusieurs besoins des habitants et usagers du territoire :

- Valoriser la gare comme pôle multimodal ;
- Optimiser le potentiel foncier pour créer du logement ;
- Développer l'activité tertiaire ;
- Sécuriser les mobilités piétonnes et automobiles.

Le pôle multimodal viendra donc renforcer le projet urbain de la ville de Saint-Cyr-sur-Mer. Le PEM a pour but de venir s'insérer dans le projet en répondant aux principaux enjeux du territoire en matière de mobilité avec la création de nouveaux espaces publics et de nouvelles fonctions de mobilités et de services.

Le projet a pris en compte cette OAP, puisqu'elle a été amendée dans le cadre du dossier MECDU, qui précise : « Deux principales évolutions sont apportées :

- La gare, les espaces de stationnements et les espaces multimodaux sont repositionnés au sud de la voie ferrée, sur la base des études d'aménagement déjà réalisées ;
- Les aménagements de la gare existante sont supprimés. Le périmètre de l'OAP est réduit en conséquence puisqu'aucune évolution n'est à ce jour envisagée. Lors de la mise en service de la future gare, des réflexions sur le devenir de l'ancienne gare et ses abords pourront être engagées entre SNCF réseau et la commune. »

La commission d'enquête a émis une réserve sur la MECDU de St-Cyr en demandant que soit pris en compte la rédaction de l'OAP proposée par la mairie.

Le mémoire en réponse à l'avis de la commission d'enquête précise : « SNCF Réseau et SNCF G&C lèvent la réserve de la commission d'enquête : la présentation de l'OAP a été étayée en se basant sur les éléments transmis par la commune et a été transmise le 16 mai 2022 à la préfecture pour envoi aux communes dans le cadre de l'avis qui leur est réglementairement demandé sur le projet de MECDU.

En outre, conformément à l'avis de la commune, que la commission d'enquête a demandé de prendre en compte pour étayer la présentation de l'OAP, l'emplacement réservé du chemin de Tacone, au bénéfice de la commune maître d'ouvrage, est affiché comme élargi de 6,5 à 12,5m, pour mieux répondre aux besoins du quartier urbain enrichi par l'implantation de la gare. Il n'est pas prévu que cet élargissement soit intégré au projet des phases 1&2.

2.3.3 DANS LES ALPES MARITIMES

Cannes Bocca Grand Ouest

Le site de la gare TER de Cannes marchandises est inclus dans le projet urbain de Cannes Bocca Grand Ouest. Le projet vise à restructurer et redynamiser le secteur de la Roubine/Frayère, avec la préservation des formes urbaines traditionnelles sur la partie est et une requalification des zones industrielles en quartier urbain, entre l'aéroport de Mandelieu et le centre-ville de Cannes La Bocca.

Le secteur concerné bénéficie d'un périmètre « d'espace stratégique de requalification » (ESR) dans le PPRI qui suppose l'adoption d'un schéma directeur hydraulique.

Le projet de gare est conforme au PPRI indépendamment de l'activation de ce dispositif.

La CACPL a mis à la concertation en 2023 une révision de son PLU intégrant une OAP sur le projet Cannes Bocca Grand Ouest. Cette OAP comprend un schéma directeur hydraulique qui est la condition du déclenchement des dispositions de l'ESR prévu au PPRI, qui devra être entériné par une révision du PPRI.

Le programme de la phase 2 du projet LNPCA ne prend pas en compte les implications de l'OAP et du schéma directeur hydraulique qui n'étaient pas définis au moment de la déclaration d'utilité publique.

« Bocca Cabana »

Côte mer, situé entre la limite communale à l'ouest et le quai Laubeuf à l'est, le projet urbain « Bocca Cabana » vise à embellir, protéger et valoriser les 5,2km du littoral de Cannes La Bocca.

Ce projet comprend :

- La création et le réaménagement des aires de stationnement ;
- La création de parcs de stationnement ;
- La refonte des itinéraires de bus ;
- L'aménagement d'une piste cyclable sur le littoral boccassien, qui s'intègre au parcours Euro vélo 8 ;
- L'aménagement d'espaces arborés et végétalisés et d'espaces publics (aires de jeux, parcours sportifs ...).

Pas d'interférence directe avec le projet LNPCA.

ZAC Grand Arénas

Le Grand Arénas représente un secteur hautement stratégique, aux portes de la ville de Nice et à proximité immédiate de l'aéroport international Nice Côte d'Azur.

La ZAC s'étend sur 49 hectares, entre aéroport et quartier des Moulins. Ce secteur porte le « nœud » de connexion des infrastructures de transport (aéroport, tramway, ligne nouvelle, gare ferroviaire, gare routière) ainsi qu'un parc des expositions et des congrès. Il s'agit d'un projet de restructuration urbaine, sur un espace presque totalement imperméabilisé, qui porte le développement d'un quartier mixte (logements, bureaux, équipements, services et commerces de proximité et hôtels). L'objectif est de créer un quartier vivant, innovant et éco-exemplaire, un quartier d'affaires qui soit aussi un quartier de vie avec 2200 logements et 22 000 emplois à terme.

En complément des fonctions économiques, la mixité sociale et fonctionnelle sera assurée à travers une offre de logement diversifiée (en accession, locatif aidé, locatif libre, etc.) et par une offre de services, de commerces, d'hôtels ou encore d'équipements publics. La constructibilité potentielle du Grand Arénas est de l'ordre de 670 000 m² dont 65 000 m² dans le secteur du PEM – Pôle d'Echanges Multimodal. Son articulation avec l'aéroport international et le futur PEM de Nice - Aéroport lui confère une accessibilité exceptionnelle et des liaisons rapides avec l'ensemble de l'EcoVallée et de la Métropole.

La réalisation de la ZAC Grand Arénas est notamment liée à la relocalisation du MIN.

Le projet LNPCA a pris en compte les éléments connus à l'été 2021 sur le programme de la ZAC Grand Arenas. Le programme d'opération de la convention de phase 1 est établi sur cette base.

La ZAC du Grand Arenas a fait l'objet d'une étude d'impact déposée en février 2023, qui a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale le 11 mai 2023.

Ces évolutions ultérieures sont prises en compte dans le cadre des études d'AVP de la gare Nice Aéroport, mais leurs implications sur le programme d'opération ne sont pas encore mesurées et partagées.

L'état de référence du projet des phases 1&2 de la LNPCA prévoit donc une arrivée sur des terrains libres de toutes occupation, déconstruits, purgés et dépollués à la date de démarrage des travaux du PEM de Nice Aéroport.

Projet Iconic

Le projet est un ensemble immobilier assurant la liaison entre la Gare SNCF Nice Thiers et l'Avenue Jean-Médecin d'environ 18 300 m² composé d'activités économiques et de services (hôtel, commerces, restaurant, salle de spectacle / sport) ainsi que d'espace de bureaux. Le projet qui s'inscrit dans une opération de requalification urbaine entre la gare de Nice ville et l'avenue Jean-Médecin, permettra d'améliorer les circulations piétonnes et bénéficiera d'une desserte par tramway.

Pas d'interférence directe avec le projet LNPCA.

2.4 LES AUTRES PROJETS NOTABLES

Projet stratégique 2020-2024 du Grand port Maritime de Marseille

Le Projet Stratégique 2020-2024 du GPMM comporte plusieurs projets de développement, dont :

- Le développement du fret ferroviaire à Marseille, avec la création d'un terminal transport combiné moderne, au droit du bassin Mirabeau, sur des emprises du domaine public maritime du GPMM. Ce projet a pour vocation de traiter à la fois les trafics conteneurisés maritimes, du fait de sa localisation à proximité immédiate du terminal à conteneurs, et continentaux, en raison du basculement de l'activité du terminal de transport combiné du Canet destiné à être fermé ;
- Un programme de report modal de conteneurs et de remorques sur le fer, avec la réouverture du raccordement ferroviaire de Mourepiane. L'amélioration et la fiabilisation de la desserte ferroviaire des bassins Est (voies et faisceaux et sur Med Europe Terminal) ;
- Des installations de transport ferroviaire de semi-remorques.

Le projet LNPCA n'a pas pris en compte un accroissement du fret sur la ligne de Marseille à l'Estaque parce qu'aucun projet concret n'était avancé.

Le comité de pilotage d'avril 2021 a souhaité clarifier les objectifs de service du projet des phases 1 et 2 sur le Corridor Ouest : l'ambition du projet est uniquement le renforcement de la desserte TER du corridor ouest dans le cadre de la réorganisation d'ensemble des circulations sur le plateau St-Charles.

Le projet n'a pas pour objectif de permettre en accroissement du fret ferroviaire sur cet axe : seul le maintien des activités existantes doit être assuré.

En conséquence, le COPIL 7 janvier 2020 a validé les orientations suivantes : Adaptation du programme du faisceau d'Arenc pour ne prévoir que **le seul rétablissement des fonctionnalités existantes aujourd'hui sans anticipation de développement Fret** avec la reconstitution des voies fret actuelles GPMM (550m) et voies de réception Storione, sans les infrastructures de développement fret (voies longues de plus de 750 m : GPMM et ITE SOGARIS), qui feront, le cas échéant, l'objet de projets et de concertations spécifiques.

Projet de reconstitution des fonctionnalités ferroviaires du Canet

Les objectifs poursuivis par le projet doivent permettre de proposer une solution à Marseille pour :

- maintenir la continuité des services ferroviaires après la fermeture du site du Canet, sans création d'un nouveau site industriel en milieu urbain ;
- moderniser l'infrastructure ferroviaire en faveur du report modal de la route vers le rail ;
- réorganiser les flux de transport combiné du département, pour traiter à Marseille uniquement les trafics maritimes et continentaux à destination de la ville et de l'Est du département ;
- améliorer la qualité de vie des Marseillais.

Le projet propose donc une solution à Marseille pour :

- Reconstituer une partie du chantier combiné du Canet, pour traiter le fret ferroviaire marseillais et destiné à l'Est du département ;

- Reconstituer un accès pour les trains complets à destination des bassins Est du port ;
- Il permet d'améliorer le système ferroviaire actuel de réception des marchandises à Marseille, vétuste et obsolète sur le Canet.
- Prendre en compte les impacts acoustiques et vibratoires du ferroviaire pour les riverains.

A cet effet, le projet prévoit différents aménagements qui seront réalisés entre 2024 et 2026 :

- La création sur les terre-pleins portuaires de Mourepiane d'un faisceau de réception ferroviaire pour recevoir les trains complets de fret (maîtrise d'ouvrage port de Marseille Fos) ;
- L'adaptation de la capacité du faisceau ferroviaire de chargement du terminal maritime Med Europe (maîtrise d'ouvrage port de Marseille Fos).
- La remise en service du raccordement de Mourepiane, reconstituant l'accès au réseau ferré portuaire pour les trains complets (maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau).

Le projet n'était pas défini au moment de l'enquête publique de la LNPCA. L'étude d'impact de ce projet a fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale en date du 5 octobre 2023.

Il deviendra de fait un projet en référence du projet LNPCA, notamment sur les hypothèses de circulation des trains de fret et sur les protections acoustiques prévues.

Projet SMR à Nice Saint-Roch

Le projet du SMR « Technicentre Azur », porté par la Région Provence-Alpes-Côte-D'azur et SNCF Voyageurs, vise à augmenter la capacité de maintenance et de remisage des TER. Ce projet permettra de décharger le technicentre SNCF de Marseille-Blancarde, seul compétent en ce qui concerne la maintenance lourde des trains et ce, afin d'assurer la régularité escomptée pour la future navette azurée Cannes-Nice.

Ce projet est actuellement en cours de réalisation.

Il s'agit d'un projet indépendant du projet LNPCA.

L'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis

Afin de réduire la circulation à la sortie de la Voie Mathis, d'alléger le trafic sur le carrefour Saint-Augustin, la route de Grenoble et le boulevard Paul Montel, et de prendre en compte les enjeux de développement urbanistique du quartier, notamment le Grand Arénas et le Pôle d'Echanges Multimodal, la Métropole Nice Côte d'Azur réalise un ouvrage à sens unique, en partie en tunnel, entre la sortie Ouest de la Voie Mathis et la RM6202 (boulevard du Mercantour). Cet ouvrage contribuera ainsi à fluidifier la circulation à la sortie Ouest de Nice en permettant aux véhicules de rejoindre plus directement l'autoroute A8 et le boulevard du Mercantour.

La phase 1 de ce projet consiste à réaliser une dérivation des voies de la plateforme principale de la chaussée Nord de la Voie Pierre Mathis en direction de la Gare de Saint Augustin, en passant par le quai « militaire » en pied de soutènement de l'avenue Edouard Grinda. Le projet s'étire sur une longueur totale de 1 200 m environ pour la phase 1. Les travaux ont débuté en avril 2021 et la mise en service prévisionnelle de la 1e phase est prévue pour septembre 2024.

Une deuxième phase d'aménagement de la sortie Ouest de la voie Mathis, qui consiste en un prolongement de l'ouvrage souterrain jusqu'à l'autoroute A8 est annoncée en 2026.

Pas d'interface directe avec le projet LNPCA.

3 SITUATION PROJETEE

3.1 LES OBJECTIFS DE DESSERTE

Le projet améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER, en les cadencant pour les rendre plus attractifs, en créant des sillons rapides supplémentaires sur l'axe Marseille-Vintimille et en proposant des liaisons nouvelles qui traversent les métropoles sans correspondance, telles que Miramas- Vitrolles Aéroport-Aubagne autour de Marseille, Ouest toulonnais- Carnoules autour de Toulon ou Cannes-Menton autour de Nice.

L'offre de TER passera, avec le projet, de 2 à 3,5 TER par heure mal cadencés aujourd'hui à 4 à 6 TER par heure avec un cadencement attractif autour des métropoles.

Avec cette offre, à l'horizon du projet (2035), la fréquentation annuelle augmentera de 23 millions de voyageurs (+ 36 %) par rapport à aujourd'hui : le déploiement de la navette azurienne et la traversée souterraine de Marseille permettront de renforcer la desserte interrégionale et internationale et surtout de stimuler le trafic régional (+ 34 %).

Les objectifs sur l'étoile ferroviaire marseillaise

Le projet permettra, dès sa mise en service, d'effectuer un saut majeur en termes de régularité et de capacité grâce à :

- La reconfiguration des plans de voies de la gare de surface de Marseille Saint-Charles pour créer des tubes indépendants, avec les remisages associés en phase 1 ;
- La gare traversante souterraine pour supprimer les cisaillements de surface.

Ainsi, le nombre de minutes perdues dans le nœud ferroviaire marseillais sera réduit d'un tiers. Il passera d'environ 210 000 minutes / an vers 2028 (soit avant la mise en service de la phase 1) à 140 000 minutes / an à la mise en service de la phase 2, alors même que le nombre de circulations aura augmenté.

En effet, le projet permettra de :

- Doubler l'offre TER sur le Corridor Ouest ;
- Passer de 2 à 3 TER/h omnibus entre Marseille et Aubagne ;
- Créer des liaisons diamétrales TER entre le nord (Avignon, Vitrolles Aéroport Marseille Provence, ...) et l'est (Aubagne et Toulon) de l'agglomération ;
- Réduire de 15 à 20 minutes le temps de parcours pour 20 000 trains par an.

Le projet permettra en outre de dégager de la capacité, indispensable pour le fonctionnement des projets complémentaires que sont :

- La 3ème phase de l'aménagement de la ligne Aix- Marseille ;
- La boucle complète Marseille – Aix – Rognac – Vitrolles – Marseille ;
- Le renforcement de la Côte Bleue ;
- Le prolongement du TER d'Avignon jusqu'à Aubagne.

Sans le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles en phase 1 et la gare souterraine en phase 2, les services prévus par ces projets ne pourraient pas accéder à la gare St-Charles, actuellement saturée.

Les objectifs sur la zone toulonnaise

La suppression du cisaillement entre les lignes de Marseille - Vintimille et de la Pauline – Hyères et la création d'un alternat en gare de la Pauline permettront d'améliorer la robustesse du réseau régional.

Ces gains contribueront à la robustesse globale du réseau régional. Ils ne pourront pas être réalisés séparément.

En outre, le projet permettra d'offrir des services TER omnibus d'une fréquence de 15 minutes entre l'ouest et l'est de la métropole toulonnaise, en complétant la trame des services actuels. Celle-ci comprend, en période de pointe et dans chaque sens :

- 2 TER Marseille - Toulon,
- 2 TER Marseille - Hyères,
- 2 TER Saint-Cyr – Toulon - Carnoules (dont la moitié est prolongée jusqu'aux Arcs).

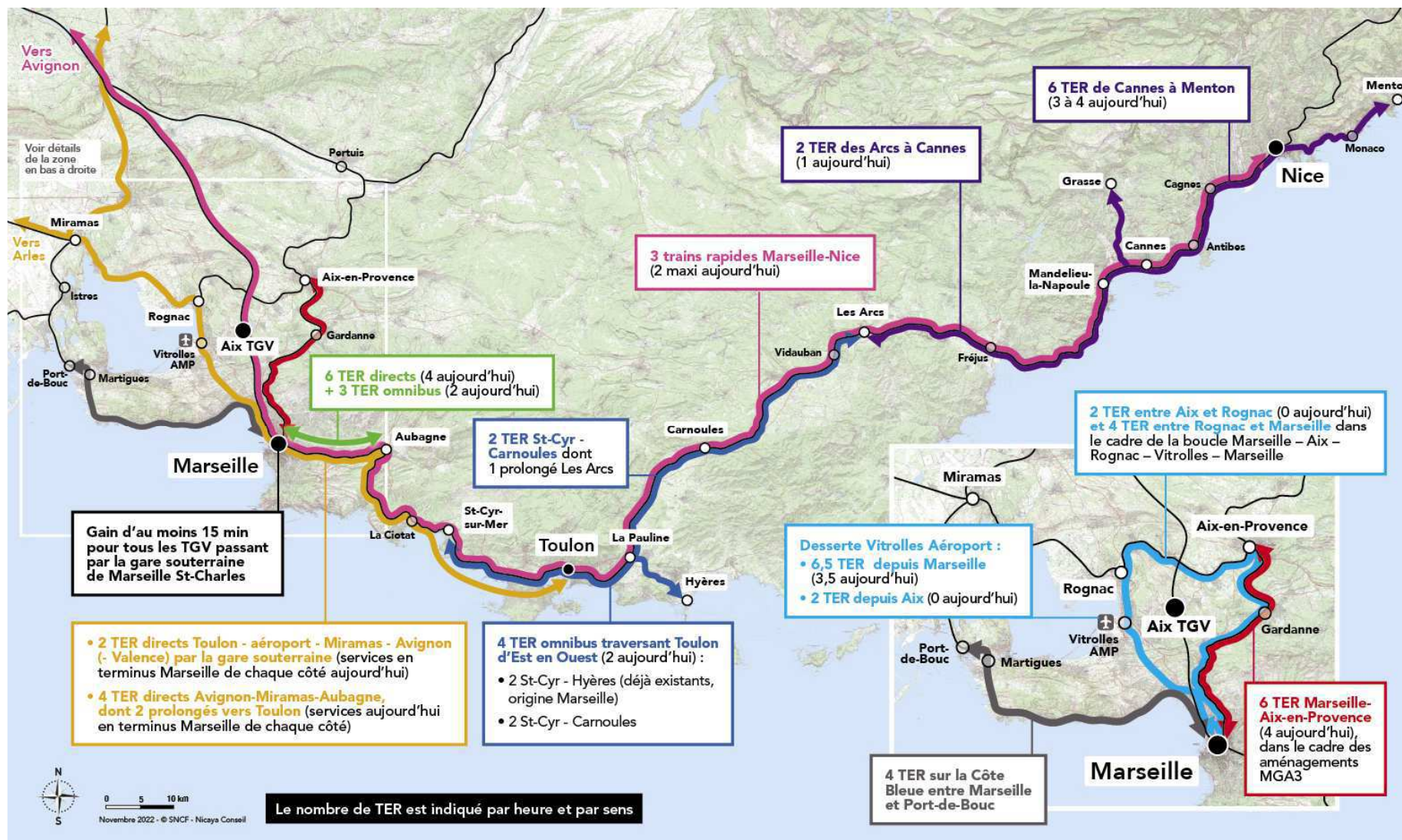
Les objectifs sur le nœud ferroviaire Azuréen

Le projet permettra de renforcer fortement la robustesse du réseau azuréen, le plus fréquenté de France (hors Île-de-France) :

- En supprimant les interférences avec les lignes latérales (suppression du cisaillement de la ligne Cannes – Grasse, meilleur isolement de ligne Nice – Breil en gare de Nice Ville) ;
- En créant des alternats dans les gares de Nice Ville, de Nice Aéroport, de Cannes Centre et de Cannes La Bocca ;
- En améliorant les conditions de remisage et de maintenance.

La phase 1 permettra d'assurer une desserte TGV du pôle multimodal de Nice Aéroport, au cœur de l'Opération d'Intérêt National de la basse vallée du Var.

La phase 2 permettra le renforcement de la navette azuréenne sur toute la Côte d'Azur, entre Cannes et Menton jusqu'à Vintimille.



3.2 TEMPS DE PARCOURS

La suppression du rebroussement à Marseille permettra de diminuer les temps de parcours de 15 à 20 minutes pour les 20 000 trains traversant chaque année Marseille (en provenance ou en direction de Toulon et Nice).

Ce sont les conséquences de l'insertion du projet dans la trame nationale 35 qui ont été pris en compte dans cette analyse.

En effet, si la traversée souterraine de Marseille Saint-Charles permettra « techniquement » de gagner 13 minutes aux TaGV passant par Marseille (gain de temps pour le cas théorique où le train circulerait seul sur le réseau), l'optimisation des constructions horaires sur chacun des « bassins versants » que sépare Saint-Charles (le réseau de LGV français côté Nord, la ligne Marseille-Vintimille côté Est) peuvent induire des contraintes sur les minutes systématiques d'arrivée et de départ des TaGV de part et d'autre du plateau de Saint-Charles. Celles-ci peuvent conduire à des temps de traversée du nœud différents de l'optimum « technique ».

C'est d'ailleurs le cas aujourd'hui, où les rebroussements en gare de Saint-Charles ne peuvent pas toujours se faire en 12 minutes comme c'est le souhait du transporteur. Ce sera potentiellement également le cas en situation de projet. Et même si les trames horaires nationales ne sont pas arrêtées pour l'horizon 2030 ou 2035 aujourd'hui, des études pour les anticiper permettent de stabiliser certaines hypothèses.

C'est ainsi que :

- En ce qui concerne les TaGV radiaux (Toulon ◀▶ Paris ou Nice ◀▶ Paris), le gain de temps moyen permis par le projet a été estimé à 17 minutes, la situation optimale d'un retournement en 12 minutes en option de référence semblant assez improbable. La plage de variation a été estimée entre 13 et 20 minutes autour de cette valeur centrale ;
- Les TaGV intersecteurs qui vont jusqu'à Nice sont, eux, peu nombreux : 2 allers-retours quotidiens aujourd'hui, 5 à terme en option de référence. De ce fait, les horaires de ces trains sont ajustés au mieux et tracés « hors système », c'est-à-dire hors trame systématique, ce qui leur permet un temps de rebroussement optimal. En option de référence, on a supposé que les TaGV intersecteurs bénéficiaient encore de ce temps optimisé. A contrario, dans les montages horaires de base de phase 2, un surstationnement de ces trains est nécessaire en gare souterraine : le gain de temps apporté par le projet est dans ce cas limité à 8 minutes. Le test probabiliste intègre l'hypothèse d'un temps de rebroussement plus élevé en option de référence, pouvant aller jusqu'à 6 minutes supplémentaires (ce qui augmente d'autant le gain apporté par le projet).

3.3 REGULARITE

En facilitant la traversée du nœud ferroviaire marseillais, grâce à la suppression des conflits de circulation en surface, et en fluidifiant l'axe Marseille-Vintimille grâce à une meilleure gestion des rattrapages entre les trains lents et les trains rapides et la suppression des conflits de circulation liés aux voies uniques, le projet améliorera la qualité du service ferroviaire. Le système étant plus à même d'absorber rapidement tous les aléas qui peuvent survenir et perturber le trafic (c'est la « robustesse »), la fiabilité du service sera accrue.

Dans les scénarios de base, on retient l'hypothèse d'une régularité faiblement péjorée en option de référence par rapport à la situation actuelle (de moins de 0,5 point de ponctualité à 5 minutes en

moyenne régionale) : elle inclut notamment celle d'un bénéfice important des mesures d'organisation de la production (prévues pour apporter 3 points supplémentaires de régularité à 5 minutes). Il semble probable que l'ampleur de celles-ci puisse être moindre : l'hypothèse retenue pour ces tests probabilistes a donc été celle d'une régularité à 5 minutes en option de référence moins bonne (jusqu'à 3 points de moins pour les TER, jusqu'à 2 points de moins pour les TaGV).

3.4 FREQUENCE

La croissance de l'offre TER entre 2019 et l'option de référence (à terme) correspond globalement à un accroissement de 22 % en trains.kilomètres. Cette hypothèse est liée aux ambitions affichées du Conseil régional de réinjecter en offre les gains de coûts d'exploitation escomptés notamment à la faveur de la mise en concurrence de l'exploitation des TER par lots. Les évolutions d'offre prévues correspondent à un accroissement supplémentaire de 5 % en option de projet.

L'hypothèse adoptée pour la fourchette d'incertitude considère, autour du cas de base :

- Une hypothèse basse de développement de l'offre TER en option de référence qui serait dans le cas le plus pessimiste limité à un accroissement de 8 % par rapport à 2019 (en trains.kilomètres). L'option de projet est maintenue au niveau de l'hypothèse de base. Dans l'évaluation socio-économique, cela revient à imputer au projet un plus fort développement de l'offre TER par rapport à l'option de référence, et correspond donc à une hypothèse globalement péjorative (les surcoûts d'exploitation contrebalançant les avantages aux usagers).
- Une hypothèse haute de développement de l'offre TER en option de référence qui pourrait aller jusqu'à une évolution de +27 % de trains.kilomètres par rapport à la situation 2019 (l'option de projet serait alors également légèrement densifiée).

3.5 RENTABILITE SOCIO-ECONOMIQUE

Le projet est rentable pour la collectivité du point de vue socio-économique. Les avantages qu'il apporte sont globalement supérieurs à l'ensemble de ses coûts. L'année optimale de mise en service est antérieure à 2030 ; compte tenu de la durée des procédures, il convient donc de les engager au plus tôt pour pouvoir réaliser le projet à cet horizon. Le niveau de rentabilité sensiblement plus élevé du scénario AME s'explique essentiellement par le fait que, dans ce scénario, les nombres de voyageurs dans les trains sont significativement plus élevés après 2030 et surtout après 2040 que dans le scénario AMS.

La valeur actualisée nette socio-économique du projet selon les 2 scénarios AMS et AME est positive et s'établit respectivement à 1 568 M€ et 2 829 M€.

3.6 NEUTRALITE CARBONE

Le bilan carbone montre que le projet permet globalement d'éviter des émissions de gaz à effet de serre (GES), grâce au report modal. La neutralité carbone correspond à l'année théorique où le cumul des émissions évitées par le projet dépasse le cumul des émissions engendrées, essentiellement en phase travaux, par le projet. C'est à partir de cet horizon que le projet est considéré comme « carbone rentable ». Cette neutralité est atteinte dans les deux scénarios, entre 7 et 16 ans après la fin des

travaux. Sur 40 ans d'exploitation, la réalisation du projet permet d'éviter les émissions d'environ 450 000 T_{eq}CO₂ (tonnes équivalent CO₂) dans le scénario AMS. Pour le scénario AME, le gain est d'environ 2 200 000 T_{eq}CO₂. Le projet est donc performant sur le point de vue du carbone étant donné les temps courts nécessaires pour atteindre cette neutralité.

Scénario AMS

Selon le scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires) de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC), les émissions évitées durant l'exploitation du projet permettront de compenser les émissions générées en phase de travaux et d'atteindre la neutralité carbone en 2051.

Scénario AME

Dans le scénario AME (Avec Mesures Existantes) de la SNBC, les émissions évitées durant l'exploitation du projet permettront de compenser les émissions générées en phase de travaux et d'atteindre la neutralité carbone en 2042, donc plus tôt que dans le scénario AMS.

Cela s'explique par le fait que le scénario AME se base sur des mesures de politiques publiques moins ambitieuses en termes d'émissions de GES que le scénario AMS : ce scénario suppose donc des émissions plus importantes de GES par les véhicules individuels. Le report modal vers le train engendré par le projet permettrait d'éviter d'autant plus d'émissions de GES que les véhicules individuels en émettent.

4 EXPLOITATION

4.1 METHODOLOGIE DES ETUDES D'EXPLOITATION

L'exploitation ferroviaire commence par la mise en place d'un plan cadencé toutes les deux heures. Ce plan cadencé doit prendre en compte plusieurs facteurs, dont les exigences opérationnelles des compagnies ferroviaires et des autorités locales.

Le plan de services cadencés toutes les deux heures sert de base pour la création d'un horaire de service ferroviaire. Une fois le plan de service créé, des ajustements et des ajouts sont nécessaires pour répondre aux besoins spécifiques de l'exploitation.

S'ajoute à cette trame 2 heures un ensemble de sillons qui n'y sont pas prévus : ceux qui ne sont pas cadencés, avec des horaires spécifiques. S'ajoute aussi à ces sillons le fret en trame 2 heures générique.

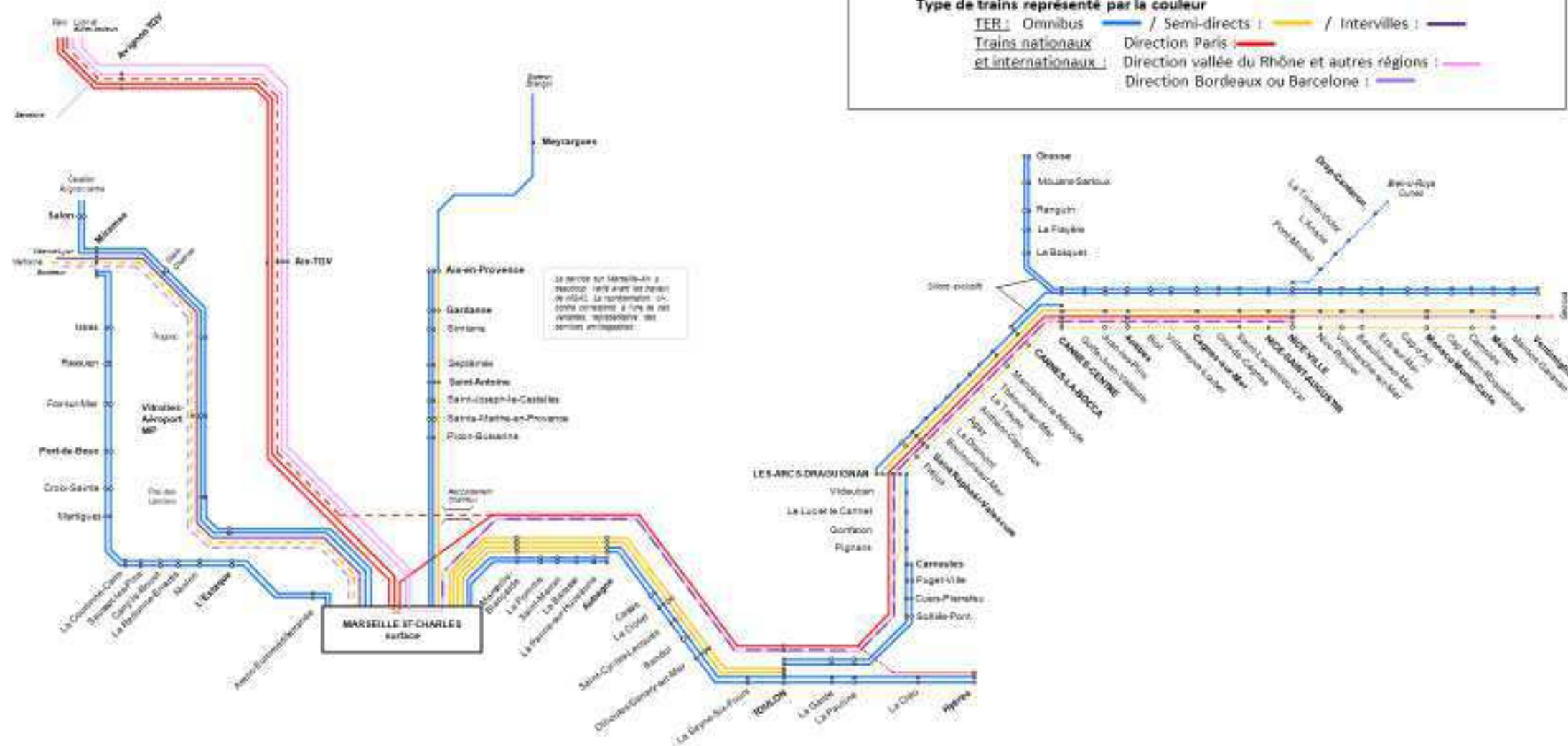
Une fois l'ensemble des sillons définis dans la trame horaire 2 heures, ceux-ci sont rajoutés dans la déclinaison 24 heure.

En parallèle, des mouvements techniques doivent être intégrés dans l'horaire.

4.2 OBJECTIFS DE SERVICE SUR 2H

Situation actuelle (SA2020)		
Marseille	Toulon	Azur
2 TER omnibus Marseille-Aubagne	Terminus Toulon pour les omnibus venant de Carnoules	service TER mixte entre Cannes et Nice – 2 omnibus + 1 semi-direct

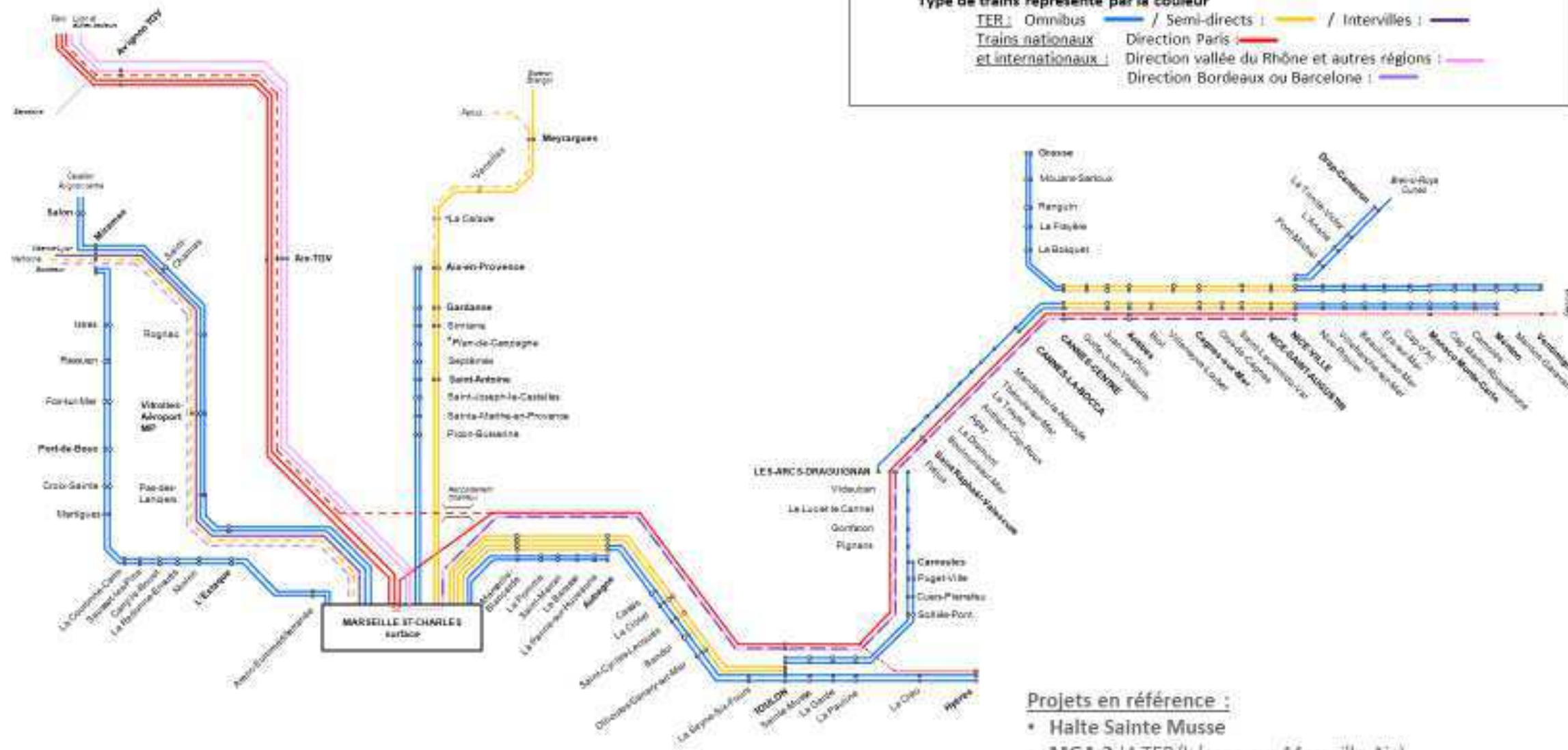
[← Retour au sommaire](#)



Référence sans aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
2 TER omnibus Marseille-Aubagne	Terminus Toulon pour les omnibus venant de Carnoules	service TER mixte entre Cannes et Nice = 2 omnibus + 2 semi-direct

← Retour au sommaire

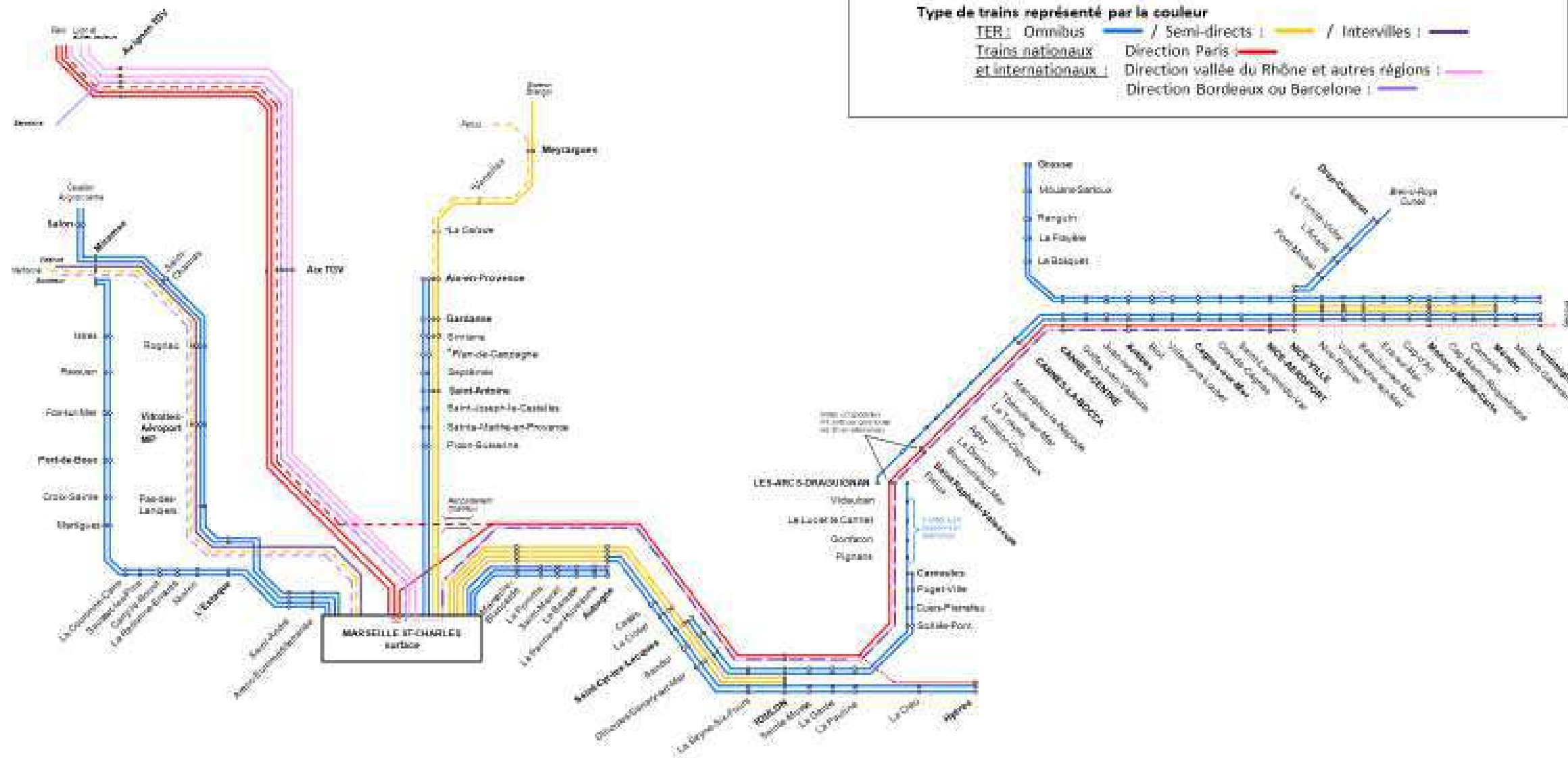


SCHEMAS DE DESSERTE LNPCA - AOUT 2023 - V14R

Phase 1 sans aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Marseille-Aubagne	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Service TER omnibus entre Cannes et Nice = 4 omnibus

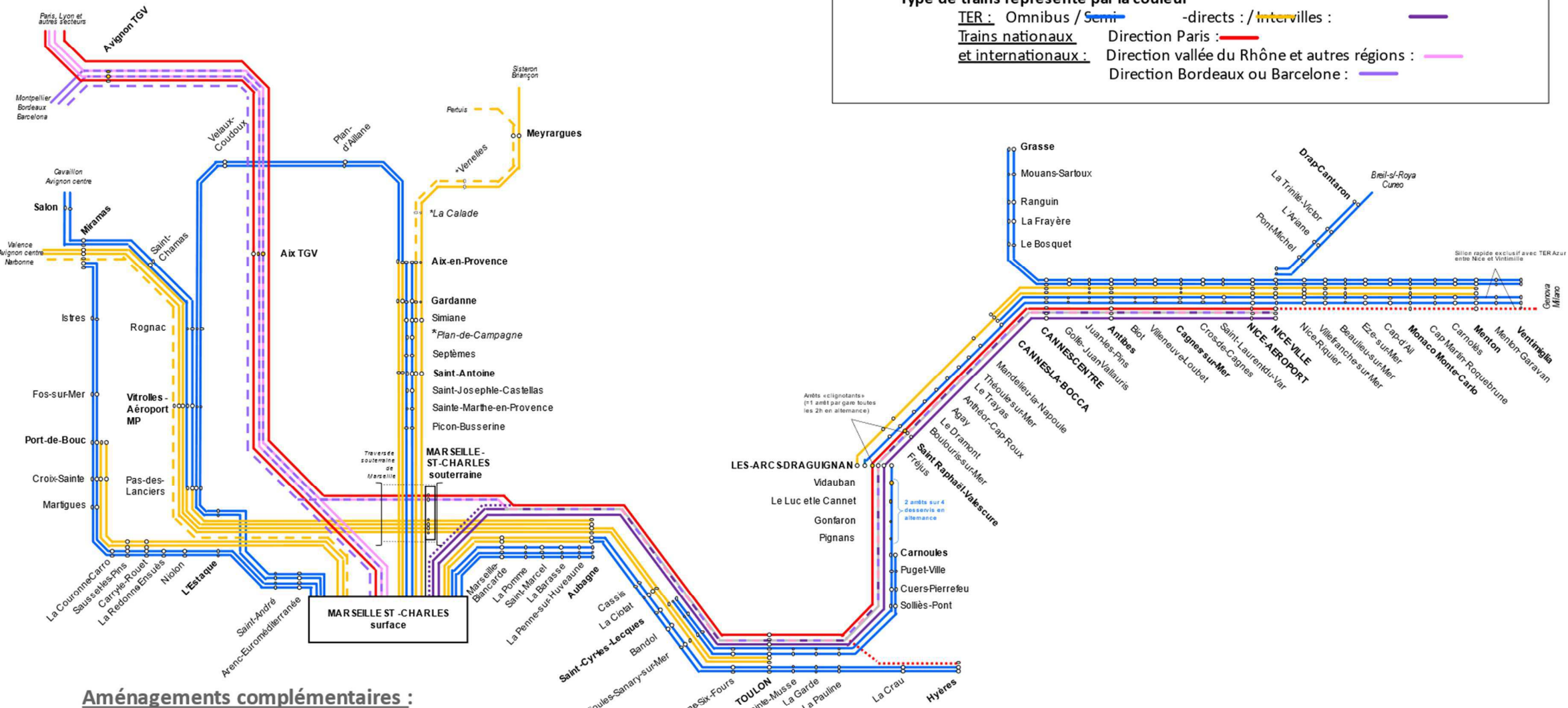
← Retour au sommaire



SCHEMA DE DESERTE LNPCA - ADOT 2023 - V14K

Phase 2 avec aménagements complémentaires		
Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Marseille -Aubagne - TER omnibus Avignon-Salon-Marseille St Charles prolongés jusqu'à Aubagne par gare souterraine	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Famille « MIX » : service TER mixte entre Cannes et Nice = 4 omnibus + 2 semi-directs

← Retour au sommaire



Aménagements complémentaires :

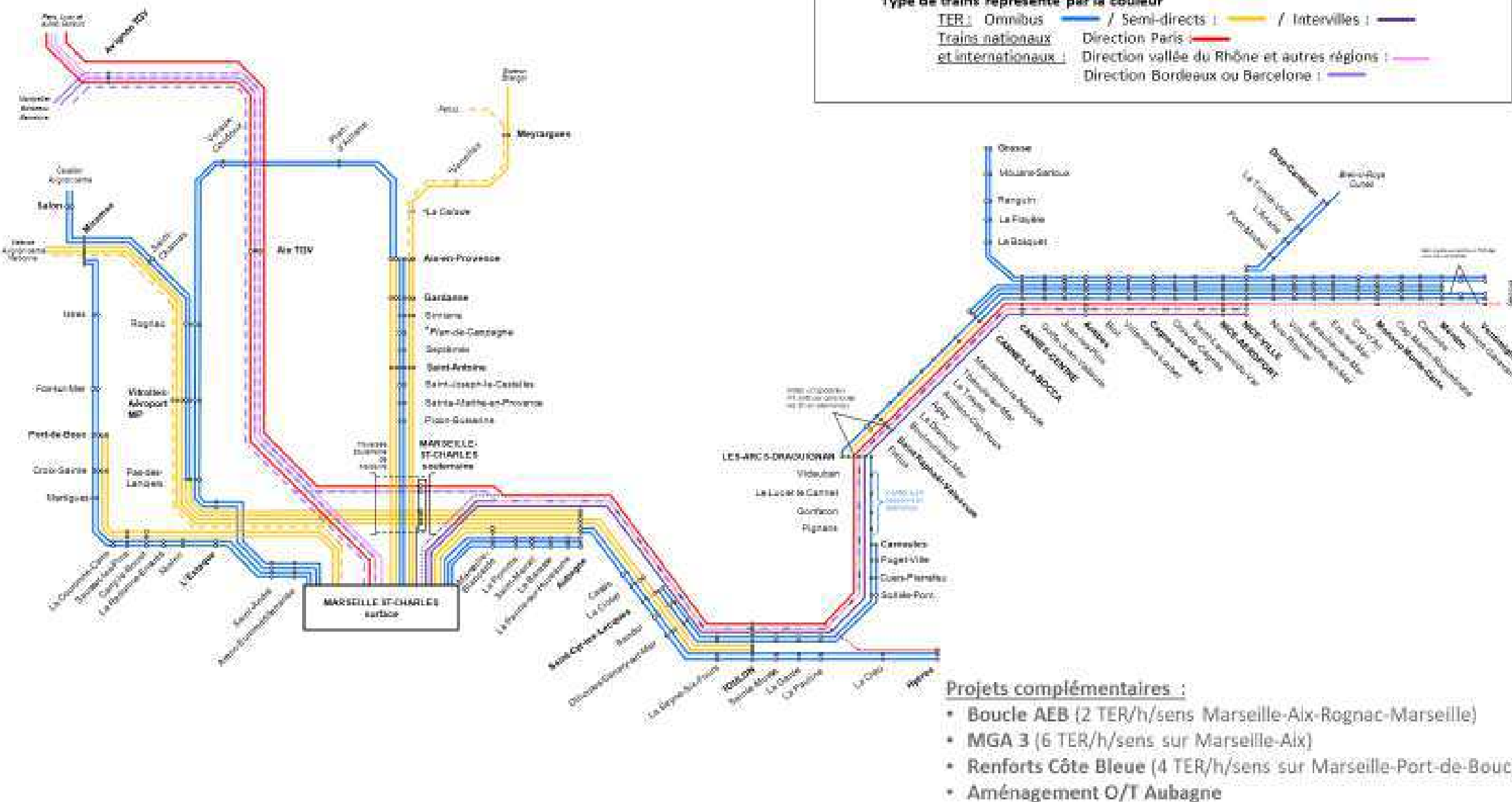
- Boucle AEB (2 TER/h sens Marseille-Aix-Rognac-Marseille)
- MGA 3 (6 TER/h sens sur Marseille-Aix)
- Renforts Côte Bleue (4 TER/h sens sur Marseille-Port-de-Bouc)
- Aménagement O/T Aubagne

SCHEMAS DE DESSERTE LNPCA - AOÛT 2023-V14X

Phase 2 avec aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Marseille-Aubagne - TER omnibus Avignon-Salon-Marseille St Charles prolongés jusqu'à Aubagne par gare souterraine	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Famille « OMNIBUS » : Service TER omnibus entre Cannes et Nice – 6 omnibus

← Retour au sommaire



SCHEMA DE DESERTE LNPCA - ADOT 2023 - V14N

Phase 2 sans aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Marseille-Aubagne	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Famille « MIX » : service TER mixte entre Cannes et Nice - 4 omnibus + 2 semi-directs

← Retour au sommaire

Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

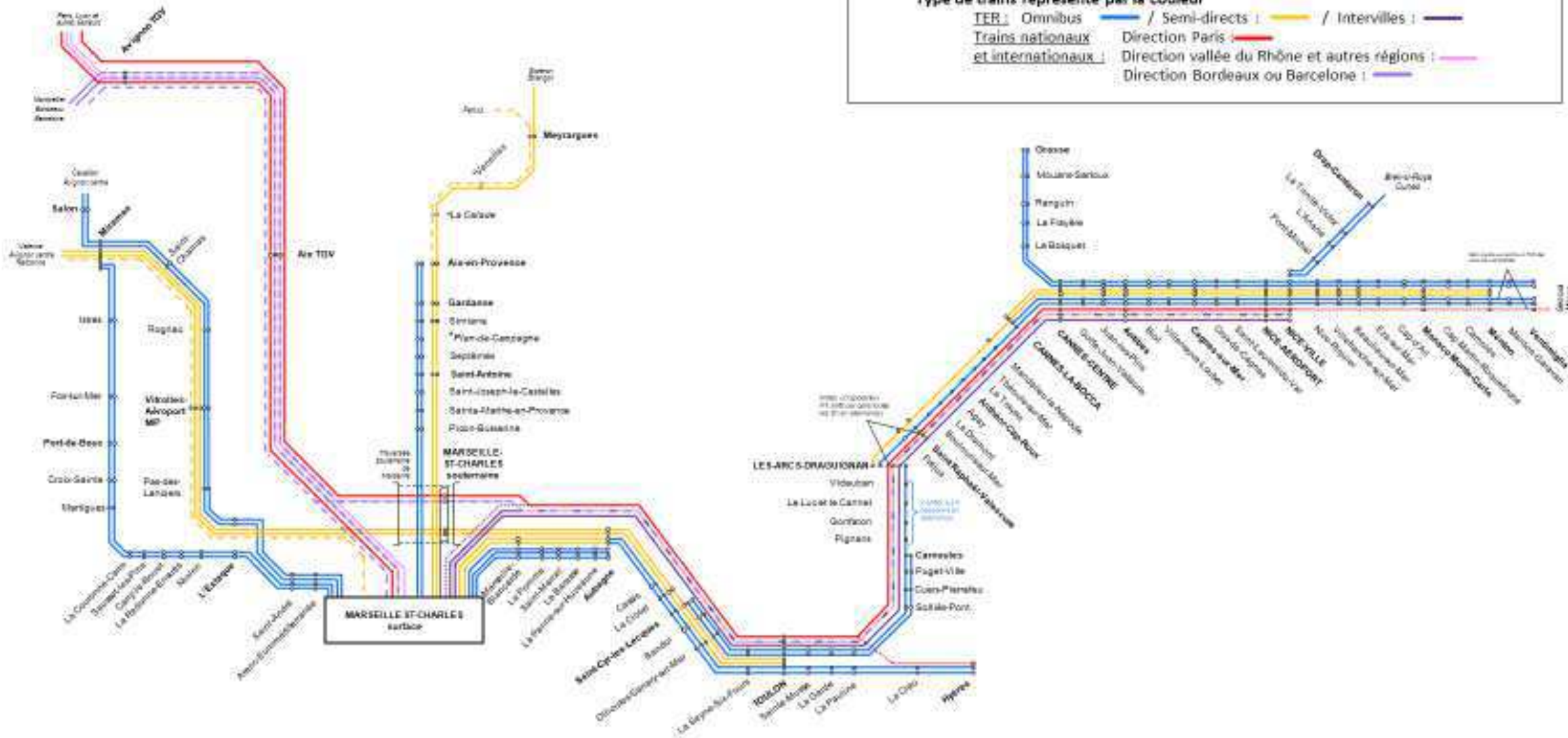
- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- pointillé court = train non cadencé

Arrêts :

- systématique
- non systématique
- * : halte en projet (à confirmer)

Type de trains représenté par la couleur

- TER : Omnibus (bleu) / Semi-directs (jaune) / Intervilles (violet)
- Trains nationaux et internationaux : Direction Paris (rouge) / Direction vallée du Rhône et autres régions (rose) / Direction Bordeaux ou Barcelone (vert)



SCHEMA DE DESSERTE SNPCA - ADOT 2023-2024

Phase 2 sans aménagements complémentaires

Marseille	Toulon	Azur
3 TER omnibus Marseille-Aubagne	Terminus ouest navette toulonnaise à Saint-Cyr	Famille « OMNIBUS » : Service TER omnibus entre Cannes et Nice - 6 omnibus

← Retour au sommaire

Légende :

Fréquence des trains portée par le type de trait

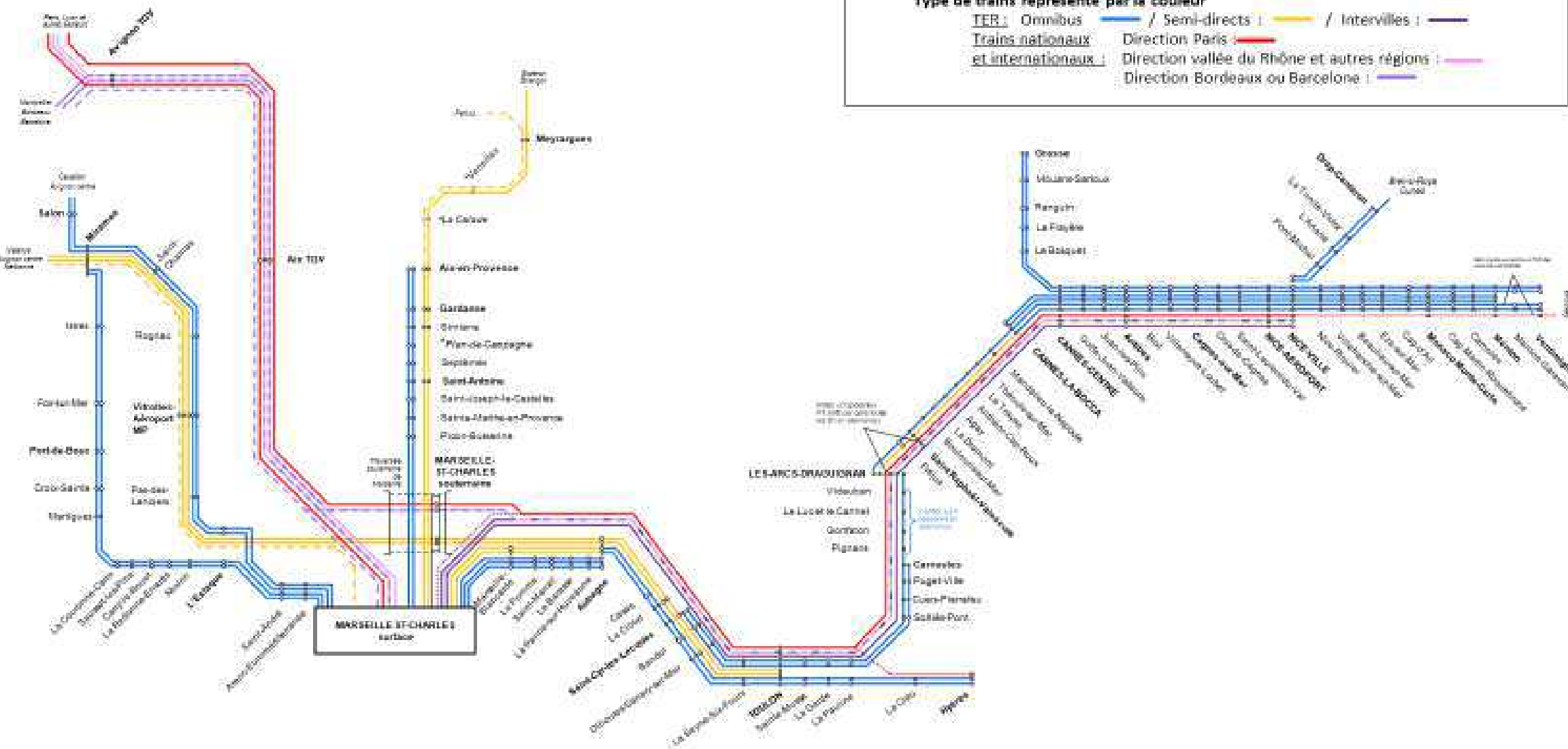
- trait plein = 1 train par heure et par sens en période de pointe
- - - - - pointillé long = 1 train toutes les 2 heures dans chaque sens en période de pointe
- pointillé court = train non cadencé

Arrêts :

- système systématique
- système non systématique
- * : halte en projet (à confirmer)

Type de trains représenté par la couleur

- TER : Omnibus (bleu) / Semi-directs (jaune) / Intervilles (violet)
- Trains nationaux et internationaux : Direction Paris (rouge) / Direction vallée du Rhône et autres régions (rose) / Direction Bordeaux ou Barcelone (vert)



4.3 HYPOTHESES DIMENSIONNANTES EN MATIERE DE MATERIEL ROULANT

Type de mission	Matériel roulant	Matériel roulant modélisé
TAGV	TGV M UM2 ⁽¹⁾	TGV 2N2 UM2
IC Marseille – Bordeaux	CAF matériel Oxygène (Z26700)	CAF matériel Oxygène Ou BB26000 + Corail 10V
TER ACC Marseille – Narbonne	BGC UM2	BGC UM2
TER ACC Marseille – Avignon via Arles	BGC / Régiolis / TER 2N PG UM2	TER 2N PG UM2 ⁽²⁾
SLO Marseille – Avignon – Paris	BB26000 + Corail 10V	BB22000 + Corail 10V
TER ligne d’Aix	BGC / Régiolis	BGC ⁽²⁾
TER Marseille – Miramas (CB)	BGC (BEMU) / Régiolis	BGC ⁽²⁾
TER Marseille – Avignon via Salon	BGC / Régiolis / TER 2N PG UM2	BGC ⁽²⁾
TER IV Marseille – Nice	Régio 2N UM2	Régio 2N UM2
TER Navette Marseille – Aubagne	Régiolis US	Régio 2N US ⁽³⁾
TER Marseille – Toulon – Hyères	Régio 2N UM2	Régio 2N UM2
TER Navette toulonnaise	Régio 2N US	Régio 2N US
TER Azur	Régio 2N UM2	Régio 2N UM2
TER ligne de Breil	XGC 3 caisses	XGC 3 caisses

⁽¹⁾ le matériel TGV M UM2 est légèrement plus long que 400m, à prendre en compte dans le dimensionnement de l’infrastructure

⁽²⁾ le matériel roulant péjorant a été pris en compte après analyse des performances

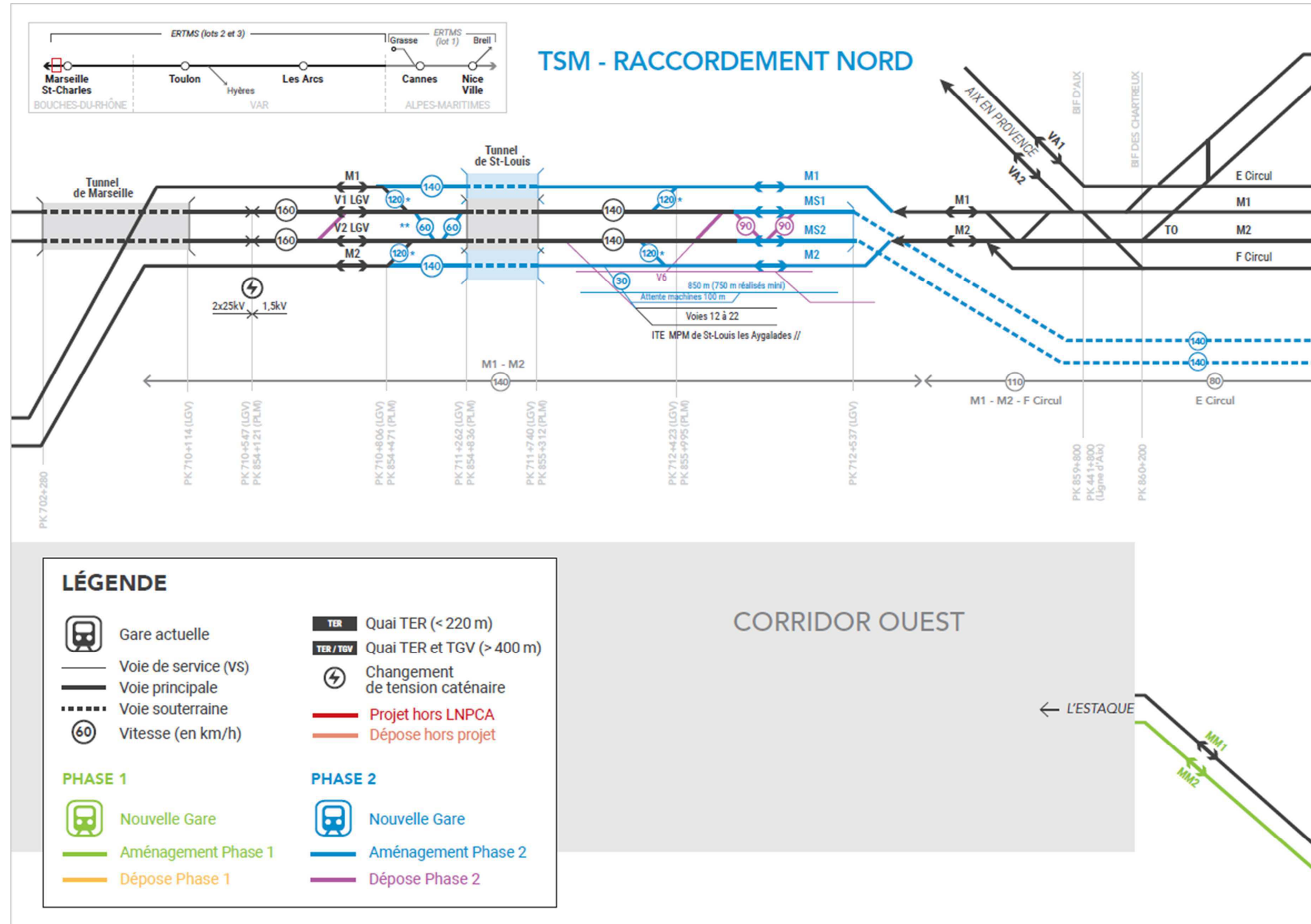
⁽³⁾ les caractéristiques ERTMS du Régiolis n’étant pas connues, il est remplacé par la composition Régio 2N la plus proche

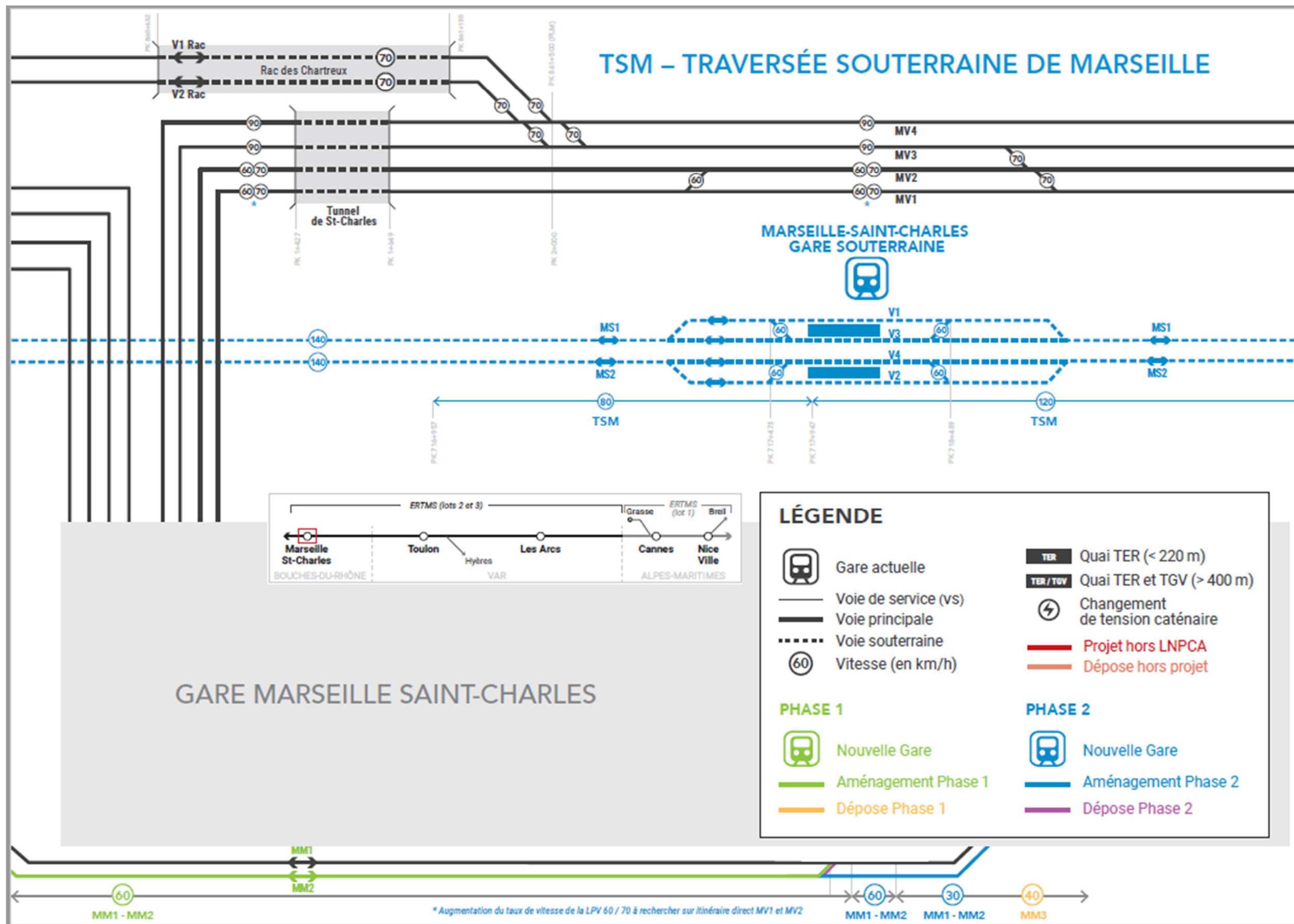


LE PROJET DES PHASES 1 & 2

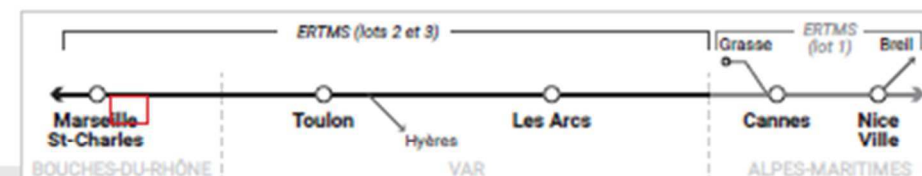
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

4.4 LES SCHEMAS DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES (SIF)

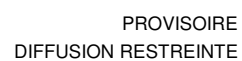


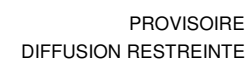


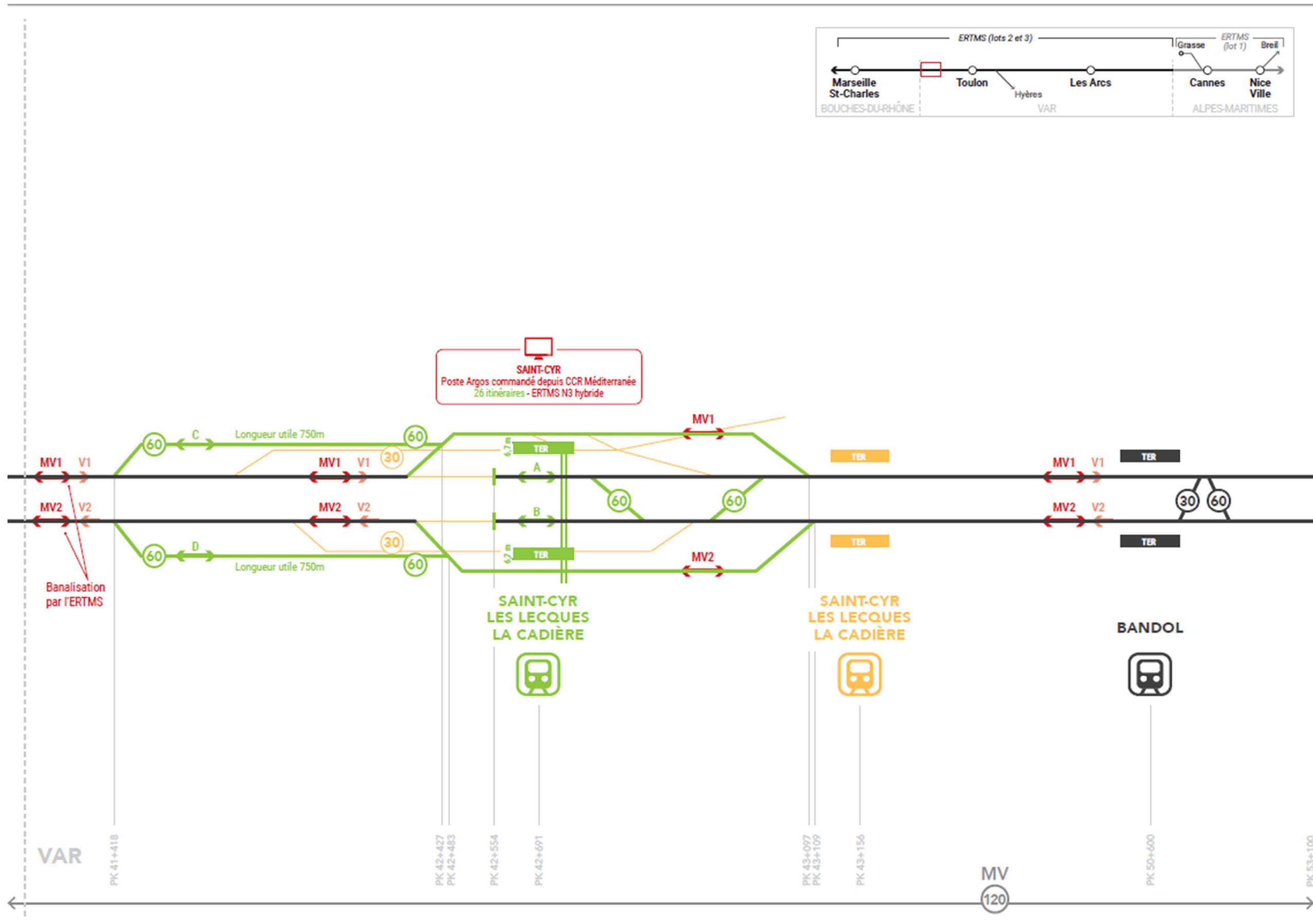
TECHNICENTRE
BLANCARDE

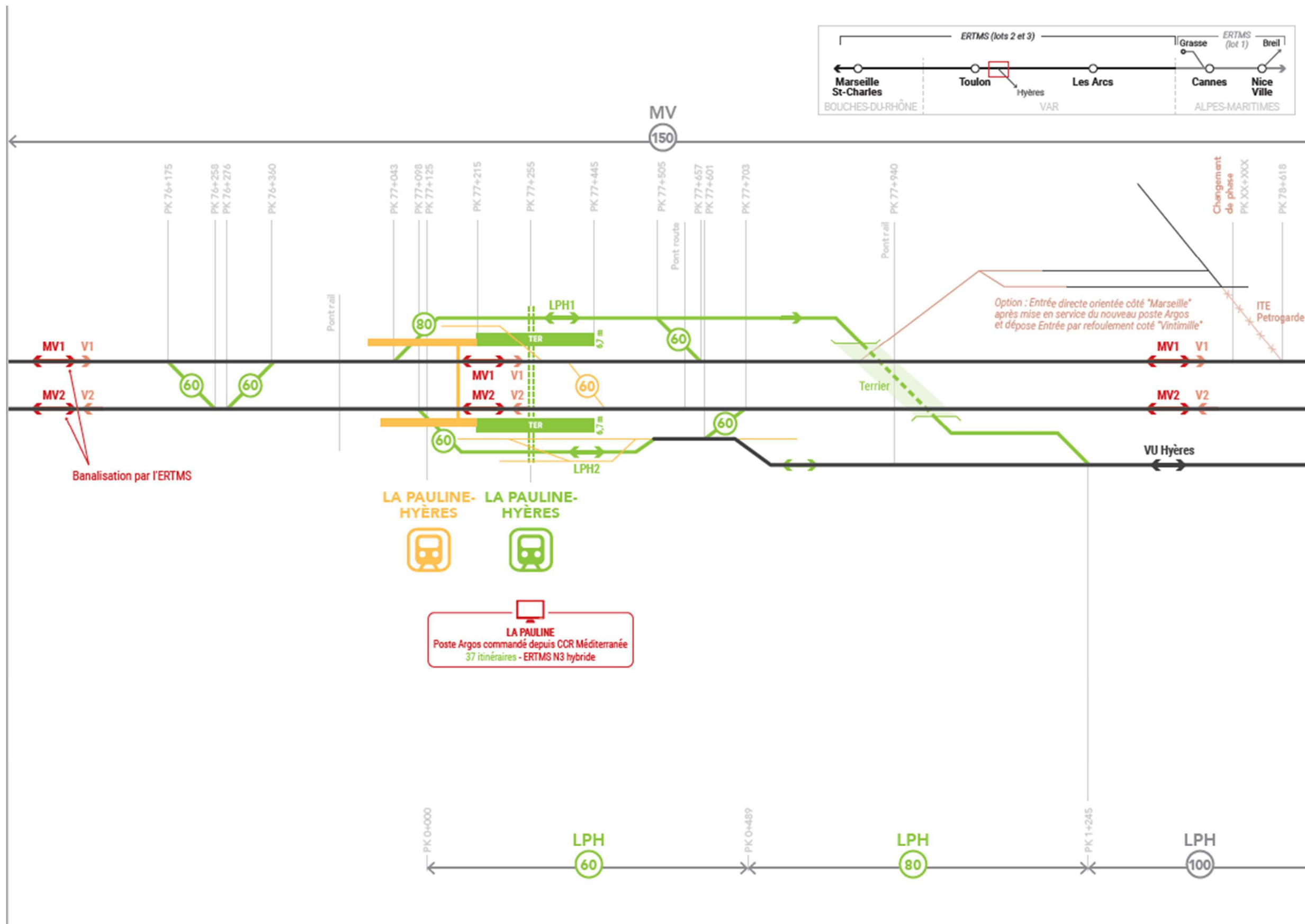


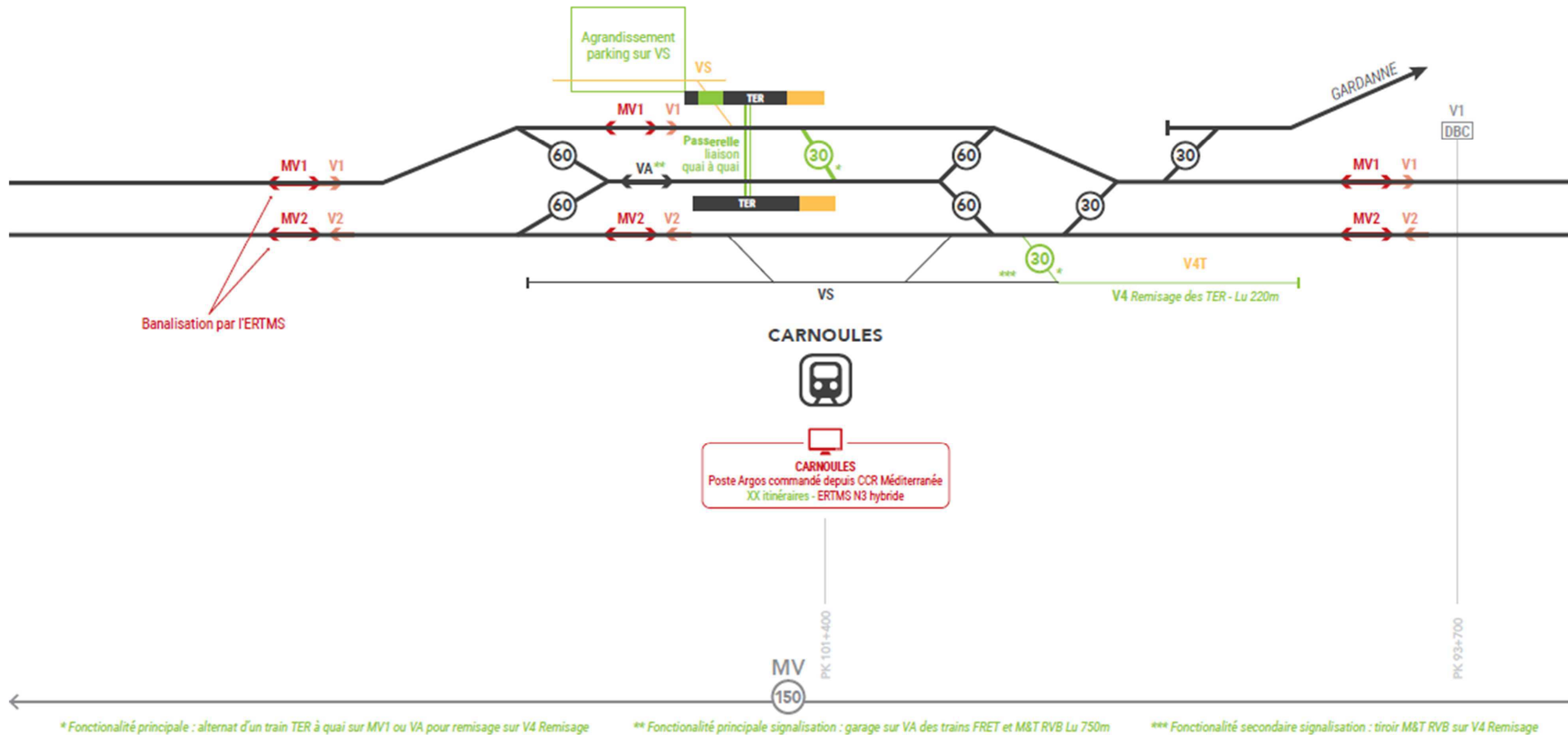
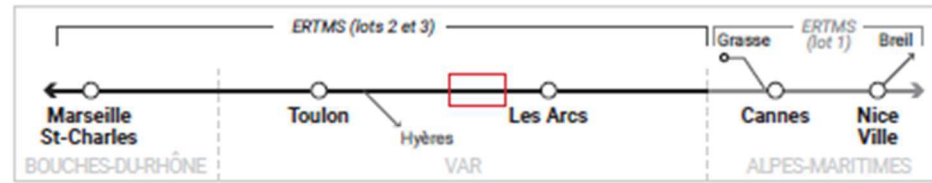
Le diagramme illustre les aménagements de la gare de Lannion en deux phases. La Phase 1 (à gauche) comprend la nouvelle gare, l'aménagement de la voie de service (VS) et la dépose. La Phase 2 (à droite) comprend la nouvelle gare, l'aménagement de la voie principale et la dépose. Les légendes à gauche et à droite du diagramme définissent les symboles utilisés : Gare actuelle (train noir), Voie de service (VS) (ligne fine), Voie principale (ligne épaisse), Voie souterraine (tirets), Vitesse (en km/h) (cercle 60), Quai TER (< 220 m) (rectangle noir), Quai TER et TGV (> 400 m) (rectangle noir avec TGV), Changement de tension caténaire (cercle éclair), Projet hors LNPCA (ligne rouge), Dépose hors projet (ligne orange), Nouvelle Gare (train vert), Aménagement Phase 1 (ligne verte), Dépose Phase 1 (ligne orange), Nouvelle Gare (train bleu), Aménagement Phase 2 (ligne bleue), et Dépose Phase 2 (ligne violette).



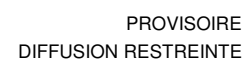


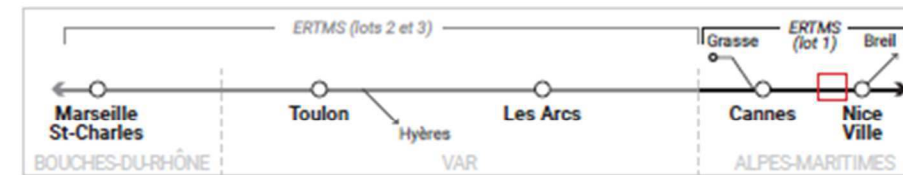


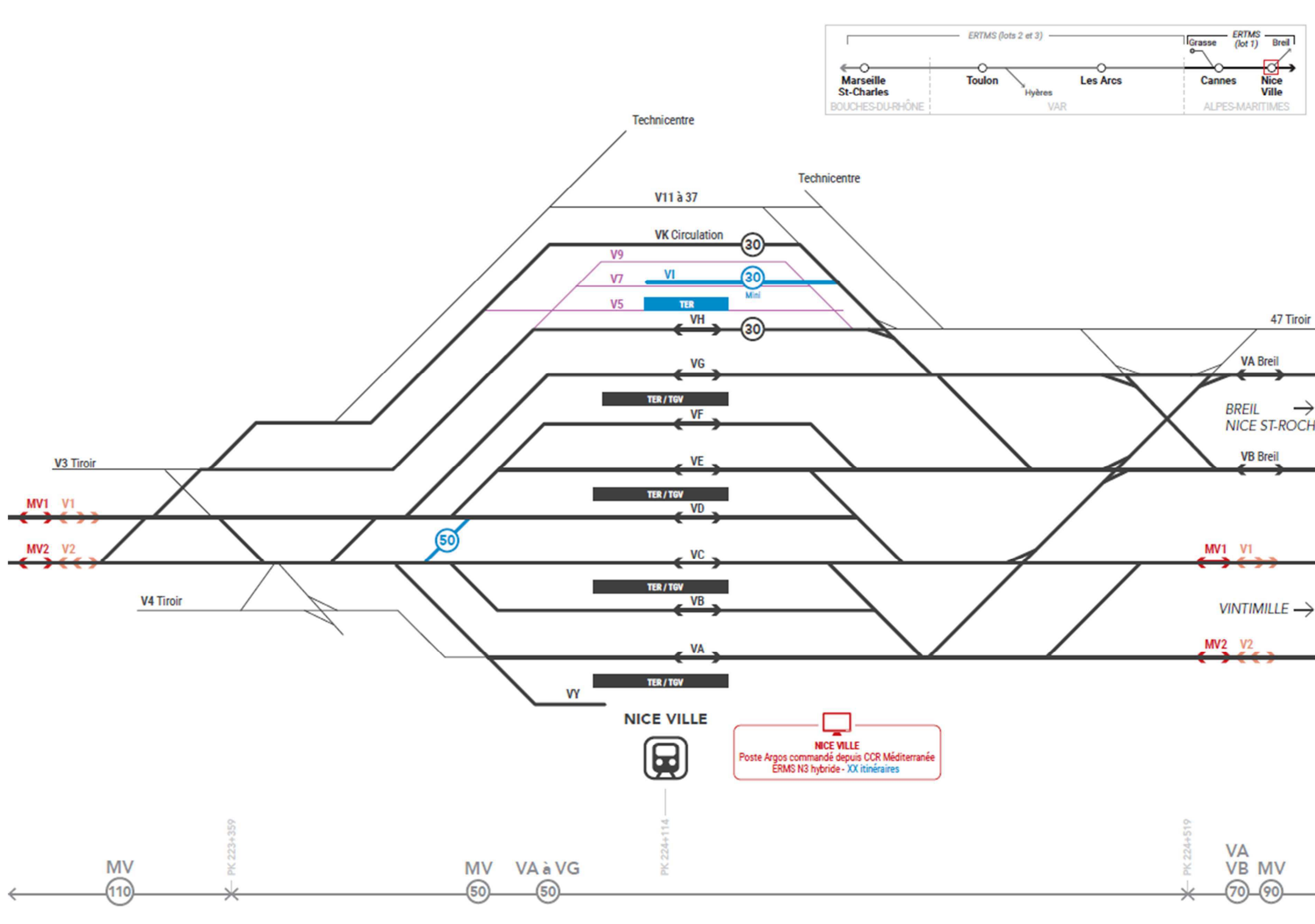


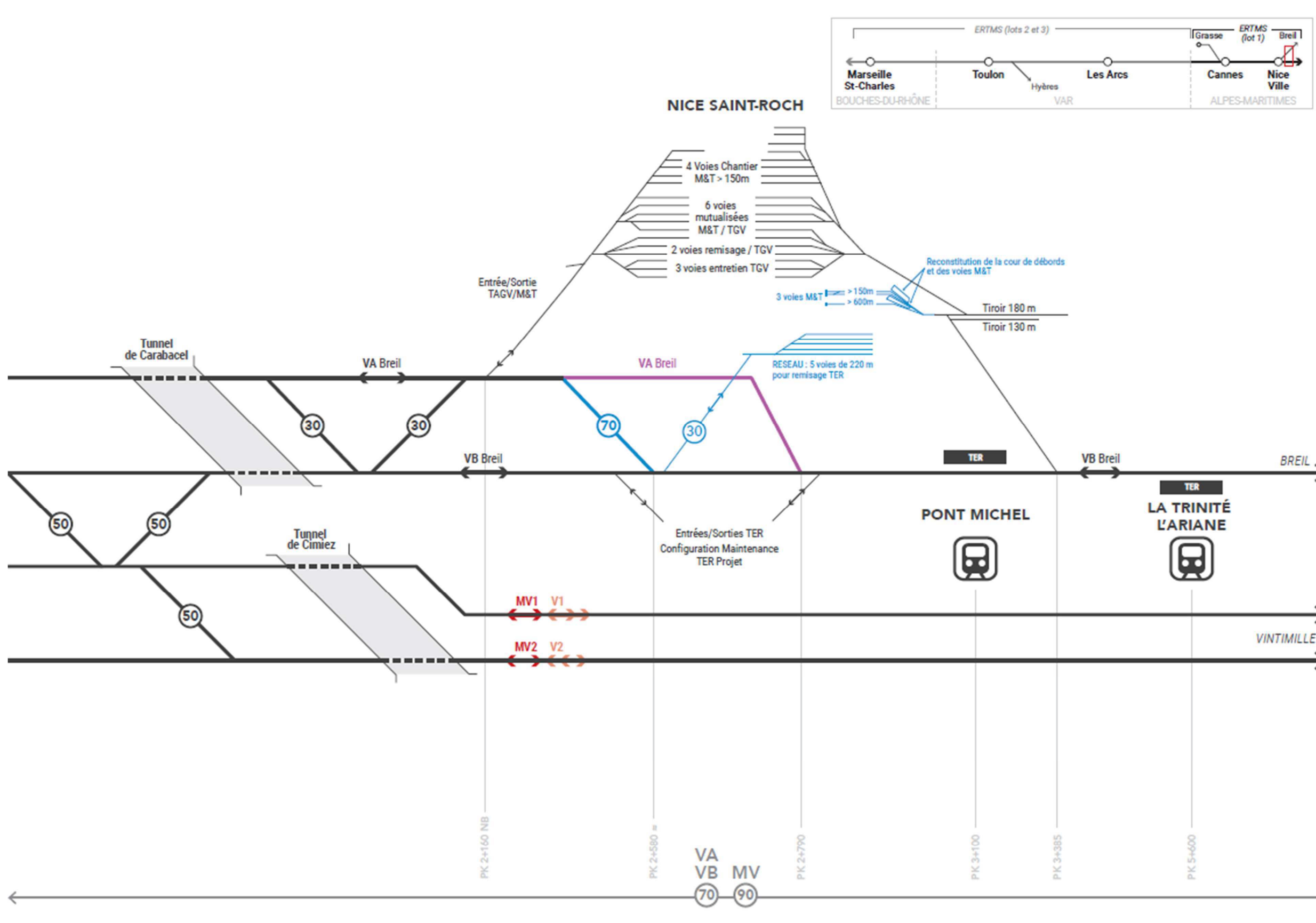












4.5 LES SITES DE MAINTENANCE ET DE REMISAGE

Plusieurs sites de maintenance et de remisage sont concernés par le projet :

- Nice centre
- Nice St-Roch
- Blancarde (Marseille)
- Arenc (Marseille)
- Pautrier (Marseille)

Des aménagements sont prévus au titre du projet des phases 1&2 LNPCA sur les sites suivants :

- Arenc
- Blancarde
- Nice St Roch

Arenc et Avignon

Lors du Comité de Pilotage LNPCA du 03 juillet 2023, les partenaires financiers ont validé le choix de réaliser un Site de Maintenance et de Remisage de niveau 3 sur Avignon (qui n'est pas dans le périmètre de la DUP) en lieu et place du site initialement prévu sur Arenc suite à la demande d'évolution du programme émise par la Métropole Aix Marseille Provence.

Le site d'Arenc sera néanmoins aménagé pour réaliser les installations de remisage et de maintenance de niveau 2 pour l'ensemble des trains de l'Ouest des Bouches du Rhône.

La Région en qualité de MOA des enjeux SMR conduit une étude préliminaire de dimensionnement du site de remisage d'Avignon dont les résultats seront présentés en Comité de Pilotage LNPCA.

Marseille Blancarde

Initialement dans le dossier DUP et dans le Protocole de financement du projet, deux phases de réalisation des travaux étaient prévues sur le site de Blancarde :

- Phase 1 (2025) : mise en place des voies de remisage nécessaires par la libération foncière du site d'Abeilles pour le Bloc Est et la Gare Souterraine ;
- Phase 2 (2035) : extension du site avec prise en compte des besoins relatifs aux travaux de la Traversée Souterraine de Marseille ainsi que les besoins de remisage à la mise en service du projet des phases 1&2

Une nouvelle réorganisation des aménagements projetés sur le site de Blancarde a été validée par le Comité de Pilotage du 03 juillet 2023 visant à découper les aménagements en 3 étapes :

- Blancarde 2025 : réaliser les seuls aménagements nécessaires à la libération ABEILLES
- Blancarde 2029 : réaliser les aménagements nécessaires aux deux objectifs suivants :

- Mise en œuvre de la séparation par tube des circulations et de la réaffectation des opérateurs dans voies de services correspondant aux différents tubes : cela conduit à déplacer l'exploitant des relations inter-métropoles de Pautrier et Blancarde (Bloc Est)
- Mise en œuvre d'une base-travaux sur les pharmacies militaires nécessaire à l'évacuation des matériaux de la gare souterraine et à la réalisation des travaux du raccordement de Parette
- Blancarde 2035 : réaliser les aménagements nécessaires à la mise en service du projet des phases 1&2 en cohérence avec les lots d'ouverture à la concurrence

Nice

Nice compte deux sites de maintenance et de remisage, chaque opérateur possédant son propre technicentre.

- Le technicentre du centre-ville est prévu pour l'opérateur assurant les relations intervilles qui assure les relations Marseille – Toulon – Nice



PRESENTATION DU TECHNICENTRE NICE VILLE

- Le site de Nice St-Roch assurera les missions du lot Azur, Terminus les Arcs et celles allant à Cannes, Menton, Vintimille.



5 PROGRAMME FONCTIONNEL

5.1 LES TYPES D'AMENAGEMENTS

Les vingt-deux opérations sont constituées d'un ou de plusieurs aménagements fonctionnels visant à résoudre les problèmes structurels du système ferroviaire régional et à atteindre les objectifs du projet. Ces aménagements peuvent être regroupés en 6 grandes catégories :

- Des gares nouvelles ou repositionnées ;
- Des doubléments ou création de lignes ;
- Des reprises de plans de voies dans des gares existantes ;
- Des dénivellations de bifurcation ;
- Des reprises et renforcements de sites de remisages / maintenance ;
- Des aménagements de sécurité.

Des gares nouvelles ou repositionnées

Les deux gares majeures du projet sont la gare de Nice Aéroport TGV (qui remplacera la gare TER de Nice Saint-Augustin) et la gare souterraine de Marseille Saint-Charles, qui complètera la gare de surface actuelle.

Une halte sera également créée à Saint-André, et les gares de Saint-Cyr-sur-Mer, La Pauline et de Cannes La Bocca seront repositionnées.

La Halte d'Arenc sera doublée.

Des doubléments ou création de lignes

Le seul tronçon de ligne nouvelle sera la traversée souterraine de Marseille, qui peut être considérée comme une très grande dénivellation de plusieurs lignes.

Des lignes existantes seront doublées au nord de Marseille, entre St-Charles et Arenc et au départ de la ligne Cannes-Grasse.

Des reprises de plans de voies dans des gares existantes

Les plans de voies de nombreuses gares (Nice Ville, Cannes centre, Les Arcs, Carnoules, la Pauline, Saint-Cyr, Arenc et Saint-Charles) seront repris pour :

- Créer des alternats ;
- Créer des voies à quai ;
- Aménager des installations d'origine-terminus ;
- Séparer des blocs fonctionnels.

Des dénivellations de bifurcation

Outre la traversée souterraine de Marseille, immense dénivellation du nœud ferroviaire marseillais, le projet comporte la dénivellation de deux bifurcations avec la ligne Marseille-Vintimille : celle de la ligne d'Hyères à La Pauline et celle de la ligne Cannes-Grasse.

Des reprises et renforcements des sites de remisages et de maintenance

Pour accompagner l'augmentation de l'offre de service, il est nécessaire de renforcer les capacités de remisage et de maintenance et de les réorganiser pour simplifier les mouvements techniques entre les sites de remisage et les sites de mise à quai.

Des aménagements de sécurité

Le projet prévoit de traiter des points singuliers qui deviendront dangereux avec l'augmentation du trafic, tels que des passages à niveau à Marseille et des traversées de voie piétonnes dans le Var.

5.2 PRESENTATION DU PROGRAMME D'OPERATION

5.2.1 DEFINITION DU PROGRAMME D'OPERATION

Le terme de « programme d'opération » renvoie à deux notions qu'il convient de distinguer :

- **La définition des travaux qui bénéficient de la déclaration d'utilité publique du 13 octobre 2022.**

A ce titre, c'est le Plan Général des Travaux (PGT : pièce B2 du dossier d'enquête, reprise dans l'annexe 1 de l'arrêté de DUP) qui constitue la référence formelle des travaux déclarés d'utilité publique.

Ce PGT est accompagné dans le dossier des « caractéristiques principales des ouvrages les plus importants » (pièce B3), reprises de manière allégée dans le « programme d'opération » inclus dans cette même annexe 1 à l'arrêté de DUP.

Des modifications ponctuelles apportées à ce programme sans remise en cause des objectifs et fonctionnalités du projet n'emportent pas remise en cause de la DUP, selon une jurisprudence constante. Le dossier laisse d'ailleurs des latitudes sur la définition des ouvrages et ouvre à des alternatives.

Il a donc fallu en parallèle préciser les éléments pris en compte pour évaluer l'enveloppe financière prévisionnelle afin d'éviter toute ambiguïté sur les coûts prévisionnels de travaux mis en regard : c'est l'objet du programme technique tel qu'il est défini ci-dessous.

- **Le programme technique qui correspond au chiffrage financier valorisé par l'Enveloppe Financière Prévisionnelle (EFP). Ce programme technique repose :**
 - Sur le protocole d'intention de financement de juin 2021, pour une EFP de 3 459 M€ hors AVP pour les phases 1 et 2 ;

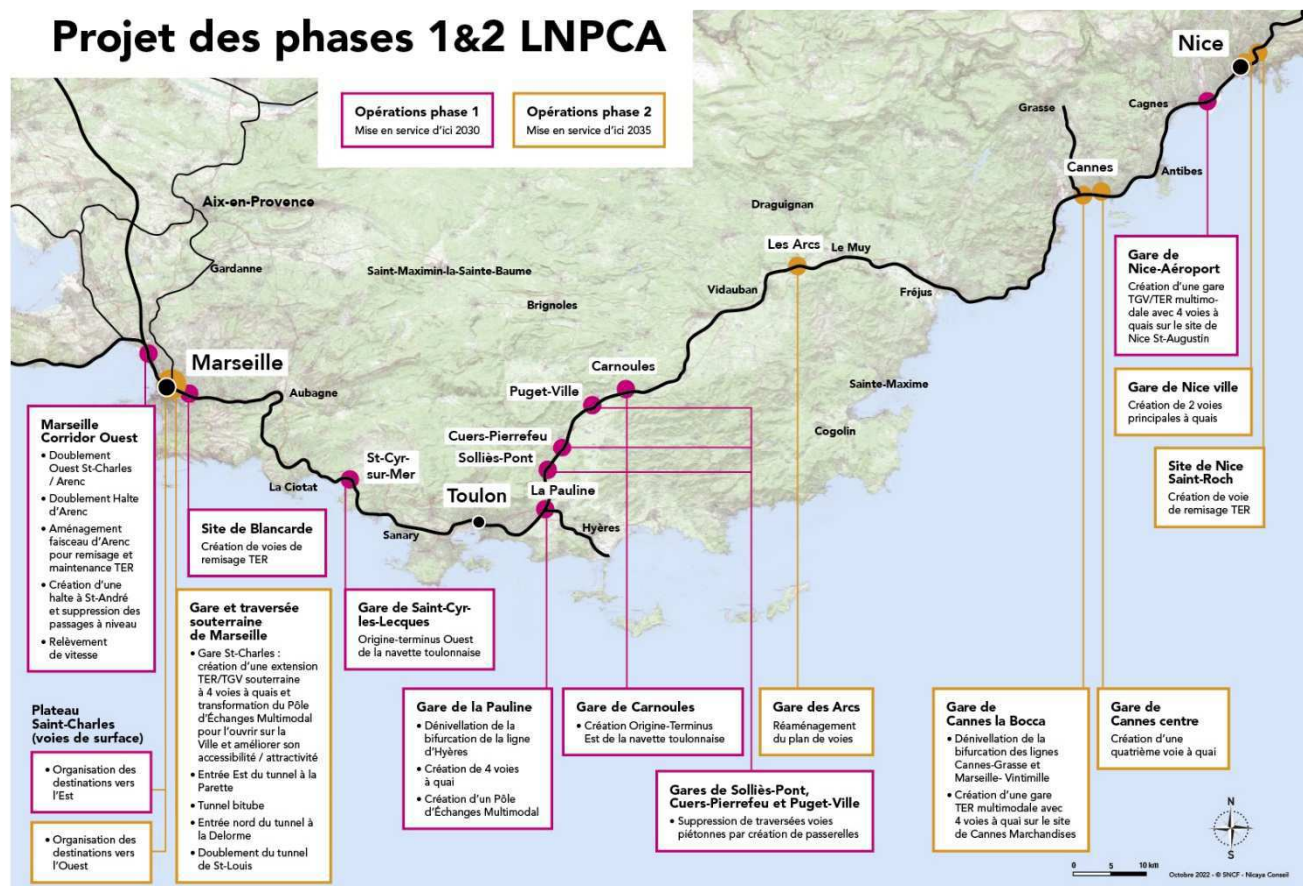
- Amendé par décision du Comité de Pilotage du 4 octobre 2022 pour intégrer les engagements pris en réponse aux réserves de la Commission d'enquête, pour une EFP réévaluée à un maximum de 3 644 M€ (y compris études AVP).
- Le programme technique correspondant est inclus dans les conventions de financement des AVP de phase 1 (article 3.5 de la CFI phase 1 notifiée le 4 octobre 2022) et de phase 2 (annexe 6b citée à l'article 3.5 de la CFI notifiée le 25 août 2023).

Le programme présenté ci-dessous reprend les éléments des programmes inclus dans les deux conventions de financement, qui déterminent l'EFP en début d'avant-projet : il correspond à l'estimation financière présentée à l'article 8 du présent document.

Il présente en parallèle les modifications de programme actées en comité de pilotage à ce jour.

Le programme sera ultérieurement amendé en fonction des décisions de modifications de programmes qui seront validées.

Projet des phases 1&2 LNPCA



5.2.2 OPERATIONS PHASE 1

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Nice aéroport TGV	Création d'une gare NAE à 4 voies à quai de 410 m à la place de la gare NSA déplacée, à 2 voies de 220 m - développement du PEM Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Dépose des voies d'accès au MIN aux Fleurs (déjà libérée par l'EPA) - Prolongement des voies à quai de la gare NSA (220 à 410 m) - Création de 2 voies à quai de 410 m au nord des voies à quai NSA déplacée - Déplacement du pas d'IPCS à l'Est de la gare NSA dans le premier alignement droit - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Modification des installations de traction électrique - Rampe d'accès technique à la plateforme ferroviaire à l'ouest des quais depuis le boulevard Pompidou - Soutènements de la plateforme ferroviaire et du Bâtiment des voyageurs entre la passerelle sur voies et le Pont-Rail Saint-Augustin (axe Nord-Sud) - Maïcon : création d'un Pont Rail – Longueur 40 m et Largeur de 12 à 14 m (2 voies routières + 1 piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piétons) – Gabarit véhicules légers	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Nice aéroport TGV	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Allongement des quais de NSA, élargissement du quai nord et création d'un troisième quai (configuration finale 1 quai centrale + 2 quais latéraux) - Mur de soutènement annexe soutenant les parkings voitures et vélos entre Maïcon et la passerelle sur voies - Création d'un bâtiment voyageurs de Nice Aéroport pour environ 6000 m², dont systèmes d'information voyageurs : - o niv. 3 NGF : Hall d'intermodalité, dépose minute, taxis, liaisons à la gare routière, fonction logistique - o niv. 10 NGF : hall principal avec accueil, services et commerces - o niv. 13.50 NGF : mezzanine avec locaux d'exploitation - o niv. 17 NGF : passerelle de services et d'accès aux 4 quais de 15 m de large - Réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places, conçu pour être compatible avec des extensions dans une phase ultérieure à 1200 places réparties sur les ilots 2.6, 5.7 et 5.6 - Création d'une passerelle piétonne SNCF d'accès aux quais et au nouveau bâtiment voyageurs - Réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places) - Création de liaisons directes entre les quais et l'axe Nord-Sud (sous le pont rail où passe le tramway) - Partie routière sous l'ouvrage Maïcon, du parking Nord au boulevard Cassin exclus Eléments hors programme : - Raccordement et aménagements routier de part et d'autre du pont rail de Maïcon (à la charge de l'EPA) ; - Prolongement routier de l'ouvrage de franchissement de la plate-forme et des parkings au-delà des 4 voies de phase 1 et du quai Nord - Prolongement de la passerelle d'accès à l'ilot 3.5 qui n'est plus utile du fait du Pont Rail Maïcon : - Parking dans l'ilot 3.5 bis	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Terminus Carnoules	Aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Aménagement à Carnoules de la voie de service côté Est pour qu'elle puisse accueillir un TER de 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon machine et libérer la voie centrale pour les potentiels besoins Fret (dépassement/retournement - - Modification du poste ARGOS et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement - Modification des installations de traction électrique ; - Intégration de la commande du poste ARGOS et des équipements de traction électrique depuis le futur bâtiment CCR/CSS de Marseille ; Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Création d'une passerelle à Carnoules pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP) y compris circulations verticales, - Aménagements d'un parking de 100 places de plain-pied côté Marseille de la gare de Carnoules dans les emprises SNCF	
Passerelles en gares de Solliès, de Cuers et de Puget	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Suppression des traversées voies piétonnes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les TVP existantes (y compris circulations verticales)	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
La Pauline	Dénivellation de la bifurcation et mise à 4 voies à quai de la gare - Scénario « gare emprise minimale » Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Démolition des bâtiments annexes à la gare (halle de marchandises, poste électrique, bâtiment sur le quai nord-ouest) impactés par la modification du plan de voie, les quais existants ainsi que la passerelle d'accès aux quais - Dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille par l'intermédiaire d'un pont rail inférieur dit « en terrier » - Aménagement environnementaux liés au bois des Tourraches - Rétablissement des voiries impactées par les modifications d'infrastructure côté Sud-Est (av. Eugène Augias, ch. Des Tourraches) - Aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 ml - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Modification des installations de traction électrique et de changement de phase - Réalisation des murs de soutènement - Création d'une desserte directe depuis Marseille de ITE Pétrogarde Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais - Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus, bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques - Création d'un parking de plain-pied 140 places - Modifications des quais pour passer de 2 quais latéraux à 2 quais centraux - Gestion des interfaces urbaines Est/ Ouest : création de liaisons mode doux, création d'espaces verts, aménagements routiers d'accès au PEM côté Nord-Ouest. Eléments hors programme : - Relocalisation de Fabemi et de Cemex (l'hypothèse étant que ces entreprises restent en place) - Aménagements routiers hors pôle d'échange	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Saint-Cyr	Déplacement et réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus ouest de la navette toulonnaise Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse côté Marseille pour les terminus ouest des navettes toulonnaises - Reconstruction des voies de garage fret de 750 m à l'ouest de la gare par élargissement du remblai ou avec murs de soutènement - Bassin de rétention sur la parcelle située à l'ouest d'Aqualand le long du faisceau ferroviaire pair - Reprise de 5 ponts-rails - Allongement de 3 ouvrages hydrauliques - Démolition des quais existants et des bâtiments de la gare existante - Infrastructure ferroviaire (voie, signalisation, télécom, traction électrique...) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement, - Modification des installations de traction électrique Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Déplacement de la gare de St-cyr vers l'ouest de 350 m environ - Création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai (y compris équipements d'accueil des voyageurs) - Création d'un passage souterrain d'accès aux quais - Création d'un parking silo 300 places environ - Bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatiques - Création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus - Création de voiries au droit du pôle d'échanges pour se raccorder à l'avenue des Lecques. Eléments hors programme : - Aménagements routiers au-delà du pôle d'échange - Reconstitution d'espace public de la gare existante après travaux	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Bloc Est	Aménagement du plan de voies du bloc Est : Réaménagement de l'avant-gare et du bloc Est Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Séparation des flux du bloc Aix (auquel 2 voies seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) - Maintien de la voie A à 400 m utiles - Création de 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à disposer de 5 voies (3 à 11) de 220 m utiles - Maintien de la voie diagonale donnant accès depuis Abeilles à Pautrier et aux voies PLM - Reprise de l'ensemble des installations de signalisation et caténaires - Création d'un poste de signalisation PAI pour l'accès à ces voies Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Equipement information voyageur des quais - Création des quais supplémentaires nécessaires aux voies 7, 9 et 11 et équipements d'accueil des voyageurs	

Libération Abeilles phase 1 et 2	Libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire / Flammarion Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : Phase 1 : - Détournement des réseaux ferroviaires - Adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre halles A et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de libération d'Abeilles - Construction d'un bâtiment à la cour des pierres pour accueillir les agents SNCF Réseau délocalisés du site d'Abeilles. - Modification des installations de signalisation dont le PRCI Poste 1 de Marseille - Modification des installations de traction électrique Phase 2 : - Dépose des voies situées entre la halle A et la Halle B et dépose équipements ferroviaires associés - Dépose des voies situées entre la halle B et Voltaire Périmètre sous maîtrise d'ouvrage groupe SNCF : Phase 1 : - Démolition partielle de la halle A (yc travaux de dépollution) et pour cela relogement/déplacement des activités s'y trouvant grâce notamment à la construction d'un bâtiment cour des pierres (activités SNCF R) et de baux extérieurs - Construction d'un parking provisoire pour les besoins de services SNCF dont la localisation est à étudier (350 places) Phase 2 : - Relogement / déplacement de toutes les activités restantes sur l'emprise du chantier (halle A, halle B et autres bâtiments du plateau des Abeilles). Ces relogements incluent les prises à bail externes, les réhabilitations de bâtiments existants, voire la construction d'un nouveau bâtiment selon le scénario retenu dans le cadre du Schéma Directeur Immobilier en cours d'élaboration. Les conditions de cette faisabilité (technique, juridique, économique, impacts environnementaux, phasage...) seront partagées avec la collectivité en lien avec le plan de mobilité et avec les possibilités de stationnement mobilisables sur les fonciers environnants. - Fin de la démolition de la halle A (yc travaux de dépollution), démolition partielle de la halle B et démolition des autres bâtiments du plateau des Abeilles situés sur l'emprise chantier. - L'ensemble de ces études de relogements de services et d'activités se fera en étroite coordination avec les territoires tout particulièrement pour l'instruction des autorisations du droit des sols.	
---	--	--

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF G&C : Phase 2 : Plus de 50 % de l'offre de stationnement existante liée à la gare (1750 places au total, couvrant les parkings voyageurs, les parkings loueurs de voitures, les parkings agents SNCF) sera à déplacer pour permettre la réalisation du chantier de la gare souterraine. En conséquence, le programme prévoit, en avance de phase, la construction dans l'emprise SNCF d'un parking de 850 places en ouvrage infra sous le parvis Voltaire-National. Il s'agit de la solution de base décrite au dossier DUP - Les enjeux relatifs au fonctionnement (entrée/sortie) ainsi qu'à la gestion (mutualisation éventuelle) seront concertés avec la Métropole AMP. Variante : - En variante technique, il sera étudié dès le début de l'AVP, la faisabilité d'une implantation alternative au parvis Voltaire-National pour la réalisation en avance de phase de ce parking de 850 places. L'objectif sera de libérer le parvis et permettre des conditions de réelle pleine terre recommandées par la Commission d'Enquête et souhaitée par la Métropole AMP. Les conditions de cette faisabilité (technique, juridique, économique, impacts environnementaux, phasage...) seront partagées avec la collectivité en lien avec le programme des territoires de la MAMP et avec les possibilités de stationnement mobilisables sur les fonciers environnants. - - En solution de base, conformément au dossier DUP, la jauge est fixée à 850 places (+500 places, à terme, dans l'emprise de la boîte-gare souterraine). Si une évolution de cette jauge était nécessaire à la demande de la collectivité par exemple pour couvrir également le besoin du futur quartier des Abeilles, elle serait traitée et étudiée en variante au démarrage des études AVP, afin d'en apprécier les écarts au niveau technique et financier Eléments hors programme : Les opérations ci-dessous non nécessaires au projet des phases 1 & 2 LNPCA sont exclues : - Démolition de l'hôtel Ibis - Démolition de la résidence Orfea et du bâtiment des services médicaux SNCF - Déplacement des installations du CTR (Centre Technique Régional – installations de télécommunication) - Déplacement des installations « GSM-R »	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Corridor Ouest : Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest	Doublement de la ligne entre le nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc – Relèvement de vitesse à 60 km/h Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Remplacement d'un pont-route (avenue Bellevue), d'un pont-rail métallique (rue de la Belle de mai) - Reprise des murs de soutènement Eléments hors programme : - Création d'une voie verte le long de la ligne ferroviaire et travaux de modification de la plateforme la permettant	
Corridor Ouest : Doublement en place de la halte Arenc	Doublement de la halte d'Arenc Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Elargissement de la tranchée - Création d'une seconde voie (doublement) - Création d'une dalle au-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai - Modification de la commande de signalisation et de tractions électrique, le nouveau poste de signalisation étant repris dans le chapitre « Remisage – maintenance TER sur faisceau d'Arenc) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Création d'un quai central de 220 m - Aménagement et équipements pour l'accueil des voyageurs, et circulations verticales	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Corridor Ouest : Faisceau d'Arenc	Aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage maintenance TER Corridor Ouest et reconstitution des fonctionnalités actuelles Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Bascutage des 2 voies principales au centre du faisceau - Création d'un poste d'aiguillage intégré à la commande actuelle de Marseille (PCD) en remplacement des postes existants - Modifications du plan de voies de service : - o mise en position centrale des deux voies principales - o création de cinq voies de remisage de 220 m ou plus, deux voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, deux voies d'entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation - o création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure - o création des accès routiers nécessaires - Reconstitution des 2 voies de réception pour ITE Storione - Reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès ITE existants à fonctionnalités conservées tout en préservant les possibilités de développements ultérieurs - Décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub Eléments hors programme : - 2 voies de réception pour logistique urbaine pour ITE Sogaris - 5 voies fret longues (≥ 750m : Passerelles nouvelles urbaines	Le Comité de Pilotage a acté la non-réalisation de l'atelier Niveau 3 (N3) initialement prévue sur le site d'Arenc pour lequel une provision avait été inscrite dans le Protocole de financement LNPCA. Après une analyse comparative des sites envisageables sur Avignon et Miramas, il a également été décidé le positionnement de ce futur atelier sur Avignon. La Région en qualité de MOA des SMR (Site de Maintenance et de Remisage) pilote les études préliminaires de dimensionnement du futur site prévu sur Avignon en reconstitution des fonctionnalités du service TER tel que dimensionnées pour les phases 1 et 2. Les impacts techniques, financiers et réglementaires de cette évolution de programme seront présentées par la Région au Comité de Pilotage dans le calendrier des études AVP menées par SNCF RESEAU et SNCF G&C.

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Corridor Ouest : Remplacement des PN des voies du port	Suppression des PN de St-Henri et de St-André pour sécuriser les circulations Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - PN 1 : Reconstitution d'une voirie d'accès selon la variante 2 (du chemin du Passet au chemin de la Pelouque le long de la voie ferrée de Marseille à l'Estaque par Arenc) - PN 2 : ○ Création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées, dans le prolongement du bd Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal h 4,00 – 12 m de large), avec reprise du profil en long du chemin de St-Louis-au-Rove (hors aménagements tramway) y compris sous le pont de l'A55, et reconstitution du bassin de rétention ○ Reprise du gabarit de l'ouvrage du Bd Barnier pour le rendre accessible aux bus de gabarit ordinaire (h 3,80) ○ Aménagement routier pour adapter les flux routiers en relation avec le désenclavement de Saint-André	

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
St-André	Aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les bd A Roussin et F Sardou selon le scénario 1 étudiée pour l'enquête publique Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Adaptation des artères et des supports caténaires Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions : - Création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès, y compris équipements d'accueil des voyageurs - Accès aux quais : un seul accès côté zone d'activité –A Roussin - Création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, abris vélos sécurisés de 40 places, arrêt de bus, dépose minute, parking voiture de plain-pied 80 places (parking-relai en cohérence avec le PDU) - Bâtiment abri des services aux voyageurs Eléments hors programme : - Programme de développement immobilier intégrant le cas échéant le parking dans un même ouvrage - Compléments si choix scénario 2 (+5m€) - o Aménagement de la station tramway - o Aménagements routiers autour de la halte - o Quai sur l'ouvrage F Sardou - o Passerelle vers le quartier du chemin du passé sur l'avenue Roussin	
Corridor Ouest : (relèvement de vitesse) / Communication supplémentaires	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque à 90 km/h pour les TER seulement - Communication en gare de l'Estaque entre voies centrales et voies latérales pour permettre aux TER PLM depuis ou vers Miramas ou voies du port de s'arrêter sur les voies à quai centrales dans les deux sens en vue de la limitation des conflits en gare de l'Estaque	

5.2.3 BLANCARDE

Nom des opérations	Programme fonctionnel des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Technicentre Blancarde Phases 1&2	CFI phase 1 : Réaménagement d'un faisceau de remisage permettant le transfert des trains se remisant sur Abeilles préalablement à la phase 1 de libération du site d'Abeilles - 4 voies de 220 m - Modification du Poste 34 CFI phase 2 : - Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des missions partant du bloc Est en phase 2 (IV Nice / Vintimille, Hyères, Aubagne + éventuels internationaux), la maintenance N2 et N3 des TER Aubagne / Hyères, tout en conservant la possibilité de maintenance N3 pour les TER Aix dans l'atelier utilisé aujourd'hui à cet effet - Extension possible sur les pharmacies militaires pour le remisage TER et la base travaux de l'évacuation des matériaux par fer Les études AVP de cette opération seront engagées une fois les enjeux multi-opérateurs ferroviaires clarifiés par l'AOM. <i>L'AVP intégrera aussi l'étude des points suivants :</i> - <i>Etude de voirie de la Rue St Jean du Désert et Chevalier Paul par rapport à l'extension Blancarde</i> - <i>Travail à mener sur la libération foncière ZI St Pierre / Pharmacies militaires :</i> - o <i>ZI St Pierre : restructuration de la ZI par la Métropole avec l'appui de la CCI</i> - o <i>Sujets voiries en phase travaux ;</i> - o <i>Sujet du maintien possible des imprimeurs ;</i> <i>Sujet de recherche de terrains pour relocalisation des entreprises impactées.</i>	Réaménagement d'un faisceau de remisage permettant le transfert des trains se remisant sur Abeilles, la reconstitution des accès et des fonctionnalités de maintenance nécessaires au service TER tel que prévu par les phases 1 et 2 et la création de la base travaux d'évacuation des matériaux excavés par le fer Dissociation de l'opération en 3 étapes étendues sur les 2 phases : Phase 1 : • Blancarde étape 1 2025 : réaliser les seuls aménagements nécessaires à la libération ABEILLES. • Blancarde étape 2 2029 : réaliser les aménagements nécessaires aux deux objectifs suivants : - o La reconstitution des accès et des fonctionnalités de maintenance nécessaires au service TER tel que prévu par les phases 1 et 2, y compris la reconstitution des capacités de maintenance des rames bi-modes entre Avignon et Blancarde impactées par le tubage - o Mise en œuvre d'une base-travaux sur les pharmacies militaires nécessaire à l'évacuation des matériaux de la gare souterraine et à la réalisation des travaux du raccordement de Parette. Phase 2 : Blancarde étape 3 2035 : réaliser les aménagements nécessaires à la mise en service du projet des phases 1&2 en cohérence avec les lots d'ouverture à la concurrence. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Etape 1 : Création d'une entrée directe depuis les voies principales vers le grill nord du technicentre de Blancarde, création de 2 quais de maintenance équipés, modification d'appareil de voie, modifications de signalisation, impact poste 34 et IHM1 - Etapes 2 et 3 : allongements de quais, réaménagement du technicentre pour l'accueil du remisage des missions issues du bloc est, et permettre la maintenance N2 et N3 des TER Aubagne / Hyères, tout en conservant la possibilité de maintenance N3 pour les TER Aix dans l'atelier utilisé aujourd'hui à cet effet - Création de la base arrière au niveau des pharmacies militaires avec modification du technicentre pour créer cette entrée.

5.2.4 OPERATIONS PHASE 2

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Remisage TER Nice St-Roch	Aménagement d'un faisceau de remisage de 5 voies de 220 m à Nice St-Roch pour absorber l'augmentation de capacité de la navette azuréenne, notamment. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création de 5 voies de remisage / maintenance à quai de 220 m avec une nouvelle entrée / sortie sur la ligne Nice / Breil sur le faisceau impair (côté Nord-Ouest) - Réduction du linéaire de double voies Nice Breil d'environ 250 m Eléments hors programme : - Installations complémentaires de maintenance lourde des TER	
Plan de Voie Nice Ville	Aménagement à Nice Ville d'une communication entre voies C et D et de deux voies de réception à quai pour les TER de Breil ainsi que les aménagements de desserte de ces 2 voies supplémentaires (passerelle et souterrain) : Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création d'une communication à 50 km/h entre les voies C et D à la sortie des quais côté Marseille - Création de 2 voies à quai de 220 m VH et VI, pour les origines-terminus Nice Breil. Les voies H et I créées sont principales et à quai. - Pour cela, dépose des voies de service V5, V7 et V9 (stationnement et garage du matériel des entreprises ferroviaires) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Création d'un quai central de 220 m - Prolongement de la passerelle existante pour la desserte du quai à créer (ascenseur + escaliers fixes mécaniques)	

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Cannes centre	Création d'une 4^{ème} voie en gare de Cannes centre – configuration à 2 voies de 410 m à l'extérieur et 2 voies centrales à 220 m – un quai central et deux quais latéraux Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Dépose d'une voie de service - Remaniement du plan de voie et création d'une 4^{ème} voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Reprise de 3 ponts-rail (routier, piéton et hydraulique) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Création d'un quai latéral nord d'environ 400 m créé pour la 4^{ème} voie - Déplacement du quai central et réduction à 220 m - Réduction largeur du quai latéral sud Remaniement des aménagements de l'espace intérieur du bâtiment voyageurs - Reprise des passages souterrains d'accès aux quais (démolition et reconstruction) Eléments hors programme : - Communication V2/V1 à l'est pour terminus partiel en situation perturbée : Il s'agit d'un aménagement non nécessaire à l'atteinte des objectifs de la navette azurée - Allongement d'un passage souterrain de la gare pour le faire déboucher au Nord sur le Bd d'Alsace : - o Pas de remontée du sujet par la CE dont risque juridique si on présente un programme différent directement en AVP. - o Proposition alternative de financer une Etude de faisabilité dans le cadre des EPEUP en parallèle puis de décider, après validation des COTECH et COPIL, suivant le résultat de l'intégrer par avenant en deuxième partie d'AVP avec modification de programme. - o Nécessité d'envisager alors une reprise d'enquête publique probable	

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Bifurcation Cannes-Grasse	Dénivellation de la bifurcation de Grasse en faisant passer une voie de la ligne Marseille-Vintimille en tranchée couverte - Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création d'une 3ème voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille - Mise en place d'une caténaire rigide sur plan aérien de contact dans la tranchée couverte - Doublement de la voie entre la bifurcation et la halte du Bosquet - Reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR (passage souterrain du square Morès, passerelle Annick Galera, passerelle du boulevard de la Mer, PASO du boulevard de la Mer) - Reprise du pont route Francis Tonner (élargissement du passage ferroviaire pour insertion de la 2ème voie) - Reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Elargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre et reprise de celui du Devens - Elargissement du passage routier sous le pont rail du bd Leader, avec création d'une traversée piétonne - Aménagements paysagers - Protection des arbres centenaires - Dispositif de limitation des nuisances au niveau de la plate-forme - Casquette de la trémie au niveau du château de la mer Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Démolition de la halte existante de Cannes la Bocca (quais + bâtiment voyageurs)	

Gare TER Cannes Marchandises	Création d'une gare TER à Cannes marchandises à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment de terminus aux navettes azuréennes - Réaménagement du technicentre côté mer Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Création de 2 quais centraux de 220 m pour la création de la nouvelle gare TER à 4 voies à quais - Création d'un bâtiment voyageurs au nord, d'une annexe au bâtiment voyageurs au sud et d'un parking d'une capacité de 250 places environ. - Dévoisement de l'avenue de la Roubine au droit de la gare - Passerelle assurant les fonctions suivantes : liaison ville-ville et accès aux quais - Création de Parvis Nord et Sud arborés accueillant les fonctionnalités suivantes : déposes-minute, arrêts de bus (et stationnements vélos sécurisés, intégrés dans les bâtiments des voyageurs) - Dispositifs de réduction de bruit des annonces en gare. Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire - Création de deux voies centrales dans la nouvelle gare TER permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azurée en terminus – voies centrales accessibles des deux côtés en alternat - Reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et remaniement de ce faisceau - Reconstitution de 6 voies de remisage de 220 m - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) - Ouvrages de compensation hydraulique Variante : Anticipation d'un ouvrage hydraulique sous les voies principales (Dévoisement de la Frayère) : ce dévoiement n'est pas la solution de base issue du Protocole ayant permis de chiffrer l'EFP. Eléments hors programme : Extension de l'anticipation de l'ouvrage hydraulique sur la zone de la gare et des voies de service pour le dévoiement de la Frayères :	
---	---	--

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
	- Cette étude n'est pas intégré niveau AVP dans la convention de financement - En revanche, elle sera étudiée dans la thématique des phases 3 et 4 de la convention EPEUP au niveau faisabilité (ferroviaire et bâtiment) en vu d'apprécier les enjeux techniques et financiers afin de prendre une décision 1 an après le début des études AVP du périmètre de base de la gare de Cannes Marchandises - Si le projet de dévoiement de la Frayère est suffisamment avancé et que le choix est validé de poursuivre cette étude à un niveau AVP pour une mise en cohérence de ces travaux avec le projet des phases 1&2 LNPCA, un avenant à la présente convention pourra être convenu avec les partenaires. Dévoisement de l'avenue de la Roubine en dehors de la section au droit de la gare et des parkings Interface avec le projet d'évolution du dépôt Palmbus sauf tracé routier modifié à la marge ne remettant en cause les principales fonctionnalités de la gare	
Renforcement IFTE	Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levée du cran de limitation de traction en service depuis la mise en service des rames TER Regio 2N	

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Terminus les Arcs	Aménagements permettant la réception des navettes azuréennes et toulonnaises Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Aménagements du plan de voie permettant l'utilisation de la voie 29 (en impasse contre le BV au Nord côté Toulon) pour le terminus des navettes toulonnaises (110 m), la voie spéciale Draguignan (au Nord côté Nice) pour les navettes azuréennes (220 m), et les voies au Nord côté Toulon pour le remisage de ces TER - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Allongement du quai n°1 côté Marseille pour une longueur utile de 110m, refonte de son aménagement et de son équipement Eléments hors programme : - Aménagement de signalisation permettant à 2 trains de stationner simultanément sur la voie centrale, aménagement réalisé au titre du projet HPMV (Lot 2)	

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Bloc Ouest	Finalisation du doublement de la voie vers Arenc et modification du plan de voies en gare de Marseille St Charles Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Remplacement du pont rail sur la rue Guibal, doublement de la section restante jusqu'au fond de gare - Modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest : voies J, K, L et M pour permettre les terminus des voies du port et l'accès à Arenc depuis le bloc central - Intégration de l'ensemble du corridor dans le périmètre du poste d'Arenc créé en phase 1 - Dépose de la voie N Périmètre sous MOA Gares & Connexions Modification et réaménagement des quais existants impactés, y compris équipements voyageurs et accès depuis la nouvelle galerie "Crimée" sous voies. Variante : <i>En lien avec la voie verte, SNCF Gares & Connexions étudiera en AVP l'option de l'aménagement d'un cheminement par élargissement sur l'emprise de la voie N (origine de la voie verte voulue par la collectivité le long des voies littorales).</i> Eléments hors programme : Etude d'un cheminement jumelé à la ligne de Marseille St Charles à Arenc (Voie Verte).	

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Tunnel de Marseille	Tunnel bitube circulaire par les trains de voyageurs à V140 de catégorie A (tenue au feu 5 km) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - GC des tunnels - Équipements ferroviaires avec la possibilité d'envisager des voies sur dalle en rails noyés - Installations de sécurité dont rameaux de connexion entre tubes tous les 500 m - Signalisation en ETCS N2 <i>Variante : Les réglementations sur les tunnels étant en évolution (ITI, STI), l'AVP de la phase 2 intégrera l'étude de l'impact de ces nouvelles réglementations qui n'est pas intégré dans les coûts actuels du protocole de financement</i> Eléments hors programme : Circulations de trains de fret impossibles dans le tunnel en raison des normes de sécurité et des contraintes de tracé et d'alimentation électrique.	
Embranchement carrière	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau Création d'un embranchement ferroviaire dans une carrière pour y transporter les déblais d'extraction résiduels du tunnel et de la gare souterraine	

Gare souterraine de Marseille St-Charles	- Gare souterraine (ERP enfoui de plus de 6 m), à 4 voies à quai de 410 m pour les TGV et les TER comprenant un bâtiment voyageurs, un système de parvis servant l'accessibilité à la gare et des ouvrages de connexion au métro, et au réseau viaire (rue Honnorat) et aux quais de surface - Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau : - Construction du génie civil de la gare souterraine (hors quais) : environ 410 m x 47 m x 25 m de profondeur à partir de la cote altimétrique de 49 NGF. L'ouvrage comprendra le niveau quais (24 NGF), un niveau intermédiaire (salle d'échange à la cote 34 NGF) et un niveau supérieur de plain-pied avec le parvis (43 NGF) donnant accès d'une part à la sortie côté rue Honnorat, face à la rue de Crimée, et d'autre part à la station de métro Saint-Charles - En gare, création de 4 voies nouvelles avec différentes techniques envisagées en variante (dont rails noyés) - Construction des deux entonnements, au Nord et à l'Est, permettant depuis les tunnels bitubes adjacents l'alternat à quai dans chaque sens à V100 sur voies directes, V60 sur voies déviées - Voies et équipements ferroviaires dans les entonnements - Installation de signalisation en ETCS N2 - Sous-station gare centrale au niveau du poste 2 - Fonctionnement exploitation en système de doublet de ligne surface / souterrain (commande centralisée unique) - Installations ferroviaires pour l'évacuation des matériaux par le fer et dépose après travaux sur la base de 2 zones d'évacuation identifiées qui seront étudiées en solution de base AVP (gare St-Charles en scénario central et un second site potentiel sur Parette) - Raccourcissement du PRA national jusqu'au faisceau de voies principales - La dalle supérieure (à l'Est du bâtiment Voyageurs) permet la circulation piétonne, des aménagements paysagers (qui seront définis durant les études AVP) ou des installations techniques SNCF sauf au niveau du bd national où elle permettra les réseaux viaires dont le passage du tramway - Périmètre sous maîtrise d'ouvrage commune SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions : - L'ensemble des équipements de sécurité (ventilation / désenfumage) répondant à la double exigence de la réglementation	Le schéma directeur 360° Marseille a été délibéré par la MAMP le 7/12/2023 et remis en donnée d'entrée pour les AVP phase 2, les éventuelles évolutions de programme nécessaire à sa prise en compte et seront soumises à la validation de la gouvernance du projet
---	---	---

	ERP enfoui et sécurité des tunnels ferroviaire (ITI et STI) au titre du statut de « point d'évacuation et de secours » de la gare - Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Terrassements du site Abeilles de la cote 49 NGF à la cote 43 NGF, réalisation des murs de soutènements au droit de la zone terrassée - Création de deux quais centraux pour la gare souterraine (largeur environ 15m) - Mise en place dans la gare des équipements de circulation verticale (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs) - Aménagement des espaces de services aux voyageurs dans le nouveau terminal gare, en complément et cohérence avec l'offre de la gare existante. - En retrait du boulevard Voltaire, contre le faisceau ferré existant et au-dessus de la gare souterraine, création d'un bâtiment voyageurs pour organiser les nouveaux services accessibles depuis le nouveau niveau de référence 43 NGF (trottoir de la ville) en associant l'ensemble des acteurs concernés à la programmation de ces nouveaux services dont MAMP. - Au croisement des boulevards National et Voltaire Aménagement d'un parvis devant le nouveau bâtiment voyageurs pour une programmation des fonctionnalités liées à la gare. - Aménagement à terme d'un parking souterrain complémentaire de 500 places dans le volume de la boîte gare côté Est. Le programme de reconstitution / construction de parkings est inchangé par rapport à celui du Protocole. La construction en anticipation de la libération Abeilles Phase 2 dans l'emprise SNCF le long du boulevard Voltaire d'un parking de 850 places qui figurait dans le protocole de financement a été déplacé dans le chapitre Libération Abeilles par cohérence avec la décomposition des coûts et non plus dans la gare souterraine. Sera étudié en AVP le positionnement du parking provisoire de 850 places. Conformément au programme du Protocole, il s'agit de 2 parkings de 500 et 850 places. - Création de la galerie Crimée (passage public souterrain / galerie d'accès aux quais): en intégrant les engagements du maître d'ouvrage dans le mémoire en réponse aux réserves et recommandations de la commission d'enquête (autour de 20m). : aménagement d'une galerie sous les voies au niveau 43 NGF permettant d'une part la connexion du nouveau terminal voyageurs	
--	---	--

	avec l'ensemble des quais de surface (galerie de correspondance accessible aux PMR) et d'autre part une nouvelle entrée de gare depuis la rue Honnorat, en continuité de la rue de Crimée. Cette galerie assure également une fonction de traversée ville-ville et de lien urbain inter-quartiers dont les modalités d'ouverture du passage seront à déterminer selon les modes de gestion et d'exploitation entre MAMP et SNCF. - Création d'une nouvelle entrée de gare rue Honnorat au débouché direct de la galerie Crimée en relation avec les réflexions sur le passage public ci-dessus. Cette nouvelle entrée de gare contribuera à l'intermodalité (vélo, piétons, TC, etc.). Ces fonctions seront discutées avec l'ensemble des acteurs concernés. - Aménagement depuis le niveau 43 NGF du nouveau terminal voyageurs d'une liaison directe avec la station du métro située en fond de gare historique, y compris ouvrage de descenderie (escaliers fixes et escaliers mécaniques) sous le square Narvik pour atteindre la salle d'échange de la station de métro St-Charles (21 NGF). - En variante : Aménagement couvert du cheminement piéton entre la sortie de la galerie et la gare routière le long de la rue Honnorat (MAMP/ G&C) Eléments hors programme : - Planification et ordonnancement des études du projet avec les études d'autres projets urbains en interfaces (nécessité d'un OPC multi MOA). La mission OPC études multi MOA sur MSC est partagée entre les parties prenantes. Son pilotage devrait revenir à MAMP. - Elargissement et/ou modification de la hauteur libre du PRA National : besoin non remonté dans le cadre de la concertation et des échanges avec les partenaires. Cependant les mesures de gabarit tramway sous le PRA National raccourci sont à vérifier par la MAMP - Mesures conservatoires structurelles pour permettre une éventuelle constructibilité immobilière en surplomb de la boîte gare souterraine : l'EFP (Enveloppe Financière Prévisionnelle) d'entrée AVP ne comprend pas le renforcement de l'ensemble de la structure et les conséquences fonctionnelles : Etude d'une variante de niveau faisabilité permettant la construction d'immeubles au-dessus de la dalle de la gare en prenant en compte les priorités données au	
--	--	--

	projet ferroviaire des phases 1 & 2. Il reviendra au projet urbain de prendre en charge les écarts de programme au niveau financier. - Les 3 premiers points ci-dessous sont de la compétence de MAMP et/ou de la Ville et constituent des données d'entrée nécessaires aux études du projet des phases 1 & 2 LNPCA. SNCF sera associée à des ateliers de travail pour une parfaite cohérence avec le projet LNPCA : - Plan général d'accessibilité et de circulation du quartier de gare (VP, TC, modes doux, flux logistiques urbains) élaboré par MAMP ; - Etudes urbaines sur le plateau Saint-Charles pour le développement d'un nouveau quartier en cohérence avec le schéma d'orientations urbaines de la MAMP ; - Aménagement des stations bus, tramway et requalification des boulevards attenants (MAMP). - Les 4 autres points ci-dessous sont explicités pour mémoire, comme exclus du programme -études et travaux- du projet LNPCA phases 1 & 2. Il s'agit potentiellement de projets connexes dont les études devront le cas échéant faire l'objet d'une organisation et de financements dédiés -éventuellement partenariaux : - Modernisation/ restructuration/ valorisation/ développement de la gare historique. (G&C) - Recomposition de l'espace urbain Place des Marseillaises avec le parvis Narvik et création d'une nouvelle façade de gare de plain-pied avec cette même place (MAMP/G&C) - Aménagement éventuel de la « lentille » entre le débouché de la nouvelle « galerie Crimée » et le boulevard National pour une meilleure visibilité et accessibilité à la gare (parvis, escalier monumental, etc.) (MAMP/G&C) - Réaménagement global du parvis Narvik, excepté reconstitution des emprises impactées par le chantier (accès métro et éventuelles reprises des parkings en lien avec la gare souterraine) (MAMP/G&C) - Les études AVP+ ne permettent pas de financer une étude de réaménagement complet sur l'emprise totale du square Narvik et de ses tréfonds La reconstitution des fonctionnalités existantes dans le socle Narvik (parkings, accès, taxis, etc., sont hors programme. Ces études doivent trouver leur propre financement et feront l'objet d'une Etude Préliminaire sous MOA G&C à conduire dans la même temporalité que les études d'AVP, en coordination avec MAMP dans le cadre des discussions sur les évolutions de programme.	
--	---	--

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
Raccordement Marseille Parette	Bifurcation dénivelée entre la ligne Marseille-Vintimille (2 voies rapides situées au Nord) et les voies du tunnel Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création des tranchées ouvertes et couvertes de sortie du tunnel - Dévoisement de la voie V1 existante y compris au-dessus des tranchées couvertes pour raccordement - Création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la L2 à poutres latérales hautes permettant sans appui central afin de conserver la hauteur libre sous l'ouvrage ainsi que l'ouverture et donc la continuité de l'axe piéton / modes doux sur la dalle de la L2 - Elargissement du pont rail chemin de la Parette en tenant compte des contraintes d'accès par le sud avec la porte d'Air Bel - Raccordement des deux voies du tunnel - Rétablissement des accès pour les riverains des locaux bleus vers la rue Hrant Dink ou chemin de la Parette dont les besoins seront affinés durant les études AVP en associant MAMP - Installations de chantier au PK 4.9 au Sud des voies à l'Est de la L2 - Installation ferroviaire provisoire pour l'évacuation des matériaux par fer - Aménagements règlementaires au niveau acoustique et vibratoire - Définition des parcelles à acquérir pour cette opération et de conséquences en matière de relogement. Elément hors programme : - Etude de relocalisation de la ferme « LE TALUS » dans la cité Air Bel, études sous pilotage DDTM/DREAL en relation avec MAMP et Ville de Marseille - Aménagements urbains définitifs des délaissés créés par les installations de chantier de creusement des tunnels qui ne sont pas à la charge du projet	

Raccordement Marseille Nord	Bifurcation dénivelée entre PLM (voies extérieures) et voies du tunnel (au centre) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Relogement et démolition cité Bassens II - Mise à 4 voies de la ligne existante au sud du tunnel de Saint Louis - Point de changement de voies - Dévoisement vers le Sud de la voie PLM paire - Création des tranchées couvertes / tranchées ouvertes permettant la dénivellation de la bifurcation - Aménagement des accès secours et d'une plate-forme en tête des tunnels - Elargissement du pont rail des Aygalades (devenue Ibrahim Ali) pour permettre la circulation routière à 2 sens (actuellement, alternat) avec une ouverture droite projetée à 10m70. - Modification du pont rail sur la rue le Chatelier - Reprise de l'accès au centre de transfert y compris modification du fonctionnement ferroviaire du centre de transfert pendant la phase travaux - Modification de l'accès routier au centre de transfert depuis le chemin de la commanderie - Restitution de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures - La pose d'un mur de soutènement permet d'éviter de rétrécir le Bd Mouraille et donc de maintenir le fonctionnement actuel sans prolongement et mise à sens unique de ce dernier - Ensemble des coûts fonciers et indemnités - Signalisation en BAL dans les zones de surface avant l'entrée en tunnel Variante : - L'accessibilité PMR de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures sera étudiée en AVP - Certaines variantes techniques seront étudiées quant au dimensionnement des seuls ouvrages d'art des voiries Ibrahim ALI et Rue du Châtelier s'il fallait envisager à la demande des gestionnaires de voirie une évolution des dimensions initialement projetées. - 1 à 2 variantes techniques seront concertées et étudiées avec la Métropole Aix Marseille Provence quant au dimensionnement des travaux et aux conditions de réalisation au niveau du CTN pour limiter les impacts sur l'exploitabilité et la maintenabilité de ce site en phase	
--	---	--

Nom des opérations	Programme fonctionnel issu des conventions de financements AVP	Evolutions ultérieures actées par les partenaires
	Travaux et situation définitive en tenant compte des enjeux relatifs à l'accessibilité routière Elément hors programme : - Reconfiguration du carrefour routier avenue des Aygalades (Ibrahim Ali) / rue du Châtelier - Aménagement urbain des zones restituées au territoire suite aux travaux réalisés Augmentation du gabarit routier (hauteur) du pont rail I. Ali pour lequel seul l'ouverture est modifiée à 10m70	
Doublement Tunnel de St-Louis	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création d'un tunnel mono-voie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant - Raccordements de part et d'autre entre les voies extérieures et les voies centrales pour permettre les différents itinéraires entre le Nord (PLM / LN5) et le Sud (PLM – MSC surface / tunnel) - Signalisation en BAL Variante : Suite à la demande de l'ABF relayé par l'AE, SNCF Réseau réalisera les études AVP d'un aménagement paysager en sortie des tunnels (hors périmètre du programme du protocole de financement).	

6 PRINCIPAUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET REGLEMENTAIRES

Une des particularités du projet des phases 1&2 est la diversité d'opérations qui le constituent : les sites géographiques sont éloignés les uns des autres, le cadre géographique très hétérogène, les enjeux environnementaux très divers.

Les principaux enjeux et mesures par opération sont rappelés ci-dessous, d'ouest en est.

Corridor Ouest

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Secteur Arenc		Enjeux travaux / crues faible	Perturbations limitées X activités liées au chantier	projet dans les emprises ferroviaires	Gestion chantier			Coupure temporaire ligne Marseille- Estaque	Articulation travaux avec projet urbain
Secteur St-André				Pas d'impact bâti direct. Foncier maîtrisé.	Gestion chantier	Pas d'incidence notable en phase chantier		Coupure temporaire ligne Marseille- Estaque	Articulation travaux avec projet urbain
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Secteur Arenc		Pas d'incidence	Attractivité accrue		Traitement anti- vibration.		Contribution à la réhabilitation du site (élargissement Bd Radoub)	Elargissement Bd Radoub	Sans incidence directe
Secteur St-André			Attractivité accrue	Pas d'incidence après travaux	Protections de façade locale sur traverse du chemin de Fer (bruit routier) et tapis anti-vibratile	Incidences non significatives à l'échelle du quartier.	Mise en valeur du pôle d'échange	Sécurisation PN + suppression perte de temps Nouveau schéma de circulation à préciser	Contribution à la desserte locale

- Enjeux acoustiques à Saint-André, mais aussi dans la traversée de la Belle de Mai. Engagement de réaliser une étude acoustique pluri-exposition à Saint-André.
- Inondabilité du faisceau d'Arenc. Gestion du risque exceptionnel d'inondation de la halte d'Arenc.
- Articulation avec les projets d'aménagement viaires/routiers à Saint-André pour accompagner la suppression du passage à niveau.
- Incidence sur les circulations ferroviaires en phase travaux : grandes opérations de travaux regroupées en « opérations coup de poing ».

Traversée et gare souterraine de Marseille

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Entrée est tunnel Parette	Protection zones humides		Rétablissement accès ZI. Relocalisation d'activités.	Relocalisation d'activités économiques				Evacuation fer privilegiée Réta. voies avant coupure ch St-Pierre	
Gare St- Charles			Perturbations limitées X activités liées au chantier	Projet inséré dans les emprises ferroviaires	Gestion chantier Engagements spécifiques liés à la situation en cours urban	Pas d'incidence notable en phase chantier	Gestion chantier d'un site protégé	Evacuation fer privilegiée.	Articulation travaux avec projet urbain
Tunnel St- Charles		Suivi bâti. Adaptation technique de creusement.		Diagnostic des souterrains et des structures engagé.	Suivi du bâti / vibrations				
Entrée nord tunnel Delorme	Protection zones humides	Gestion eaux chantier	Perturbations limitées X activités liées au chantier	Relogement habitants Bassens II choisi dans le cadre de la politique de renouvellement urbain Relocalisation des Restos du Cœur	Gestion chantier		Insertion chantier	Evacuation fer privilegiée par le sud + proximité autoroute	Articulation travaux avec projet urbain
Tunnel St- Louis				Une dizaine de bâtiments à acquérir	Gestion chantier		Insertion chantier	Gestion circulations chantier + coupure voies	
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Entrée est tunnel Parette			Pas d'incidences après travaux	Pas d'effet notable après travaux				Nouveaux accès à la zone d'activité	
Gare St- Charles			Attractivité accrue	Pas d'effet notable après travaux	Non significatif	Incidences non significatives	Contribution requalification urbaine	Accroissement circulation non significatif	Pôle multimodal en complément projets urbains
Tunnel St- Charles		Incidences marginales après travaux		Pas d'incidences après travaux	Mesures anti- vibrations locales dans tunnel				
Entrée nord tunnel Delorme	Emprise et incidences sur zones humides, mesures prises en phase réalisation	Opportunité d'amélioration des Aygalades	Pas d'incidences après travaux	Pas d'effet notable après travaux	Protections de facades, traitement anti- vibrations		Potentiel de révalorisation	Elargissement passages sous voie ferrée	Contribution au renouvellement urbain
Tunnel St- Louis				Pas d'incidences après travaux	Traitement anti- vibrations		Ecran brise-vue / église + traitement des têtes de tunnel	Pas d'incidences	

Des enjeux majeurs de nature très différente :

- Articulation avec les projets urbains (autour de la gare, Euromed, ...).
- Enjeux de réalisation des tunnels en site urbain (vibrations, tassements, ...).
- Gestion de volumes importants de déblais issus du creusement des tunnels et de la gare : engagement d'une évacuation privilégiée par le fer, insertion des sillons fret, installation d'évacuation, stockages temporaires, recherche des lieux d'accueil, travail sur le réemploi des matériaux etc.
- Incidences sur les écoulements souterrains.
- Incidences sur le bâti résidentiel (Saint-Louis) et économique (La Delorme, La Parette). Relogement des habitants de la résidence Bassens II.
- Maîtrise des nuisances chantier notamment autour de la gare.
- Incidences localisées sur les milieux naturels (entrée nord) et aquatiques (Aygalades).

Etude en vue d'une rationalisation de production et de consommation des énergies renouvelables à l'échelle du quartier de gare

- Accompagnement et association des populations dans la compréhension du projet et du chantier

Bloc Ouest

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Blocs est et ouest			Perturbations limitées X activités liées au chantier	Incidences sur table SNCF : délocalisation activités					
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Blocs est et ouest			Pas d'incidences	Pas d'incidences	Nuisances anti- vibrations				

Travaux au sein du site ferroviaire.

Bloc Est Abeilles

Opération	Commentaire	Milieux naturels	Ress. en eau - Inondabilité - Risques	Agriculture	Bâti	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Voiries	Projets urbains Intermodali- té	Phase Travaux
Bloc est – Abeilles phase 1	Dans les emprises ferroviaires		Gestion des Eaux pluviales et assainissement – mutualisation phase 2 ?			Peu enjeux	Peu enjeux				Travaux sur voies exploitées
Cour des Pierres	Instruction PD/PC à caler avec Blancarde ?	Avifaune dans bât. 50 ?	Gestion des Eaux pluviales et assainissement		-Bât. 50 à démolir ? -Construction bâtiment	Peu enjeux	Peu enjeux	-Bât 50 et ABF -Insertion paysagère du nouveau bât.			

Travaux au sein du site ferroviaire, mais stratégie complexe de relogement dans le cadre du SDI (Schéma Directeur Immobilier).

Blancarde

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Techni- centre Blancarde				Acquisition foncière terrain public				Coupe route	
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Techni- centre Blancarde					Adaptation du schéma d'exploitation pour limiter les nuisances				

Travaux essentiellement au sein du site ferroviaire.

Enjeu de maîtrise des nuisances sonores et d'inscription dans la réglementation ICPE.

Saint-Cyr

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
St-Cyr	Mesures chauve-souris + oiseaux Protection zones humides		Perturbations limitées X activités liées au chantier. Maîtrise impacts agricoles	5 à 8 maisons à acquérir + parcelle agricole	Gestion chantier	Pas d'incidence notable en phase chantier	Insertion chantier	Gestion circulations chantier	Articulation travaux avec projet urbain
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
St-Cyr	Pas d'incidences après travaux	Incidences marginales	Attractivité accrue Compensation agricole	Pas d'effet notable après travaux	Traitement anti-vibratile	Incidences non significatives	Insertion paysagère	Contribution à la desserte locale	Pôle multimodal en complément projets urbains

- Articulation avec le projet urbain Pradeaux Gare.
- Incidences foncières (maisons à acquérir)
- Empiètement sur des parcelles agricoles.
- Incidences localisées sur les milieux naturels terrestres et aquatiques, et sur l'écoulement des eaux.
- Enjeux acoustiques et vibratoires.
- Enjeux sur la circulation routière en phase travaux et en phase exploitation.

La Pauline

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
La Pauline	Impact direct fort. Reconstitution de mares temporaires	Mesures génériques	Enjeux agricoles forts, évités par les adaptations antérieures	Evitement du bâti	Gestion chantier	Pas d'incidence notable en phase chantier	Insertion chantier	Gestion circulations chantier	
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
La Pauline	Emprise et incidences sur zones humides. Mesures prises en phase réalisation	Incidences marginales	Incidences agricoles marginales. Attractivité économique accrue	Pas d'effet notable après travaux	Traitement anti-vibratile	Incidence négligeable	Insertion paysagère du terrain. Valorisation de la gare.	Accroissement circulation non significatif	Pôle multimodal

- Enjeu majeur d'incidence sur des milieux naturels protégés (mares méditerranéennes temporaires) : recherche de solutions d'évitement et de mesures de compensation.
- Enjeux acoustiques : engagement à engager une étude d'exposition multi-sources.
- Insertion du PEM dans le tissu urbain.
- Gestion des eaux dans un site où la nappe est proche du sol.
- PEM en partie en zone inondable d'un affluent de l'Eygoutier.

Carnoules

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Carnoules	Opération d'entretien Protections zones humides			Sans incidence					

PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Carnoules	Pas d'incidences après travaux				Incidence ponctuelle				

- Incidences ponctuelles sur les milieux agricoles et naturels.

Cannes Marchandises

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Cannes March.		Mesures gestion nappe	Perturbations limitées X activités liées au chantier	Projet articulé avec projet urbain.	Gestion chantier	Pas d'incidence notable en phase chantier	Travaux de la gare à intégrer dans les travaux de la ZAC	Gestion chantier	Articulation travaux avec projet urbain

PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Cannes March.		Ouvrage hydraulique permettant d'abaisser les niveaux	Attractivité accrue	Pas d'effet notable après travaux	Traitement des annonces en gare	Incidences non significatives	Contribution requalification urbaine	Accroissement circulation non significatif	Pôle multimodal en complément projets urbains

- Articulation avec le projet urbain Cannes Bocca Grand Ouest
- Insertion du PEM en zone inondable. Ouvrage hydraulique supplémentaire (compensation hydraulique) à réaliser. Prise en compte du schéma directeur hydraulique de l'espace stratégique de requalification délimité dans le PPRI.
- Enjeux acoustiques : engagement à engager une étude d'exposition multi-sources.
- Traitement des annonces en gare.
- Optimisation de la gestion des eaux pluviales (proximité de la mer, traitement qualitatif ?).

Bif de Grasse

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Bif de Grasse	Mesures chauve-souris + oiseaux	Maintien continué hydraulique		Pas d'emprise sur bâti habité.	Gestion chantier		Protection des arbres remarquables.	Fermeture temporaire ligne Cannes-Grasse	
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Bif de Grasse	Pas d'incidences après travaux	Accroissement de la capacité du passage hydraulique sous la voie fermée.		Pas d'effet notable après travaux	Passage en souterrain d'une des voies principales équilibre les effets ponctuels inférieurs aux seuils	Pas d'incidences	Mesures d'insertion (prolongement tranchée couverte, traitement paysager, ...)	Rétablissement des passages, équipés PMR	

- Acoustique : confirmation du gain pour les riverains et protections localisées éventuelles.
- Gestion des eaux : franchissement du vallon du Font de Veyre, suppression d'un ouvrage inférieur, ...
- Gestion des circulations ferroviaires en phase chantier (ligne Marseille – Vintimille et ligne Cannes-Grasse).
- Poursuite des réflexions sur le traitement paysager.
- Rétablissement des traversées piétonnes de la voie, adaptation PMR.
- Protection des arbres remarquables.

Cannes centre

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Cannes centre				Sans incidence	Gestion chantier			Approvisionnement ferroviaire Limitation perturbation gare.	
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Cannes centre		Pas d'incidence	Attractivité accrue	Pas d'effet notable	Mesures anti-vibrations	Incidences non significatives		Incidences non significatives	

- Incidences sur les circulations en phase travaux, continuité d'exploitation de la gare pendant les travaux
- Prise en compte de l'inondation de la gare en 2015
- Dispositifs anti-vibrations

Nice Aéroport

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice Aéroport		Enjeux travaux / crues faibles. Mesures précaution nappes.		Projet articulé avec projet urbain	Environn. Bruyant. Zone en reconstruction	Pas d'incidence notable en phase chantier	Travaux de la gare à intégrer dans les travaux de la ZAC	Coordination circulation camions avec ZAC.	Articulation travaux avec projet urbain
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et- Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice Aéroport		Pas d'incidence du projet. Conformité au PPRI	Attractivité accrue	Pas d'effet notable après travaux	Isolation de façade Mesures anti-vibrations	Incidence non significative à l'échelle du quartier.	Contribution requalification urbaine	Accroissement circulation non significatif	Pôle multimodal en complément projets urbains

- Articulation avec les projets urbains, et notamment la ZAC Grand Arenas
- Insertion architecturale et paysagère de la gare et des ouvrages
- Enjeux hydrogéologiques : champ captant des Sagnes, limitation des débits de pompage, impacts en phase travaux.
- Incidences hydrauliques dans la zone inondable exceptionnelle du Var.
- Engagement à réaliser une étude acoustique exploratoire multi-exposition.
- Phasage travaux pour assurer une continuité des services en gare.
- Incidence des travaux sur les circulations ferroviaires (grandes opérations de travaux regroupées en OCP).

Nice Ville

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice ville				projet dans les emprises ferroviaires	Gestion chantier				
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice ville			Attractivité accrue		Pas d'incidences				

Travaux au sein des emprises ferroviaires : pas d'enjeux notables

Nice St-Roch

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice St-Roch				projet dans emprises ferroviaires					
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et-Risques	Economie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalité
Nice St-Roch									

Travaux au sein des emprises ferroviaires : pas d'enjeux notables, hormis un contrôle des incidences acoustiques.

7 CONDITIONS DE REALISATION DES TRAVAUX

Les conditions de réalisation des travaux doivent être perçues à l'échelle des nœuds ferroviaires et des différents axes.

Lors de la planification des opérations de travaux sur un service annuel (SA), l'identification des chantiers à Fort Impact Clients (FIC) dont le projet des phases 1 & 2 LNPCA, a pour objectif de les mettre en exergue vis-à-vis des clients de SNCF Réseau et d'en anticiper la concertation capacitaire. En effet, les chantiers dits FIC sont les plus impactants pour le service tel qu'il est imaginé sur la période considérée. Cette mise en exergue implique donc des échanges anticipés entre les porteurs du projet, l'AOM et les entreprises ferroviaires opérant sur la zone afin de minimiser les impacts sans mettre en péril la faisabilité technico-économique du chantier. De tels échanges anticipés doivent s'appuyer sur des études horaires permettant de dégager des solutions d'ajustement pour le trafic

ferroviaire et les chantiers tout en préservant en priorité la typologie de planification des travaux sur la zone.

Les conditions de réalisation des travaux doivent être le compromis entre :

- Les besoins en Limitation Temporaire de Vitesse (LTV), les opérations coup poings (OCP) nécessitant l'arrêt des circulations, les modifications des plages de surveillance, etc. ;
- Le maintien des circulations ferroviaires pour les trains du quotidien ;

Les objectifs recherchés sont ainsi les suivants :

- Réduire le coût de réalisation des travaux en minimisant les ressources nécessaires pour encadrer et surveiller les travaux, en limitant le nombre de phases sur les différentes opérations et en bénéficiant de LTV et OCP pouvant être utilisées par différentes opérations ;
- Minimiser les impacts sur la circulation des trains.

La recherche de ce compromis passe par un travail itératif à mener en matière d'études d'exploitation sur la base des études techniques et des plans de phasage des différentes opérations à réaliser.

Ce travail nécessite également de tenir compte des autres travaux planifiés sur les différents axes et nœuds en matière de régénération et de développement du réseau.

Les durées prévisionnelles des travaux ainsi que les Enveloppes Financières Prévisionnelles correspondantes à chaque opération dans le cadre de la phase amont du projet ont été bâties sur la base d'hypothèses macroscopiques visant à combiner plusieurs cas de figure :

- Des LTV sur les différentes opérations ;
- Plusieurs OCP par an pouvant aller d'une durée de 90 à 120h selon les cas de figure ;
- Des possibilités de fermeture de ligne sur une certaine durée permettant une longue durée pour réaliser les travaux de Génie Civil : Marseille – Arenc, La Pauline - Hyères
- Des possibilités de réduire les longueurs et/ou les temps de disponibilités de voie d'évitement Fret
- Des possibilités de réduire l'utilisation des voies MV3 et MV4 entre Marseille St Charles et Marseille Blancarde pour permettre la réalisation du Bloc Est ;
- Etc.

Les phasages-travaux étant construits de manière détaillée dans le cadre des études techniques de conception en phase AVP, des itérations sont prévues au travers d'une étude d'exploitation permettant de définir les meilleurs compromis.

8 ESTIMATION FINANCIERE

Les montants ci-dessous correspondent aux EFP (enveloppes financières prévisionnelles) des opérations du projet aux conditions économiques de juillet 2020, intégrant les seules modifications de programme validé jusqu'au COPIL LNPCA du 3 juillet 2023.

Ces montants intègrent par exemple les coûts liés aux modifications de programme induites par la levée des réserves de la commission d'enquête publique DUP.

Ces EFP seront réactualisées en fin d'études AVP par les CPPR (coûts prévisionnels provisoires de réalisation) conformément aux conventions de financement des études AVP et à la convention-cadre.

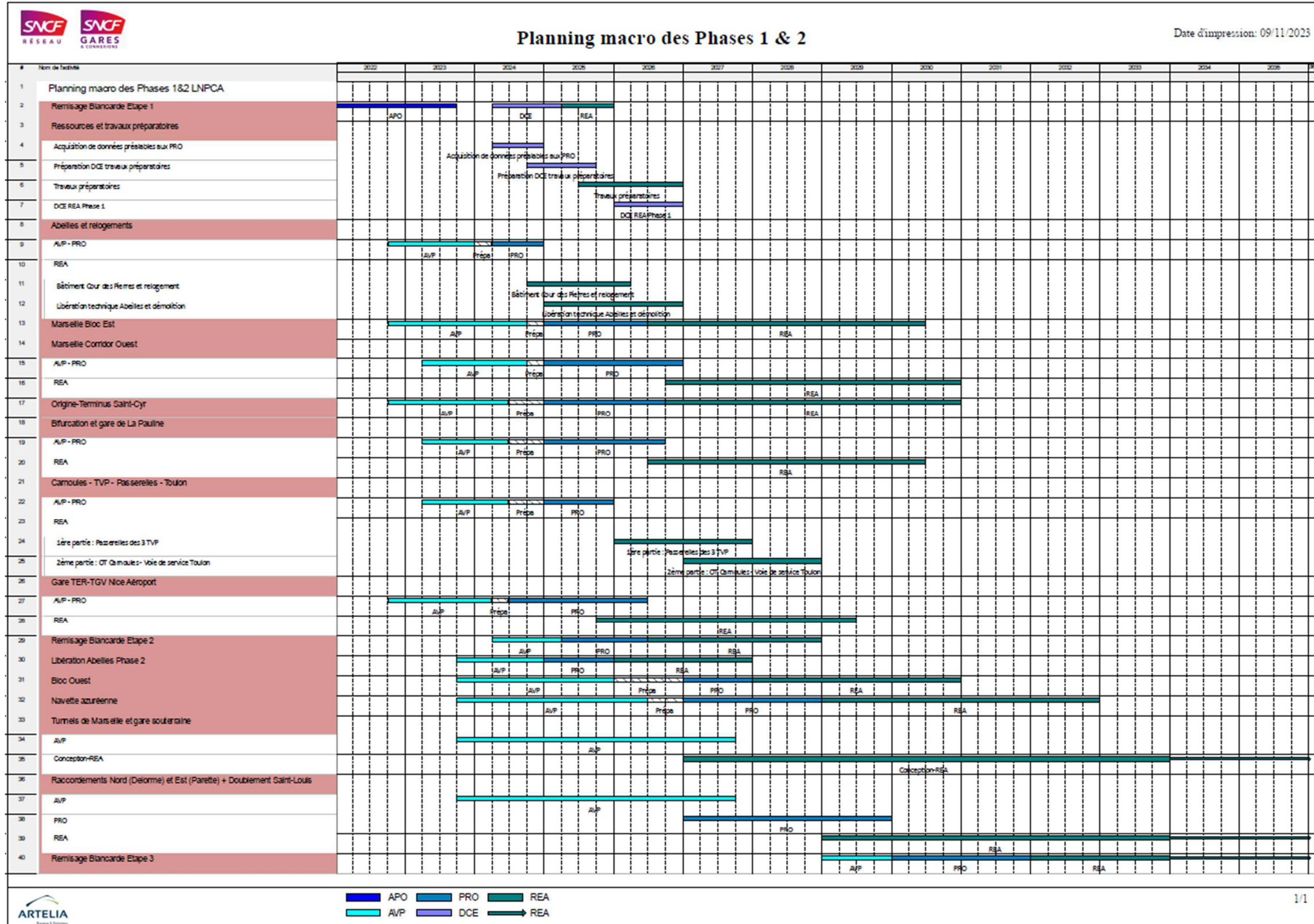
OPERATIONS DE PHASE 1

		Montants TND en euros constants CE juillet 2020
Opération Corridor Ouest	<i>Doublement voies du port jusqu'au Bloc Ouest</i>	30 338 966 €
	<i>Doublement en place de la halte Arenc</i>	32 121 950 €
	<i>Remisage maintenance TER sur faisceau d'Arenc</i>	108 434 120 €
	<i>Provision bâtiment atelier N3 corridor ouest</i>	17 000 000 €
	<i>Relèvement de vitesse Arenc-Estaque</i>	17 117 205 €
	<i>Communications Estaque</i>	3 456 505 €
	<i>Halte Saint André</i>	15 000 000 €
	<i>Suppression des PN voies du port</i>	16 000 000 €
Opération remisage Blancarde étape 1		5 811 000 €
Opération BlocEst-Abeilles	<i>Libération Abeilles phase 1</i>	38 339 004 €
	<i>Bloc Est Marseille phase 1</i>	81 061 047 €
Opération Bifurcation et gare de La Pauline		114 074 768 €
Opération Origine terminus ouest de la navette Toulonnaise à St Cyr		164 217 311 €
Opération Carnoules, Passerelles et Remisage Toulon	<i>Aménagements remisage TER à Toulon</i>	2 000 000 €
	<i>Origine terminus Est navette Toulonnaise à Carnoules</i>	8 185 754 €
	<i>Passerelles en gares (Solliès, Cuers, Puget)</i>	7 000 000 €
Opération Gare Nice aéroport TER-TGV avec 4 voies		234 234 779 €
TOTAL PHASE 1 post levées réserves DUP		894 392 410 €

OPERATIONS DE PHASE 2

		Montants TND en euros constants CE juillet 2020
Traversée de Marseille et gare souterraine	<i>Doublement tunnel Saint Louis</i>	111 350 000 €
	<i>Raccordement Marseille Nord</i>	225 525 461 €
	<i>Raccordement Marseille Parette</i>	113 142 527 €
	<i>Tunnel de Marseille</i>	626 724 396 €
	<i>Embranchement ferroviaire carrière pour évac. déblais</i>	15 000 000 €
	<i>Gare souterraine Marseille</i>	1 012 509 196 €
Libération Abeilles phase 2		74 481 039 €
Bloc Ouest Marseille		35 963 825 €
Blancarde réaménagement technicentre étapes 2 et 3 (fongibilité avec Blancarde étape 1)		110 180 671 €
Plan de voie Gare des Arcs		17 294 771 €
Cannes	<i>Gare Cannes-Marchandises TER</i>	144 258 132 €
	<i>Bifurcation de Cannes-Grasse</i>	114 210 460 €
	<i>4ème voie Cannes Ville</i>	81 157 863 €
Plan de voie Nice-Ville		25 898 162 €
Remisage TER Nice Saint Roch		21 185 144 €
Renforcement IFTE/CSS 06		21 000 000 €
TOTAL PHASE 2 post levées réserves DUP		2 749 881 646 €
TOTAL PHASES 1 et 2 post levées réserves DUP		3 644 274 056 €

9 PLANNING



FIN DU DOCUMENT

Maitres d'ouvrage

SNCF Réseau

Direction territoriale Provence-Alpes-Côte d'Azur

Mission LNPCA

Immeuble « Le Triangle »

5 Rue de Crimée

13003 MARSEILLE

SNCF Gares & Connexions

Direction des grands projets

4 rue Léon Gozlan

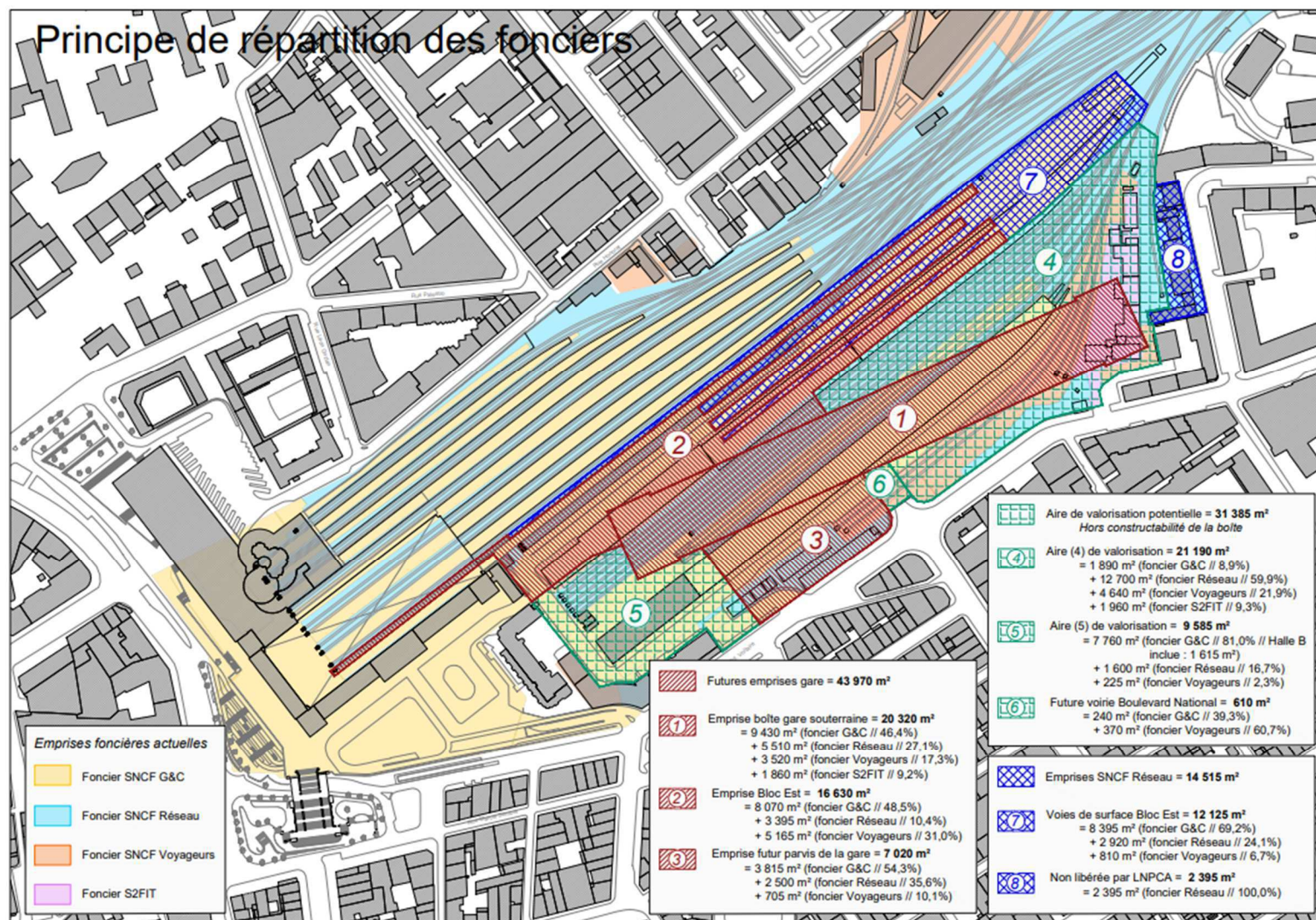
13003 Marseille



LE PROJET DES PHASES 1 & 2

Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Annexe n°2 : Principe de répartition des fonciers en gare de Marseille St Charles (avant finalisation des études AVP) et valeurs de référence du foncier



Valeurs de référence

Les valeurs de référence, définies à dire d'expert et acceptées par les Parties, sont les suivantes, à la date de la signature de la Convention-cadre :

- Marseille- quartier Saint-Charles : 135 € / m²
- Saint-Cyr sur Mer : 390 €/ m²
- Cannes : 220 €/ m²

Ces valeurs seront indexées sur l'Indice du Coût de la Construction à chaque cession.

Sur les autres fonciers valorisables, qui pourraient être identifiés postérieurement à la signature de la Convention-cadre, la valeur de référence sera définie selon les mêmes modalités et validée à l'occasion de l'information annuelle sur le plan de valorisation.

Annexe n°3 : Engagement Individuel de Confidentialité

ENGAGEMENT INDIVIDUEL DE CONFIDENTIALITE PROJET LNPCA

JE SOUSSIGNE(E) [indiquer
nom et prénom], né(e) le
..... [indiquer date
de naissance]

Renseigne le présent engagement en qualité de :

☐ Représentant (e) habilité(e) de l'Entité XXXXXXXXXXXXXXXX (ci-après « Entité ») membre du COTEC, occupant les fonctions de [préciser fonction] ;

Ci-après dénommé « l'Intervenant »,

est amené à avoir accès à des informations confidentielles telles que définies ci-dessous, communiquées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Il est précisé que la convention-cadre susmentionnée prévoit un avis des partenaires financiers signataires de ladite convention sur les projets de cahiers des charges (pour la partie technique) des études ainsi que la transmission des hypothèses et résultats d'études, intermédiaires et finaux.

Ci-après l'Objectif Autorisé.

Dès lors, l'Intervenant s'engage à conserver, dans les termes et conditions du présent engagement de confidentialité (ci-après « l'Engagement »), la plus stricte confidentialité desdites informations confidentielles auxquelles il a accès pour les besoins de l'Objectif Autorisé.

1) DEFINITION DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES

Aux fins de l'Engagement, le terme « **Information(s) Confidentielle(s)** » désigne toutes les informations qui peut être protégées au titre du savoir-faire, par le secret et notamment toutes les informations auxquelles l'Intervenant peut avoir accès pour les besoins de l'Objectif Autorisé, quelle que soit leur nature (technique, commerciale, juridique, financière ou autre), comme des plans, spécifications, référentiels, demandes de brevet, marque, dessin et modèle, données, bases de données, logiciels (codes sources, codes objet, documentation associée), ou toute information relevant du secret des affaires, quel que soit le moyen par lequel elles sont communiquées (par écrit, verbalement, visuellement, de manière électronique ou par tout autre moyen), dès lors que leur caractère confidentiel ait été signalé comme tel à l'occasion de leur transmission, notamment si elles sont revêtues d'une légende restrictive telle que « confidentiel » ou, dans le cas d'une divulgation orale ou visuelle, que le caractère confidentiel ait été confirmé par écrit dans un délai de trente (30) jours calendaires à compter de leur divulgation.

Sont expressément désignés comme Informations Confidentielles :

- les cahiers des charges (pour la partie technique) concernant les marchés à conclure ainsi que les hypothèses et résultats intermédiaires et finaux des études issus desdits marchés ;
- les discussions, informations, et tout échange relatifs au contenu des cahiers des charges (partie technique) des études et les hypothèses et résultats intermédiaires et finaux des études dont l'Intervenant aura pu avoir connaissance.

Doivent également être considérées comme des Informations Confidentielles et traitées comme telles toutes les **Données à Caractère Personnel** éventuellement contenues dans les Informations Confidentielles auxquelles l'Intervenant pourra avoir accès.

On entend par « Donnée à Caractère Personnel », toute information se rapportant à une personne physique identifiée ou identifiable.

Est réputée être une « personne physique identifiable » une personne physique qui peut être identifiée, directement ou indirectement, notamment par référence à un identifiant, tel qu'un nom, un numéro d'identification, des données de localisation, un identifiant en ligne, ou à un ou plusieurs éléments spécifiques propres à son identité physique, physiologique, génétique, psychique, économique, culturelle ou sociale.

2) OBLIGATION DE CONFIDENTIALITE ET D'USAGE RESTREINT

L'Intervenant reconnaît que, dans la mesure où les Informations Confidentielles ont trait à des procédures en application du Code des transports ou des procédures de mise en concurrence qui seront lancées par les Maîtres d'ouvrage conformément aux dispositions du Code de la Commande Publique, la divulgation de ces Informations est susceptible de porter atteinte à la régularité des procédures de mise en concurrence à venir ou des données sensibles du projet protégées par ces codes.

L'Intervenant s'engage en conséquence à ne pas porter atteinte à la concurrence en faisant usage des Informations Confidentielles auxquelles il a pu avoir accès.

L'Intervenant s'engage à ce titre :

- à veiller à ne pas se trouver dans une situation de conflit d'intérêts, et en particulier à ne fournir aucune assistance, directe ou indirecte, à un Opérateur Economique susceptible de soumissionner aux procédures de mise en concurrence ;
- à ne pas rentrer en relation commerciale, directement ou indirectement, avec un tiers dans un domaine ayant un lien avec le projet LNPCA ;
- à ne pas faire part à des tiers de l'existence des discussions et avis émis et/ou de tout fait relatif au projet LNPCA dévoilant une position ou une stratégie pour les procédures de mise en concurrence à venir.

Est considéré comme tiers au projet, toute personne n'ayant pas signé l'engagement de confidentialité équivalent à la présente.

De manière générale, l'Intervenant s'engage à :

- utiliser les Informations Confidentielles uniquement pour les besoins de l'Objectif Autorisé et s'interdit à ce titre de les utiliser ou de les exploiter, directement ou indirectement, à d'autres fins ;
- ne pas communiquer, exploiter, transférer, traduire ou adapter, par extrait ou en totalité, directement ou indirectement, les Informations Confidentielles, sous quelles que formes que ce soit, en dehors du strict cadre de l'Objectif Autorisé, auprès de personnes qui n'ont pas besoin d'en connaître et/ou qui n'ont pas signé d'engagement de confidentialité et notamment par oral, par la remise de documents appartenant à SNCF Réseau et/ou SNCF Gares et Connexions ou par la formation de personnes extérieures aux besoins de l'Objectif Autorisé ;
- mener l'Objectif Autorisé avec toute la réserve et la discrétion requise et assurer une protection raisonnable et adéquate des Informations Confidentielles contre toute divulgation, destruction, perte, altération ou accès non autorisé ;
- ne pas détourner les Informations Confidentielles dont il a connaissance, ni utiliser celles-ci pour détourner une clientèle ou tout ou partie des services proposés ;
- ne pas réaliser de copies ou de reproductions des Informations Confidentielles sauf celles strictement nécessaires aux besoins de l'Objectif Autorisé.

3) PROPRIETE INTELLECTUELLE

L'accès aux Informations Confidentielles dans le cadre de l'Objectif Autorisé ne peut être analysé comme la cession, concession d'une licence ou d'un quelconque droit de propriété intellectuelle au bénéfice personnel de l'Intervenant, au sens du Code de la propriété intellectuelle français.

En outre, l'Intervenant s'interdit :

- conformément à l'article L.122-5 du Code de la propriété intellectuelle, d'effectuer de copie privée ;
- de déposer ou revendiquer les Informations Confidentielles ou tout document incorporant ces dernières à titre de marque, brevet, dessin, modèle, ou tout autre droit de propriété intellectuelle, en son nom ou par un tiers, en France ou à l'étranger. Il en est de même en ce qui concerne les droits d'auteur ou autres droits attachés à la propriété littéraire et artistique ou le secret des affaires.

4) ENTREE EN VIGUEUR - DUREE

L'Engagement entre en vigueur à compter de sa signature par l'Intervenant et engage ce dernier sans limitation de territoire, pendant toute la durée de la Convention-cadre.

L'Intervenant s'engage toutefois à respecter les obligations de protection de la confidentialité des Informations Confidentielles pendant cinq (5) ans à l'expiration de l'Engagement pour quelle que cause que ce soit.

S'agissant des Données à Caractère Personnel échangées au titre des Informations Confidentielles, l'Intervenant reconnaît que leur confidentialité est sans limite de durée à l'égard de la personne concernée conformément à la réglementation en vigueur.

5) RESPONSABILITE

L'Intervenant reconnaît avoir été informé et sensibilisé à son obligation de confidentialité concernant les Informations Confidentielles. L'Intervenant reconnaît expressément qu'il est responsable de toute violation de l'obligation mise à sa charge.

L'Intervenant reconnaît que la divulgation des Informations Confidentielles est susceptible de causer un préjudice certain à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions justifiant tout recours ou action de la part de cette dernière à l'encontre de l'Entité qui peut choisir d'engager toute procédure juridictionnelle ou non à l'encontre de l'Intervenant.

L'Intervenant s'engage également à prévenir le référent compétent de l'Entité dès qu'il a connaissance d'une éventuelle fuite des Informations Confidentielles de façon à faire remonter au plus vite l'information à SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions.

6) PROTECTION DES DONNEES A CARACTERE PERSONNEL

L'Intervenant est informé que les Données à Caractère Personnel recueillies au titre du présent engagement de confidentialité sont soumises au respect de la réglementation relative à la protection des données à caractère personnel et notamment aux dispositions de la Loi Informatique et Libertés n° 78-17 du 6 janvier 1978, modifiée par la Loi du 6 août 2004, ainsi que par les dispositions du Règlement Général pour la Protection des Données (RGPD) du 27 avril 2016.

7) DISPOSITIONS GENERALES

L'Intervenant confirme qu'à la date de signature de l'Engagement, il ne se trouve pas en situation de conflit d'intérêts pour mener à bien l'Objectif Autorisé.

L'Engagement est régi par l'intuitu personae. En conséquence, l'Intervenant n'est pas autorisé à transférer à un tiers tout ou partie des droits et/ou obligations qui découlent des présentes.

L'Engagement est régi par le droit français. Tout litige relatif à l'exécution de l'Engagement peut être porté devant les tribunaux territorialement compétents.

SIGNATURES

Fait à _____ le _____

En deux (2) exemplaires originaux conservés par l'Intervenant et par l'Entité.

L'Intervenant, Nom Prénom : _____

(Signature + paraphe de chaque page + mention manuscrite « lu et approuvé » + Nom Prénom)



Convention de financement en application de la convention-cadre relative à la « Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur »

Convention PRO/REA n°1

relative au financement des :

- Travaux anticipés de la phase 1 ;
- Etudes de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres ;
- Relogements Abeilles (1^{ère} partie)
- Travaux du remisage Blancarde Etape 1

COMPTES F :	ARCOLE	GCF
COMPTES J :		

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par **[NOM DU SIGNATAIRE]**, préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23ème étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. Rodolphe GINTZ, autorisé pour ce faire par la délibération n°24-100-13 du conseil d'administration en date du 21 février 2024 ;

Ci-après désigné « **L'AFIT France** »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. Renaud MUSELIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°24-..... du conseil d'administration en date du ;

Ci-après désignée « **La SLNPCA** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représenté par Monsieur Matthieu CHABANEL, Président Directeur Général, dument habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

Et,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213.710.030 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le numéro RCS 507.523.801, dont le siège est situé 16 avenue d'Ivry 75013 Paris, représenté par Stéphane LERENDU , Directeur Exécutif des Grands Projets et des SERM, dument habilité à cet effet ;

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

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

VU :

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, et notamment ses articles 1er, 2, 3, 13, 27 et 31, ainsi que son annexe II ;
- le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;
- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports ;
- le code de la commande publique ;
- la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018, portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;
- le décret n°2019-1582 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 ;
- le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports (Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;
- le budget initial et le budget rectificatif de l'AFIT France au titre de l'exercice 2024 approuvés respectivement par les délibérations n° 24-99-01 du 25 janvier 2024 et n° 24-100-02 du 21 février 2024 de son conseil d'administration et leurs annexes relatives aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ;
- le contrat de projets État-Région 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, notamment l'article n°I.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 23 novembre 2015 et ses avenants ;
- le rapport de la commission Mobilité 21 et le courrier ministériel du 21 octobre 2013 ;
- le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 1er février 2018 ;
- la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

- le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1 ;
- la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2 ;
- la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études ;
- la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d'engagement de la concertation sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 23 juin 2020 relative à demande de poursuite des études et de la concertation pour préparer une enquête d'utilité publique sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 07 juin 2021 relative à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 ;
- le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021, son avenant n°1 relatif à l'intégration de la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis (CASA) signé le 3 juillet 2023, et son avenant n°2 signé le 15 décembre 2023 et relatif à la prise en compte de l'évolution du coût prévisionnel du projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur à l'issue de l'enquête d'utilité publique, à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avec un périmètre de financement élargi aux études de niveau avant-projet des phases 1 & 2 ;
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes- Côte d'Azur ;
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application ;
- la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019 et son avenant n°3 signé le 16 octobre 2020 ;
- le contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau à la suite de la délibération du 9 octobre 2020 du Conseil régional ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 04 octobre 2022 ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 25 août 2023 ;
- l'arrêté inter-préfectoral déclarant d'utilité publique le projet concernant la réalisation des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, et emportant mise en compatibilité des plans locaux d'urbanisme (PLUI ou PLU) des communes de Marseille, Saint-Cyr-sur-Mer, La Garde , La Crau, Carnoules, Cannes du 13 octobre 2022 ;
- la Convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le (ci-après « Convention-cadre »);

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET.....	6
ARTICLE 2.	MAITRISE D’OUVRAGE	6
ARTICLE 3.	DESCRIPTION DES ELEMENTS DE PROGRAMME FINANCES PAR LA PRESENTE CONVENTION	6
ARTICLE 4.	DELAJ PREVISIONNEL DE REALISATION.....	7
ARTICLE 5.	MODALITES DE SUIVI DU PROJET	8
ARTICLE 6.	FINANCEMENT.....	8
ARTICLE 7.	APPELS DE FONDS	11
ARTICLE 8.	GESTION DES ECARTS.....	12
ARTICLE 9.	COMMUNICATION	13
ARTICLE 10.	NOTIFICATIONS - CONTACTS	13
ANNEXES		

IL A ETE ENSUITE CONVENU CE QUI SUI

ARTICLE 1. OBJET

La présente **Convention de financement** est une convention d'application de la Convention-cadre mise en œuvre conformément au point II de l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Les termes définis à la Convention-Cadre ont la même signification dans la présente convention.

La Convention-cadre porte sur les phases postérieures aux études de niveau avant-projet (AVP) et définit en particulier la gouvernance du Projet et ses modalités de financement.

La présente convention PRO/REA a pour objet de préciser la consistance et les délais prévisionnels des études et des travaux à réaliser concernant les éléments de programme LNPCA listés à l'article 3, ainsi que l'assiette de financement et le plan de financement associés en application de la Convention-cadre.

ARTICLE 2. MAITRISE D'OUVRAGE

Les maîtrises d'ouvrage du projet sont détaillées à l'article 2 de la **Convention-cadre** : « Article 2 : Maîtrise d'ouvrage ».

Au titre de la présente **Convention de financement**, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sur leur périmètre respectif assurent la maîtrise d'ouvrage (MOA) des éléments de programme décrits à l'article 3 de la présente convention.

ARTICLE 3. DESCRIPTION DES ELEMENTS DE PROGRAMME FINANCES PAR LA PRESENTE CONVENTION

La présente convention porte sur les éléments de programme ci-dessous :

Opérations	Consistance simplifiée	MOA
Travaux préparatoires phase 1	- Réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PROJET prévues essentiellement à compter de 2025, - Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations. - Anticiper tous les aspects logistiques des travaux 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc.	SNCF RESEAU

PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	Amorcer la libération des emprises du site ferroviaire d'Abeilles où sera réalisée la gare souterraine : - Construction d'un bâtiment d'environ 2200 m2 permettant d'accueillir 120 personnes environ. - Création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relève d'incident et d'exploitation du réseau.	SNCF RESEAU
Relogements Abeilles	Sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine. Plusieurs sous-opérations sont prévues : - Des prises à bail externes pour près de 2800m2 ; - Le déplacement des « cœurs télécoms » présents au sein de la halle A qui sera à démolir ; - Des bâtiments à acquérir et à démolir par anticipation	SNCF GARES & CONNEXIONS
Réalisation Remisage Blancarde	- Contribuer à la libération foncière du site des Abeilles pour la future gare souterraine - Améliorer les conditions de remisage et de stationnement entre le site de Blancarde et la gare de Marseille	SNCF RESEAU

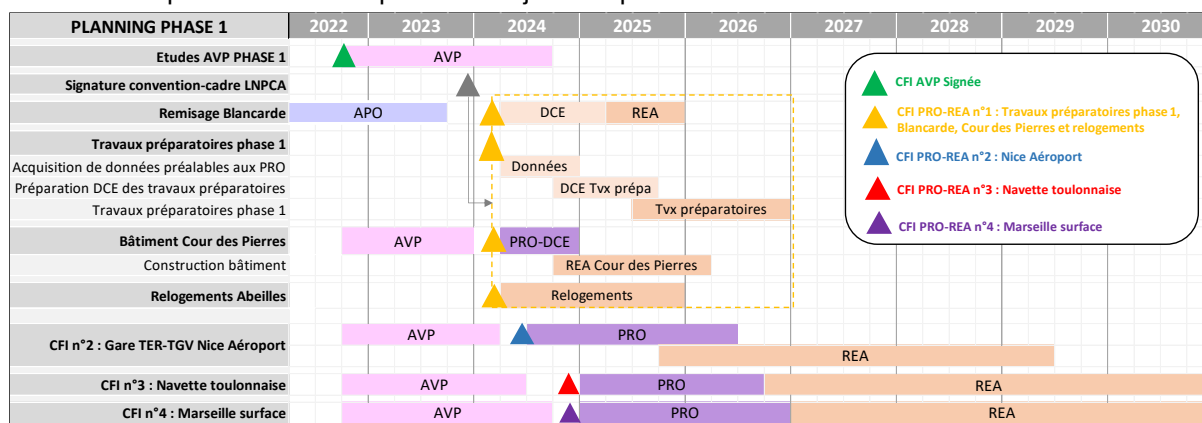
Le détail de ces 4 opérations est inscrit dans les fiches annexées à la présente convention.

ARTICLE 4. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

Les modalités de définition et de suivi du planning prévisionnel du projet sont régies par l'article 4.15 de la **Convention-cadre** : « Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique ».

Comme prévu par la **Convention-cadre**, le planning prévisionnel de réalisation physique détaillé opération par opération est intégré dans l'annexe « Programme d'opérations » de la **Convention-cadre**.

Le calendrier prévisionnel des opérations objet de la présente convention de financement est le suivant :



Les délais prévisionnels spécifiques sont précisés dans chacune des fiches annexes de chacune des opérations.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI DU PROJET

Le projet fait l'objet d'un suivi par les instances de gouvernance détaillées dans l'article 3 de la **Convention-cadre** : « Article 3 : Instances de gouvernance ».

ARTICLE 6. FINANCEMENT

Les modalités de financement du projet des phases 1 & 2 LNPCA sont régies par l'article 4 de la **Convention-cadre** : « Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning ».

Le présent article précise les modalités de financement pour les éléments de programme objet de la présente convention.

6.1 Assiette de financement

6.1.1 Coût aux conditions économiques de référence

Le coût des études et travaux relatifs aux éléments de programme dont le financement fait l'objet de la présente convention est estimé à **35 428 289 € HT** aux conditions économiques de juillet 2020, répartis comme suit :

Opérations	MOA	Montants en € constants de référence (CE 07/20)
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	13 869 151 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	6 579 000 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	10 069 138 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	4 911 000 €
TOTAL		35 428 289 €

Le détail de ce coût estimatif est présenté dans chacune des fiches d'opérations en **Annexe 2**.

6.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

La **Convention-cadre** prévoit que les conventions de financement utilisent les indices de référence suivants pour déterminer le besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : rubrique A (foncier), B1 (travaux), B2 (SLG), B3 (Fournitures), C (PR).
- indice BT01 : équivalent à TP01 en matière de rubrique.
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : rubrique D (MOE), E (MOA) et F (frais complémentaires MOA).

Concernant la présente **Convention de financement**, et compte tenu de la typologie des éléments de programme qui y sont intégrés, les indices TP01, BT01 et ING sont utilisés. Les couts actualisés sont détaillés en annexe 2.

Ainsi, le Besoin de financement de la présente convention couvre notamment le coût des études et travaux du périmètre, défini à l'article 3, qui est estimé à **43 056 387 € HT courants** répartis comme suit :

Opérations	MOA	Montants à contractualiser en €uros courants
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	17 031 737 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	8 008 410 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	12 028 892 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	5 987 348 €
TOTAL		43 056 387 €

Les hypothèses d'actualisation sont les suivantes en application de la Convention-cadre aux conditions économiques réelles de réalisation, sur la base des hypothèses d'actualisation suivantes :

- du calendrier prévisionnel de réalisation stipulé à l'article 4 ;
- de l'évolution de l'indice TP01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4,0 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice BT01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice ING, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : **132,2**
 - + 2,6 % en 2024 et au-delà,

Le Besoin de financement en euros courant sera régulièrement réactualisé selon les modalités prévues à l'article 4.7 de la **Convention-cadre**.

Ce montant en euros courants se décompose comme suit :

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Réseau :

Missions	€ courants
A – Foncier	0 €
B - Travaux et fournitures	22 363 624 €
C - Provision pour risques	1 193 983 €
D - Maitrise d'œuvre	4 613 060 €
E - Acquisitions de données et missions complémentaires	767 062 €
F - Maitrise d'ouvrage	2 089 766 €
TOTAL	31 027 496 €

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Gares & Connexions :

Missions	€ courants
A – Foncier	4 514 866 €
B - Travaux et fournitures	5 555 028 €
C - Provision pour risques	555 503 €
D - Maitrise d'œuvre	752 234 €
E - Acquisitions de données et missions complémentaires	396 746 €
F - Maitrise d'ouvrage	254 514 €
TOTAL	12 028 892 €

6.2 Plan de financement

LES CO-FINANCEURS s'engagent à participer au financement de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

CFI LNPCA n°1	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	50,0000 %	21 528 193,50 €
SLNPCA	50,0000 %	21 528 193,50 €
TOTAL	100,0000 %	43 056 387 € HT

ARTICLE 7. APPELS DE FONDS

7.1 Modalités d'appels de fonds

Conformément aux modalités d'appels de fonds régies par l'article 7 de la **Convention-cadre** : « Article 7 : Modalités d'appels de fonds et de versement », chaque maître d'ouvrage procèdera aux appels de fonds en euros courants sur son périmètre comme suit :

Pour la présente convention, les Parties s'accordent pour que le premier appel de fonds corresponde à **20 %** de la participation respective de chaque financeur en euros courants à la prise d'effet de la présente convention.

Un échéancier prévisionnel des appels de fonds est joint en **Annexe 3**.

Cet échéancier est susceptible d'évoluer, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

7.2 Domiciliation de la facturation

La domiciliation des Parties 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
Etat	Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des territoires Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports Sous-direction des infrastructures ferroviaires Tour Séquoïa 92055 La Défense Cedex	Bureau du développement du réseau ferroviaire et des opérations contractualisées	if2.dtffp.dgitm@developpement- durable.gouv.fr Copie à : uppr.stim.drealProvence-Alpes- Côte d'Azur@developpement- durable.gouv.fr
AFIT France	La Grande Arche Paroi Sud 92 055 LA DEFENSE CEDEX	Secrétariat général	Chorus Pro
S LNPCA	27 place Jules Guesde 13481 MARSEILLE Cedex 20	Gestion administrative et financière	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF Gares & Connexions	TSA 40818 69908 LYON Cedex 20	Direction Finances, Juridique et Régulation	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

7.3 Identification

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
AFIT France	180 092 255 300049	/
SLNPCA	920 979 390 00019	FR 76 920 979 390
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR51507523801

7.4 Délais de caducité

Les délais de caducité sont régis par l'article 8 de la **Convention-cadre**: « Article 8 : Caducité ».

Pour la présente convention, les Parties s'accordent que les engagements financiers des financeurs deviendront caducs dans un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention de financement, si SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions n'ont pas transmis l'attestation du démarrage ou du report des opérations concernées par un représentant du Maître d'ouvrage permettant de justifier soit d'un début de réalisation du projet ou de la phase du projet au titre duquel la subvention est accordée, soit d'une justification de son report.

Conformément à la Convention-Cadre, les engagements financiers des Co-financeurs deviendront caducs dans un délai de 48 mois à compter de la date estimée de fin des études et travaux couverts par la présente convention, si les Maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

ARTICLE 8. GESTION DES ECARTS

Les modalités de gestion des écarts sont régies par l'article 5 de la **Convention-cadre** : « Article 5 : Suivi et gestion des écarts et des risques financiers ».

ARTICLE 9. COMMUNICATION

Les modalités de communication relatives aux éléments du programme LNPCA listés à l'article 3 de la présente convention sont détaillées à l'article 14 de la **Convention-cadre** : « Article 14 : Communication ».

Le descriptif des moyens de communication et le calendrier prévisionnel des principaux événements de communication seront construits par les MOA avec les Co-financeurs.

ARTICLE 10. 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 en recommandé avec accusé de réception à :

Pour l'ETAT

Nom : Jean-Baptiste DE CAGNY
Adresse : DGITM/DTFFP/IF/IF2 – Tour Séquoïa
1, place Carpeaux
La Défense 6 – 92055 LA DÉFENSE CEDEX 3
Tél : 0140811370
E-mail : jean-baptiste.de-cagny@developpement-durable.gouv.fr

Pour l'AFIT France

Nom : Katrin Moosbrugger, Secrétaire générale de l'AFIT France
Adresse : La Grande Arche Paroi Sud
92 055 LA DEFENSE CEDEX
Tél : 01 40 81 72 78
E-mail : conventions@afit-france.fr

Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Nom : Folco LAVERDIERE
Adresse : 27 place Jules Guesde 13481 MARSEILLE
Tél : 0491454853
E-mail : slnpca-dg@orange.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom : Jacques PAULET – Directeur d'agence LNPCA
Adresse : SNCF Réseau
Immeuble Le Triangle, 5 rue de Crimée Marseille
Tél :
E-mail : jacques.paulet@reseau.sncf.fr

Pour SNCF Gares & Connexions

Nom : Stéphane LERENDU – Directeur des Grands Projets
Adresse : SNCF Gares & Connexions
16 avenue d'Ivry – 75013 Paris
Tél : 01 80 50 92 10
E-mail : stephane.lerendu@sncf.fr

La présente convention est établie en cinq (5) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le (Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,
Le Président du Conseil d'Administration**

**Pour l'État,
Le Directeur général des infrastructures,
des transports et des mobilités**

Rodolphe GINTZ

Convention de financement LNPCA n°1

**Pour La Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,
Le Président du Conseil d'Administration**

Renaud MUSELIER

Convention de financement LNPCA n°1

**Pour SNCF Réseau,
Le Président Directeur Général**

Matthieu CHABANEL

Convention de financement LNPCA n°1

**Pour SNCF Gares & Connexions,
Le Directeur des Grands Projets**

Stéphane LERENDU

Convention de financement LNPCA n°1

Convention de financement

Annexe 1 :

**Convention-cadre relative à la
Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur**

Convention de financement

Annexe 2

**Caractéristiques des éléments de
programme de la présente
convention :**

Coût, Fonctionnalités, Délais

ANNEXE 2-1 : Programme Travaux Préparatoires Phase 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les travaux préparatoires concernent les opérations de phase 1 suivantes :

- Nice Aéroport
- Carnoules et les trois TVP de Solliès-Pont, Cuers, et Puget-Ville
- La Pauline
- Saint-Cyr
- Marseille Bloc Est
- Marseille Corridor Ouest

Le programme fonctionnel de ces six opérations de phase 1 figure dans l'annexe « Programme d'opérations » de la convention-cadre.

Le programme technique détaillé de chaque opération figurera en annexe des conventions de financement PRO-REA de ces opérations, sur la base du programme fixé à la fin des études AVP et du CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation) sur lequel les MOA s'engageront.

Eléments de programme :

Le présent financement porte sur l'anticipation de travaux préparatoires de la phase 1 pour la période 2024 à 2026 tels que décrits ci-après.

Il s'agit d'une anticipation permettant au projet de disposer des moyens nécessaires à la sécurisation du planning, afin de ne pas attendre la fin des études AVP phase 1 (octobre 2024) pour contractualiser la suite des opérations de phase 1. En effet, les premiers travaux des opérations majeures sont attendus dès 2025 (cf. calendrier ci-après) et il convient d'en anticiper tous les aspects logistiques et opérationnels sis de Marseille à Nice.

L'estimation du montant des prochaines conventions de financement PRO-REA de la phase 1 tiendra compte du fait que certains travaux ont été anticipés par le présent financement. Ces anticipations de travaux ne constituent donc pas un financement complémentaire au projet.

Objectifs visant à la sécurisation du planning de réalisation des travaux des opérations de phase 1 :

- Disposer des moyens permettant de réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PRO prévues essentiellement à compter de 2025, afin de réduire les risques en particulier sur les enjeux géotechniques et pollution ;
- Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations.
- Anticiper tous les aspects logistiques des travaux en 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc.

Principales activités de production couvertes :

- **Liste des activités concernant la maîtrise d'ouvrage**, en complément des activités de maîtrise d'ouvrage déjà réalisées dans le cadre des AVP :
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'achat d'opération par spécialité
 - Management de la sécurité dans toutes les composantes du projet
 - Piloter les campagnes d'acquisition de données complémentaires pour la phase PRO vis-à-vis des réservations capacitaires, autorisations réglementaires et occupations temporaires de foncier
 - Mise en place d'une veille environnementale sur le chantier
 - Elaboration de l'ensemble des pièces contractuelles des différents marchés
 - Préparation et mise en œuvre de l'externalisation Etudes et Travaux
- **Liste des activités concernant la maîtrise d'œuvre pour ces travaux préparatoires :**
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'allotissement des marchés
 - Préparer les campagnes d'acquisition de données pour la phase PRO
 - Préparer et suivre les marchés au niveau administratif (habilitations, attachements, OS, réception, réserves, décomptes, réclamations, sûretés financières et garanties, etc.)
 - Etablir la liste des matériels à commander
 - Etablir les prévisions de commande pour les ateliers SNCF afin de fabriquer et de fiabiliser les livraisons de matériel
 - Challenger les coûts, veiller à la bonne traduction des dispositions contractuelles, analyser les écarts et émettre un avis sur la qualité de la prévision des coûts finaux prévisionnels des projets
 - Contribuer à la rédaction des DCE par spécialité
 - Veiller au respect des habilitations des agents et des entreprises
 - Préparer les entrées en « périmètre travaux » puis les entrées en « périmètre maintenance »
 - Préparer et gérer la(les) base(s) arrière(s) devant assurer la formation des trains-travaux l'approvisionnement des chantiers
 - Préparer et suivre les prestations externalisées en matière de MOE-T et de SLG (Sécurité et Logistique)
 - Assurer la programmation des capacités et des ressources nécessaires à la réalisation des travaux
- **Liste des activités concernant les travaux :**
 - Réaliser les travaux d'acquisitions de données complémentaires pour la phase PRO
 - Réaliser les premiers travaux de libération d'emprise, les dévoiements des réseaux internes et externes, la création des accès et bases-travaux, les premières démolitions et déposes d'installations.
 - Réaliser des missions de sécurité des circulations et du personnel dans le cadre de la préparation puis de l'exécution du chantier
 - Commander le matériel stocké : appareils de voie, rails, ballast, tourets de câbles, fil de contact, matériels de signalisation, relais, connexions inductives, etc. ;
 - Commander et entreposer le matériel temporaire de signalisation pour la réalisation des travaux (Limitation Temporaire de Vitesse notamment)
 - Réceptionner ce matériel et assurer sa distribution durant les travaux ;
 - Maintenir et vérifier le matériel stocké de sécurité ;
 - Réaliser les premiers travaux du périmètre SNCF Entreprises non sous-traitable (télécoms, signalisation sur installations en service)
 - Participer à la détermination des choix d'organisation des travaux entre les phases AVP et PRO
 - Assurer le suivi technique et financier des opérations en relation avec la MOA et les entreprises travaux
 - Assurer la qualité des prestations-travaux réalisées (sécurité, programmation, coût, délais, respect du programme, etc.)
 - Assurer le suivi budgétaire et le reporting des opérations

Nota Bene :

La réalisation des travaux de phase 1 nécessite la fabrication de matières en importantes quantités, dont les réservations de commandes seront réalisées dans le cadre du présent financement pour optimiser le planning de la phase 1 :

- 120 à 140 appareils de voie ;
- 30 à 40 km de voie/traverses/ballast et fil caténaires.

Conditions de réalisation :

Sans objet à ce stade, les travaux concernés seront réalisés sans impact sur les circulations ferroviaires (travaux en plages génériques de nuit)

Eléments financiers :

Le Coût de ces travaux préparatoires est évalué à 13 869 152 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

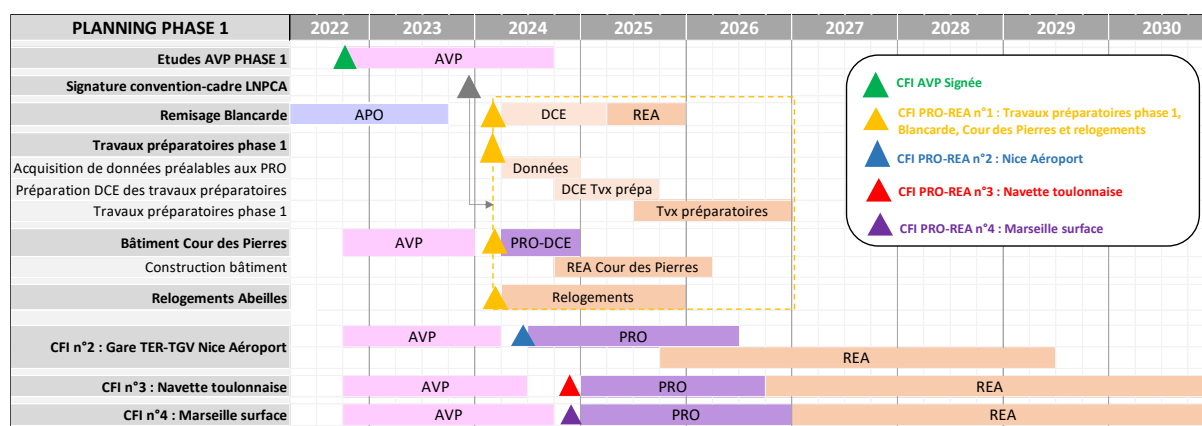
En € hors taxes aux CE de juillet 2020	Travaux	PR	MOE	MOA
Corridor Ouest	1 548 671 €	0 €	546 252 €	254 546 €
Bloc Est + Abeilles	2 381 207 €	0 €	840 530 €	392 345 €
Blancarde	0 €	0 €	0 €	0 €
Saint-Cyr	816 297 €	0 €	288 111 €	134 450 €
La Pauline	674 685 €	0 €	238 052 €	111 005 €
Carnoules + 3 TVPs	1 137 093 €	0 €	401 512 €	187 560 €
Nice Aéroport	1 809 531 €	0 €	638 699 €	298 086 €
Transverses (Programmation - base arrière QSE)	774 775 €	0 €	271 342 €	124 402 €
TOTAL	9 142 260 €	0 €	3 224 498 €	1 502 394 €
	13 869 152 €			

La provision pour risques est nulle car il s'agit de financements anticipés visant à faire le relais entre la phase de conception (finalisation des études AVP) des six opérations précitées et la contractualisation des futures CFI PRO-REA complètes de phase 1 qui interviendront à partir de fin 2024 pour ces opérations.

De fait la provision pour risques fera partie intégrant de ces futures conventions de financement en application des modalités de gestion des provisions pour risques définies dans la convention-cadre.

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Dates prévisionnelles de réalisation	Janvier 2024 à décembre 2026
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Éléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- début avril 2024 : signature de la convention-cadre,
- début avril 2024 : signature de la convention de financement « Travaux préparatoires phase 1 »,
- 2024 : Acquisition de données préalables aux études PRO des opérations de phase 1 dont les conventions de financement seraient signées d'ici fin 2024,
- Entre le T4 2024 et le T3 2025 : préparation des DCE des travaux préparatoires,
- Entre mi-2025 et fin 2026 : réalisation des travaux préparatoires :
 - libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes,
 - création des accès et bases-travaux,
 - démolitions et dépose d'installations.

ANNEXE 2-2 : Programme PRO/REA Cour des Pierres

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement porte sur les phases d'études projet (PRO) et réalisation (REA) de la **création du bâtiment sur le site ferroviaire de cour des Pierres**, composante de l'opération « Abeilles phase 1 » de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Eléments de programme :

1. Contexte

Dans le cadre du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la gare de Marseille Saint-Charles sera profondément restructurée avec la réalisation des aménagements suivants :

- phase 1 : création de 3 voies à quai supplémentaires et reprise du plan de voie en entrée de gare (opération dite du « Bloc Est »),
- phase 2 : réalisation d'une gare souterraine en complément de la gare historique et ses aménagements connexes (parkings et parvis).

La réalisation de ces aménagements nécessite des travaux de libération des emprises sur la gare de Marseille St-Charles (site des Abeilles) selon les trois axes suivants :

- libération technique des terrains avec la suppression de voies et équipements ferroviaires actuellement présents ;
- relogements des activités SNCF travaillant dans des bâtiments impactés par le projet et qui doivent donc être délocalisées ; et redéploiement des stationnements agents et voyageurs.

Dans le cadre des études préalables à la DUP menées par la mission LNPCA, plusieurs scénarios de libération et de relogements ont été envisagés dans le cadre du schéma directeur immobilier piloté par SNCF Immobilier. Ce schéma directeur est en cours d'actualisation pour fin 2023.

Les entités impactées par la libération des emprises seront relogées selon plusieurs axes :

- via des relogements en tiroir dans des locaux existants dans les emprises SNCF de la gare (nécessitant parfois des opérations de réaménagement de ces mêmes locaux).
- via des prises à bail externes pour les activités ne nécessitant pas une présence impérative en gare.
- et via la **construction d'un nouveau bâtiment et d'une zone de stationnements sur le site de cour des Pierres pour des équipes SNCF Réseau**, objet du présent financement.

Enfin, il convient de rappeler que le site ferroviaire de cour des Pierres constitue un site stratégique et industriel dans le sens où il accueille :

- les installations ferroviaires sensibles comme la commande centralisée du réseau, le poste de signalisation PRCI, le central sous-station.
- des zones de stockage de matériels.
- les installations de manœuvre pour la gestion de travaux de maintenance, qui serviront pour les travaux de la future gare souterraine et du Bloc Est.
- les équipes de maintenance au plus proche des activités ferroviaires.

2. Objectifs et fonctionnalités principales du bâtiment Cour des Pierres

Le présent financement porte exclusivement sur la construction de ce nouveau bâtiment sur le site de cour des Pierres et les stationnements associés.

La construction du bâtiment cour des Pierres constitue un élément dimensionnant en matière d'ordonnancement et de sécurisation du planning, et il est donc nécessaire d'anticiper les phases PRO et REA de ce bâtiment afin que ce bâtiment soit opérationnel en décembre 2025 pour accueillir une partie des équipes dont les locaux seront alors démolis.

Les études AVP de l'opération « libération Abeilles phase 1 » dans sa globalité sont en cours, à la fois sur la partie technique et sur la partie relogement et stationnements.

Le présent financement concerne les éléments fonctionnels suivants :

- la construction d'un bâtiment d'environ 2200 m² permettant d'accueillir 120 personnes environ.
- la création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relève d'incident et d'exploitation du réseau.

3. Situation de référence

Les hypothèses suivantes sont prises en référence de la construction du bâtiment cour des Pierres :

- construction du bâtiment CCR et de ses équipements connexes (bassins enterrés...),
- prise en considération de l'emplacement réservé lié au potentiel élargissement de la rue Bénédict, dont le besoin a été confirmé en réunion de concertation avec les services de la ville de Marseille, de la métropole Aix-Marseille Provence et de l'ABF,
- prise en considération de la demande ABF de maintien du bâtiment 50 à l'entrée du site.

4. Programme technique détaillé du bâtiment Cour des Pierres

Caractéristiques principales du bâtiment :

- bâtiment de 3 étages avec une hauteur libre de 13 m,
- bâtiment éco-conçu conforme à la réglementation RE2020,
- surface de plancher de 2182 m²,
- création d'un point de livraison courant fort pour le bâtiment,
- raccordement au réseau AEP,
- raccordement au réseau EU-EP avec la création d'un bassin de rétention de 60,3 m³ sur le toit,
- mise en œuvre d'une gestion centralisée du bâtiment pour le contrôle, la supervision et l'optimisation des équipements et consommations,
- mise en place d'un système de chauffage assuré par une centrale de traitement d'air,
- mise en place de panneaux photovoltaïque en autoconsommation : 170m² en toiture.

Caractéristiques principales du stationnement :

- 79 places de stationnement sur une surface au sol de 1945 m² dont 1235 m² de surfaces perméables,
- aménagements paysagers avec une vingtaines d'arbres,
- éclairage avec 17 candélabres,
- création d'un bassin de rétention enterré de 64m³.

Conditions de réalisation :

Ces travaux seront réalisés de jour, sans impact sur les circulations ferroviaires.

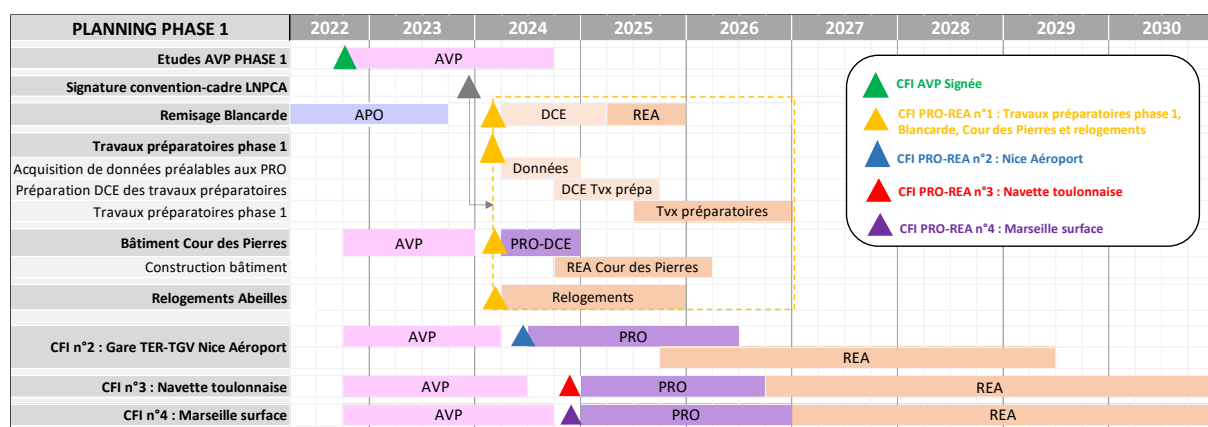
Eléments financiers :

Le Coût des phases PRO et REA du bâtiment Cour des Pierres est évalué à 6 579 000 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP	PRO	REA	Total
	<i>pour rappel, financé par CFI AVP Phase 1</i>	<i>objet de la présente convention de financement</i>		
Foncier				
Travaux			4 979 000 €	4 979 000 €
Provision pour risques			498 000 €	498 000 €
MOE	162 000 €	121 000 €	231 000 €	514 000 €
Missions complémentaires	33 000 €	40 000 €	510 000 €	583 000 €
MOA	21 000 €	80 000 €	120 000 €	221 000 €
TOTAL	216 000€	241 000 €	6 338 000 €	6 795 000 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour les travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Eléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- Janvier 2024 : dépôt du permis de construire du bâtiment,
- Début avril 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les phases PRO-REA du bâtiment cour des Pierres,
- T2 2024 : Validation études PRO,
- T2 2024 : Obtention du permis de construire,

- T2 et T3 2024 ; consultation des entreprises
- T4 2024 : Engagement des travaux,
- T4 2025 : Livraison du bâtiment cour des Pierres et des stationnements.

ANNEXE 2-3 : Programme Relogement « Abeilles »

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les relogements du plateau des Abeilles concernent :

- La libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du Bloc Est Phase 1 ;
- Ainsi que la libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire et Flammarion Phase 2 tels que décrits dans le protocole d'intention relatif au financement de la « Ligne Nouvelle Provence - Côte d'Azur ».

Sont ici uniquement concernés :

- Les relogements des activités médicales et sociales incluses dans le bâtiment médical et la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une Prise A Bail Externe
- Les relogements des activités du Centre d'Edition et du Comité d'Entreprise de la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une seconde Prise A Bail Externe
- Le relogement du Cœur Télécom

En outre, des bâtiments sont actuellement inoccupés et vides. Leurs acquisition et démolition par anticipation préviendra tout risque d'occupations illicites et libèrera des emprises pour les activités de libérations et installations de chantier et la reconstitution de stationnement :

- le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire
- les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT (filiale privée de la SNCF)

Eléments de programme ¹ :

L'objectif des opérations anticipées Abeilles est de pouvoir sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine.

Depuis le programme de la DUP, des optimisations du programme et du phasage ont été proposées, il s'agit notamment de :

- comme prévu en variante du programme des études AVP de la Phase 2) supprimer la réalisation anticipée d'un parking souterrain de 850 places au droit du secteur Voltaire au profit d'un stationnement définitif dans le génie civil de la boîte gare afin d'optimiser les ouvrages en infrastructures et conserver une zone importante de pleine terre au droit du futur parvis de la gare. Cette suppression induit la réalisation d'un ou plusieurs ouvrages de stationnement en silo, modulaires et provisoires, qui nécessite de libérer des emprises pour installer ces ouvrages,
- Réaliser ces phases de relogement, d'acquisition et de démolition en un seul ensemble et non en deux phases afin d'optimiser les relogements en une seule fois et ainsi accélérer le planning global de l'opération et notamment de réalisation du génie civil de la boîte gare qui constitue avec la gestion de l'évacuation des matériaux, l'un des chemins critiques du projet global LNPCA.

A cette fin plusieurs opérations ont été proposées en anticipation et/ou par opportunité, il s'agit :

- d'une Prise à Bail Externe (PABE) à la Porte d'Aix pour les activités médicales et sociales présentes sur le Plateau des Abeilles,

- d'une PABE, également en dehors de la gare, pour le Centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise (PABE pressentie en cours de négociation),
- de la libération technique et la relocalisation des cœurs télécom actuellement présents dans la halle A dans sa partie ouest (partie tuillée qui doit être démolie au 1^{er} semestre 2026)

1. Concernant les deux PABEs

Les PABEs nécessitent également des travaux d'aménagement de bureaux afin de permettre l'installation des activités dans les lieux.

Grâce aux déménagements des activités médicales (situées dans le bâtiment médical), d'autres activités du Plateau des Abeilles devant être positionnées en secteur 2 (à proximité du cœur de gare) pourront prendre place dans ledit bâtiment médical conservé.

Il est donc essentiel de saisir l'opportunité de ces PABEs et d'autre part de procéder rapidement aux déménagements des activités afin de permettre les travaux de réaménagement du bâtiment médical. Les études pour le réaménagement du cabinet médical seront lancées au 1^{er} semestre 2024.

Les activités médicales et sociales nécessitent une PABE d'une superficie de 1 792 m² et le centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise une PABE d'une superficie de 1 000 m².

Enfin, les coûts de ces PABEs prennent en compte le coût des déménagements des entités ainsi que les différentiels de loyers sur une période de neuf années.

2. Concernant le Cœur Télécom

Au sein de la Halle A, sont actuellement présents des cœurs télécom alimentant de nombreux sites et entités ferroviaires tels que la gare de Marseille saint Charles, le site de Blancarde, Pautrier, etc. Le déplacement de ces cœurs nécessite la création de deux nouveaux cœurs télécom :

- le premier situé en gare de Marseille Saint Charles,
- et le second au sein du bâtiment de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) située Cour des Pierres.

Le planning des études de création de ces deux nouveaux cœurs de réseaux en remplacement de ceux présents dans la Halle A intègre :

- une phase préalable de préparation des locaux devant accueillir les futurs cœurs de réseau. Les locaux qui seront situés en gare de Marseille Saint-Charles doivent être entièrement aménagés avant la fin du premier trimestre 2024.
- une durée d'étude du schéma de structure réseaux et de piquetage de 8 mois,
- et une durée de travaux de l'ordre de 15 mois, la livraison de ces travaux devant être faite au plus tard en décembre 2025 en vue de la démolition de la Halle A et du respect du planning global de la libération du plateau.

Cette opération de deux ans doit être démarrée dès le début 2024, c'est un prérequis à la démolition de la halle A en 2026.

3. Concernant les bâtiments à acquérir et démolir par anticipation

Le bâtiment B016, propriété de SNCF Réseau, situé boulevard Voltaire d'une superficie de 760 m² est inoccupé.

Les bâtiments situés à l'Est du plateau des Abeilles et appartenant actuellement à S2FIT d'une superficie de 3 700 m² devront être acquis et démolis pour la préparation du plateau des Abeilles et du chantier de la boîte gare.

Actuellement inoccupés, la démolition anticipée de ces bâtiments est souhaitée afin de :

- Sécuriser le site et prévenir des risques d'occupations illicites

- Libérer en anticipation des emprises qui pourront être utilement utilisées pour faciliter les libérations techniques et démolitions ultérieures, servir à des installations de chantier ou à la reconstitution de stationnements devant être supprimés sur la Halle A.

Conditions de réalisation :

Concernant le relogement des cœurs télécom, l'aménagement des LT en fond de gare et l'équipement des LT en gare ou dans les locaux de la CCR devront intégrer les contraintes liées à l'exploitation de ces lieux :

- Interface avec l'exploitation de la gare et du public dans l'aile Narvik,
- Interface avec un site exploité et sensible qu'est la CCR

Pour les démolitions, la coactivité avec l'exploitation du plateau Abeilles par le public ou les agents sera également un enjeu.

Pour l'ensemble de ces opérations l'exploitation des trains n'est pas impactée. Pour ces premières démolitions, les évacuations des matériaux seront réalisées par voie routière.

Eléments financiers :

Le Coût de la **PABE des activités médicales et sociales** est évalué à **2,97M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			1 342 000	1 342 000	1 342 000
Travaux			1 220 000	1 220 000	1 220 000
Provision pour risques			122 000	122 000	122 000
MOE	20 130	40 260	73 810	134 200	114 070
Missions complémentaires	19 215	38 430	70 455	128 100	108 885
MOA	11 049	22 097	40 512	73 658	62 609
TOTAL	50 394	100 787	2 868 777	3 019 958	2 969 564

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 195€/m² (soit un différentiel de 125€/m²/an et un montant total de 1,22M€)
- ainsi que les frais de déménagement (122k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Le Coût de la **PABE des activités du Centre d'Édition et du Comité d'Entreprise** est évalué à **1,93M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			850 000	850 000	850 000
Travaux			800 000	800 000	800 000
Provision pour risques			80 000	80 000	80 000
MOE	14 400	28 800	52 800	96 000	81 600
Missions complémentaires	13 613	27 225	49 913	90 750	77 138
MOA	7 188	14 376	26 355	47 919	40 731
TOTAL	35 200	70 401	1 859 068	1 964 669	1 929 469

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 175€/m² (soit un différentiel de 105€/m²/an et un montant total de 770k€)
- ainsi que les frais de déménagement (80k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Le Coût du **déplacement des Cœurs télécom** est évalué à **2,61M€ HT** aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			-	-	-
Travaux			1 950 000	1 950 000	1 950 000
Provision pour risques			195 000	195 000	195 000
MOE	64 350	128 700	235 950	429 000	364 650
Missions complémentaires	8 775	17 550	32 175	58 500	49 725

MOA	9 872	19 744	36 197	65 813	55 941
TOTAL	82 997	165 994	2 449 322	2 698 313	2 615 316

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 2026
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Les Coûts d'acquisition et de démolitions anticipées des bâtiments sont évalués à 2,55M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 pour le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire et pour les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT et se décomposent de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			1 587 302	1 587 302	1 587 302
Travaux			680 000	680 000	680 000
Provision pour risques			68 000	68 000	68 000
MOE	12 240	24 480	44 880	81 600	69 360
Missions complémentaires	17 005	34 010	62 351	113 365	96 360
MOA	9 489	18 977	34 791	63 257	53 768
TOTAL	38 733	77 467	142 022	2 593 523	2 554 790

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 26
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

ANNEXE 2-4 : Programme REA Blancarde Etape 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement vise la réalisation (REA) de l'opération « Remisage Blancarde étape 1 2025 », composante de la phase 1 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont les travaux sont nécessaires à la libération du site ferroviaire des Abeilles, préalable à la réalisation des travaux de la gare souterraine et du Bloc Est de Marseille Saint-Charles.

Eléments de programme :

5. Contexte

Il était prévu dans le protocole d'intention de financement de la LNPCA deux phases de réalisation des travaux sur le site de Marseille Blancarde.

- **Blancarde Phase 1 (10 M€)** : mise en place des voies de remisage nécessaires par la libération foncière du site d'ABEILLES pour le BLOC EST et la GARE SOUTERRAINE.
- **Blancarde Phase 2 (101 M€)** : extension du site avec prise en compte des besoins relatifs aux travaux de la Traversée Souterraine de Marseille ainsi que les besoins de remisage à la mise en service du projet des phases 1&2.

Le comité de pilotage LNPCA du 3 juillet 2023 a validé un séquençement optimisé des travaux sur le site de Marseille Blancarde dans le cadre LNPCA en trois étapes :

- **Blancarde étape 1 2025** : réaliser les seuls aménagements nécessaires à la libération ABEILLES.
- **Blancarde étape 2 2029** : réaliser les aménagements nécessaires aux deux objectifs suivants:
 - Mise en œuvre de la séparation par tube des circulations et de la réaffectation des opérateurs dans voies de services correspondant aux différents tubes : cela conduit à déplacer l'exploitant des relations inter-métropole de Pautrier et Blancarde (Bloc Est),
 - Mise en œuvre d'une base-travaux sur les pharmacies militaires nécessaire à l'évacuation des matériaux de la gare souterraine et à la réalisation des travaux du raccordement de Parette.
- **Blancarde étape 3 2035** : réaliser les aménagements nécessaires à la mise en service du projet des phases 1&2 en cohérence avec les lots d'ouverture à la concurrence.

Le présent financement porte prioritairement sur l'étape 1 2025 visant à réaliser les stricts aménagements nécessaires à la libération Abeilles en évitant les fausses manœuvres vis-à-vis des étapes ultérieures de Blancarde.

Le principe de fongibilité des coûts et de la Provision pour Risques (PR) inscrit dans la convention-cadre s'appliquant, les économies éventuelles de la présente opération seront reportées aux conventions de financement ultérieures sans changement du CPPR de référence (Phase 1). Compte tenu qu'il s'agit

d'une convention de financement limitée à une opération de taille réduite, seule une PR d'opération est affectée au coût MBP (Montants Bruts Principaux) de celle-ci.

6. Objectifs et fonctionnalités principales de l'opération Blancarde étape 1 2025

Actuellement, les trains en provenance de la gare de Marseille Saint-Charles sont contraints de réaliser de nombreuses manœuvres depuis l'entrée du grill sud de Marseille Blancarde pour être stationnés et remisés sur le grill nord de Marseille Blancarde.

Les travaux objet de la présente convention visent essentiellement à permettre aux exploitants ferroviaires de pouvoir assurer une relation directe entre la gare de Marseille Saint-Charles et le grill nord du site de Marseille Blancarde afin d'assurer le remisage des trains.

De plus, des aménagements de quais sont prévus pour permettre l'entretien du matériel remisé avec la mise à disposition d'eau et d'électricité sur les quais.

7. Situation de référence

En référence, l'opération dite CEPIA sous maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs porte la modernisation, la rationalisation et la mise en conformité réglementaire des réseaux humides du site dont les travaux sont prévus entre 2024 et 2026.

8. Programme technique détaillé de l'opération Blancarde étape 1 2025

- Création d'un accès direct au grill nord depuis les voies principales avec modification de la signalisation et reprise du paramétrage du poste 34 PIPC de Blancarde et de l'IHM1 au PRCI de Marseille St Charles;
- Banalisation de la voie 27 du site de Marseille Blancarde ;
- Adaptation des faisceaux du grill nord selon deux possibilités :
 - Solution initiale : Optimisation des travaux initialement prévus de reprises de la tête de faisceaux pour maintenir l'accès direct au vérin en fosse pour les trains actuels du technicentre ;
 - Variante en phase DCE/REA : maintien de la globalité du faisceau à l'exception de la mise en heurtoir de la voie 45 afin de minimiser la durée des travaux, les coûts, les risques de fausse manœuvre ainsi que l'exploitabilité depuis/vers le vérin de fosse ;
- Aménagement des 2 quais :
 - Quai 31/33 : L'entrevoie 31/33 actuellement composé d'un mélange de matériaux compactés (grave, ballast, terre végétale) sera équipé d'un quai avec des bordures béton en L, les regards existants seront réhaussés. La longueur du quai futur sera de 132 m pour une largeur variable d'1,30 m minimum en extrémité de quai à 3,40 m maximum.
 - Quai 33/35 : Le quai existant dans l'entrevoie 33/35 sera conservé et allongé de 20m jusqu'au GF en entrée de faisceau, pour atteindre une longueur de 150m. L'allongement du quai se fera avec la mise en œuvre de bordure en L. Les bordures existantes en bout de quai seront déposées sur environ 30 ml afin d'élargir l'extrémité de quai actuel.
- Equipement des quais :
 - Les quais seront équipés en eau et en énergie (pas d'éclairage, ni d'air comprimé) ;
 - Similairement aux bornes encastrables implantées sur les quais du mini-grill sud, chaque quai devra être équipé tous les 25m, d'une trappe avec rappel automatique de fermeture, qui contiendra à la fois les bouches d'eau et les prises de courant.
- Réseaux :

- Un linéaire de tranchée est à prévoir pour enfouir le cheminement des réseaux nécessaires à l'alimentation des équipements projetés :
 - 12ml de traversée des voies 35 à 33 pour réaliser le raccordement sur le regard existant du quai 35/37 et créer des regards de visite sur chaque quai ;
 - 150ml sur le quai 35/33.
- Les réseaux secs et humides seront enfouis à une profondeur normée selon leur nature, en fourreaux de dimension adaptée reposant sur un lit de sable.
- Ils seront repérés avant remblaiement par un grillage avertisseur également normé selon la nature du réseau.
- Des chambres de tirage seront positionnées à chaque changement de direction.
- Mise en œuvre de fourreaux de réserve pour les potentielles vidanges WC dans le corps des quais réalisés.

Le quai 33/35 n'est actuellement pas pourvu de réseau d'adduction d'eau. Il devra être raccordé au réseau d'adduction d'eau.

La création des bornes d'AEP et des coffrets de prises électriques, nécessitera la création d'une tranchée dans le quai et la mise en place de fourreaux, ainsi l'intégralité de l'enrobé du quai sera renouvelée.

Conditions de réalisation :

Les travaux vont être réalisés avec impacts capacitaires sur les circulations du réseau principal :

- Modification de l'IHM1 et du poste PIPC 34 : 3 opérations coup de poing de 6h les WE pour les essais et une OCP de 12h conjointe avec celle nécessaire pour la mise en service du raccordement de Mourepiane
- Travaux en génériques de nuit

Avec impact sur le technicentre :

- Travaux de quais V31/35 : impact des 4 voies du technicentre pendant 1 mois
- Travaux de suppression / mise en œuvre d'appareil de voie : 2 semaines avec interception des voies du technicentre

Un travail de coordination est prévu avec l'exploitant du site pour minimiser les impacts sur le fonctionnement quotidien du site de Marseille Blancarde.

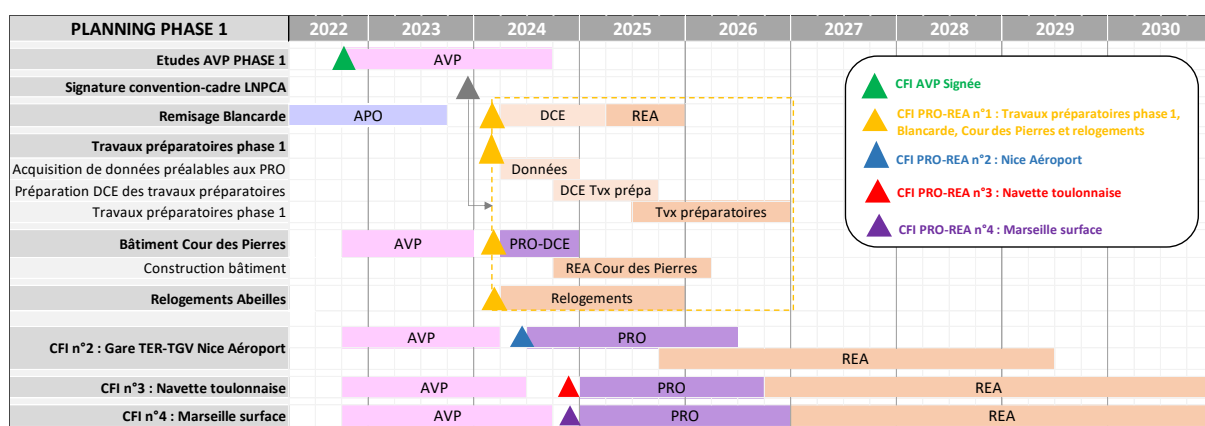
Eléments financiers :

Le coût de la phase réalisation objet de la présente convention est évalué à **4 911 001 € HT constants aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :**

En € hors taxes aux CE de 07/2020	APO (pour rappel)	REA (objet de la présente convention)	Total
Foncier			
Travaux		3 926 405 €	3 926 405 €
Provision pour risques		384 788 €	384 788 €
MOE	700 000 €	388 007 €	1 088 007 €
Missions complémentaires	100 000 €	118 989 €	218 989 €
MOA	100 000 €	92 811 €	192 811 €
TOTAL	900 000 €	4 911 001 €	5 811 001 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 6.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 6.1 de la convention de financement

Eléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici fin 2023.

Principaux jalons du calendrier

- T1 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les travaux de Blancarde
- T1 2024 : Saisine du préfet pour le porter à connaissance
- S1 2024 : Préparation des DCE et lancement des consultations
- T1 2025 : Démarrage des travaux
- Décembre 2025 : Mise en service

ANNEXE 2-5 : Détail des coûts actualisés

CFI PRO-REA n°1		Conditions économiques de référence			
MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	4 311 193 €	599 807 €		4 911 000 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	5 477 000 €	1 102 000 €		6 579 000 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	9 142 259 €	4 726 892 €		13 869 151 €
TOTAL SNCF Réseau		18 930 452 €	6 428 699 €	0 €	25 359 151 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 174 836 €	8 894 302 €	10 069 138 €
TOTAL € constants (07-2020)		18 930 452 €	7 603 535 €	8 894 302 €	35 428 289 €

Euros courants selon hypothèses d'actualisation retenues

MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	5 299 610 €	687 738 €		5 987 348 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	6 744 858 €	1 263 553 €		8 008 410 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	11 513 139 €	5 518 598 €		17 031 737 €
TOTAL SNCF Réseau		23 557 607 €	7 469 889 €	0 €	31 027 496 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 347 066 €	10 681 825 €	12 028 892 €
TOTAL € courants		23 557 607 €	8 816 955 €	10 681 825 €	43 056 387 €

Convention de financement

Annexe 3

Calendrier prévisionnel et indicatif des appels de fonds et Modèle d'état récapitulatif des dépenses

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Réseau
PERIMETRE : SNCF RESEAU CFI PRO/REA n°1
MONTANT GLOBAL HT : 31 027 496 € courants
Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
mars-24	1 ^{ère} appel de fonds	6 205 499 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
juin-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	3 102 750 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
déc-26	Solde	3 102 750 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		31 027 496 €	100,00%	

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Gares & Connexions				
PERIMETRE : SNCF GARES & CONNEXIONS CFI PRO/REA n°1 MONTANT GLOBAL HT : 12 028 892 € courants				
Prévisions d'appels de fonds				
Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
mars-24	1 ^{ère} appel de fonds	2 405 778 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 811 557 €	40%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	2 405 778 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 202 889 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la présente convention
déc-26	Solde	1 202 889 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		12 028 892 €	100,00%	

Chaque appel de fonds sera transmis à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>, en indiquant le n° SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300049 et son numéro d'EJ. Le dépôt doit être accompagné de toutes les pièces justificatives en format PDF nécessaires à l'instruction du dossier et notamment celles prévues par la convention.

Sur les appels de fonds les mentions obligatoires suivantes doivent être indiquées très précisément :

- La date d'émission de l'appel de fonds
- La désignation de l'émetteur et du destinataire de l'appel de fonds
- Le numéro de l'appel de fonds
- La dénomination précise de la convention, sa date de signature et le cas échéant son numéro
- Le montant de la subvention
- Le montant versé au titre des précédents acomptes
- Le montant de l'appel de fonds
- L'objet de la facturation

Les appels de fonds qui ne seront pas transmis avec les mentions obligatoires via le portail CHORUS PRO seront rejetés [réputés non reçus] par l'établissement et ne pourront donc être pris en charge pour traitement ni être éligibles à une demande d'intérêts de retard ou moratoires pour défaut de paiement.

Modèle d'état récapitulatif des dépenses :**État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Réseau**

Projet :

Période du :

Phases :

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					<i>HT euros</i>
Maitrise d'ouvrage					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					<i>HT euros</i>
TOTAL DEPENSES					<i>HT euros</i>

État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Gares & Connexions

Projet :
Période du :
Phases :

Nom fournisseur	Libellé compte	Réf. facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					HT euros
Maitrise d'ouvrage					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					HT euros
TOTAL DEPENSES					HT euros

FIN DU DOCUMENT

Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



Convention particulière de financement PRO/REA Phase 1 – 1^{ère} partie de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

relative aux contributions versées pour le financement des :

- Travaux anticipés de la phase 1
- Etudes de projet et des travaux du bâtiment Cour des Pierres
- Relogements Abeilles (1^{ère} partie)
- Travaux du remisage Blancarde Etape 1

Entre :

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil régional, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du,

Ci-après dénommées « les Collectivités membres »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, agissant en vertu de la délibération n° du,

Ci-après dénommée « la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ou « la SLNPCA »

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Visas

VU l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

VU le décret n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

VU le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021 et ses avenants signés le 3 juillet 2023 et le 15 décembre 2023 ;

VU la convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » signée le ;

VU la convention de financement PRO/REA n°1, en application de la convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le ;

VU la délibération n°2024 - - du du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur approuvant la convention particulière de financement PRO/REA n°1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Préambule

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) a été créée par ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 pour porter le financement de la part des collectivités partenaires au projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Comme le prévoit l'ordonnance, les conditions générales de financement des études de projet et des travaux du projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur font l'objet de la convention-cadre relative à « la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » signée le entre l'Etat, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et les maîtres d'ouvrage du projet. Des conventions de financement sont prises en application de cette convention-cadre pour définir le périmètre, le contenu, le planning, l'assiette et le plan de financement pour les différents ensembles d'opérations ou opérations définis par les partenaires.

Conformément à l'article 3 de l'ordonnance susvisée, des conventions particulières sont établies entre la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et ses membres pour assurer sa capacité à mettre en place le financement de la part totale des Collectivités membres au titre des conventions prises en application de la convention-cadre.

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention particulière de financement est conclue en application du III de l'article 5 de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle vise à définir :

A – le contenu des études de projet et des travaux de la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et dont la présentation détaillée se trouve en *Annexe 1*

B - les modalités de prise en charge par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur via la contribution totale des Collectivités membres de l'établissement public

local à la réalisation des études de projet et des travaux de la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

C – la répartition des contributions des Collectivités membres de la Société de la Ligne Nouvelle et leurs conditions de versement

Elle se rattache à la convention de financement des études de projet (PRO) et des travaux de réalisation (REA) n°1 relative à la 1^{ère} partie de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur établie entre les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (ci-après « la Convention PRO/REA n°1 »).

Article 2 : Description des éléments de programme financés via la présente convention

La présente convention porte in fine sur les éléments de programme ci-dessous :

Opérations	Consistance simplifiée	MOA
Travaux préparatoires phase 1	• Réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PROJET prévues essentiellement à compter de 2025, • Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations. • Anticiper tous les aspects logistiques des travaux 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc.	SNCF RESEAU
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	Amorcer la libération des emprises du site ferroviaire d'Abeilles où sera réalisée la gare souterraine : • Construction d'un bâtiment d'environ 2200 m2 permettant d'accueillir 120 personnes environ. • Création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relèvement d'incident et d'exploitation du réseau.	SNCF RESEAU
Relogements Abeilles	Sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine. Plusieurs sous-opérations sont prévues : • Des prises à bail externes pour près de 2800m2 ;	SNCF GARES & CONNEXIONS

	- Le déplacement des « cœurs télécoms » présents au sein de la halle A qui sera à démolir ; - Des bâtiments à acquérir et à démolir par anticipation	
Réalisation Remisage Blancarde	- Contribuer à la libération foncière du site des Abeilles pour la future gare souterraine - Améliorer les conditions de remisage et de stationnement entre le site de Blancarde et la gare de Marseille	SNCF RESEAU

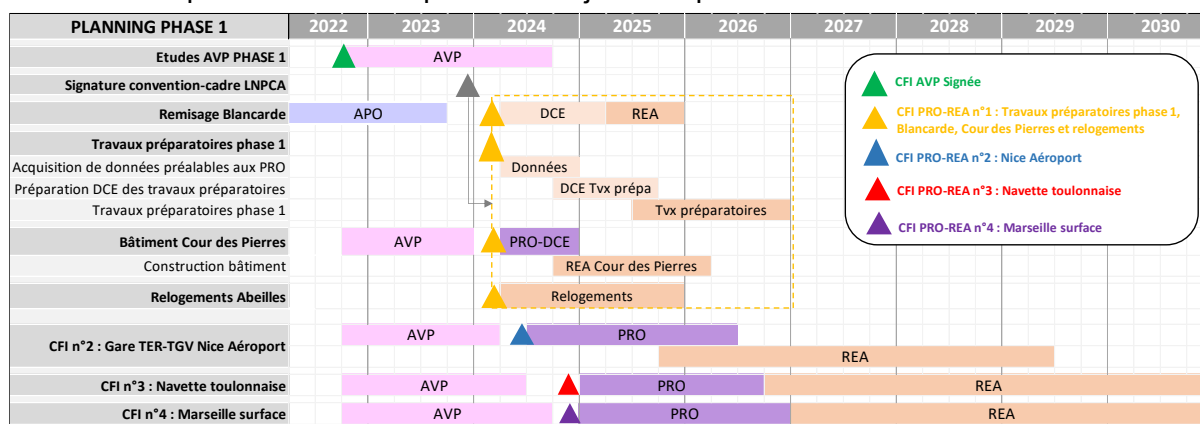
Le détail de ces quatre (4) opérations est inscrit dans les fiches en *Annexe 1* à la présente convention.

Article 3 : Délai prévisionnel de réalisation

Les modalités de définition et de suivi du planning prévisionnel du projet LNPCA (ci-après « le Projet ») sont régies par l'article 4.15 de la convention-cadre : « Article 4.15 : Modalités de définition et du suivi du planning de réalisation physique ».

Comme prévu par la convention-cadre, le planning prévisionnel de réalisation physique détaillé opération par opération est intégré dans l'annexe « Programme d'opérations » de la convention-cadre.

Le calendrier prévisionnel des opérations objet de la présente convention est le suivant :



Les délais prévisionnels spécifiques sont précisés dans chacune des fiches annexes de chacune des opérations.

Article 4 : Financement

Les modalités de financement du Projet des phases 1 & 2 LNPCA sont régies par l'article 4 de la convention-cadre : « Article 4 : Détermination des coûts d'opération, du Besoin de financement, du plan de financement et du planning ».

La Convention PRO/REA précise les modalités de réalisation des études et travaux et de financement des opérations relatives à la 1^{ère} partie de la phase 1 du Projet. Le présent article précise les modalités de participation des Collectivités membres pour le financement via la SLNPCA des éléments de programme objet de la présente convention.

4.1 Assiette de financement

4.1.1 Coût aux conditions économiques de référence

Le coût des études et travaux relatifs aux éléments de programme qui seront financés via les contributions objet de la présente convention est estimé à **35 428 289 € HT** aux conditions économiques de juillet 2020, répartis comme suit :

Opérations	Maître d'ouvrage (MOA)	Montants en € constants de référence (CE 07/20)
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	13 869 151 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	6 579 000 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	10 069 138 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	4 911 000 €
TOTAL		35 428 289 €

Le détail de ce coût estimatif est présenté dans chacune des fiches d'opérations en *Annexe 1*.

4.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

La convention-cadre prévoit que les conventions de financement prises en application pour chacune des opérations ou chacun des groupes d'opérations le cas échéant appliquent les indices de référence suivants pour déterminer le besoin de financement aux conditions économiques projetées de réalisation :

- indice TP01 et TP05b pour le coût du foncier, des travaux, des fournitures et de la provision pour risques : rubrique A (foncier), B1 (travaux), B2 (SLG), B3 (Fournitures), C (PR).
- indice BT01 : équivalent à TP01 en matière de rubrique.
- indice ING pour le coût des études et de maîtrise d'ouvrage : rubrique D (MOE), E (MOA) et F (frais complémentaires MOA).

Concernant la présente **convention**, et compte tenu de la typologie des éléments de programme qui y sont intégrés, les indices TP01, BT01 et ING sont utilisés. Les couts actualisés sont détaillés en *Annexe 1*.

Ainsi, le besoin de financement de la présente convention couvre notamment le coût des études et travaux du périmètre, défini à l'article 4, qui est estimé à **43 056 387 € HT courants** répartis comme suit :

Opérations	MOA	Montants à contractualiser en Euros courants
Travaux préparatoires phase 1	SNCF RESEAU	17 031 737 €
PRO/REA Construction Bâtiment Cour des Pierres	SNCF RESEAU	8 008 410 €
Relogements Abeilles	SNCF GARES & CONNEXIONS	12 028 892 €
Réalisation Remisage Blancarde	SNCF RESEAU	5 987 348 €
TOTAL		43 056 387 €

Les hypothèses d'actualisation sont les suivantes conformément aux principes actés dans la convention-cadre :

aux conditions économiques réelles de réalisation, sur la base des hypothèses d'actualisation suivantes :

- du calendrier prévisionnel de réalisation stipulé à l'article 3 ;
- de l'évolution de l'indice TP01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4,0 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice BT01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 130,3
 - + 4 % en 2024,
 - + 3,5 % en 2025 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice ING, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice de novembre 2023 : 132,2
 - + 2,6 % en 2024 et au-delà,

Le besoin de financement en euros courant sera régulièrement réactualisé selon les modalités prévues à l'article 4.7 de la convention-cadre.

Ce montant en euros courants se décompose comme suit :

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Réseau :

Missions	€ courants
A – Foncier	0 €
B – Travaux et fournitures	22 363 624 €
C – Provision pour risques	1 193 983 €
D – Maitrise d'œuvre	4 613 060 €
E – Acquisitions de données et missions complémentaires	767 062 €
F – Maitrise d'ouvrage	2 089 766 €
TOTAL	31 027 496 €

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Gares & Connexions :

Missions	€ courants
A – Foncier	4 514 866 €
B – Travaux et fournitures	5 555 028 €
C – Provision pour risques	555 503 €
D – Maitrise d'œuvre	752 234 €
E – Acquisitions de données et missions complémentaires	396 746 €
F – Maitrise d'ouvrage	254 514 €
TOTAL	12 028 892 €

4.2 Plan de financement

La convention de financement PRO/REA n°1 contractualise un financement à hauteur de **43 056 387 € HT courants**, avec comme co-financeurs l'AFIT France (Etat) et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, selon les clés de répartition ci-après :

Plan de financement PRO REA Phase 1 – 1 ^{ère} partie	Clé de répartition (%)	Besoin de financement en euros HT courants
Etat	50,00%	21 528 193,50 €
Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur	50,00%	21 528 193,50 €
Total	100,00%	43 056 387,00 €

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.3 Conditions de versement des contributions de la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage

La SLNPCA procédera aux versements de sa contribution aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure des appels de fonds par ces derniers aux conditions suivantes :

- validation par le comité technique et financier de la LNPCA de l'avancement physique et financier des études et des travaux justifiant les montants appelés
- validation par le comité technique et financier de la LNPCA du respect par les maîtres d'ouvrage des dispositions et engagements contenus dans la convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

4.4 Evolutions du plan de financement si intégration d'un financement européen

La convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur engage ses signataire à répondre à tous les appels à projets MIE / CEF pour les opérations entrant dans leurs conditions d'éligibilité avec une vision pluriannuelle sur le périmètre des dossiers déposés en fonction de l'avancement des différentes opérations et phases du Projet. Elle définit que les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, prennent en charge la demande de subvention européenne et sa gestion administrative.

En cas de financement européen, le plan de financement est modifié par avenant et les montants versés par l'Etat et la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage au titre de la subvention européenne sont déduits des participations financières des co-financeurs.

Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance est réduit du montant des subventions perçues par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à due proportion de la clé de répartition précitée pour chacun des co-financeurs.

4.5 Prise en compte des dépenses et de l'évolution du plan de financement dans le budget prévisionnel de la SLNPCA

Les dépenses totales à prendre en charge par la SLNPCA au titre du 4.2 sont intégrées en autorisation de programme ouverte lors de son exercice 2023 et en crédits de paiement sur les budgets annuels de l'année 2024 à 2026 en fonction des prévisions d'appels de fond transmis par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à la SLNPCA.

En cas de financement européen, la prise en compte dans les appels de fonds auprès de la SLNPCA des subventions européennes reçues par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et

SNCF Gares & Connexions, est intégralement répercutée dans les budgets de la SLNPCA, et contribue à réduire à parité avec la contribution de l'Etat, les contributions des Collectivités membres appelées par la SLNPCA.

Article 5 : Répartition de la contribution due au titre de PRO/REA n°1 entre la SLNPCA et ses membres

5.1 Détermination des contributions des Collectivités membres au budget de la SLNPCA

La SLNPCA verse l'intégralité des appels de fonds aux maîtres d'ouvrage et :

- Finance sur fonds propres sa quote part à hauteur de 50% ;
- Se fait rembourser par les Collectivités membres, pour lesquels la SLNPCA assure la totalité du financement, à hauteur de 50% pour la part qui incombe à ces derniers ; ces contributions prennent la forme de subventions d'équipement non grevées de TVA ;

La contribution totale des Collectivités membres est définie annuellement dans le budget primitif de la SLNPCA.

Les dépenses induites pour la SLNPCA liées à la gestion de la présente convention PRO/REA sont prises en charge selon les règles établies annuellement au budget de la SLNPCA.

Les membres, pour la part qui leur revient, sont appelés selon les règles suivantes :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage	Contribution au besoin de financement en euros HT courants
Région	20,0000%	4 305 638,70 €
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	1 531 644,85 €
Département du Var	2,7957%	601 863,71 €
Département des Alpes Maritimes	5.0327%	1 083 449,39 €
Métropole Aix Marseille Provence	9,5345%	2 052 605,61 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	288 133,34 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	578 527,14 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	47 232,86 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	103 722,84 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	34 552,75 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	136 725,56 €
TOTAL	50%	10 764 096,75 €

5.2 Evolution de la gouvernance de la SLNPCA

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, tout établissement public local, de même que toute autorité locale étrangère, au sens de l'article L. 1115-1 du code général des collectivités territoriales, ou tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à la SLNPCA.

Le mandat de négociation des conditions d'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux membres, non signataires de la présente convention, sera laissé à la discrétion de la SLNPCA qui s'assurera de l'obtention des meilleures conditions financières et intégrant des objectifs sur les niveaux de prise en charge des échéances restantes à verser et déjà versées par les co-financiers dans le cadre d'appels de fonds antérieurs à l'entrée du ou des nouveau(x) membres.

Le retrait d'un ou plusieurs membres n'entraîne aucune modification de la répartition, les sommes étant réputées dues en totalité par la Collectivité sortante.

Selon les principes de solidarité définis dans le protocole de financement, la participation d'un ou de plusieurs nouveaux membres portera sur la globalité du projet, à savoir les études et la réalisation des phases 1&2.

5.3 Appels de fonds et versements

Dans le cadre de l'exécution de ses budgets, la SLNPCA procédera aux appels de fonds auprès des Collectivités membres conformément à la répartition définie au 5.1. et selon l'échéancier prévisionnel et indicatif joint en *Annexe 2*. Ce dernier est susceptible d'évoluer selon les modifications de l'échéancier prévisionnel opérées par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Les signataires de la présente convention particulière procéderont au mandatement et au paiement des échéances conformément à l'échéancier actualisé de paiement des contributions des Collectivités membres à la SLNPCA. A l'exception du premier appel de fonds, cet échéancier prévoira le mandatement des échéances 60 jours calendaires avant le mandatement par la SLNPCA des échéances aux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions en application de la CFI PRO REA n°1.

Les paiements seront réalisés directement sur le compte de la SLNPCA dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3200	0000	031	BDFEFRPPCCT

En cas de défaut de paiement, les sommes dues seront majorées des intérêts de retard calculés sur la période de retard.

5.4 Evolution des coûts et appels de fonds

Les appels de fonds pourront évoluer selon les cas suivants :

- **actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions après décision conforme du comité de pilotage LNPCA et du conseil d'administration de la SLNPCA** : les contributions annuelles des Collectivités sont établies lors de la construction du budget primitif. A ce

titre, l'actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maitres d'ouvrage n'est pas encore connue pour l'exercice en cours. Dès connaissance de l'actualisation de l'échéancier, le prochain appel de fonds est recalculé et intègre le montant d'actualisation appelé. L'échéance sera recalculée dans un délai de 60 jours calendaires minimum avant l'appel de fonds.

- **versement d'une subvention européenne** : les montants appelés pour la prochaine échéance seront réduits d'un niveau égal à la réduction du montant appelé par les maîtres d'ouvrage auprès de la SLNPCA du fait de la subvention européenne et revenant aux Collectivités selon les clés de répartition établies pour les études de projet et les travaux de la phase 1 – 1^{ère} partie. Dans l'hypothèse où la réduction de l'appel de fonds d'une Collectivité se traduirait par un montant négatif, le montant appelé sera nul et la réduction reportée sur la ou les échéances suivantes.
- **adhésion ou retrait de nouveaux membres** : la répartition de la contribution totale des Collectivités sera recalculée à partir de l'échéance suivant l'entrée du ou des nouveau(x) membre(s).

La SLNPCA doit fournir un suivi annuel des éléments suivants :

- Montant des appels de fonds versés
- Montant des appels de fonds à verser
- Appel de fonds réalisés auprès des co-financeurs et montants encaissés et à encaisser
- Modalités d'actualisation de l'échéancier prévisionnel des coûts PRO/REA de phase 1 – 1^{ère} partie.

Les co-financeurs peuvent à tout moment demander à la SLNPCA la communication de toutes les pièces permettant de justifier les appels de fonds.

Article 6 : Règlement des litiges

6.1 Principes

Les Parties reconnaissent que la présente convention doit être exécutée de bonne foi et dans un esprit de coopération et de partenariat.

Elles veilleront en conséquence notamment à une bonne information mutuelle et à la prévention des contentieux.

En particulier, tout signataire anticipant un éventuel défaut de paiement doit en informer le Directeur général de la SLNPCA afin d'étudier les dispositions possibles à mettre en œuvre.

6.2 Règlement à l'amiable

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends (défauts de paiements, difficulté sur les garanties...) relatifs à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention.

En particulier, en cas de défaut de paiement d'une des Collectivités signataires, le directeur général de la SLNPCA convoque sous quinze (15) jours, après avoir notifié le défaut de paiement, le comité technique des membres de la SLNPCA afin de trouver un règlement à l'amiable.

Le conseil d'administration est informé du défaut de paiement à sa première réunion consécutive après la réunion du comité technique des membres de la SLNPCA.

6.3 Procédure de conciliation

A défaut de règlement amiable de leur(s) différend(s), les Parties peuvent décider que les litiges qui résultent de l'exécution de la présente convention font l'objet d'une tentative de conciliation par une commission composée de trois conciliateurs : le premier est désigné par le conseil d'administration de la SLNPCA, le deuxième par la partie en différend et le troisième par les deux premiers conciliateurs.

Si l'une ou les parties ne désigne(nt) pas son (leur) conciliateur(s) dans un délai de quinze (15) jours à compter de la survenance du litige qui les oppose, celui-ci (ceux-ci) sera (-ont) désigné(s) par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

Si les deux premiers conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième dans un délai de trente (30) jours à compter de la date la survenance du litige, le troisième conciliateur sera désigné par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

La commission de conciliation doit rendre son avis et/ou sa proposition dans un délai de trente (30) jours à compter de sa constitution.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, et notamment en cas de désaccord entre les parties pour s'en remettre à l'avis et/ou la proposition de la commission, le tribunal administratif compétent pourra être saisi à l'initiative de la partie la plus diligente.

La saisine d'une commission de conciliation suspend les délais de recours jusqu'à la notification aux deux parties de l'avis et/ou la proposition de ladite commission de conciliation.

Le délai de recours suspendu repart ensuite pour la durée restant à courir au moment de la saisine de la commission de conciliation.

6.4 Contentieux

Les litiges relatifs à l'exécution de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Marseille.

Article 7 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification par la SLNPCA aux Collectivités membres.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde de la contribution du dernier partenaire à la SLNPCA. En tout état de cause, la présente convention prend fin au plus tard dans un délai de 48 mois à compter de la date estimée de fin des études et travaux couverts par la présente convention, si les maîtres d'ouvrage n'ont pas effectué une demande de règlement du solde dû au titre de ces engagements.

La modification du terme de la convention pourra être décidée par voie d'avenant à la présente convention dans le cas où le terme de la convention de financement PRO/REA n°1 est modifié par avenant.

Le présente convention particulière de financement est établie en douze (12) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

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

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département des Bouches du Rhône,
La Présidente du Conseil Départemental***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département du Var,
Le Président du Conseil Départemental***

Jean-Louis MASSON

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour le Département des Alpes Maritimes,
Le Président du Conseil Départemental***

Charles Ange GINESY

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{re} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Aix Marseille Provence,
La Présidente de la Métropole***

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,
Le Président de la Métropole***

Jean-Pierre GIRAN

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Métropole Nice Côte d’Azur,
Le Président de la Métropole***

Christian ESTROSI

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon Agglomération,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Richard STRAMBIO

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

David LISNARD

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{re} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jean LEONETTI

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

***Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
Le Président de la Communauté d'agglomération***

Jérôme VIAUD

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{ère} partie - de la LNPCA

**Pour La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur,
Le Président du Conseil d’administration**

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement PRO/REA de phase
1 – 1^{re} partie - de la LNPCA

Convention de financement

Annexe 1

Caractéristiques des éléments de programme de la présente convention :

Coût, Fonctionnalités, Délais

4 Fiches d'opérations à insérer :

- Annexe 1.1 : Programme Travaux Préparatoires
- Annexe 1.2 : Programme PRO/REA Bâtiment Cour des Pierres
- Annexe 1.3 : Programme Relogements Abeilles
- Annexe 1.4 : Programme Remisage Blancarde

ANNEXE 1-1 : Programme Travaux Préparatoires Phase 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les travaux préparatoires concernent les opérations de phase 1 suivantes :

- Nice Aéroport
- Carnoules et les trois TVP de Solliès-Pont, Cuers, et Puget-Ville
- La Pauline
- Saint-Cyr
- Marseille Bloc Est
- Marseille Corridor Ouest

Le programme fonctionnel de ces six opérations de phase 1 figure dans l'annexe « Programme d'opérations » de la convention-cadre.

Le programme technique détaillé de chaque opération figurera en annexe des conventions de financement PRO-REA de ces opérations, sur la base du programme fixé à la fin des études AVP et du CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation) sur lequel les MOA s'engageront.

Eléments de programme :

Le présent financement porte sur l'anticipation de travaux préparatoires de la phase 1 pour la période 2024 à 2026 tels que décrits ci-après.

Il s'agit d'une anticipation permettant au projet de disposer des moyens nécessaires à la sécurisation du planning, afin de ne pas attendre la fin des études AVP phase 1 (octobre 2024) pour contractualiser la suite des opérations de phase 1. En effet, les premiers travaux des opérations majeures sont attendus dès 2025 (cf. calendrier ci-après) et il convient d'en anticiper tous les aspects logistiques et opérationnels sis de Marseille à Nice.

L'estimation du montant des prochaines conventions de financement PRO-REA de la phase 1 tiendra compte du fait que certains travaux ont été anticipés par le présent financement. Ces anticipations de travaux ne constituent donc pas un financement complémentaire au projet.

Objectifs visant à la sécurisation du planning de réalisation des travaux des opérations de phase 1 :

- Disposer des moyens permettant de réaliser en 2024 les acquisitions de données nécessaires au démarrage des phases PRO prévues essentiellement à compter de 2025, afin de réduire les risques en particulier sur les enjeux géotechniques et pollution ;
- Anticiper les travaux préparatoires dès 2025 en particulier sur les enjeux suivants : libération d'emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes, création des accès et bases-travaux, démolitions et dépose d'installations.

- Anticiper tous les aspects logistiques des travaux en 2026 sur différents aspects : sécurité, matières (commande des rails, appareils de voie, traverses, ballast), commande du personnel, etc.

Principales activités de production couvertes :

- **Liste des activités concernant la maîtrise d'ouvrage**, en complément des activités de maîtrise d'ouvrage déjà réalisées dans le cadre des AVP :
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'achat d'opération par spécialité
 - Management de la sécurité dans toutes les composantes du projet
 - Piloter les campagnes d'acquisition de données complémentaires pour la phase PRO vis-à-vis des réservations capacitaires, autorisations réglementaires et occupations temporaires de foncier
 - Mise en place d'une veille environnementale sur le chantier
 - Elaboration de l'ensemble des pièces contractuelles des différents marchés
 - Préparation et mise en œuvre de l'externalisation Etudes et Travaux
- **Liste des activités concernant la maîtrise d'œuvre pour ces travaux préparatoires :**
 - Préparer et mettre en œuvre la stratégie d'allotissement des marchés
 - Préparer les campagnes d'acquisition de données pour la phase PRO
 - Préparer et suivre les marchés au niveau administratif (habilitations, attachements, OS, réception, réserves, décomptes, réclamations, sûretés financières et garanties, etc.)
 - Etablir la liste des matériels à commander
 - Etablir les prévisions de commande pour les ateliers SNCF afin de fabriquer et de fiabiliser les livraisons de matériel
 - Challenger les coûts, veiller à la bonne traduction des dispositions contractuelles, analyser les écarts et émettre un avis sur la qualité de la prévision des coûts finaux prévisionnels des projets
 - Contribuer à la rédaction des DCE par spécialité
 - Veiller au respect des habilitations des agents et des entreprises
 - Préparer les entrées en « périmètre travaux » puis les entrées en « périmètre maintenance »
 - Préparer et gérer la(les) base(s) arrière(s) devant assurer la formation des trains-travaux l'approvisionnement des chantiers
 - Préparer et suivre les prestations externalisées en matière de MOE-T et de SLG (Sécurité et Logistique)
 - Assurer la programmation des capacités et des ressources nécessaires à la réalisation des travaux
- **Liste des activités concernant les travaux :**
 - Réaliser les travaux d'acquisitions de données complémentaires pour la phase PRO
 - Réaliser les premiers travaux de libération d'emprise, les dévoiements des réseaux internes et externes, la création des accès et bases-travaux, les premières démolitions et déposes d'installations.
 - Réaliser des missions de sécurité des circulations et du personnel dans le cadre de la préparation puis de l'exécution du chantier
 - Commander le matériel stocké : appareils de voie, rails, ballast, tourets de câbles, fil de contact, matériels de signalisation, relais, connexions inductives, etc. ;
 - Commander et entreposer le matériel temporaire de signalisation pour la réalisation des travaux (Limitation Temporaire de Vitesse notamment)

- Réceptionner ce matériel et assurer sa distribution durant les travaux ;
- Maintenir et vérifier le matériel stocké de sécurité ;
- Réaliser les premiers travaux du périmètre SNCF Entreprises non sous-traitable (télécoms, signalisation sur installations en service)
- Participer à la détermination des choix d'organisation des travaux entre les phases AVP et PRO
- Assurer le suivi technique et financier des opérations en relation avec la MOA et les entreprises travaux
- Assurer la qualité des prestations-travaux réalisées (sécurité, programmation, coût, délais, respect du programme, etc.)
- Assurer le suivi budgétaire et le reporting des opérations

Nota Bene :

La réalisation des travaux de phase 1 nécessite la fabrication de matières en importantes quantités, dont les réservations de commandes seront réalisées dans le cadre du présent financement pour optimiser le planning de la phase 1 :

- 120 à 140 appareils de voie ;
- 30 à 40 km de voie/traverses/ballast et fil caténaires.

Conditions de réalisation :

Sans objet à ce stade, les travaux concernés seront réalisés sans impact sur les circulations ferroviaires (travaux en plages génériques de nuit)

Eléments financiers :

Le Coût de ces travaux préparatoires est évalué à 13 869 152 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de juillet 2020	Travaux	PR	MOE	MOA
Corridor Ouest	1 548 671 €	0 €	546 252 €	254 546 €
Bloc Est + Abeilles	2 381 207 €	0 €	840 530 €	392 345 €
Blancarde	0 €	0 €	0 €	0 €
Saint-Cyr	816 297 €	0 €	288 111 €	134 450 €
La Pauline	674 685 €	0 €	238 052 €	111 005 €
Carnoules + 3 TVPs	1 137 093 €	0 €	401 512 €	187 560 €
Nice Aéroport	1 809 531 €	0 €	638 699 €	298 086 €
Transverses (Programmation - base arrière QSE)	774 775 €	0 €	271 342 €	124 402 €
TOTAL	9 142 260 €	0 €	3 224 498 €	1 502 394 €
	13 869 152 €			

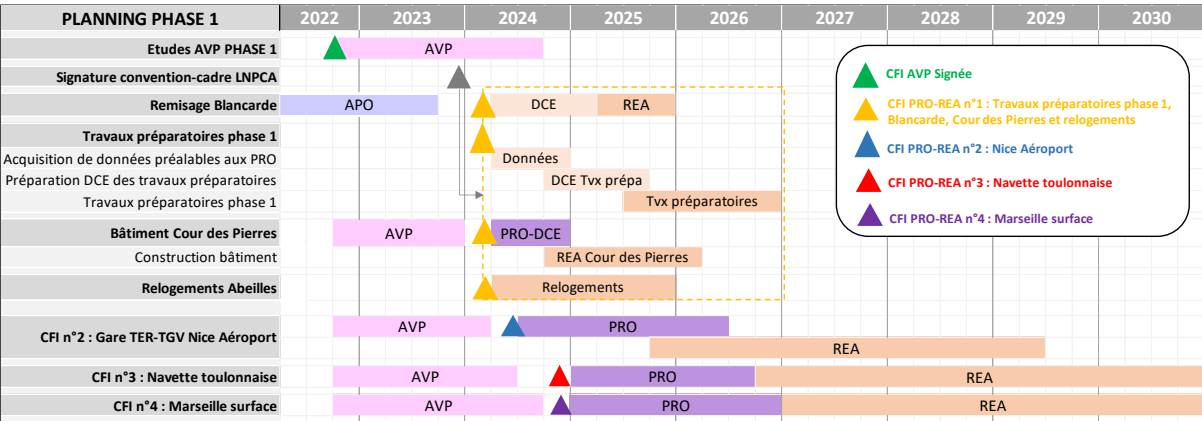
La provision pour risques est nulle car il s'agit de financements anticipés visant à faire le relais entre la phase de conception (finalisation des études AVP) des six opérations

précitées et la contractualisation des futures CFI PRO-REA complètes de phase 1 qui interviendront à partir de fin 2024 pour ces opérations.

De fait la provision pour risques fera partie intégrant de ces futures conventions de financement en application des modalités de gestion des provisions pour risques définies dans la convention-cadre.

Hypothèses d’indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Dates prévisionnelles de réalisation	Janvier 2024 à décembre 2026
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Eléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d’une signature de cette dernière d’ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- début avril2024 : signature de la convention-cadre,
- début avril 2024 : signature de la convention de financement « Travaux préparatoires phase 1 »,
- 2024 : Acquisition de données préalables aux études PRO des opérations de phase 1 dont les conventions de financement seraient signées d’ici fin 2024,
- Entre le T4 2024 et le T3 2025 : préparation des DCE des travaux préparatoires,
- Entre mi-2025 et fin 2026 : réalisation des travaux préparatoires :
 - libération d’emprise dont dévoiement des réseaux internes et externes,
 - création des accès et bases-travaux,
 - démolitions et dépose d’installations.

ANNEXE 1-2 : Programme PRO/REA Cour des Pierres

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement porte sur les phases d'études projet (PRO) et réalisation (REA) de la **création du bâtiment sur le site ferroviaire de cour des Pierres**, composante de l'opération « Abeilles phase 1 » de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA).

Eléments de programme :

1. Contexte

Dans le cadre du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la gare de Marseille Saint-Charles sera profondément restructurée avec la réalisation des aménagements suivants :

- phase 1 : création de 3 voies à quai supplémentaires et reprise du plan de voie en entrée de gare (opération dite du « Bloc Est »),
- phase 2 : réalisation d'une gare souterraine en complément de la gare historique et ses aménagements connexes (parkings et parvis).

La réalisation de ces aménagements nécessite des travaux de libération des emprises sur la gare de Marseille St-Charles (site des Abeilles) selon les trois axes suivants :

- libération technique des terrains avec la suppression de voies et équipements ferroviaires actuellement présents ;
- relogements des activités SNCF travaillant dans des bâtiments impactés par le projet et qui doivent donc être délocalisées ; et redéploiement des stationnements agents et voyageurs.

Dans le cadre des études préalables à la DUP menées par la mission LNPCA, plusieurs scénarios de libération et de relogements ont été envisagés dans le cadre du schéma directeur immobilier piloté par SNCF Immobilier. Ce schéma directeur est en cours d'actualisation pour fin 2023.

Les entités impactées par la libération des emprises seront relogées selon plusieurs axes :

- via des relogements en tiroir dans des locaux existants dans les emprises SNCF de la gare (nécessitant parfois des opérations de réaménagement de ces mêmes locaux).
- via des prises à bail externes pour les activités ne nécessitant pas une présence impérative en gare.
- et via la construction d'un **nouveau bâtiment et d'une zone de stationnements sur le site de cour des Pierres pour des équipes SNCF Réseau**, objet du présent financement.

Enfin, il convient de rappeler que le site ferroviaire de cour des Pierres constitue un site stratégique et industriel dans le sens où il accueille :

- les installations ferroviaires sensibles comme la commande centralisée du réseau, le poste de signalisation PRCI, le central sous-station.
- des zones de stockage de matériels.
- les installations de manœuvre pour la gestion de travaux de maintenance, qui serviront pour les travaux de la future gare souterraine et du Bloc Est.
- les équipes de maintenance au plus proche des activités ferroviaires.

2. Objectifs et fonctionnalités principales du bâtiment Cour des Pierres

Le présent financement porte exclusivement sur la construction de ce nouveau bâtiment sur le site de cour des Pierres et les stationnements associés.

La construction du bâtiment cour des Pierres constitue un élément dimensionnant en matière d'ordonnancement et de sécurisation du planning, et il est donc nécessaire d'anticiper les phases PRO et REA de ce bâtiment afin que ce bâtiment soit opérationnel en décembre 2025 pour accueillir une partie des équipes dont les locaux seront alors démolis.

Les études AVP de l'opération « libération Abeilles phase 1 » dans sa globalité sont en cours, à la fois sur la partie technique et sur la partie relogement et stationnements.

Le présent financement concerne les éléments fonctionnels suivants :

- la construction d'un bâtiment d'environ 2200 m² permettant d'accueillir 120 personnes environ.
- la création d'une aire de stationnement pour 80 véhicules de service visant à intervenir 24h/24 et 7j/7 dans le cadre de leurs missions de maintenance, d'entretien, de relève d'incident et d'exploitation du réseau.

3. Situation de référence

Les hypothèses suivantes sont prises en référence de la construction du bâtiment cour des Pierres :

- construction du bâtiment CCR et de ses équipements connexes (bassins enterrés...),
- prise en considération de l'emplacement réservé lié au potentiel élargissement de la rue Bénédict, dont le besoin a été confirmé en réunion de concertation avec les services de la ville de Marseille, de la métropole Aix-Marseille Provence et de l'ABF,
- prise en considération de la demande ABF de maintien du bâtiment 50 à l'entrée du site.

4. Programme technique détaillé du bâtiment Cour des Pierres

Caractéristiques principales du bâtiment :

- bâtiment de 3 étages avec une hauteur libre de 13 m,
- bâtiment éco-conçu conforme à la réglementation RE2020,
- surface de plancher de 2182 m²,
- création d'un point de livraison courant fort pour le bâtiment,
- raccordement au réseau AEP,
- raccordement au réseau EU-EP avec la création d'un bassin de rétention de 60,3 m³ sur le toit,
- mise en œuvre d'une gestion centralisée du bâtiment pour le contrôle, la supervision et l'optimisation des équipements et consommations,
- mise en place d'un système de chauffage assuré par une centrale de traitement d'air,
- mise en place de panneaux photovoltaïque en autoconsommation : 170m² en toiture.

Caractéristiques principales du stationnement :

- 79 places de stationnement sur une surface au sol de 1945 m² dont 1235 m² de surfaces perméables,
- aménagements paysagers avec une vingtaines d'arbres,
- éclairage avec 17 candélabres,
- création d'un bassin de rétention enterré de 64m³.

Conditions de réalisation :

Ces travaux seront réalisés de jour, sans impact sur les circulations ferroviaires.

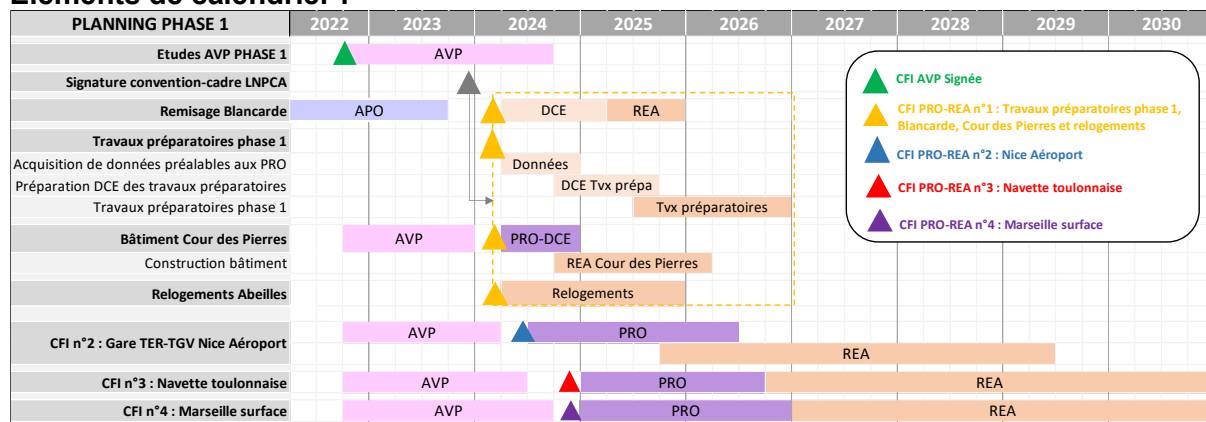
Éléments financiers :

Le Coût des phases PRO et REA du bâtiment Cour des Pierres est évalué à 6 579 000 € HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP	PRO	REA	Total
	<i>pour rappel, financé par CFI AVP Phase 1</i>	<i>objet de la présente convention de financement</i>		
Foncier				
Travaux			4 979 000 €	4 979 000 €
Provision pour risques			498 000 €	498 000 €
MOE	162 000 €	121 000 €	231 000 €	514 000 €
Missions complémentaires	33 000 €	40 000 €	510 000 €	583 000 €
MOA	21 000 €	80 000 €	120 000 €	221 000 €
TOTAL	216 000€	241 000 €	6 338 000 €	6 795 000 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour les travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Éléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici avril 2024.

Principaux jalons du calendrier

- Janvier 2024 : dépôt du permis de construire du bâtiment,
- Début avril 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les phases PRO-REA du bâtiment cour des Pierres,
- T2 2024 : Validation études PRO,
- T2 2024 : Obtention du permis de construire,
- T2 et T3 2024 ; consultation des entreprises
- T4 2024 : Engagement des travaux,
- T4 2025 : Livraison du bâtiment cour des Pierres et des stationnements.

ANNEXE 1-3 : Programme Relogement « Abeilles »

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et cofinanceurs, les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Les relogements du plateau des Abeilles concernent :

- La libération de l'emprise nécessaire au réaménagement du Bloc Est Phase 1 ;
- Ainsi que la libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les boulevards Voltaire et Flammarion Phase 2 tels que décrits dans le protocole d'intention relatif au financement de la « Ligne Nouvelle Provence - Côte d'Azur ».

Sont ici uniquement concernés :

- Les relogements des activités médicales et sociales incluses dans le bâtiment médical et la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une Prise A Bail Externe
- Les relogements des activités du Centre d'Edition et du Comité d'Entreprise de la Halle A prévus en secteur 4 (hors PEM) au sein d'une seconde Prise A Bail Externe
- Le relogement du Cœur Télécom

En outre, des bâtiments sont actuellement inoccupés et vides. Leurs acquisition et démolition par anticipation préviendra tout risque d'occupations illicites et libèrera des emprises pour les activités de libérations et installations de chantier et la reconstitution de stationnement :

- le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire
- les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT (filiale privée de la SNCF)

Eléments de programme :

L'objectif des opérations anticipées Abeilles est de pouvoir sécuriser le planning de libération du plateau des Abeilles afin de disposer de surfaces au plus tôt et ainsi de gérer au mieux un phasage complexe sur ce secteur en vue du chantier de la traversée souterraine.

Depuis le programme de la DUP, des optimisations du programme et du phasage ont été proposées, il s'agit notamment de :

- comme prévu en variante du programme des études AVP de la Phase 2) supprimer la réalisation anticipée d'un parking souterrain de 850 places au droit du secteur Voltaire au profit d'un stationnement définitif dans le génie civil de la boîte gare afin d'optimiser les ouvrages en infrastructures et conserver une zone importante de pleine terre au droit du futur parvis de la gare. Cette suppression induit la réalisation d'un ou plusieurs ouvrages de stationnement en silo, modulaires et provisoires, qui nécessite de libérer des emprises pour installer ces ouvrages,
- Réaliser ces phases de relogement, d'acquisition et de démolition en un seul ensemble et non en deux phases afin d'optimiser les relogements en une seule fois et ainsi accélérer le planning global de l'opération et notamment de réalisation du génie civil de la boîte gare qui constitue avec la gestion de l'évacuation des matériaux, l'un des chemins critiques du projet global LNPCA.

A cette fin plusieurs opérations ont été proposées en anticipation et/ou par opportunité, il s'agit :

- d'une Prise à Bail Externe (PABE) à la Porte d'Aix pour les activités médicales et sociales présentes sur le Plateau des Abeilles,

- d'une PABE, également en dehors de la gare, pour le Centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise (PABE pressentie en cours de négociation),
- de la libération technique et la relocalisation des cœurs télécom actuellement présents dans la halle A dans sa partie ouest (partie tuilée qui doit être démolie au 1er semestre 2026)

1. Concernant les deux PABEs

Les PABEs nécessitent également des travaux d'aménagement de bureaux afin de permettre l'installation des activités dans les lieux.

Grâce aux déménagements des activités médicales (situées dans le bâtiment médical), d'autres activités du Plateau des Abeilles devant être positionnées en secteur 2 (à proximité du cœur de gare) pourront prendre place dans ledit bâtiment médical conservé.

Il est donc essentiel de saisir l'opportunité de ces PABEs et d'autre part de procéder rapidement aux déménagements des activités afin de permettre les travaux de réaménagement du bâtiment médical. Les études pour le réaménagement du cabinet médical seront lancées au 1er semestre 2024.

Les activités médicales et sociales nécessitent une PABE d'une superficie de 1 792 m² et le centre d'Édition et les activités du Comité d'Entreprise une PABE d'une superficie de 1 000 m².

Enfin, les coûts de ces PABEs prennent en compte le coût des déménagements des entités ainsi que les différentiels de loyers sur une période de neuf années.

2. Concernant le Cœur Télécom

Au sein de la Halle A, sont actuellement présents des cœurs télécom alimentant de nombreux sites et entités ferroviaires tels que la gare de Marseille saint Charles, le site de Blancarde, Pautrier, etc.

Le déplacement de ces cœurs nécessite la création de deux nouveaux cœurs télécom :

- le premier situé en gare de Marseille Saint Charles,
- et le second au sein du bâtiment de la Commande Centralisée du Réseau (CCR) située Cour des Pierres.

Le planning des études de création de ces deux nouveaux cœurs de réseaux en remplacement de ceux présents dans la Halle A intègre :

- une phase préalable de préparation des locaux devant accueillir les futurs cœurs de réseau. Les locaux qui seront situés en gare de Marseille Saint-Charles doivent être entièrement aménagés avant la fin du premier trimestre 2024.
- une durée d'étude du schéma de structure réseaux et de piquetage de 8 mois,
- et une durée de travaux de l'ordre de 15 mois, la livraison de ces travaux devant être faite au plus tard en décembre 2025 en vue de la démolition de la Halle A et du respect du planning global de la libération du plateau.

Cette opération de deux ans doit être démarrée dès le début 2024, c'est un prérequis à la démolition de la halle A en 2026.

3. Concernant les bâtiments à acquérir et démolir par anticipation

Le bâtiment B016, propriété de SNCF Réseau, situé boulevard Voltaire d'une superficie de 760 m² est inoccupé.

Les bâtiments situés à l'Est du plateau des Abeilles et appartenant actuellement à S2FIT d'une superficie de 3 700 m² devront être acquis et démolis pour la préparation du plateau des Abeilles et du chantier de la boîte gare.

Actuellement inoccupés, la démolition anticipée de ces bâtiments est souhaitée afin de :

- Sécuriser le site et prévenir des risques d'occupations illicites
- Libérer en anticipation des emprises qui pourront être utilement utilisées pour faciliter les libérations techniques et démolitions ultérieures, servir à des installations de chantier ou à la reconstitution de stationnements devant être supprimés sur la Halle A.

Conditions de réalisation :

Concernant le relogement des cœurs télécom, l'aménagement des LT en fond de gare et l'équipement des LT en gare ou dans les locaux de la CCR devront intégrer les contraintes liées à l'exploitation de ces lieux :

- Interface avec l'exploitation de la gare et du public dans l'aile Narvik,
- Interface avec un site exploité et sensible qu'est la CCR

Pour les démolitions, la coactivité avec l'exploitation du plateau Abeilles par le public ou les agents sera également un enjeu.

Pour l'ensemble de ces opérations l'exploitation des trains n'est pas impactée. Pour ces premières démolitions, les évacuations des matériaux seront réalisées par voie routière.

Eléments financiers :

Le Coût de la PABE des activités médicales et sociales est évalué à 2,97M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total AVP Hors
Foncier*			1 342 000	1 342 000	1 342 000
Travaux			1 220 000	1 220 000	1 220 000
Provision pour risques			122 000	122 000	122 000
MOE	20 130	40 260	73 810	134 200	114 070
Missions complémentaires	19 215	38 430	70 455	128 100	108 885
MOA	11 049	22 097	40 512	73 658	62 609
TOTAL	50 394	100 787	2 868 777	3 019 958	2 969 564

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 195€/m² (soit un différentiel de 125€/m²/an et un montant total de 1,22M€)
- ainsi que les frais de déménagement (122k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Le Coût de la PABE des activités du Centre d'Édition et du Comité d'Entreprise est évalué à 1,93M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			850 000	850 000	850 000
Travaux			800 000	800 000	800 000
Provision pour risques			80 000	80 000	80 000
MOE	14 400	28 800	52 800	96 000	81 600
Missions complémentaires	13 613	27 225	49 913	90 750	77 138
MOA	7 188	14 376	26 355	47 919	40 731
TOTAL	35 200	70 401	1 859 068	1 964 669	1 929 469

* concernant le poste « foncier » celui-ci regroupe :

- le différentiel de loyers sur une période de 9 années sur la base d'un loyer de référence/actuel de 70€/m²/an et un loyer cible de 175€/m² (soit un différentiel de 105€/m²/an et un montant total de 770k€)
- ainsi que les frais de déménagement (80k€ au total soit 80€/m²)

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2024
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Le Coût du déplacement des Cœurs télécom est évalué à 2,61M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			-	-	-
Travaux			1 950 000	1 950 000	1 950 000
Provision pour risques			195 000	195 000	195 000
MOE	64 350	128 700	235 950	429 000	364 650
Missions complémentaire s	8 775	17 550	32 175	58 500	49 725
MOA	9 872	19 744	36 197	65 813	55 941
TOTAL	82 997	165 994	2 449 322	2 698 313	2 615 316

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 2026
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Les Coûts d'acquisition et de démolitions anticipées des bâtiments sont évalués à 2,55M€ HT aux conditions économiques de juillet 2020 pour le bâtiment B016 situé boulevard Voltaire et pour les bâtiments appartenant actuellement à S2FIT et se décomposent de la façon suivante :

En € hors taxes aux CE de 07/2020	AVP (Pour Mémoire)	PRO	REA	Total	Total Hors AVP
Foncier*			1 587 302	1 587 302	1 587 302
Travaux			680 000	680 000	680 000
Provision pour risques			68 000	68 000	68 000
MOE	12 240	24 480	44 880	81 600	69 360
Missions complémentaire s	17 005	34 010	62 351	113 365	96 360

MOA	9 489	18 977	34 791	63 257	53 768
TOTAL	38 733	77 467	142 022	2 593 523	2 554 790

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants	
Date prévisionnelle de fin de réalisation	Mars 26
Indice(s) représentatif(s) (TP01, ING)	BT01 (foncier / travaux / PR) ING (MOE / Missions Complémentaires / MOA)
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

ANNEXE 1-4 : Programme REA Blancarde Etape 1

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeur(s), les hypothèses formulées pour le programme objet de la convention et les risques afférents, ainsi que de formaliser les objectifs et les principales caractéristiques notamment fonctionnelles des éléments de programme objet de la présente convention de financement réalisés sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions.

Intitulé des opérations financées :

Le présent financement vise la réalisation (REA) de l'opération « Remisage Blancarde étape 1 2025 », composante de la phase 1 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), dont les travaux sont nécessaires à la libération du site ferroviaire des Abeilles, préalable à la réalisation des travaux de la gare souterraine et du Bloc Est de Marseille Saint-Charles.

Eléments de programme :

1. Contexte

Il était prévu dans le protocole d'intention de financement de la LNPCA deux phases de réalisation des travaux sur le site de Marseille Blancarde.

- **Blancarde Phase 1 (10 M€)** : mise en place des voies de remisage nécessaires par la libération foncière du site d'ABEILLES pour le BLOC EST et la GARE SOUTERRAINE.
- **Blancarde Phase 2 (101 M€)** : extension du site avec prise en compte des besoins relatifs aux travaux de la Traversée Souterraine de Marseille ainsi que les besoins de remisage à la mise en service du projet des phases 1&2.

Le comité de pilotage LNPCA du 3 juillet 2023 a validé un séquençement optimisé des travaux sur le site de Marseille Blancarde dans le cadre LNPCA en trois étapes :

- **Blancarde étape 1 2025** : réaliser les seuls aménagements nécessaires à la libération ABEILLES.
- **Blancarde étape 2 2029** : réaliser les aménagements nécessaires aux deux objectifs suivants:
 - Mise en œuvre de la séparation par tube des circulations et de la réaffectation des opérateurs dans voies de services correspondant aux différents tubes : cela conduit à déplacer l'exploitant des relations inter-métropole de Pautrier et Blancarde (Bloc Est),
 - Mise en œuvre d'une base-travaux sur les pharmacies militaires nécessaire à l'évacuation des matériaux de la gare souterraine et à la réalisation des travaux du raccordement de Parette.
- **Blancarde étape 3 2035** : réaliser les aménagements nécessaires à la mise en service du projet des phases 1&2 en cohérence avec les lots d'ouverture à la concurrence.

Le présent financement porte prioritairement sur l'étape 1 2025 visant à réaliser les stricts aménagements nécessaires à la libération Abeilles en évitant les fausses manœuvres vis-à-vis des étapes ultérieures de Blancarde.

Le principe de fongibilité des coûts et de la Provision pour Risques (PR) inscrit dans la convention-cadre s'appliquant, les économies éventuelles de la présente opération seront reportées aux conventions de financement ultérieures sans changement du CPPR de référence (Phase 1). Compte tenu qu'il s'agit d'une convention de financement limitée à une opération de taille réduite, seule une PR d'opération est affectée au coût MBP (Montants Bruts Principaux) de celle-ci.

2. Objectifs et fonctionnalités principales de l'opération Blancarde étape 1 2025

Actuellement, les trains en provenance de la gare de Marseille Saint-Charles sont contraints de réaliser de nombreuses manœuvres depuis l'entrée du grill sud de Marseille Blancarde pour être stationnés et remisés sur le grill nord de Marseille Blancarde.

Les travaux objet de la présente convention visent essentiellement à permettre aux exploitants ferroviaires de pouvoir assurer une relation directe entre la gare de Marseille Saint-Charles et le grill nord du site de Marseille Blancarde afin d'assurer le remisage des trains.

De plus, des aménagements de quais sont prévus pour permettre l'entretien du matériel remisé avec la mise à disposition d'eau et d'électricité sur les quais.

3. Situation de référence

En référence, l'opération dite CEPIA sous maîtrise d'ouvrage SNCF Voyageurs porte la modernisation, la rationalisation et la mise en conformité réglementaire des réseaux humides du site dont les travaux sont prévus entre 2024 et 2026.

4. Programme technique détaillé de l'opération Blancarde étape 1 2025

- Création d'un accès direct au grill nord depuis les voies principales avec modification de la signalisation et reprise du paramétrage du poste 34 PIPC de Blancarde et de l'IHM1 au PRCI de Marseille St Charles;
- Banalisation de la voie 27 du site de Marseille Blancarde ;
- Adaptation des faisceaux du grill nord selon deux possibilités :
 - Solution initiale : Optimisation des travaux initialement prévus de reprises de la tête de faisceaux pour maintenir l'accès direct au vérin en fosse pour les trains actuels du technicentre ;
 - Variante en phase DCE/REA : maintien de la globalité du faisceau à l'exception de la mise en heurtoir de la voie 45 afin de minimiser la durée des travaux, les coûts, les risques de fausse manœuvre ainsi que l'exploitabilité depuis/vers le vérin de fosse ;
- Aménagement des 2 quais :
 - Quai 31/33 : L'entrevoie 31/33 actuellement composé d'un mélange de matériaux compactés (grave, ballast, terre végétale) sera équipé d'un quai avec des bordures béton en L, les regards existants seront réhaussés. La longueur du quai futur sera de 132 m pour une largeur variable d'1,30 m minimum en extrémité de quai à 3,40 m maximum.
 - Quai 33/35 : Le quai existant dans l'entrevoie 33/35 sera conservé et allongé de 20m jusqu'au GF en entrée de faisceau, pour atteindre une longueur de 150m. L'allongement du quai se fera avec la mise en œuvre de bordure en L. Les bordures existantes en bout de quai seront déposées sur environ 30 ml afin d'élargir l'extrémité de quai actuel.
- Equipement des quais :
 - Les quais seront équipés en eau et en énergie (pas d'éclairage, ni d'air comprimé) ;
 - Similairement aux bornes encastrables implantées sur les quais du mini-grill sud, chaque quai devra être équipé tous les 25m, d'une trappe avec rappel automatique de fermeture, qui contiendra à la fois les bouches d'eau et les prises de courant.
- Réseaux :
 - Un linéaire de tranchée est à prévoir pour enfouir le cheminement des réseaux nécessaires à l'alimentation des équipements projetés :
 - 12ml de traversée des voies 35 à 33 pour réaliser le raccordement sur le regard existant du quai 35/37 et créer des regards de visite sur chaque quai ;
 - 150ml sur le quai 35/33.

- Les réseaux secs et humides seront enfouis à une profondeur normée selon leur nature, en fourreaux de dimension adaptée reposant sur un lit de sable.
- Ils seront repérés avant remblaiement par un grillage avertisseur également normé selon la nature du réseau.
- Des chambres de tirage seront positionnées à chaque changement de direction.
- Mise en œuvre de fourreaux de réserve pour les potentielles vidanges WC dans le corps des quais réalisés.

Le quai 33/35 n'est actuellement pas pourvu de réseau d'adduction d'eau. Il devra être raccordé au réseau d'adduction d'eau.

La création des bornes d'AEP et des coffrets de prises électriques, nécessitera la création d'une tranchée dans le quai et la mise en place de fourreaux, ainsi l'intégralité de l'enrobé du quai sera renouvelée.

Conditions de réalisation :

Les travaux vont être réalisés avec impacts capacitaires sur les circulations du réseau principal :

- Modification de l'IHM1 et du poste PIPC 34 : 3 opérations coup de poing de 6h les WE pour les essais et une OCP de 12h conjointe avec celle nécessaire pour la mise en service du raccordement de Mourepiane
- Travaux en génériques de nuit

Avec impact sur le technicentre :

- Travaux de quais V31/35 : impact des 4 voies du technicentre pendant 1 mois
- Travaux de suppression / mise en œuvre d'appareil de voie : 2 semaines avec interception des voies du technicentre

Un travail de coordination est prévu avec l'exploitant du site pour minimiser les impacts sur le fonctionnement quotidien du site de Marseille Blancarde.

Eléments financiers :

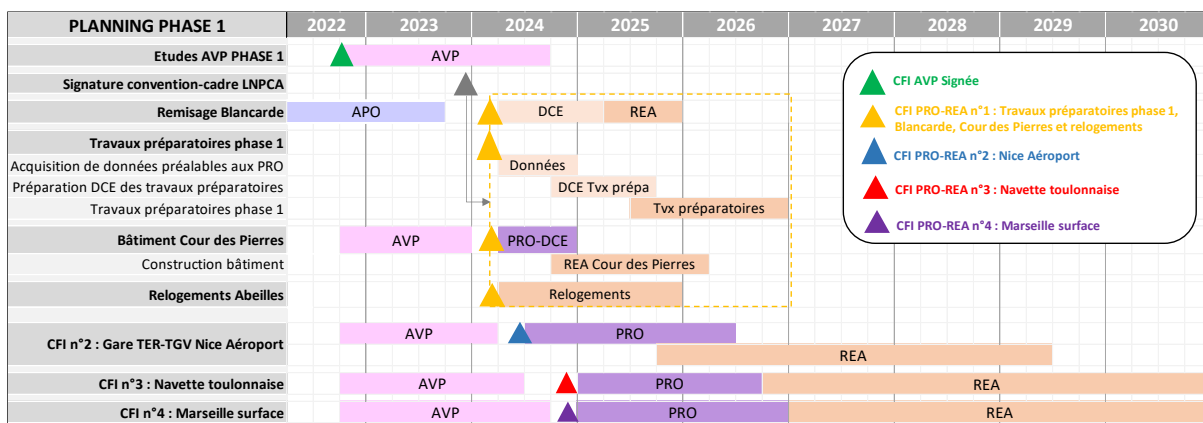
Le coût de la phase réalisation objet de la présente convention est évalué à **4 911 001 € HT constants aux conditions économiques de juillet 2020 et se décompose de la façon suivante :**

En € hors taxes aux CE de 07/2020	APO (pour rappel)	REA (objet de la présente convention)	Total
Foncier			
Travaux		3 926 405 €	3 926 405 €
Provision pour risques		384 788 €	384 788 €
MOE	700 000 €	388 007 €	1 088 007 €
Missions complémentaires	100 000 €	118 989 €	218 989 €
MOA	100 000 €	92 811 €	192 811 €
TOTAL	900 000 €	4 911 001 €	5 811 001 €

Hypothèses d'indexation prises pour aboutir au montant du besoin de financement en euros courants

Date prévisionnelle de fin de réalisation	Décembre 2025
Indice(s) représentatif(s)	TP01 pour travaux et ING pour MOE et MOA
Dernier(s) indice(s) - connu(s)	Cf. article 4.1 de la convention de financement
Taux prévisionnel au-delà du dernier indice connu :	Cf. article 4.1 de la convention de financement

Éléments de calendrier :



La signature de la convention de financement étant conditionnée par la signature de la convention cadre, le calendrier prend hypothèse d'une signature de cette dernière d'ici fin 2023.

Principaux jalons du calendrier

- T1 2024 : Signature de la convention de financement n°1 intégrant les travaux de Blancarde
- T1 2024 : Saisine du préfet pour le porter à connaissance
- S1 2024 : Préparation des DCE et lancement des consultations
- T1 2025 : Démarrage des travaux
- Décembre 2025 : Mise en service

ANNEXE 1-5 : Détail des coûts actualisés

CFI PRO-REA n°1		Conditions économiques de référence			
MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	4 311 193 €	599 807 €		4 911 000 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	5 477 000 €	1 102 000 €		6 579 000 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	9 142 259 €	4 726 892 €		13 869 151 €
TOTAL SNCF Réseau		18 930 452 €	6 428 699 €	0 €	25 359 151 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 174 836 €	8 894 302 €	10 069 138 €
TOTAL € constants (07-2020)		18 930 452 €	7 603 535 €	8 894 302 €	35 428 289 €

Euros courants selon hypothèses d'actualisation retenues					
MOA	Périmètre Etudes et Travaux	TP01	ING	BT01	TOTAL
SNCF Réseau	BLANCARDE	5 299 610 €	687 738 €		5 987 348 €
SNCF Réseau	COUR DES PIERRES	6 744 858 €	1 263 553 €		8 008 410 €
SNCF Réseau	RESSOURCES / TRAVAUX	11 513 139 €	5 518 598 €		17 031 737 €
TOTAL SNCF Réseau		23 557 607 €	7 469 889 €	0 €	31 027 496 €
SNCF G&C	Relogement / libération		1 347 066 €	10 681 825 €	12 028 892 €
TOTAL € courants		23 557 607 €	8 816 955 €	10 681 825 €	43 056 387 €

Convention de financement

Annexe 2

**Calendrier prévisionnel et indicatif des
appels de fonds**

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDs SNCF Réseau

PERIMETRE : SNCF RESEAU CFI PRO/REA n°1

MONTANT GLOBAL 31 027 496 € courants
HT :

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
Date de notification de la CFI PRO/REA n°1	1 ^{ère} appel de fonds	6 205 499 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	6 205 499 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	3 102 750 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
déc-26	Solde	3 102 750 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		31 027 496 €	100,00%	

CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Gares & Connexions

PERIMETRE : SNCF GARES & CONNEXIONS CFI PRO/REA n°1

MONTANT GLOBAL HT : 12 028 892 € courants

Prévisions d'appels de fonds

Echéance indicative	Objet	Montant en euros HT	% du besoin de financement (hors versement libératoire)	Justificatif
Date de notification de la CFI PRO/REA n°1	1 ^{ère} appel de fonds	2 405 778 €	20%	Prise d'effet de la convention de financement
oct-24	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	4 811 557 €	40%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
juin-25	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	2 405 778 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
janv-26	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	1 202 889 €	10%	Selon les conditions fixées à l'article 7 de la convention PRO/REA n°1
déc-26	Solde	1 202 889 €	10%	Décompte Général Définitif
TOTAL € H.T.		12 028 892 €	100,00%	

Echéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds de la SLNPCA aux Collectivités

			Appels de fond PRO REA SNCF R et SNCF G&C			Appels de fond PRO REA SLNPCA auprès des collectivités							
Plan de financement PRO REA phase 1 - 1ère partie	Clé de répartition (%)	PRO REA phase 1 1ère partie	ADF n°1 (après notification de la convention particulière)	ADF n°2 (oct 2024)	Total 2024	ADF n°3 (juin 2025)	Total 2025	ADF n°4 (jan 2026)	ADF n°5 (juin 2026)	ADF n°6 (dec 2026)	Total 2026	TOTAL	
Etat	50,0000%	21 528 193,50 €	4 305 638,50	5 508 528,00	9 814 166,50	4 305 638,50	4 305 638,50	3 704 194,00	1 551 375,00	2 152 819,50	7 408 388,50	21 528 193,50	
Région	20,0000%	4 305 638,70	861 127,70 €	1 101 705,60 €	1 962 833,30 €	861 127,70 €	861 127,70 €	740 838,80 €	310 275,00 €	430 563,90 €	1 481 677,70 €	4 305 638,70 €	
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	1 531 644,85	306 328,96 €	391 909,73 €	698 238,69 €	306 328,96 €	306 328,96 €	263 538,59 €	110 374,13 €	153 164,50 €	527 077,21 €	1 531 644,85 €	
Département du Var	2,7957%	601 863,71	120 372,74 €	154 001,92 €	274 374,65 €	120 372,74 €	120 372,74 €	103 558,15 €	43 371,79 €	60 186,37 €	207 116,32 €	601 863,71 €	
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	1 083 449,39	216 689,87 €	277 227,69 €	493 917,56 €	216 689,87 €	216 689,87 €	186 420,97 €	78 076,05 €	108 344,95 €	372 841,97 €	1 083 449,39 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	2 052 605,61	410 521,10 €	525 210,60 €	935 731,70 €	410 521,10 €	410 521,10 €	353 176,38 €	147 915,85 €	205 260,58 €	706 352,80 €	2 052 605,61 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	288 133,34	57 626,67 €	73 726,14 €	131 352,80 €	57 626,67 €	57 626,67 €	49 576,93 €	20 763,60 €	28 813,34 €	99 153,87 €	288 133,34 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	578 527,14	115 705,42 €	148 030,67 €	263 736,10 €	115 705,42 €	115 705,42 €	99 542,81 €	41 690,10 €	57 852,72 €	199 085,62 €	578 527,14 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	47 232,86	9 446,57 €	12 085,71 €	21 532,28 €	9 446,57 €	9 446,57 €	8 127,00 €	3 403,72 €	4 723,29 €	16 254,00 €	47 232,86 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	103 722,84	20 744,57 €	26 540,09 €	47 284,65 €	20 744,57 €	20 744,57 €	17 846,81 €	7 474,52 €	10 372,28 €	35 693,62 €	103 722,84 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	136 725,56	27 345,11 €	34 984,66 €	62 329,77 €	27 345,11 €	27 345,11 €	23 525,34 €	9 852,78 €	13 672,56 €	47 050,68 €	136 725,56 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	34 552,75	6 910,55 €	8 841,19 €	15 751,74 €	6 910,55 €	6 910,55 €	5 945,23 €	2 489,96 €	3 455,28 €	11 890,46 €	34 552,75 €	
Contribution SLNPCA (fiscalité)	50,0000%	10 764 096,75	2 152 819 €	2 754 264 €	4 907 083 €	2 152 819 €	2 152 819 €	1 852 097 €	775 688 €	1 076 410 €	3 704 194,25 €	10 764 096,75 €	
SLNPCA	50,0000%	21 528 193,50	4 305 638,50 €	5 508 528,00 €	9 814 166,50 €	4 305 638,50 €	4 305 638,50 €	3 704 194,00 €	1 551 375,00 €	2 152 819,50 €	7 408 388,50 €	21 528 193,50 €	
Total	100%	43 056 387,00 €	8 611 277 €	11 017 056 €	19 628 333 €	8 611 277 €	8 611 277 €	7 408 388 €	3 102 750 €	4 305 639 €	14 816 777 €		
Avancement cumulé			20% SNCF R	40% SNCF R		60% SNCF R		80% SNCF R	90% SNCF R	100% SNCF R			
			20% SNCF G&C	60% SNCF G&C		80% SNCF G&C		90% SNCF G&C	90% SNCF G&C	100% SNCF G&C			

Accusé de réception préfecture

Objet de l'acte :

1- Approbation de la convention-cadre relative à la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et des conventions de financement des travaux anticipés de phase 1

Date de transmission de l'acte :

Date de réception de l'accusé de réception : 14/05/2024

Numéro de l'acte : 202411 ([voir l'acte associé](#))

Identifiant unique de l'acte : 013-920979390-20240417-202411-DE

Date de décision : 17/04/2024

Acte transmis par : Folco LAVERDIERE ID

Nature de l'acte : Délibération

Matière de l'acte : 7. Finances locales
7.5. Subventions