

**Délibération n°2025-3-3  
du Conseil d'administration du 13 octobre 2025**

**Avenant n°1 à la convention de financement des travaux des opérations  
de Marseille 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.

Les études de niveau avant-projet de la phase 1 ayant été finalisées en octobre 2024, le conseil d'administration a affirmé sa volonté, par délibération n°2024-4-2 du 6 décembre 2024, de contractualiser en 2025 le financement de la totalité des travaux de la phase 1. Le conseil d'administration de l'AFIT France ayant approuvé, fin 2024, un montant d'autorisations d'engagement de 614 M€ de l'Etat, la contractualisation des travaux de la phase 1 a ainsi été engagée en 2025.

Ainsi, par délibérations du 17 avril 2024, du 16 octobre 2024, du 18 mars 2025 et du 19 mai 2025, le conseil d'administration a approuvé les conventions de financement des travaux de la phase 1 suivantes :

- Études de projet et travaux Abeilles et Blancarde + travaux préparatoires (« CFI n°1 »)
- Premiers travaux de phase 1 (« CFI n°6 »)
- Phase travaux de l'opération de Nice Aéroport et provision pour risques commune de réalisation de la phase 1 (« CFI n°7 »)
- Phase travaux de l'opération de la Navette Toulonnaise (« CFI n°8 »)
- Phase travaux de l'opération de Marseille phase 1 (« CFI n°9 »)

Lors de l'approbation de la convention de financement des opérations de Marseille phase 1, les modifications de programme relatives à la couverture des voies fosses-passerelles pour la maintenance et aux structures d'accueil (installations pour les équipes et pour le stockage des pièces), constitutives du site de remisage et maintenance (SMR) de niveau 1 et 2 du corridor ouest de la LNPCA, situé sur Arenc et prévu par la Déclaration d'Utilité Publique, n'étaient pas déterminées de manière définitive. Suite aux études réalisées et au dialogue entre SNCF Réseau, l'Etat, la Région, la Métropole Aix Marseille Provence, le Grand Port Maritime de Marseille et l'EPA Euroméditerranée pour assurer la bonne coordination des projets sur le faisceau d'Arenc et améliorer l'insertion du SMR, il est nécessaire de compléter le financement des travaux de la phase 1 de la LNPCA à Marseille. La maîtrise d'ouvrage de ces travaux est assurée par SNCF Réseau et à l'issue des travaux, le SMR d'Arenc sera remis en pleine propriété à la Région, autorité organisatrice des transports, et propriétaire du SMR de Blancarde (acquisition en cours).

Afin de finaliser le financement des travaux de la phase 1, il est ainsi proposé au conseil d'administration la signature de l'avenant n°1 à la convention de financement des travaux de l'opération de Marseille Phase 1 « CFI n°9 » intégrant ces modifications. Ces modifications représentent un montant de 5 371 564 € aux conditions de juillet 2020, soit 6 965 144 € courants.

Suite à l'application de nouvelles hypothèses d'actualisation des coûts au niveau national et des derniers indices connus sur le coût de l'ensemble de la convention, cet avenant porte donc le montant total de la convention de 545 263 347 € courants à 547 853 269 €, soit un montant complémentaire de 2 589 922 € et une participation de la SLNPCA de 50% soit 1 294 961 €. La participation totale de la SLNPCA à cette convention est donc de 273 926 634, 50€.

La commission des investissements de la SLNPCA réunie le 8 octobre 2025 a donné un avis favorable à cette proposition d'avenant à la convention de financement.

Le comité de pilotage du projet LNPCA réuni le 10 octobre 2025 a donné un avis favorable à cette proposition d'avenant à la convention de financement.

Le Conseil d'administration adopte la délibération suivante :

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 la délibération n°2024-1-1 du conseil d'administration de la SLNPCA du 17 avril 2024 approuvant la convention-cadre et la convention de financement des études de projet et réalisation n°1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

VU la Convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le 21 mai 2024

VU la Convention de financement n°1 relative aux travaux anticipés de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le 3 juillet 2024;

VU la délibération n°2025-2-1 du 19 mai 2025 du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur relative aux conventions de financement de la phase travaux de Marseille Surface ;

VU l'avis de la commission des investissements de la SLNPCA du 8 octobre 2025 ;

VU l'avis du comité de pilotage du projet LNPCA du 10 octobre 2025 ;

**Article 1<sup>er</sup>**

L'avenant n°1 à la convention n°9 relative au financement de la phase travaux des opérations de Marseille phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, pour un montant supplémentaire de 2 589 922 € courants et dont un exemplaire est annexé à la présente délibération, est approuvée.

## **Article 2**

Le Président du conseil d'administration est autorisé à signer l'avenant n°1 à la convention de financement approuvée par la présente délibération.

## **Article 3**

Le conseil d'administration décide d'attribuer une subvention complémentaire d'un montant de 1 294 961 € à SNCF Réseau pour la réalisation des opérations précisées dans l'avenant n°1 de Marseille phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Les subventions totales apportées par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur au titre de la convention sont respectivement de 204 781 090 € à SNCF Réseau et 69 145 544,50 € à SNCF Gares & Connexions.

## **Article 4**

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 13 octobre 2025



***Monsieur Renaud MUSELIER,***

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



MINISTÈRE  
DE L'AMÉNAGEMENT  
DU TERRITOIRE ET  
DE LA DÉCENTRALISATION

Liberté  
Égalité  
Fraternité



AFIT France

Société de la  
**Ligne**  
**nouvelle**  
Provence Côte d'Azur



## Convention de financement en application de la convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur »

### Avenant n°1 à la Convention n°9

relative au financement de la phase REA pour les  
opérations de **Marseille surface phase 1** de :

- Marseille Corridor Ouest
- Marseille Bloc Est
- Libération Abeilles

COMPTES F :	ARCOLE	GCF
COMPTES J :		

ENTRE LES SOUSSIGNES

**L'Etat**, ministère des Transports, représenté par M. Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités ;

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, Monsieur Franck LEROY, autorisé pour ce faire par la délibération n°xxx de son conseil d'administration en date du 05 novembre 2025 ;

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, Monsieur Renaud MUSELIER, autorisé pour ce faire par la délibération n°xxx du conseil d'administration en date du xxx 2025 ;

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 Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice Générale adjointe Finances Achats, dument habilitée 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 Monsieur Stéphane LERENDU, Directeur des Grands Projets, dument habilité à cet effet ;

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

Ci-après dénommés ensemble « les Signataires » ou individuellement « un Signataire »,

**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 ;
- la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ;
- 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 ;
- l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- 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 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- 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 décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- 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 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 ;
- 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 ;
- 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 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023;
- 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 et son avenant n°1 signé le 18 décembre 2023 ;
- la Convention de financement relative au financement de la reprise des études de niveau avant-projet de l'opération de Nice Aéroport signée le 3 juillet 2024 ;
- la Convention-cadre relative à la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 21 mai 2024 (ci-après « Convention-cadre ») ;
- la Convention de financement n°1 relative aux travaux anticipés de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 3 juillet 2024 (ci-après « CFI1 ») ;
- la Convention de financement n°2 relative aux études PRO-ACT des opérations de la Navette Toulonnaise et à la provision pour risques commune de conception de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 28 novembre 2024 (ci-après « CFI2 ») ;
- la Convention de financement n°3 relative aux études PRO-ACT de l'opération Nice Aéroport de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 28 novembre 2024 (ci-après « CFI3 ») ;
- la Convention de financement n°4 relative aux études PRO-ACT des opérations de Marseille surface de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 28 novembre 2024 (ci-après « CFI4 ») ;
- la Convention de financement n°5 relative à la maîtrise foncière des opérations de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 28 novembre 2024 (ci-après « CFI5 ») ;
- la Convention de financement n°6 relative aux premiers travaux de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Cote d'Azur », signée le 28 novembre 2024 (ci-après « CFI6 ») ;

- la Convention de financement n°7 relative à la phase REA de l'opération Nice Aéroport et à la provision pour risques commune de réalisation de la phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le 4 juin 2025 (ci-après « CFI7 ») ;
- la Convention de financement n°8 relative à la phase REA des opérations de la Navette Toulonnaise de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le 19 mai 2025 (ci-après « CFI8 ») ;
- la Convention de financement n°9 relative à la phase REA des opérations de Marseille surface phase 1 de la « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur », signée le 15 juillet 2025 (ci-après « CFI9 ») ;
- la délibération n°2024-4-2 du 6 décembre 2024 du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur relative au financement des travaux de la phase 1 ;
- le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2025 approuvé par la délibération n° 24-104-01 du 18 décembre 2024 de son conseil d'administration et notamment la ligne « SERM Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) » ;

## **PREAMBULE**

---

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.

En application de celle-ci, il a été convenu de conclure les conventions suivantes :

- **CFI1 ci-dessus visée** couvrant les opérations suivantes : PRO/REA du bâtiment Cours des Pierres, 1<sup>ère</sup> partie de relogements sur la zone Abeilles, REA remisage Blancharde étape 1, travaux anticipés de phase 1 ;
- **CFI2 ci-dessus visée** couvrant les phases PRO/ACT pour les opérations de la Navette toulonnaise ainsi que la provision pour risques de conception commune aux opérations de la phase 1 LNPCA ;
- **CFI3 ci-dessus visée** couvrant les phases PRO/ACT pour l'opération Nice Aéroport ;
- **CFI4 ci-dessus visée** couvrant les phases PRO/ACT pour les opérations de Marseille surface ;
- **CFI5 ci-dessus visée** couvrant les acquisitions foncières des opérations de phase 1 (hors fonciers ferroviaires) ;
- **CFI6 ci-dessus visée** couvrant la réalisation des premiers travaux engagés ;
- **CFI7 ci-dessus visée** couvrant la phase REA de l'opération Nice Aéroport ainsi que la provision pour risques de réalisation commune aux opérations de la phase 1 LNPCA ;
- **CFI8 ci-dessus visée** couvrant la phase REA pour les opérations de la Navette toulonnaise ;
- **CFI9 ci-dessus visée** couvrant la phase REA pour les opérations de Marseille surface ;
- **Convention n°10** couvrant la maîtrise foncière entre les sociétés du groupe SNCF pour les opérations de phase 1 (fonciers ferroviaires non couverts par la CFI5), à conclure ;
- **Convention n°11** couvrant les études AVP et PRO-DCE du SMR de niveau 3 du Corridor ouest, à conclure (sous maîtrise d'ouvrage Région Provence-Alpes-Côte d'Azur).

La mise en œuvre de l'offre TER projetée sur l'ouest des Bouches du Rhône nécessite la réalisation d'un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de niveau 3. Initialement projeté sur la zone d'Arenc, ce site n'a pas été inscrit au programme arrêté dans le cadre de la DUP visée ci-avant. Ces aménagements seront finalement reconstitués sur la commune d'Avignon, un site de maintenance et de remisage de niveau 1&2 sera réalisé sur Arenc au regard des objectifs fonctionnels du projet LNPCA (tubage des circulations en gare de Marseille Saint-Charles notamment). La maîtrise d'ouvrage des aménagements relatifs au SMR d'Avignon est assurée par la Région en qualité d'AOM. Le programme fonctionnel et technique du SMR N1&2 à Arenc prévu dans les études AVP du Corridor Ouest ne prévoyait pas la couverture des voies fosses-passerelle, ni des structures de stockage de matériel, de logistique et d'accueil des équipes du futur SMR. Il a ainsi été nécessaire d'adapter ce programme par le biais de fiches de modification de programme.

Ainsi, le comité de pilotage LNPCA du 10 octobre 2025 a validé les modifications de programme suivantes :

- Marseille Corridor Ouest Arenc : **Couverture des voies fosses passerelles** (études et travaux) : Montant estimé à 2 079 315 € aux conditions de juillet 2020,
- Marseille Corridor Ouest Arenc : **Création des structures d'accueil du Site de Maintenance et de Remisage d'Arenc** (études et travaux) : Montant estimé à 3 292 249 € aux conditions de juillet 2020.

Ces deux modifications de programme représentent donc un montant total de 5 371 564 € aux conditions de juillet 2020, soit 6 965 144 € courants :

Ces modifications de programme impactent les conditions prévues dans la CFI9 signée le 15 juillet 2025 entre l'Etat, AFIT France, SLNPCA, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et nécessitent à ce titre de procéder au présent avenant.

**Les acquisitions foncières nécessaires à la réalisation de ces éléments de programme sont intégrées dans la Convention n°10 précitée.**

En complément, les Parties ont convenu de tenir compte de nouvelles hypothèses d'inflation des indices TP01 et BT01 dans la CFI9, ainsi que des derniers indices connus de juillet 2025 pour le TP01, BT01 et ING. En conséquence, le présent avenant porte aussi sur la modification du besoin de financement de la CFI9 aux conditions économiques projetées de réalisation.

C'est dans ce contexte que les Parties ont décidé de conclure le présent avenant, pour un montant de 2 589 922 € courants.

<b>Missions</b>	<b>Modifications de programme</b>		<b>Modifications des hypothèses d'inflation</b>		<b>TOTAL Avenant n°1</b>	<b>Périmètre SNCF Réseau</b>	<b>Périmètre SNCF G&amp;C</b>
	€constants CE 07/20	€courants	€constants CE 07/20	€courants	€courants		
Travaux indicés au TP01	4 650 000 €	6 068 292 €	0 €	-3 156 121 €	2 912 171 €	3 272 152 €	-359 981 €
Travaux indicés au BT01		0 €	0 €	-536 288 €	-536 288 €	0 €	-536 288 €
Provision pour risques		0 €	0 €	-508 361 €	-508 361 €	-391 162 €	-117 199 €
Maitrise d'œuvre	590 550 €	734 009 €	0 €	-102 713 €	631 296 €	655 074 €	-23 778 €
Missions complémentaires		0 €	0 €	-35 410 €	-35 410 €	-16 568 €	-18 842 €
Communication		0 €	0 €	-8 866 €	-8 866 €	-4 655 €	-4 211 €
Maitrise d'ouvrage	131 014 €	162 843 €	0 €	-27 463 €	135 380 €	147 153 €	-11 773 €
<b>TOTAL</b>	<b>5 371 564 €</b>	<b>6 965 144 €</b>	<b>0 €</b>	<b>-4 375 222 €</b>	<b>2 589 922 €</b>	<b>3 661 994 €</b>	<b>-1 072 072 €</b>

**Les Co-financeurs s'engagent à participer au financement du présent avenant selon la clé de répartition suivante :**

	<b>Clé de répartition</b>	<b>Périmètre SNCF Réseau</b>	<b>Périmètre SNCF G&amp;C</b>	<b>TOTAL Avenant n°1</b>
ETAT - AFIT France	50%	1 830 997 €	-536 036 €	1 294 961 €
SLNPCA	50%	1 830 997 €	-536 036 €	1 294 961 €
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>3 661 994 €</b>	<b>-1 072 072 €</b>	<b>2 589 922 €</b>

**Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :**

## ARTICLE 1 OBJET

---

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier la convention de financement n°9 (ci-après « CFI9 ») couvrant la phase REA pour les opérations de Marseille surface phase 1, afin :

- de prendre en compte les modifications de programme validées par le Comité de pilotage LNPCA d'octobre 2025 pour le Site de Maintenance et de Remisage d'Arenc, hors acquisitions foncières, pour un montant total de 5 371 564 € aux conditions de juillet 2020, soit 7 022 684 € courants.
- de mettre à jour le besoin de financement de la CFI9 aux conditions économiques projetées de réalisation pour tenir de nouvelles hypothèses d'inflation des indices TP01 et BT01, et des derniers indices connus de juillet 2025 pour TP01, BT01 et ING.

Ainsi, il convient de modifier les articles 3, 7, 9 de la CFI9, ainsi que ses annexes 1.2, 1.3, 1.6 et 2.

## ARTICLE 2 MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 DE LA CFI9

---

Le sous-article 3.1 « Rappel de toutes les opérations composant l'ensemble fonctionnel de Marseille surface phase 1, y compris celles financées par des conventions de financement antérieures » de la CFI9 est supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

«

*L'ensemble fonctionnel dit « Marseille surface phase 1 » est composé de trois opérations :*

- **Marseille Corridor Ouest,**
- **Libération du site des Abeilles et Marseille Bloc Est,**
- **Marseille Blancarde étape 1.**

*La mise en œuvre de l'offre TER projetée sur l'ouest des Bouches du Rhône nécessite la réalisation d'un Site de Maintenance et de Remisage (SMR) de niveau 3. Initialement projeté sur la zone d'Arenc, ce site n'a pas été inscrit au programme arrêté dans le cadre de la DUP visée ci-avant. Ces aménagements seront finalement reconstitués sur la commune d'Avignon, un site de maintenance et de remisage de niveau 1&2 sera réalisé sur Arenc au regard des objectifs fonctionnels du projet LNPCA (tubage des circulations en gare de Marseille Saint-Charles notamment). La maîtrise d'ouvrage des aménagements relatifs au SMR d'Avignon est assurée par la Région en qualité d'AOM.*

<b>Marseille surface phase 1</b>	<b>Synthèse des objectifs des opérations composant Marseille surface phase 1</b> (le détail du programme des opérations est fourni en annexe)
Marseille Corridor ouest	<p><i>Mettre en place un service cadencé au quart d'heure entre L'Estaque et la gare Saint-Charles avec notamment :</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li><i>- Réaménagement des équipements ferroviaires d'Arenc avec prise en compte d'un retrait de 15m pour l'élargissement Bd Bassin du Radoub, maintien des fonctionnalités Fret actuelles tout en préservant les possibilités de développements ultérieurs, et création d'activités de maintenance à Arenc</i></li><li><i>- Doubler la voie entre le faisceau d'Arenc (y compris la halte ferroviaire d'Arenc) et l'avant-gare de Marseille St-Charles</i></li><li><i>- Créer une halte ferroviaire et un Pôle d'Echange Multimodal à Saint-André pour desservir le quartier de Saint-André</i></li><li><i>- Relèvement de la vitesse à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc et à 60 km/h entre Arenc et l'avant-gare de Marseille St Charles ;</i></li><li><i>- Le maintien de la sécurité ferroviaire et routière à l'horizon de l'augmentation de la fréquence des trains nécessitant de supprimer les passages à niveau n°1 et 2 et de mettre en œuvre un ouvrage permettant un rétablissement routier</i></li></ul>

<i>Libération Abeilles et Marseille Bloc Est</i>	<p>- Libérer les emprises du site ferroviaire des Abeilles pour permettre la réalisation du Bloc Est de Marseille St-Charles en phase 1 et faciliter la réalisation des travaux prévus en phase 2 en matière d'emprise foncière</p> <p>- Rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination d'Aubagne, Toulon / Nice et Aix pour réduire les conflits d'itinéraires et donc les minutes perdues qui résultent de tous types d'incidents.</p> <p><i>En ce qui concerne la capacité, le passage de la vitesse des aiguillages de 30 km/h à 60 km/h permettra de diminuer les temps de parcours et de garantir la robustesse d'un train toutes les 20 minutes entre Marseille et Aubagne et d'un train toutes les 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence.</i></p> <p>- Garantir les conditions de réalisation de la gare souterraine de Marseille, de la galerie Crimée et plus largement des opérations de Phase 2 (liaison métro...)</p> <p><i>(Rappel : Le comité de pilotage du 20 décembre 2024 a validé la modification du programme des études AVP de phase 1 sur la « fusion des libérations Abeilles phases 1 et 2 » et de ce fait, l'intégration de la totalité des libérations du plateau des Abeilles au sein de la phase 1)</i></p>
<i>Marseille Blançarde étape 1</i>	<p>- Reconstituer la capacité de remisage sur le site de Blançarde pour remplacer les capacités perdues sur le secteur Abeilles</p> <p>- 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 Blançarde afin d'assurer le remisage des trains.</p> <p>- Aménager les quais pour permettre l'entretien du matériel remisé avec la mise à disposition d'eau et d'électricité sur les quais.</p>

*La consistance détaillée du programme, du coût, du planning et des risques de ces opérations de « Marseille surface phase 1 » figure en annexes de la présente convention :*

- Annexe 1.1 : Programme fonctionnel de Marseille surface phase 1.
- Annexe 1.2 : Programme technique de Marseille surface phase 1.
- Annexe 1.3 : CPPR des opérations composant Marseille surface phase 1, et coûts des opérations objet de la présente convention.
- Annexe 1.4 : Planning prévisionnel des travaux de Marseille surface phase 1.
- Annexe 1.5 : Analyse des risques de Marseille surface phase 1.

*Ces annexes tiennent compte des modifications et optimisations de programme validées en comité de pilotage LNPCA du 5 mai 2025 et du 10 octobre 2025.*  
»

### **ARTICLE 3 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 DE LA CFI9**

L'article 7 « FINANCEMENT » de la CFI9 est supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

*« 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 des opérations objets de la présente Convention de financement.*

## **7.1 Assiette de financement**

### **7.1.1 Coût aux conditions économiques de référence**

Le coût des opérations décrites à l'article 3.2, dont le financement fait l'objet de la présente **Convention de financement**, est estimé à **419 483 876 € HT** aux conditions économiques de juillet 2020, répartis comme suit :

<b>REA</b>	<b>MOA</b>	<b>Montants en € constants de référence (CE 07/20)</b>
<b>Marseille surface phase 1 sur périmètre CFI9</b>	<b>SNCF RESEAU</b>	<b>312 503 630,00 €</b>
	<b>SNCF GARES &amp; CONNEXIONS</b>	<b>106 980 246,00 €</b>
<b>TOTAL</b>		<b>419 483 876,00 €</b>

Le détail de ce coût estimatif est présenté en **Annexe 1.3**.

### **Fongibilité des coûts**

Comme prévu à l'article 4.4 de la **Convention-cadre**, les Signataires ont convenu d'un principe de fongibilité des coûts (dont les Provisions pour Risques), de sorte que les Provisions pour Risques puissent constituer un outil d'optimisation permettant de mutualiser la gestion des risques sur le Projet et non aux bornes de chaque Opération. Ainsi, si les risques sont éteints pour la ou les opérations de la présente convention de financement, le budget non consommé afférent au CPPR incluant la provision pour risque sera réaffecté aux conventions de financement en cours ou à venir. Pour les conventions à venir, l'application de la fongibilité sera effective à compter de la signature desdites conventions. Les financeurs seront informés par des réunions spécifiques et présentation au CSER puis au COPIL et les Signataires s'engagent à prendre toutes mesures nécessaires pour la mise en œuvre de ce mécanisme de fongibilité.

### **7.1.2 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 (frais complémentaire de MOA) et F (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 hypothèses d'actualisation sont les suivantes en application de la **Convention-cadre** :

- 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 juillet 2025 : 131,0
  - + 1,5 % en 2025,
  - + 1,9 % en 2026,
  - + 2,5 % en 2027,
  - + 2,6 % en 2028 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice BT01, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
  - indice de juillet 2025 : 133,4
  - + 1,5 % en 2025
  - + 1,9 % en 2026,
  - + 2,5 % en 2027

- + 2,6 % en 2028 et au-delà,
- de l'évolution de l'indice ING, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
  - indice de juillet 2025 : 135,2
  - + 2,0 % en 2025,
  - + 2,0 % en 2026
  - + 2,2 % en 2027 et au-delà.

Les couts actualisés et le détail de leur estimation sont présentés en annexe 1.6.

Ainsi, le Besoin de financement de la présente convention couvre notamment le coût des travaux du périmètre, défini à l'article 3, qui est estimé à 547 853 269 € HT courants répartis comme suit :

REA	MOA	Montants à contractualiser en €uros courants
<b>Marseille surface phase 1 sur périmètre CF19</b>	SNCF RESEAU	409 562 180,00 €
	SNCF GARES & CONNEXIONS	138 291 089,00 €
<b>TOTAL</b>		<b>547 853 269,00 €</b>

Ce montant en euros courants se décompose comme suit :

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Réseau en €uros courants :

Missions	REA Marseille surface Phase 1 sur périmètre CF19
Travaux indicés au TP01	318 679 561 €
Provision pour risques	58 200 177 €
Maitrise d'œuvre	22 391 447 €
Missions complémentaires	4 546 152 €
Communication	1 277 717 €
Maitrise d'ouvrage	4 467 126 €
<b>TOTAL</b>	<b>409 562 180 €</b>

- le besoin de financement sur le périmètre SNCF Gares & Connexions en €uros courants :

Missions	REA Marseille surface Phase 1 sur périmètre CF19
Travaux indicés au TP01	39 878 796 €
Travaux indicés au BT01	64 894 134 €
Provision pour risques	17 437 679 €
Maitrise d'œuvre	6 524 425 €
Missions complémentaires	5 169 554 €
Communication	1 156 126 €
Maitrise d'ouvrage	3 230 375 €
<b>TOTAL</b>	<b>138 291 089 €</b>

Le Besoin de financement en euros courants sera régulièrement réactualisé selon les modalités prévues à l'article 4.7 de la Convention-cadre.

## 7.2 Plan de financement

**Les Co-financeurs** s'engagent à participer au financement de la présente **Convention de financement** selon la clé de répartition suivante :

<b>Plan de financement</b>	<b>Clé de répartition %</b>	<b>Besoin de financement</b> <b>Montant en Euros courants</b>		
		<b>Périmètre MOA SNCF Réseau</b>	<b>Périmètre MOA SNCF G&amp;C</b>	<b>TOTAL</b>
<b>REA Marseille surface phase 1 sur périmètre CFI9</b>				
<b>Etat – AFIT France</b>	<b>50,0000 %</b>	<b>204 781 090,00 €</b>	<b>69 145 544,50 €</b>	<b>273 926 634,50 €</b>
<b>SLNPCA</b>	<b>50,0000 %</b>	<b>204 781 090,00 €</b>	<b>69 145 544,50 €</b>	<b>273 926 634,50 €</b>
<b>TOTAL</b>	<b>100,0000 %</b>	<b>409 562 180,00 €</b>	<b>138 291 089,00 €</b>	<b>547 853 269,00 €</b>

»

## ARTICLE 4 - MODIFICATION DE L'ARTICLE 9 DE LA CFI9

L'article 9 « FINALISATION DU COUT PREVISIONNEL PROVISOIRE DE REALISATION (CPPR) DE L'ENSEMBLE FONCTIONNEL MARSEILLE SURFACE PHASE 1, PUIS DEFINITION DE SON COUT PREVISIONNEL DEFINITIF DE REALISATION (CPDR) » de la CFI9 est supprimé et remplacé par les stipulations suivantes :

« Le Comité de pilotage du 20 décembre 2024 a acté « la fusion des libérations Abeilles phases 1 et 2 ». Dès lors, à la date de cette fusion, le niveau d'études de l'opération « Libération Abeilles et Marseille Bloc Est » est devenu hétérogène, avec des études AVP finalisées sur le périmètre « Marseille Bloc Est » dans le cadre des études AVP de phase 1 livrées en octobre 2024, mais des études AVP qui restaient à mener sur le nouveau programme « Libération Abeilles » issu de la fusion.

Ainsi, considérant que la finalisation de ces études AVP de « Libération Abeilles » est prévue en juillet 2025, l'estimation de coût de fin d'AVP de la « Libération Abeilles » n'est pas encore fiabilisée à la date de conclusion de la présente **Convention de financement** REA.

Pour sécuriser le planning de réalisation de la « Libération Abeilles », le coût aux conditions économiques de référence mentionné à l'article 7.1.1 de la présente **Convention de financement** intègre un coût estimatif de la « Libérations Abeilles » en cohérence avec le programme technique décrit en Annexe 1.2.

Les Signataires conviennent que le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) de « Marseille surface phase 1 » sera actualisé à l'issue des études AVP de « Libération Abeilles ». Par conséquent, le coût aux conditions économiques de référence mentionné à l'article 7.1.1 de la présente **Convention de financement** pourra être réévalué sur la base du CPPR par voie d'avenant. Pour information, bien que le CPPR de référence ne soit pas encore finalisé, de premières économies à hauteur de 12,6M€ TND CE07/20 ont été identifiées à ce stade des études grâce aux bénéfices de la fusion des libérations du plateau des Abeilles en une seule phase.

En complément, le Comité de pilotage du 10 octobre 2025 a validé deux modifications de programme portant sur le Site de Maintenance et de Remisage d'Arenc (SMR). Considérant que les études AVP de ces deux éléments de programme n'ont pas encore été engagées en octobre 2025, l'estimation de leur Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) sera connue après la date de conclusion de l'avenant n°1 à la présente **Convention de financement** REA.

*Pour sécuriser le planning de réalisation du Site de Maintenance et de Remisage d'Arenc, le coût aux conditions économiques de référence mentionné à l'article 7.1.1 de la présente Convention de financement intègre un coût estimatif en cohérence avec le programme technique décrit en Annexe 1.2.*

*Les Signataires conviennent que le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) de « Marseille surface phase 1 » sera actualisé à l'issue des études AVP du « Site de Maintenance et de Remisage d'Arenc ». Par conséquent, le coût aux conditions économiques de référence mentionné à l'article 7.1.1 de la présente Convention de financement pourra être réévalué sur la base du CPPR par voie d'avenant.*

*Par ailleurs, à l'issue des études PROJET, les Signataires conviennent de se rencontrer afin d'évaluer si les conditions de réalisation de Marseille surface phase 1 ont évolué depuis la signature de la présente Convention de financement, et d'apprécier les conséquences éventuelles sur le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR).*

*Ainsi, en application de l'article 4.1 de la Convention-cadre, le Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation (CPPR) pourrait être ajusté à l'achèvement des études PROJET avec l'accord des Signataires, et le Coût Prévisionnel Définitif de Réalisation (CPDR) évalué en fin d'études PROJET serait alors retenu en tant que coût de référence au sens de la Convention-cadre.*

*De plus, le coût aux conditions économiques de référence mentionné à l'article 7.1.1 de la présente Convention de financement serait par conséquent réévalué sur la base du CPDR par voie d'avenant à la présente Convention de financement. »*

## **ARTICLE 5 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 1.2 DE LA CFI9**

---

L'annexe 1.2 « PROGRAMME TECHNIQUE DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE » de la CFI9 est supprimée et remplacée par l'annexe 1.2 du présent avenant.

## **ARTICLE 6 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 1.3 DE LA CFI9**

---

L'annexe 1.3 « CPPR DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE, ET COUTS DES OPERATIONS OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION » de la CFI9 est supprimée et remplacée par l'annexe 1.3 du présent avenant.

## **ARTICLE 7 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 1.6 DE LA CFI9**

---

L'annexe 1.6 « DETAIL DU CALCUL DU BESOIN EN FINANCEMENT EN EUROS COURANTS AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION » de la CFI9 est supprimée et remplacée par l'annexe 1.6 du présent avenant.

## **ARTICLE 8 - MODIFICATION DE L'ANNEXE 2 DE LA CFI9**

---

L'annexe 2 « Calendrier prévisionnel et indicatif des appels de fonds et Modèle d'état récapitulatif des dépenses » de la CFI9 est supprimée et remplacée par l'annexe 2 du présent avenant.

## **ARTICLE 9 - DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT N°1**

---

Le présent avenant n°1 de la CFI9 couvrant la phase REA pour les opérations de Marseille surface phase 1 prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des Signataires.

## **ARTICLE 10 - PORTEE DU PRESENT AVENANT N°1**

---

Les dispositions de la CFI9, signée le 15 juillet 2025, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1, demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

## **ARTICLE 11 - ANNEXES**

---

Le présent avenant comporte quatre annexes listées ci-après :

- Annexe 1.2 « PROGRAMME TECHNIQUE DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE » qui remplace l'annexe correspondante de la CFI9.
- Annexe 1.3 « CPPR DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE, ET COUTS DES OPERATIONS OBJET DE LA PRESENTE CONVENTION » qui remplace l'annexe correspondante de la CFI9.
- Annexe 1.6 « DETAIL DU CALCUL DU BESOIN EN FINANCEMENT EN EUROS COURANT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION » qui remplace l'annexe correspondante de la CFI9.
- Annexe 2 « CALENDRIER PREVISIONNEL ET INDICATIF DES APPELS DE FONDS ET MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES » qui remplace l'annexe correspondante de la CFI9.

Le présent avenant n°1 est établi 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**

Franck LEROY

**Pour l'État,  
Le Directeur général des infrastructures,  
des transports et des mobilités**

Rodolphe GINTZ

**Avenant n°1 à la Convention de financement LNPCA n°9  
REA Marseille surface phase 1**

**Pour La Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur,  
Le Président du Conseil d'Administration**

Renaud MUSELIER

**Avenant n°1 à la Convention de financement LNPCA n°9  
REA Marseille surface phase 1**

**Pour SNCF Réseau,  
La Directrice Générale adjointe Finances Achats**

**Anne BOSCHE-LENOIR**

**Avenant n°1 à la Convention de financement LNPCA n°9  
REA Marseille surface phase 1**

**Pour SNCF Gares & Connexions,  
Le Directeur des Grands Projets**

Stéphane LERENDU

**Avenant n°1 à la Convention de financement LNPCA n°9  
REA Marseille surface phase 1**

## ANNEXE 1.2 : PROGRAMME TECHNIQUE DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE

---

Le présent document est établi afin de partager, entre maîtres d'ouvrage et co-financeurs, les hypothèses formulées pour le programme technique objet de la convention de financement.

### SOMMAIRE

<b>1. SITUATION DE REFERENCE ET SITUATION PROJETEE DE MARSEILLE SURFACE .....</b>	<b>21</b>
1.1    SITUATION DE REFERENCE DE MARSEILLE SURFACE ET PROJETS EN INTERFACES, DONT HPMV .....	21
1.2    SITUATION PROJETEE.....	21
<b>2. ELEMENTS DU PROGRAMME TECHNIQUE DE MARSEILLE CORRIDOR OUEST .....</b>	<b>25</b>
2.1    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU .....	25
2.1.1    Présentation des ouvrages.....	25
2.1.2    Phasage des travaux.....	29
2.2    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF GARES & CONNEXIONS : .....	29
2.2.1    Pour la création du pôle d'échanges multimodal de Saint-André :.....	29
2.2.2    Equipements transporteurs et exploitant de parking .....	31
2.2.3    Pour le réaménagement de la halte d'AREN'C :.....	32
2.3    ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS.....	34
2.3.1    Procédures foncières .....	34
2.3.2    Conditions de réalisation de travaux .....	34
2.3.3    Principaux enjeux environnementaux et règlementaires :.....	34
<b>3. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE DE MARSEILLE BLOC EST .....</b>	<b>36</b>
3.1    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU .....	36
3.1.1    Eléments de programme.....	36
3.1.2    Phasage des travaux.....	37
3.2    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF G&C.....	38
3.3    ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS.....	40
3.3.1    Procédures foncières .....	40
3.3.2    Conditions de réalisation de travaux .....	40
3.3.3    Principaux enjeux environnementaux et règlementaires :.....	40
<b>4. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE LIBERATION ABEILLES .....</b>	<b>42</b>
4.1    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU .....	42
4.2    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF GARES & CONNEXIONS .....	44
4.3    ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS.....	48
4.3.1    Procédures foncières .....	48
4.3.2    Conditions de réalisation de travaux :.....	49
4.3.3    Principaux enjeux environnementaux et règlementaires :.....	49
<b>5. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE MARSEILLE BLANCARDE ETAPE 1.....</b>	<b>50</b>
5.1    OBJECTIFS .....	50
5.2    SITUATION DE REFERENCE.....	50
5.3    PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU .....	50

## MODIFICATIONS ET OPTIMISATIONS DE PROGRAMME MARSEILLE SURFACE PHASE 1

La convention de financement n°4 des études PRO-ACT de Marseille surface phase 1 listait les demandes de modifications de programme, à étudier en phase PRO, mais dont l'intégration dans le programme des travaux nécessitait une validation en COPIL LNPCA au titre de l'article 5.4 de la Convention-cadre.

Le tableau ci-dessous présente les décisions prises lors des COPIL LNPCA quant à l'intégration de ces demandes de modifications de programmes dans le programme des travaux de Marseille surface objet de la présente convention :

Périmètre MOA	Demandes de modification de programme	Décision du COPIL quant à l'intégration au programme des travaux de l'opération
SNCF Réseau	PRA Cauvet : modification de l'ouvrage projeté, pour un <b>ouvrage de 4 m de hauteur et 12 m de largeur libre</b> (variante 2 avec modes doux séparés)	Validation financement PRO-REA par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA
	Faisceau Arenc - Réalisation d'une couverture des Voies Fosse Passerelle	Le COPIL du 10 octobre 2025 a validé l'intégration du besoin de couverture des voies fosse-passarelles au programme du Corridor Ouest via une FMP. (PRO-REA)
	Faisceau Arenc – Construction d'un bâtiment de service (environ 400m <sup>2</sup> ) permettant de recevoir le personnel de maintenance SMR N1/N2, d'un parking, d'une zone de stockage de 300m <sup>2</sup>	Le COPIL du 10 octobre 2025 a validé l'intégration des besoins de constructions au programme du Corridor Ouest via une FMP permettant d'accueillir le personnel, les besoins de stockage, de logistique, d'entretien des installations, d'entreprises, de stationnement et de livraison. (AVP-PRO-REA)
	PRA Ruisseau Mirabeau : Modification du programme pour prise en compte élargissement induit par projet TRAMWAY	Projet TIERS, donc non intégré dans le financement LNPCA et donc non intégré dans le financement de la présente CFI.
	PRA National : Modification du programme pour prise en compte élargissement induit par projet TRAMWAY	Projet TIERS, donc non intégré dans le financement LNPCA et donc non intégré dans le financement de la présente CFI.
SNCF G&C	FMP 2 – SAINT ANDRE - Augmentation de l'offre vélostation à 103 places	Validation financement PRO-REA par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA (rappel : partie études AVP validée en COPIL du 15 juillet 2024)
	FMP 33 – SAINT ANDRE - Installations photovoltaïques sur une surface de 70% du parking (obligation réglementaire)	Validation financement PRO-REA par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA (rappel : partie études AVP validée en COPIL du 15 juillet 2024)
	FMP 39 – PEM ARENC – Etude PRO pour l'élargissement de la couverture au niveau de l'accès à la dalle, et étude de flux complémentaire	Validation financement PRO par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA, sans présumer de la prise en charge financière des travaux
	FMP 43 – PEM ARENC – Création d'un second accès (escaliers sans ascenseur) par adaptation de la rampe d'évacuation à créer	Validation financement AVP-PRO-REA par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA

En complément, des optimisations de programme visant une réduction du coût des opérations ont été actées par décision du comité de pilotage LNPCA :

Périmètre MOA	Optimisations de programme	Décision du COPIL quant à la prise en compte au programme des travaux de l'opération
SNCF G&C	PEM Saint André - Suppression de la rampe d'accès et remplacement par un ascenseur	Validation par COPIL du 5 mai 2025 validant la CFI REA

D'autres pistes d'économie seront recherchées sur le corridor Ouest, en lien avec les données à venir sur les projets en interface type projet Mourepiane et projet allongements des voies FRET à 1000m sur le faisceau d'Arenc.

**Elément de programme complémentaire de Marseille surface phase 1 étudié en parallèle au niveau faisabilité (hors programme et hors financement de la présente Convention)**

Les éléments de programme ci-dessous font l'objet d'études de faisabilité identifiées dans la convention de financement des « études complémentaires de niveau avant-projet pour les opérations des Bouches-du-Rhône et du Var de phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ». Ils feront l'objet d'études complémentaires de niveau AVP-PRO dans l'hypothèse de leur validation par le Comité de Pilotage ; lesdites études sont donc hors programme et hors financement de la présente Convention.

Opération	Programme complémentaire faisant l'objet d'étude de faisabilité
Corridor Ouest Halte de Saint-André	Etude d'opportunité de valorisation économique et de densification urbaine du pôle d'échanges multimodal de Saint-André.

# 1. SITUATION DE REFERENCE ET SITUATION PROJETEE DE MARSEILLE SURFACE

---

## 1.1 Situation de référence de Marseille Surface et projets en interfaces, dont HPMV

### **Situation ferroviaire de référence**

La situation de référence de l'infrastructure ferroviaire de Marseille surface correspond à la configuration actuelle de la gare soit celle du service annuel 2024.

En complément dans la continuité du Bloc Est on considère que la ligne Marseille-Vintimille est équipée de l'ERTMS sur l'ensemble du segment St Marcel-Vintimille.

## 1.2 Situation projetée

Le projet améliorera l'offre de service ferroviaire (c'est la « capacité »), en augmentant la fréquence des TER et en les cadençant pour les rendre plus attractifs. 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.

Les objectifs du projet visent à dégager de la capacité au niveau de la gare de surface de Marseille Saint Charles pour accueillir des nouveaux services TER et TGV non traversants.

L'ensemble de ces aménagements permettra d'accompagner l'augmentation de la demande pour laquelle une croissance de 25% est attendue à l'horizon de la phase 1 (2030). Celle-ci sera essentiellement portée par la croissance du TER (+ 35 %) ce qui traduit la priorité donnée aux trains du quotidien.

Les études d'exploitation ont démontré qu'une séparation en 4 « tubes », sortes de sous-gares indépendantes, était indispensable pour limiter les cisaillements et renforcer la robustesse du nœud ferroviaire marseillais.

Parmi ces tubes, on retrouve **le tube du Bloc Est en phase 1** avec une configuration de 6 voies à quai. Cet aménagement permettra de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination d'Aubagne, Toulon, Nice de ceux, voisins provenant et à destination d'Aix-en-Provence et Briançon.

Dans le cadre du projet, les opérations du **Corridor Ouest en phase 1 et du Bloc Ouest en phase 2** permettront de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination de L'Estaque par les voies du port de ceux de la ligne Paris-Lyon-Marseille.

De même afin d'améliorer la régularité et la coexistence entre circulations commerciales et techniques chaque "tube" de circulation de Marseille disposera d'un site de remisage en tête de ligne. Ainsi pour le Corridor Ouest, il est prévu la création d'un remisage à Arenc. Celui-ci viendra se rajouter à ceux déjà existants pour les autres tubes (Guibal pour le bloc central, Pautrier pour le bloc Aix/ligne des Alpes, Blancarde pour le Bloc Est).

Le programme sera précisé en concertation avec la Métropole AMP et l'EPA Euroméditerranée pour présentation dans le dossier d'autorisation environnementale du Corridor Ouest.

La mise à jour de la trame horaire 2h en phase AVP confirme que les aménagements de la Phase 1 du projet LNPCA répondent à la demande de service exprimée pour cet horizon de temps :

- Le Corridor Ouest de Marseille est indispensable pour permettre le passage à 4 TER /h sur les voies littorales entre Marseille et L'Estaque, ainsi que le tracé de sillons techniques d'échanges entre Marseille Saint-Charles et le technicentre d'Arenc,
- Le Bloc Est de Marseille Saint-Charles est essentiel pour répondre à l'augmentation de service envisagée (3 navettes omnibus Marseille-Aubagne par heure) et aux contraintes d'attaches horaires grâce notamment à ses 6 voies à quai qui sont toutes systématiquement utilisées.

## Conditions de réalisation de 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 sont un compromis entre :

- Les besoins en Limitation Temporaire de Vitesse (LTV), les opérations coup de poing (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 :

- Du cadrage du Plan d'Exploitation de Référence (PER) en matière de minutes perdues dues aux LTV ;
- 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 CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation) correspondants à chaque opération dans le cadre de cette phase AVP ont été bâties sur la base d'hypothèses macroscopiques visant à combiner plusieurs cas de figure :

- Des cumuls de LTV sur les différentes opérations ;
- Plusieurs OCP par an pouvant aller d'une durée de 24h à 120h selon les cas de figure ;
- Des possibilités de fermeture de ligne sur une certaine durée permettant une longue période pour réaliser les travaux de Génie Civil : Corridor Ouest
- Des possibilités de réduire les longueurs et/ou les temps de disponibilité de voie Fret ;
- Etc.

Les phasages-travaux étant construits de manière détaillée dans le cadre des études techniques de conception en phase AVP, des itérations ont été réalisées au travers d'une étude d'exploitation permettant de définir les meilleurs compromis et d'établir un macro-ordonnancement des opérations dans le nœud ferroviaire marseillais.

## Planning prévisionnel des travaux

Les procédures d'acquisitions foncières à l'amiable sont privilégiées et ont été initiées dès le deuxième semestre 2024.

L'arrêté d'ouverture d'enquête a été obtenu le 24 janvier 2025 et l'enquête parcellaire sur les opérations de Marseille Surface phase 1 a eu lieu du 20 février au 11 mars 2025 afin d'obtenir un arrêté de cessibilité avant l'été 2025.

Les conventions études et travaux de dévoiement de réseaux sont prévues pour une signature avec les concessionnaires des réseaux à partir de juillet 2025 dès la signature de la Convention de Financement REA au plus tard en juin 2025.

Les 1<sup>ers</sup> travaux préparatoires et de libération d'entreprises sont prévus pour démarrer dès 2025 sur la base de la 1<sup>ère</sup> convention de financement PRO/REA signée le 3 juillet 2024.

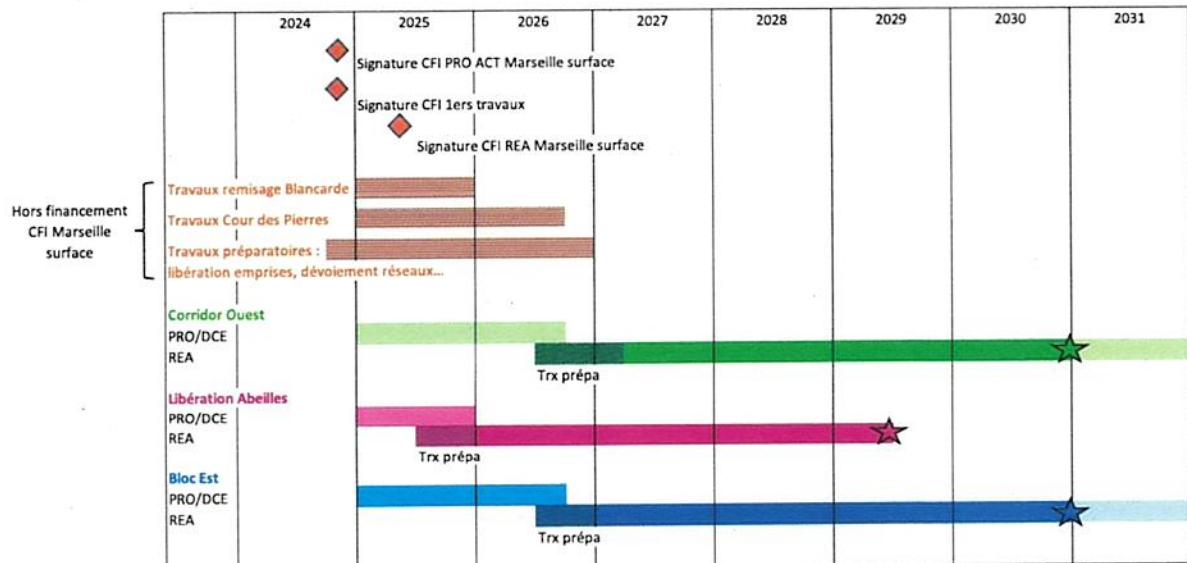
Calendrier des principaux travaux :

- Début 2025 pour la construction du bâtiment Cour des Pierres et de l'étape 1 du remisage Blancarde faisant l'objet de la Convention de Financement PRO/REA n°1 signée le 3 juillet 2024.
- Automne 2024 pour les travaux d'aménagement des Prises à Bail Externes permettant les premières opérations tiroirs de relogement du plateau des Abeilles et ayant fait l'objet de la Convention de Financement PRO/REA n°1 signée le 03 juillet 2024
- Dernier trimestre 2025 pour les travaux d'aménagements halle A, coque loueurs et "Pergola" dans le cadre des relogements et ayant fait l'objet de la Convention de Financement REA n°6 signée le 28 novembre 2024 ;
- Début 2026 pour la réhabilitation des 3 travées de halle B conservées pour le relogement d'activités à proximité de la gare ;
- Mi-2026 pour les travaux de requalification de l'ancien cabinet médical (bâtiment B10-B11) pour le relogement pérenne des activités TER et de locaux de stockage ;
- Mi-2026 pour le Bloc Est pour une mise en service prévue fin 2030.
- Mi-2026 pour le Corridor Ouest pour une mise en service prévue fin 2030.
- Dernier trimestre 2026 pour les travaux de création de l'ouvrage démontable et temporaire de type « decking » pour le relogement provisoire d'activités tertiaires et de 700 places de stationnement ;
- Dernier trimestre 2026 pour l'extension provisoire du parking P4 Flammarion ;

Ces grands jalons sont donnés à titre indicatif et dépendent de la signature de la convention de financement dans les délais afin de pouvoir notifier sans retard les marchés de travaux et confirmer courant avril 2025 la réservation des ressources capacitives.

Les expressions de besoins capacitatifs s'effectuent à A-3 et permettent ainsi de réserver les interdictions de circulations, les opérations coup de poing (OCP) et les limitations temporaires de vitesse (LTV) nécessaires à la réalisation des travaux. En cas de retard dans le démarrage des travaux, l'impact sur le planning de réalisation peut atteindre une à deux années de décalage du fait du report des réservations capacitives.

## Planning directeur



Il est à noter que la mise en service complète du SMR Arenc est programmée en juillet 2031.

## 2. ELEMENTS DU PROGRAMME TECHNIQUE DE MARSEILLE CORRIDOR OUEST

---

Les dimensions des ouvrages sont précisées dans les livrables et plans fournis en fin d'étude AVP et ne sont pas mentionnés dans ce chapitre.

### 2.1 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU

La réalisation de l'opération du Corridor Ouest concerne :

- Le relèvement de vitesse de 70 à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc (faisceau) ;
- La suppression des PN1 et PN2 avec création d'un PRA Boulevard Cauvet ;
- Le remaniement complet du faisceau d'Arenc ;
- Le doublement de voie entre le faisceau d'Arenc et l'entrée de Marseille St Charles (au droit du Pra Guibal) y compris doublement de la halte d'Arenc ;
- Le relèvement de vitesse de 40 à 60 km/h entre Arenc et l'entrée de Marseille Saint Charles.

#### 2.1.1 Présentation des ouvrages

L'opération nécessitera pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

**a) Relèvement de vitesse de 70 à 90 km/h entre l'Estaque et Arenc (faisceau) :**

- Ripage de voie et éléments de voie ;
- Réimplanter la communication à 30KM/h (sortie de l'Estaque) permettant de passer de MM1 à MM2 en entrée des voies du port du fait du ripage de voie nécessaire au relèvement de vitesse (modification courbes...)
- Remplacement d'ouvrages d'art :
  - PRA Bernabo : tablier métallique ancien, remplacé par tablier poutrelles enrobés ;
  - PRA Ruisseau Mirabeau : tablier métallique ancien, remplacé par tablier poutrelles enrobé (sans modification de l'ouverture de l'ouvrage) ;

S'agissant de cet ouvrage en interface avec le projet de tramway de la MAMP, le MOA SNCF Réseau, s'engage au titre de la présente convention dans ses futurs marchés de niveau PRO de prévoir en tranche optionnelle la réalisation des études de l'ouvrage tiers suivant : **remplacement par un ouvrage poutrelles enrobé ouverture portée 27,14 m – ouverture 26,24 m dans le cadre du projet d'extension Nord du Tramway piloté par la MAMP** ;

L'affermissement de cette tranche optionnelle dans les marchés d'études pilotées par SNCF Réseau sera assujettie à contractualisation avec la MAMP avec l'objectif de pouvoir mener de manière coordonnée et optimisée la réalisation du programme LNPCA et de l'ouvrage tiers répondant aux projets majeurs du territoire en matière de mobilité.

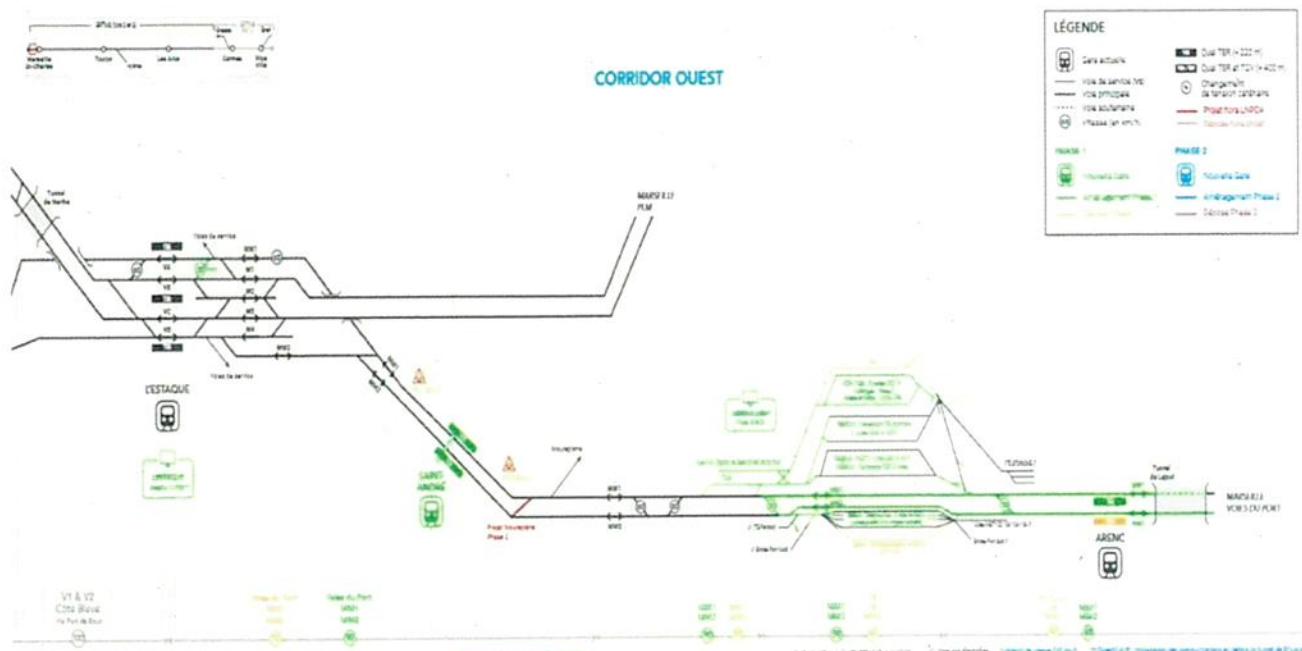
- Tunnel Consolat – longueur 165 m – reprise de la voute sur 50 ml pour dégager le gabarit ;

**b) Suppression des PN1 et PN2**

- Suppression du PN1:
  - Suppression des installations de signalisation du PN et modification de poste ;
  - Pose de clôtures de part et d'autre de la voie ferrée en lieu et place du PN supprimé ;
  - Création d'un barreau routier sur emprise SNCF et d'un bassin d'assainissement.
- Suppression du PN2:
  - Suppression des installations de signalisation du PN et modification de poste ;

- Pose de clôtures de part et d'autre de la voie ferrée en lieu et place du PN supprimé ;
- Augmentation du gabarit de 3,20 à **3,80m** sous l'ouvrage **PRA Barnier** sans modification du génie civil de l'ouvrage, permettant le passage de bus de gabarit ordinaire, induisant un abaissement de voirie et reprise des réseaux enterrés ;
- Aménagements routiers pour adapter les flux routiers en relation avec le nouveau barreau à Saint Henri et à Saint-André.
- Création d'un ouvrage neuf **PRA Cauvet** avec assainissement : ouvrage de type RaPUM métallique ballasté, créé pour permettre la création d'un barreau routier en remplacement du PN2, 4m de haut 15,6m d'ouverture biaise, **soit 12m d'ouverture libre environ**.

### c) Remaniement complet du faisceau d'Arenc

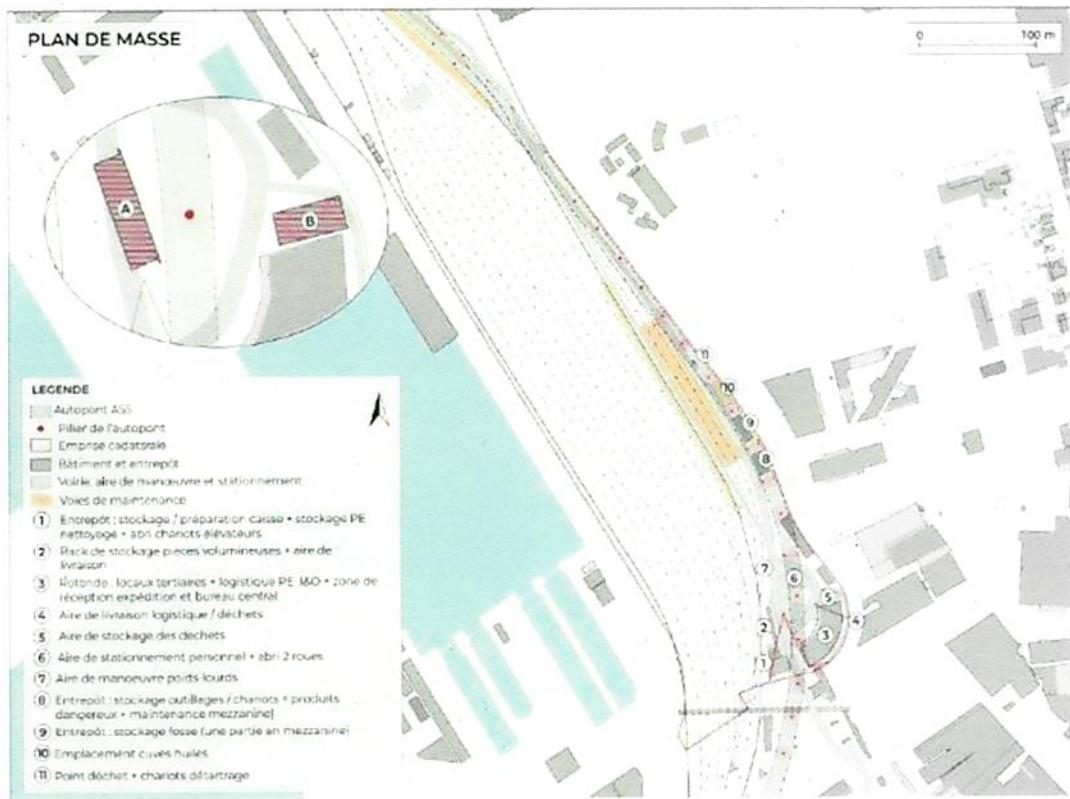


Le programme de remaniement des voies d'Arenc comprend :

- la création d'un poste d'aiguillage intégré à la commande actuelle de Marseille (PCD) en remplacement des deux postes existants ;
- les modifications du plan de voies de service, avec :
  - basculement des 2 voies principales au centre du faisceau ;
  - création des installations de remisage avec cinq voies 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 ;
  - création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure ;
  - création des accès routiers nécessaires ;
- reconstitution des 2 voies de réception pour l'ITE Storione ;
- reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès aux ITE existantes avec fonctionnalités conservées tout en préservant les possibilités de développements ultérieurs ;
- dépose de voies côté mer pour le projet TIERS d'élargissement sur 15m du Boulevard du Radoub et pose d'une clôture de séparation d'entreprises ;
- assainissement : création de bassins d'écrêtement pour les assainissements créés dans la zone du faisceau d'Arenc.
- Dans le cadre de la maintenance et de l'exploitation du SMR, objet de l'avenant n° 1 à la présente convention :
  - Construction d'une couverture des 2 voies de maintenance fosse passerelle, conforme au PLU
  - Adaptation des locaux existants SNCF Voyageurs (bâtiment la Rotonde, ancienne école caténaire)
  - Constructions de structures d'accueil du personnel, de locaux techniques, d'entretien, de zones de stockages dans des espaces en intérieur et en extérieur et de stationnements
  - Préservation d'un accès poids-lourds, d'aires de retournement et de livraison
  - Aménagement de zones de réception, de manutention et stockage des pièces volumineuses en lien avec les activités des voies de maintenance

Les aménagements ci-dessus, de niveau faisabilité, feront l'objet d'études AVP qui permettront de vérifier la compatibilité avec le programme des aménagements de l'AVP validé pour le programme initial du Corridor Ouest (validation AVP et CPPR en COPIL LNPCA du 20 décembre 2024), fixer le programme technique et financier (CPPR) de ces aménagements complémentaires, et si besoin les procédures administratives / réglementaires complémentaires et le calendrier de réalisation. Ces AVP permettront également d'étudier une optimisation du programme afin de réduire les surfaces à construire et, en conséquence, les procédures et les besoins en foncier afférents.

Ces livrables AVP feront l'objet d'une présentation COTECH et validation COPIL pour engagement PRO-REA.



**d) doublement de voie et relèvement de vitesse entre le faisceau d'Arenc et l'entrée de Marseille St Charles (au droit du Pra Guibal) y compris doublement de la halte d'Arenc**

- Elargissement de la halte d'Arenc par déplacement et création de paroi moulée ;
- Aménagement ou remplacement de 3 Ponts Rail (PRA):
  - PRA Belle de Mai : tablier métallique ancien, **remplacé par tablier poutrelles enrobés** ;
  - PRA Levat : conception d'une passerelle métallique pour l'aménagement d'une piste de maintenance
  - PRA National : ouvrage maçonner remplacé par un ouvrage poutrelles enrobé (sans modification de l'ouverture de l'ouvrage)

S'agissant de cet ouvrage en interface avec le projet de tramway Belle de Mai de la MAMP, le MOA SNCF Réseau, s'engage au titre de la présente convention dans ses futurs marchés de niveau PRO de prévoir en tranche optionnelle la réalisation des études de l'ouvrage tiers: **remplacement par un ouvrage poutrelles enrobé ouverture 18 m (remplacement des culées)**;

L'affermissement de cette tranche optionnelle dans les marchés d'études pilotées par SNCF Réseau sera assujettie à contractualisation avec la MAMP avec l'objectif de pouvoir mener de manière coordonnée et optimisée la réalisation du programme LNPCA et de l'ouvrage tiers répondant aux projets majeurs du territoire en matière de mobilité.
- Reprise de 2 Ponts Route (PRO):
  - PRO Mirabeau : remplacement du tablier du fait de l'élargissement de la tranchée halte d'Arenc
  - PRO Bellevue : ouvrage routier maçonner, remplacé par tablier poutrelles enrobés.
- Réfection de plateforme et structure d'assise sur la longueur de double voie.
- Pose de voie sur dalle dans la zone la halte d'Arenc et tunnel de Lajout.
- Assainissement :
  - Curage et reprise des assainissements dans les zones modifiées uniquement.

- Création de bassins d'écrêtement pour les assainissements créés sur une partie de la zone du doublement et la halte d'Arenc.

### 2.1.2 Phasage des travaux

Cf. annexe 1.4 Planning. »

## 2.2 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF GARES & CONNEXIONS :

### 2.2.1 Pour la création du pôle d'échanges multimodal de Saint-André :

Le pôle d'échanges multimodal de Saint-André a été dimensionné sur la base des éléments suivants :

- Des fréquentations voyageurs à horizon 2035 issues de l'étude de définition du potentiel et des pratiques d'accès à la halte réalisée par AREP Flux en 2022, portant à 500 000 le nombre de voyageurs annuel soit 1 900 voyageurs JOB.
- Des éléments de programme qui ont été précisés tout au long de la phase AVP par l'AOM et les maîtres d'ouvrage tiers, à savoir :
  - la modification de programme dont l'étude a été validée en COPIL du 15 juillet 2024 et qui porte le nombre de places de stationnement vélo sécurisé à 103 places (15% des flux entrants en gare à horizon 2035 avec un palier possible à 9%) au lieu des 40 places identifiées initialement (DMP n°02).
  - De la modification de programme validée en COPIL du 15 juillet 2024 qui porte sur l'adaptation du périmètre d'intervention LNPCA pour permettre la bonne gestion des interfaces avec le projet d'extension nord du tramway porté par la Métropole Aix Marseille Provence. (DMP n°01)
  - De la modification de programme validée en COPIL du 15 juillet 2024 qui porte sur l'obligation de couvrir le parking aérien de 80 places par un système d'ombrière avec production d'énergie renouvelable (prise en compte dans le programme d'une couverture de 70% de la surface du parking, même si obligation réglementaire de couverture limitée à 50% de la surface du parking)

Ainsi le projet consiste en :

- La création de 2 quais latéraux de 220 ml desservis par un passage sous voies accessible de plain-pied depuis le parvis. Le quai côté parvis est prévu être accessible par un escalier et un ascenseur. Le quai côté AFTRAL est aussi accessible par un escalier et un ascenseur. Le passage sous voies est large de 6,00m et sa hauteur varie de 4,00m à 6,00m
- La création d'un bâtiment abritant le stationnement vélo sécurisé de 103 places, les locaux techniques de la halte et une zone de services aux voyageurs.
- L'aménagement d'un parking aérien courte et longue durée de 81 places VL (mesures foncières conservatoires pour extension ultérieure à 150 places – hors programme de la présente convention) intégrant également la dépose minutes et 13 places de stationnement pour les 2 roues motorisées. Les 81 places VL comprennent 2 places PMR, 4 places équipées IRVE, 16 places pré-équipées IRVE et 1 place agent SNCF.

TYPE DE STATIONNEMENT	TYPE DE PLACES DE STATIONNEMENT	SAINT-ANDRE
-----------------------	---------------------------------	-------------

VOITURES	Places de stationnement PMR	2
	Places de stationnement équipées de bornes IRVE	4
	Places de stationnement pré-équipées	16
	Places de stationnement VL standard	58
	Places agents SNCF	1
	<b>sous-total voitures</b>	<b>81</b>
DEUX ROUES MOTORISEES	Places de stationnement 2 roues motorisées	13

- L'aménagement d'un parvis paysager, cœur de l'intermodalité, en relation directe avec l'arrêt de tramway (cheminements piétons) et assurant la liaison entre les différents modes de transports sur le périmètre du pôle d'échanges multimodal.
- L'aménagement d'un quai bus sur l'avenue Fernand Sardou (fourniture et pose du mobilier hors programme) ;
- L'aménagement de bassins de rétention.

#### Programme de services volet confort

- Les quais sont aménagés avec des espaces abrités : chaque quai comprend une vingtaine de places assises, réparties dans 1 abri ponctuel et sous une ombrière de 100m<sup>2</sup> environ.
- Le passage sous voies est une zone de transit, il n'y a pas de mobilier dans cet espace.
- La zone de services aux voyageurs située à l'entrée de la halte est abritée, et comprend un point relais-colis, un distributeur de boissons/snackings, les bornes automatiques de billets des transporteurs et de l'exploitant du parking.
- Le parvis est végétalisé (arbres de hautes tiges), ombragé et aménagé pour assurer aux usagers une liaison confortable entre les différents modes de transports et proposer des espaces d'attente agréables au sein du pôle d'échanges multimodal.
- Une borne foraine est intégrée au parvis pour permettre de positionner un stand éphémère

#### Programme de services volet information des voyageurs

- Les quais sont équipés d'informations dynamiques (écrans TFT, horloge et sonorisation) et statiques (signalétique nom de gare et de jalonnement).
- Le passage sous voie est équipé d'informations statiques (signalétique de jalonnement) et dynamiques au pied des circulations verticales.
- L'entrée de la gare est équipée d'informations dynamiques (écrans TFT pour départs des trains, informations conjecturelles et informations intermodales) et statiques (signalétique de jalonnement, nom de gare en lettre à lettre, affichage 'bienvenue en gare', affichages réglementaires et informations intermodales).

#### Programme de services volet sûreté

- Les quais, accès aux quais, passage sous voies et l'entrée de gare sont vidéosurveillés.
- L'entrée de gare est équipée d'un système de fermeture automatique sur centre horaire permettant ainsi de fermer l'accès au domaine ferroviaire du dernier au premier train.
- Le local vélo est vidéosurveillé.
- Le parking courte et longue durée pourra être vidéosurveillé et équipé d'un contrôle d'accès
- Le domaine ferroviaire est clôturé.

#### Programme de services volet accessibilité

- Des balises sonores sont implantées sur le parcours voyageurs pour guider les PMR vers les services essentiels (distributeur de billet, et accès aux quais).
- Des bandes de guidage sont implantées entre les différents modes de transport du pôle d'échange, puis de l'entrée de gare vers les services essentiels pour orienter les PMR.
- Places de stationnement PMR : 2 places sont aménagées sur le parking aérien.

## 2.2.2 Equipements transporteurs et exploitant de parking

Les équipements seront fournis par chaque transporteur et posés par la MOA ; le projet prévoit les fourreaux, les dalles ou massifs ainsi que les emplacements nécessaires.

Les équipements transporteurs sont les suivants :

- 1 distributeur automatique de billets pour les transporteurs du réseau régional ZOU ! à l'entrée de la gare.
- 1 validateur ZOU ! à chaque accès au quai.
- 1 billetterie automatique pour la RTM.
- les portes d'embarquement (CAB)

Les équipements à fournir et poser par l'exploitant du parking sont les suivants :

- 1 caisse automatique
- 4 bornes IRVE
- Des caméras et supports de caméra de vidéosurveillance
- le cas échéant, un système de barrièrage

### Limites de prestation

Les limites de prestations sont décrites ci-après.

- Côté avenue Fernand Sardou, le trottoir (de l'intersection avec l'avenue André Roussin à la limite Est de la parcelle 910 0 160 dite "parcelle Hyundai") et le quai bus, sous MOA Gares & Connexions dans le cadre du projet LNPCA, seront remis au gestionnaire compétent.

Les aménagements restant à prévoir par le futur gestionnaire et exploitant sont :

- La fourniture et pose des mobiliers suivants : abris bus, bancs, poubelles, cendriers le cas échéant,
- La fourniture des équipements d'information voyageur dynamique : mat + écran.
- Côté Avenue André Roussin, dans le cadre de la coordination avec le projet tramway, la limite d'intervention entre les deux projets sera affinée au moment des études AVP du projet tramway. Cette limite sera prise en compte pour le lancement des études PRO du pôle d'échanges multimodal de Saint André (LNPCA).

Les principes de délimitation des emprises d'intervention côté André Roussin sont les suivants :

- Tous les aménagements des futurs espaces publics en dehors du PEM SNCF (voirie, arrêt de tramway, trottoirs, aménagements paysagers, quais bus le cas échéant et pistes cyclables) sont dans le périmètre de MOA MAMP
- Les mobiliers et équipements (abri, information voyageur, éclairage public, vidéosurveillance) de voirie et des arrêts de bus et tramway sont réalisés sous périmètre MOA MAMP.
- Les modifications du rond-point, le réaménagement des trottoirs, des carrefours à feux le cas échéant et des passages piétons sont réalisés par la MAMP.

### Phasage travaux

Les travaux seront réalisés hors site exploité :

- Les travaux consistant en la création d'une halte nouvelle, la desserte des voyageurs sera assurée à la mise en service du pôle d'échanges multimodal.
- La coactivité avec le centre de formation des poids lourds (AFTRAL), le Lycée professionnel Saint-André et ITESA devra être gérée pendant toute la phase chantier.
- L'objectif de la Métropole Aix Marseille Provence est de mettre en service l'extension nord du tramway en même temps que la halte ferroviaire. Les travaux se dérouleront potentiellement dans la même temporalité. Les études du tramway pilotées par la Métropole étant au stade des études préliminaires, la coordination des plannings travaux et des phasages sera l'objet des phases d'études à venir.

Des compléments d'acquisition de données sont nécessaires pour les phases suivantes, notamment :

- Topographie terrestre,
- Sondages et essais géotechniques, piézomètres,
- Etude hydrogéologique
- Réalisation d'essais de perméabilité complémentaires
- Diagnostics sites et sols pollués complémentaires.
- Diagnostic amiante / plomb/ HAP
- Etude de dévoiement de réseaux concessionnaires

### 2.2.3 Pour le réaménagement de la halte d'AREN'C :

Le réaménagement de la halte d'AREN'C a été dimensionné sur la base des éléments suivants :

- Des fréquentations voyageurs à horizon 2035 issues du Modèle Régional de Trafic (MRT) scénarios AMS/AME et réhaussé par des études conduites par AREP flux, 1740 voyageurs JOB (2035 phase 2 - scénario AME).
- Des comptages réalisés en 2019 précisant notamment les données de montées et descentes des trains en périodes de pointe.
- Des éléments de programme qui ont été précisés tout au long de la phase AVP par l'AOM et les maîtres d'ouvrage tiers.

Ainsi le projet consiste en :

- La création d'un quai central de 220 mètres ;
- La création d'une dalle en surplomb des voies de 240 m<sup>2</sup> environ : large de 18 mètres côté viaduc de Storione et de 13 mètres côté rue Jean-Gaspard Vence ;
- L'aménagement de la dalle qui constitue l'entrée principale de la halte, abrite les services aux voyageurs, les locaux techniques et dessert le quai central.
- La création d'une seconde entrée côté Pont Mirabeau par adaptation de la rampe d'évacuation à créer.

### Programme de services volet confort

- Il est prévu la création d'une liaison verticale avec un escalier et un ascenseur pour permettre l'accès au quai. Le quai central est aménagé avec des espaces abrités : il comprend une vingtaine de places assises, réparties dans 2 abris ponctuels et sous le Pont Mirabeau.
- Le quai est éclairé et sonorisé sur toute sa longueur, des poubelles bi-flux y sont positionnées.
- La dalle est aménagée avec une ombrrière qui marque l'entrée de gare et abrite les services aux voyageurs. Elle comprend un point relais-colis, un distributeur de boissons/snackings, la borne automatique de billets des transporteurs. La dalle est une zone de transit, il n'y a pas de mobilier dans cet espace. Une poubelle tri-flux et un cendrier sont positionnés à l'entrée de la halte.

#### **Programme de services volet information des voyageurs**

- Le quai central est équipé d'informations dynamiques (écrans TFT, horloge et sonorisation) et statiques (signalétique nom de gare et de jalonnement).
- La dalle est équipée d'informations dynamiques (écrans TFT pour départs des trains, informations conjecturelles et informations intermodales) et statiques (signalétique de jalonnement, nom de gare en lettre à lettre, affichage 'bienvenue en gare', affichages réglementaires et informations intermodales).

#### **Programme de services volet sécurité**

- Une rampe d'évacuation PMR en cas d'inondation

#### **Programme de services volet sûreté**

- Les quais et l'entrée de gare sont vidéosurveillés.
- L'entrée de gare est équipée d'un système de fermeture automatique sur centre horaire permettant ainsi de fermer l'accès au domaine ferroviaire du dernier au premier train.
- L'accès au quai est clôturé afin de permettre un usage mixte de la dalle.

#### **Programme de services volet accessibilité**

- Des balises sonores sont implantées sur le parcours voyageurs pour guider les PMR vers les services essentiels (billetterie automatique, et accès au quai).
- Une bande de guidage est implantée depuis le portail d'entrée vers l'escalier.

#### **Equipements transporteurs et limites de prestations**

Le projet prévoit les fourreaux, les dalles ou massifs ainsi que les emplacements nécessaires.

Les équipements seront fournis et posés par chaque transporteur :

- 1 billetterie automatique pour les transporteurs du réseau régional ZOU ! à l'entrée de la gare.
- 1 valideur ZOU ! à l'accès au quai.

#### **Phasage travaux**

Les travaux seront réalisés lors de la fermeture du tronçon Arenc-Marseille pendant laquelle la halte d'Arenc ne sera pas desservie.

Des compléments d'acquisition de données sont nécessaires pour les phases suivantes, notamment :

- Topographie terrestre,
- Etude hydrogéologique
- Diagnostic amiante / plomb/ HAP
- Etude de dévoiement de réseaux concessionnaires

## 2.3 ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS

### 2.3.1 Procédures foncières

Les acquisitions foncières définitives nécessaires à l'opération du Corridor Ouest ont été arrêtées après optimisation des études avant-projet (hors site complet Fraikin, dont une analyse détaillée et décision des partenaires financeurs restent à établir).

Les parcelles concernées sur les deux périmètres de MOA ont fait l'objet d'un avis de valeur de la part de la DIE ayant permis de démarrer des négociations foncières à l'amiable à l'automne 2024 et de préparer en parallèle l'enquête parcellaire.

Par arrêté préfectoral du 24 janvier 2025, l'enquête parcellaire pour la réalisation des travaux de l'opération de Marseille Surface s'est tenue du 20 février au 11 mars 2025. Cette procédure permet d'entamer la procédure d'expropriation, afin de sécuriser le planning de démarrage des travaux principaux au 2 semestre 2026.

Les démarches amiables se poursuivent tout au long de la procédure d'expropriation. Une enquête parcellaire **complémentaire** est programmée si nécessaire en fin de phase PRO et durant la réalisation des travaux si nécessaire.

Des conventions de transfert de gestion et / ou de superposition seront également nécessaires pour les besoins tiers, les aménagements sur le domaine public. Les modalités juridiques de transfert de gestion ou de remise des ouvrages au gestionnaire compétent restent à définir.

Les éléments détaillés liés à la maîtrise foncière des opérations de Marseille Surface sont décrits dans la convention de financement n°5 portant sur les acquisitions foncières de phase 1 (hors foncier inter SA).

### 2.3.2 Conditions de réalisation de travaux

Cf. annexe 1.4 Planning.

### 2.3.3 Principaux enjeux environnementaux et réglementaires :

Rappel des incidences affichés dans le dossier de DUP :

PHASE REALISATION									
Opération	Milieux Naturels Zones humides	Eaux et Risques	Économie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalités
Secteur Avenir		Érosion / crues forte	Perfusions limitée X actions liées au chantier	projet dans les emprises ferroviaires	Gestion chantier			Coopérative ferroviaire ligne Marseille Estaque	Articulation travaux avec projet urbain
Secteur St-Antoine				pas d'impact bâti dans la partie métro	Gestion chantier	pas d'incidence notable en phase chantier		Coopérative ferroviaire ligne Marseille Estaque	Articulation travaux avec projet urbain
PHASE EXPLOITATION									
Opération	Milieux naturels Zones humides	Eaux et Risques	Économie Agriculture Tourisme	Bâti / Foncier	Bruit / Vibration	Air Santé	Paysage Patrimoine	Circulation	Projets urbains Intermodalités
Secteur Avenir		pas d'incidence	Attractivité accrue		Traitement anti- vibration		Aménagement de la voirie et aménagement des places de stationnement	Changement BH Général	Sans incidence directe
Secteur St-Antoine				pas d'incidence après travail	Protections de façade locale sur les immeubles du chemin de fer (bruit routier) et tapis anti-vibration	Protections non nigériennes à l'entrée du chantier	Aménagement de la voirie et aménagement des places de stationnement	Aménagement BH Général	Contributions à la sécurité locale

Les principaux enjeux environnementaux pris en compte sont :

- Acoustique : traitement des impacts par l'isolation de 5 façades d'habitation à Saint-André ; réalisation d'une étude acoustique pluri-exposition à Saint-André ;
- Vibrations : traitement des impacts par la pose de systèmes anti-vibratiles dans les zones de modification de la voie où la qualité de la plateforme n'est pas satisfaisante nécessitant la reprise de la sous-couche
- Eaux superficielles et souterraines : dans le secteur Arenc, risque inondation aux abords du ruisseau des Aygalades et nappe aquifère à faible profondeur. Dans le secteur de Saint-André, risque de ruissellement en lien avec le nouvel ouvrage créé sous la voie ;
- Articulation avec les projets d'aménagement viaires/routiers pour accompagner la suppression de passages à niveau ;
- Incidence sur les circulations ferroviaires en phase travaux : grandes opérations de travaux regroupées en « opérations coup de poing ».

Concernant les volets réglementaires, sous réserve des retours des études urbaines diligentées sur Arenc et Saint-André par la MAMP et l'EPA EuroMéditerranée, les principaux dossiers à déposer sont les suivants :

- Saisine au titre de l'archéologie préventive à déposer au printemps 2025 auprès de la DRAC, couvrant les périmètres SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ;
- Demande d'autorisation environnementale (DAE), à déposer fin mai 2025, couvrant les périmètres SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions du corridor ouest, et comprenant le volet relatif à l'autorisation loi sur l'eau ; à ce jour, il n'est pas prévu que le DAE embarque d'autres autorisations ;
- Permis de construire à déposer courant 2025 dès réception de l'avis de l'Autorité Environnementale sur l'actualisation de l'étude d'impact ;
- Possible dossier ICPE sur les aménagements de maintenance-remisage du faisceau d'Arenc (rubriques visées, potentiellement soumises à déclaration ou autorisation : 1435 (Stations-service), 2930 (Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteurs)). Des précisions devront être apportées ultérieurement afin d'entériner les rubriques visées et le régime associé. Le cas échéant, le dossier ICPE sera déposé par le futur exploitant.

### 3. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE DE MARSEILLE BLOC EST

---

Les dimensions des ouvrages sont précisées dans les livrables et plans fournis en fin d'étude AVP et ne sont pas mentionnés dans ce chapitre.

#### 3.1 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU

##### 3.1.1 Eléments de programme

L'opération de libération du site des Abeilles ayant pour objectif de libérer les emprises nécessaires à la réalisation du Bloc Est en phase 1 et de la gare souterraine en phase 2, est une opération préalable indispensable à l'aménagement des voies du Bloc Est.

L'opération de réaménagement du Bloc Est a, quant à elle, pour objectifs fonctionnels de rendre indépendants entre eux les flux de circulation provenant et à destination d'Aubagne, Toulon, Nice de ceux d'Aix. La création d'un tube "Bloc Est" avec 6 voies à quais (V/5/7/9 pour les TER semi-directs et intervalles vers Toulon et Nice, V11 pour respiration commune, V13/15 pour la navette Marseille-Aubagne) réduira les conflits d'itinéraires et donc les minutes perdues qui en résultent, notamment en cas d'incidents.

La phase Réalisation concerne la création de ce Bloc Est et le réaménagement de l'avant-gare :

- La création de trois nouvelles voies à quai sur l'emprise préalablement libérée : voies 11, 13 et 15 de 220 m de longueur utile. La création d'une voie de service (voie 17) pour permettre notamment l'accès à la cour des pierres.
- Adaptations des voies A, 3 et 5 existantes (devenues respectivement 5, 7 et 9 à la suite de la renumérotation des voies). Les voies 7 et 9 de 220m de longueur utile seront alignées avec les trois nouvelles voies 11, 13 et 15. Elles seront raccourcies côté gare et prolongée du côté opposé. La voie A (renommée voie 5) sera maintenue à 405m de longueur utile.
- Le remaniement du faisceau de voie est nécessaire à la création du tube « est » et au passage de la vitesse de franchissement des aiguillages à 40 km/h minimum (et au moins 70 km/h au-delà du PK 0,950) pour diminuer les temps de parcours et garantir la robustesse d'un train toutes les 20 minutes entre Marseille et Aubagne et d'un train toutes les 15 minutes entre Marseille et Aix-en-Provence.
  - Les différents travaux de voies correspondent, sur les voies principales, à la dépose d'environ 4 500 m linéaires de voie, à la pose 3 250 mètres linéaires de voie et au ripage d'environ 450 m linéaires de voies. Le passage de la situation actuelle à la situation future entraîne la dépose de 29 appareils de voies et la pose de 20 nouveaux appareils de géométrie différentes pour permettre leur franchissement à des vitesses plus importantes.
- L'assise de la plateforme ferroviaire sera renforcée sur près de 30 000 m<sup>2</sup> pour soutenir l'augmentation du trafic.
- Les aménagements hydrauliques tels que quais drainants et infiltrants, collecteur drainant, bassin de rétention qui permettront d'assurer l'assainissement dans ce secteur du plateau Saint-Charles ;
- Les modifications de signalisation liées aux modifications du plan de voies qui seront commandées par un nouveau poste informatique de type PAI ARGOS.

Le pilotage des installations sera découpé en deux parties. Le nouveau poste sera piloté depuis la Commande Centralisée du Réseau Méditerranée par une IHM (Interface Homme Machine) de type Mistral-NG ; cette IHM mise en service par le projet HPMV contrôlera la ligne de Marseille à Vintimille. L'ensemble des autres voies de la gare de St Charles restera piloté par l'IHM du poste 1 de Marseille.

- Les modifications apportées aux caténaires concernent principalement la dépose des caténaires sur des voies supprimées et l'installation de caténaires pour l'électrification des voies créées. Le nouveau plan de voie implique un remaniement important des portiques souples et rigides qui traversent l'ensemble des voies de la gare de St Charles.
- Modification du Pont Rail (PRA) du Boulevard National : Ce pont-rail présente deux ouvertures en voute sous le quai 9/11 et sous les voies 15 et 17 qui doivent être comblées dans le cadre de

l'opération. Les travaux consistent en la réalisation d'une rangée de pieux sécants de 15 m de profondeur environ de part et d'autre du Boulevard National à l'arrière des murs verticaux de la voûte et à la mise en place d'une dalle de recouvrement du Boulevard National par poutrelles métalliques enrobées.

Le Bloc Est comportera ainsi un total de 6 voies à quai : 5 voies de 220 m (V1/7/9/11/13/15) et une voie de 405 m (V5). Une liaison double préservera, dans l'attente de la création de la gare souterraine de Marseille Saint-Charles en phase 2, la possibilité pour les TGV Paris-Lyon-Marseille à destination de Nice stationnés sur le bloc central de rejoindre les voies MV1 et MV2 et vice-versa.

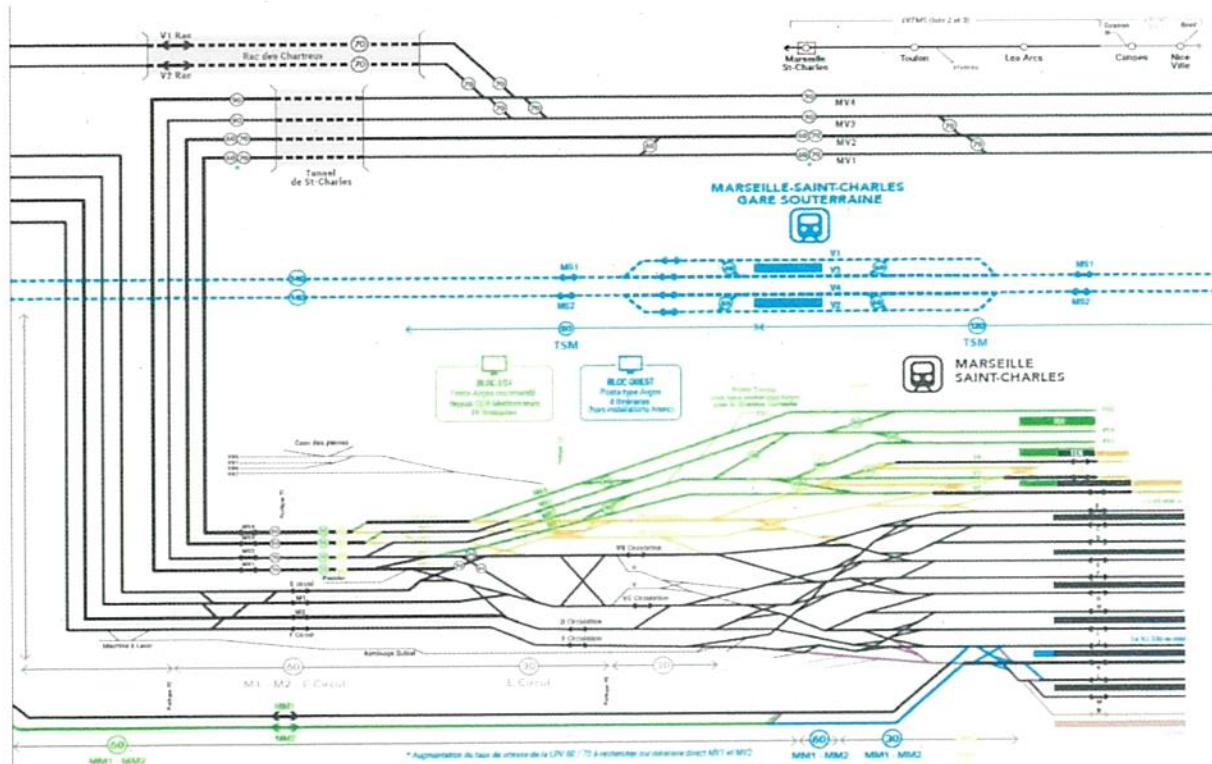


Schéma des installations ferroviaires (SIF) du Bloc Est

### 3.1.2 Phasage des travaux

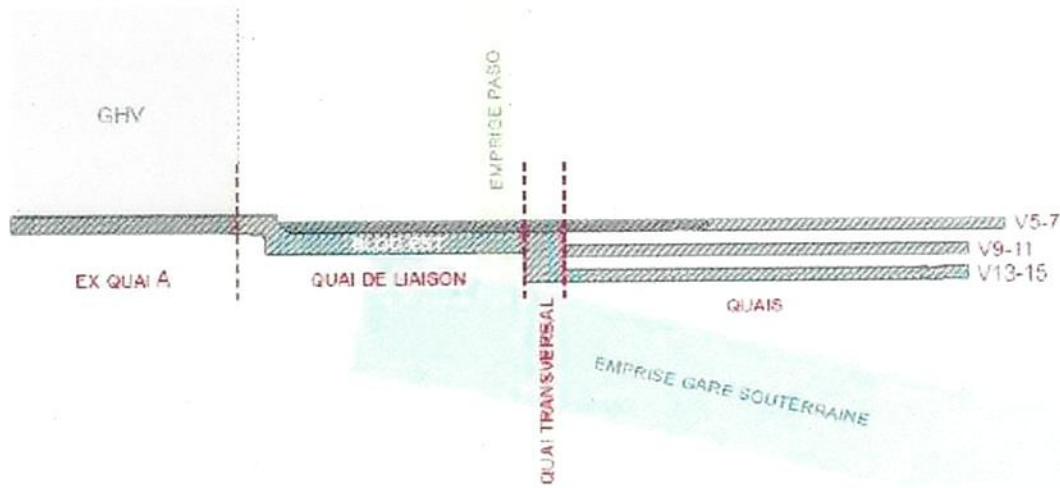
Les hypothèses dimensionnantes en matière de phasage sont les suivantes :

- Objectif de minimiser les conséquences sur la liaison Marseille-Vintimille et le fond de gare de St Charles.
- Objectif de maximiser la réalisation des travaux en chantier(s) clos et indépendant(s)
- Desserte voyageurs de Marseille St Charles impossible depuis Aubagne par TER Omnibus (origine/terminus reporté à Blancarde) et Toulon par TER semi-directs pendant une période longue
- Impact également sur le bloc Aix de Marseille St Charles par décalage pour la réception des TER Inter-Villes Marseille-Nice ainsi que les entrées / sorties du remisage de Pautrier
- Nécessité de sortir les rames TER pour Aubagne par les voies d'entrée du Technicentre de Blancarde
- Risque fort de concomitance avec évacuation des trains de travaux des matériaux de la gare souterraine

## **3.2 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF G&C**

Afin de prendre en compte les évolutions éventuelles de l'ordonnancement global du projet du PEM de Marseille Saint Charles, une variante a été étudiée. Le projet présente donc une version de base et une variante qui seront nommées comme telles dans la suite de ce document. La variante impacte notamment le volet confort.

Le Bloc Est se distribue en quatre zones :



***Schéma de la répartition en zones du Bloc Est***

### **Hypothèses de dimensionnement des espaces**

Le Bloc Est a été dimensionné sur la base des éléments suivants :

- Les fréquentations voyageurs à horizon 2030 issues de la note de prédimensionnement réalisée par AREP Flux en 2024, sur la base des comptages 2022 portant à 22 900 le nombre de voyageurs journaliers prévus.
- Des éléments de programme qui ont été précisés tout au long de la phase AVP par l'exploitant de la gare et par les maîtrises d'ouvrage tierces.

Ainsi le projet consiste en :

- comblement de la voie A sous la Grande Halle Voyageurs (GHV) pour élargir le quai d'accès au Bloc Est (Ex quai A)
- déplacement des heurtoirs des ex voie A (suite à son comblement sous la GHV) ex voie 5 et ex voie 7.
- comblement de la voie 5 et 7 suite au déplacement des heurtoirs. La voie 5 est, sur sa partie comblée, transformée en fosse de plantation.
- l'aménagement du quai de liaison, du quai transversal et des quais des voies 7,9,11,13,15.

## Programme de services volet confort

### **Sur le quai de liaison :**

- Espace végétalisé d'environ 6m de large de près de 650m<sup>2</sup> avec :
  - un alignement d'arbres de haute tige à environ 10 m du nez de quai et un espacement d'un peu plus de 15m d'entraxe
  - Un alignement de bornes lumineuses à l'axe des arbres
  - Un banc filant côté en bordure de l'espace végétalisé
- Largeur de passage d'environ 12m avec :
  - un alignement de candélabres à un peu plus de 3m du nez de quai et d'un espacement d'environ 15 m entraxe

### **Sur le quai Transversal :**

Le quai transversal est un rectangle tronqué d'environ 700m<sup>2</sup>. Il est composé de :

- Un îlot d'attente comprenant :
  - Des bancs
  - En nombre nécessaire : Distributeur de boissons, poubelle bi flux et fontaine à eau
  - Un totem fixe.
  - Des lampadaires dans la zone "tête de quais"
- Une ligne d'appareils de contrôle d'accès dont des appareils accessibles PMR
  - De portes doubles d'accès aux quais des engins d'avitaillement et d'entretien
  - De panneaux indicateur "ZABO" (zone à billets obligatoires)
  - De valideurs

### **Sur les quais :**

- des abris sur les quais, avec environ 140 m<sup>2</sup> couverts
- des poubelles bi flux
- des bancs MP4
- des candélabres munis chacun d'éclairages et de hauts parleurs pour sonorisation et éclairage complet des quais.

## Programme de services volet information des voyageurs

### **Sur le quai de liaison :**

- Informations voyageurs dynamiques
- Des hauts parleurs de sonorisation

### **Sur le quai transversal (base et variante) :**

Au niveau de l'îlot d'attente nous prévoyons :

- Informations dynamiques voyageurs : écrans TFT (TA arrivées, TD départs, TIC info conjoncturelles)  
En tête de quais :
  - Informations dynamiques : écrans TFT informations voyageurs
  - Haut-parleurs de sonorisation.

#### **Sur les quais (base et variante) :**

- Les quais sont équipés d'informations voyageurs dynamiques (écrans TFT, horloge et sonorisation) et statiques (jalonnement et nom de gare)
- Hauts parleurs de sonorisation.

#### **Programme de services volet sureté**

Une clôture est prévue sur tout le périmètre Est du Bloc Est, à la fois sur le quai de liaison, sur le quai transversal et en bordure de la voie 15.

Toutes les installations de quais citées ici sont fondées avec des massifs bétons conformes aux normes en vigueur.

#### **Equipements transporteurs**

Sur le quai transversal : Distributeurs de billetterie régionale.

#### **Programme de services volet accessibilité**

Des bandes podotactiles en bordure de quai sont prévues, ainsi que tout dispositif nécessaire à l'accès aux quais par les PMR (contrôle des billets adaptés, parcours signalés, balise sonores etc...)

Les quais, quai transversal et quai de liaison sont sonorisés et éclairés.

### **3.3 ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS**

#### **3.3.1 Procédures foncières**

##### **Emprises définitives**

Les acquisitions foncières définitives nécessaires à l'opération du Bloc Est ont été arrêtées après la validation des études AVP.

Le projet se développe sur des parcelles propriétés du Groupe SNCF : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs. La propriété SNCF Voyageurs devra être acquise dans le cadre du projet pour la réalisation du projet Bloc Est par le biais d'une convention de financement n°10 portant sur les acquisitions du foncier inter SA.

Les emprises à maîtriser pour la réalisation du Bloc Est n'ont pas été versées au dossier d'enquête parcellaire.

##### **Emprises occupations temporaires**

Des conventions d'occupation pourront également être nécessaires pour la réalisation des travaux de chaque MOA sur des fonciers appartenant à une autre entité du groupe SNCF. Les conventions d'occupation sur des fonciers appartenant aux Maîtres d'Ouvrage seront à titre gracieux.

Les éléments détaillés liés à la maîtrise foncière des opérations de Marseille Surface sont décrits dans la CFI n°5 portant sur les acquisitions foncières de phase 1.

#### **3.3.2 Conditions de réalisation de travaux**

Cf. annexe 1.4 Planning.

#### **3.3.3 Principaux enjeux environnementaux et règlementaires :**

Les principaux enjeux concernent les impacts pendant la phase travaux au sein du site ferroviaire en termes de circulation, acoustique, vibration et qualité de l'air, ainsi que le risque pyrotechnique.

Les mesures génériques consistent d'une part à contrôler les émissions sonores / vibratoires / polluants atmosphériques des matériels utilisés et, d'autre part, à obliger les entreprises à prendre un maximum de précautions via l'application de pénalités en cas de non-respect des conditions d'utilisation des matériels. Pour les travaux de déconstruction, une méthodologie stricte sera appliquée permettant de rendre le risque pyrotechnique négligeable.

Les principaux enjeux réglementaires (autorisations, procédures nécessaires à la réalisation de l'opération relatifs aux codes de l'environnement, du patrimoine et de l'urbanisme) sont les suivants :

- Saisine au titre de l'archéologie préventive dont le dépôt est prévu mi-avril, couvrant les périmètres SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ;
- Les travaux du Bloc Est ne requièrent pas d'autorisation environnementale. Une déclaration loi sur l'eau sera déposée mi 2025. Il n'est pas prévu d'autres procédures au titre du code de l'environnement.

## 4. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE LIBERATION ABEILLES

---

Une modification de programme visant à fusionner les études AVP des phases 1 et 2 de libération du plateau des Abeilles a été validée par le comité de pilotage du 20 décembre 2024, et est en cours d'étude.

Le programme initial prévoyait en phase 1 les libérations nécessaires à la réalisation du Bloc Est seul. Et en phase 2 la suite des libérations nécessaires à la réalisation de la TSM et de la gare souterraine.

Cette libération phasée fonctionnellement ne s'est pas révélée opportune car elle ne permettait pas de créer des synergies pour reloger les activités et procéder aux déposes et démolitions nécessaires à l'échelle du plateau. Par ailleurs en termes de séquencement ces libérations doivent être menées dans le même calendrier pour respecter le calendrier des opérations de la phase 2 et plus spécifiquement de la Traversée Souterraine de Marseille et de la gare souterraine. Ces synergies entre les deux opérations ont conduit à une économie de 12,6 M€ TND CE07/20 et faciliteront la réalisation des travaux de phase 1 grâce à une plus grande emprise disponible.

La libération du plateau des Abeilles est donc maintenant intégralement en phase 1 et incluse dans le présent programme.

### 4.1 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF RESEAU

Le faisceau Abeilles est relié au Réseau Ferré National (RFN) via l'aiguille 239. Les voies de service du site Abeilles sont utilisées pour :

- Les besoins du service gestionnaire des trafics et des circulations (SGC) - Voies n°11, 19 à 29 et 61 « tiroir » du chantier Abeilles ;
- Les besoins des entreprises ferroviaires (mancœuvre, garage de courte durée ...) - Voies n° 37 et 87 du chantier Abeilles ;
- Les besoins de stationnement – Voie n°13 du chantier Abeilles ;
- Les besoins du Gestionnaire Infrastructure chargé de l'entretien - Voies n°89 à 95 et 57 du chantier des Pierres.

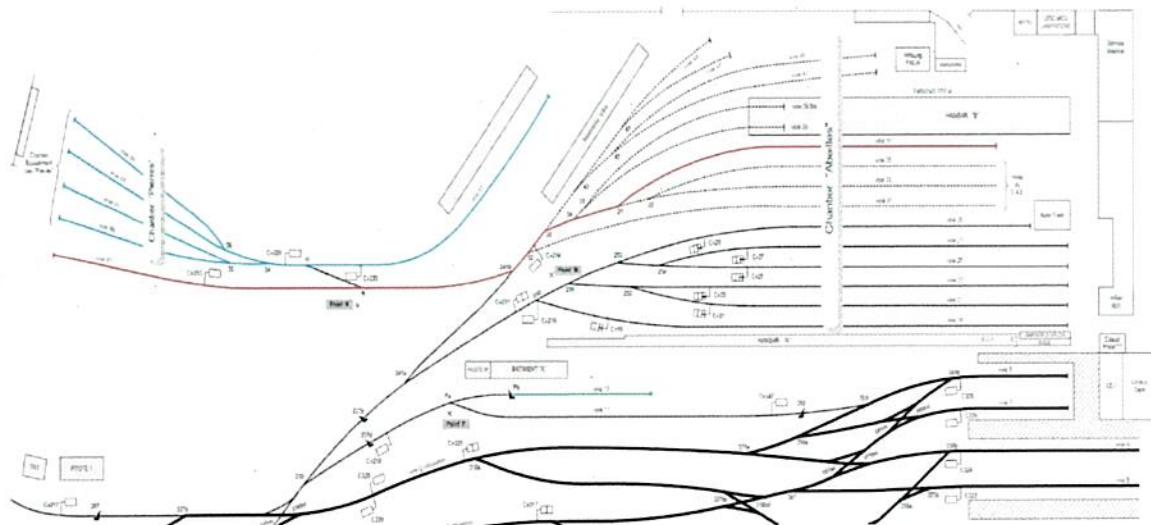
Le faisceau des Abeilles est géré depuis le Poste 1 de Marseille Saint-Charles.

Des câbles principaux télécoms ainsi que des câbles locaux sont présents sur le site des Abeilles dont certains sont liés à des services en gare. L'ensemble des voies du chantier Abeilles est électrifié en courant 1500V continu alimenté depuis le secteur caténaire Saint Charles 1.

Le site des Abeilles comprend :

- Un faisceau de remisage correspondant aux voies 19 à 29. Ce faisceau est découpé électriquement en 2 parties (sections élémentaires 105 et 107). Les caténaires sont suspendues sous des portiques souples.
- Un faisceau Train Auto Accompagné (chantier TAA, desserte à ce jour supprimée) correspondant aux voies 31 à 37. Ce faisceau est découpé électriquement en 2 parties. Les caténaires sont suspendues sous des portiques souples. La voie 37 est électrifiée jusqu'à son heurtoir alors que les voies 31 à 35 sont électrifiées uniquement en tête de faisceau.
- Un faisceau nettoyage correspondant aux voies 43 et 45. Ce faisceau est découpé électriquement en 2 parties (sections élémentaires 111 et 113). Les caténaires sont suspendues sous des supports avec console deux voies. Les voies 39 et 39bis qui entrent dans le hall B ne sont quant à elles pas électrifiées.

Concernant l'énergie, une boucle Haute tension de 20kV, qu'il faudra dévier et reconstituer, est présente sur la zone de la gare de Marseille Saint-Charles et sur le site à libérer des Abeilles. Ces travaux sont financés par la convention n°6 relative aux premiers travaux de phase 1.



**Schéma des installations ferroviaires (SIF)**

La libération des emprises sur le site d'Abeilles nécessite des travaux suivants sous Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

- Scindement de la boucle HTA 20 kV en deux boucles desservant distinctement les infrastructures SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.
- Dépose des installations techniques : voies ferrées (voies 13/19/43/45/47/49) d'un linéaire total d'environ 1600m, appareils de voie, caténaires, postes électriques HT, réseaux télécom ;
- Dépose des installations techniques : voies ferrées (voies 21 à 39bis) d'un linéaire total d'environ 3900m, appareils de voie, caténaires, signalisation ;
- Construction d'un bâtiment en R+3 d'environ 2200m<sup>2</sup> et d'un parking de plain-pied disposant de 79 places de parking, au lieu-dit Cour des Pierres, (hors périmètre de la présente CFI PRO-ACT et intégrée dans la CFI PRO/ REA n°1) ;

#### **Hypothèses dimensionnantes en matière de phasage**

La libération du faisceau Abeilles est un préalable aux travaux des nouvelles infrastructures ferroviaires du Bloc Est puis de la gare souterraine.

- Impossibilité du remisage au faisceau Abeilles à partir de janvier 2026
- Impossibilité d'accès au faisceau Abeilles au service infra à partir de juin 2026
- Le Cœur de réseau Informatique situé dans la Halle A doit être déplacé et être opérationnel avant tout travaux de relogement et de démolition (hors périmètre de la présente CFI PRO-ACT et intégré dans la CFI PRO/ REA n°1). Ces travaux doivent être terminés avant mi-2026.
- Les travaux de dévoiement de réseau y compris la boucle HT 20kV doivent être terminés avant mi-2026 pour les travaux de démolition.

#### **Acquisition de données, dévoiement des réseaux**

Des compléments d'acquisition de données sont nécessaires pour les phases suivantes, notamment :

- Diagnostics amiante/plomb (sur quelques bâtiments, sur les supports et contre-poids caténaires, mâts et portiques de signalisation, pylônes d'éclairage ...)
- Relevés des fils d'eau des réseaux d'assainissement existants

## **4.2 PROGRAMME TECHNIQUE DETAILLE SNCF GARES & CONNEXIONS**

La libération du foncier des Abeilles sous MOA SNCF Gares & Connexions consiste en la libération du plateau des Abeilles pour permettre la réalisation des travaux de phase 1 et 2 sur le PEM Marseille Saint Charles, cela se traduit par :

- La démolition de 26 bâtiments regroupés en 6 ensembles bâimentaires totalisant une surface utile d'environ 33 000 m<sup>2</sup>. Ces bâtiments sont pour certains inoccupés, d'autres sont encore en usage par des activités et des fonctions en lien avec la gare. 1000 agents travaillent sur ce plateau.
- La suppression de 1 000 places de stationnement disséminés sur le plateau des Abeilles, à la fois sous des structures bâties et en parking de surface
- Le relogement des activités présentes sur le site des Abeilles ainsi que la reconstitution des places de stationnement dans la quantité nécessaire au bon fonctionnement de la gare et son exploitation. Il s'agira de :
  - Reconstituer les places de stationnement :
    - des activités ferroviaires situées le long et à l'intérieur de la Halle A afin de procéder à la démolition de cette partie de la Halle, 500 places actuellement réduite à 350 places.
    - du public et des loueurs situées dans la halle B, 500 places actuellement et réduite à environ 350 places dans la phase provisoire du chantier.

Sur les 1000 places de stationnement actuellement présentes sur le site des Abeilles, 700 places environ seront reconstituées dans une structure modulaire et temporaire de type « decking ». Le choix du scénario « decking » retenu en COTEC du 20 mars 2025 sera étudié au niveau AVP courant du 1er semestre 2025. Les fonctions logistique et avitaillement et divers services seront aménagés dans une partie de la halle B conservée.

- Reloger les activités actuellement situées sur le plateau des Abeilles et n'ayant pas besoin d'être relocalisées à proximité immédiate de la gare de Marseille Saint Charles :
  - Le cabinet médical et le Centre Médico Psycho Pédagogique
  - Des activités supports telles que Optim's services (activités sociales et administratives du groupe SNCF), activités du Comité des Activités Sociales Interentreprises, activités syndicales, centre d'édition, les archives.
  - Le siège de l'Agence Bâtiment Energie
  - Des activités SNCF voyageurs (TGV et TER)
- Reloger les activités dont la proximité avec la gare Saint-Charles est nécessaire. Ces relogements seront positionnés dans des bâtiments existants réhabilités (ancien cabinet médical, bâtiment « Pergola », coque commerciale halle Honnorat) et plus temporairement dans l'ouvrage démontable et temporaire de type « decking » et dans 3 travées conservées de la halle B actuelle. Les activités concernées sont :
  - La SURveillance GENérale (SUGE)
  - Les activités de TGV (Unité Opérationnelle traction, Unité Opérationnelle roulant et Siège)
  - Les activités Trains Express Régionaux
  - Des ateliers de l'Agence Bâtiment Energie
  - Des ateliers de l'Unité Gare
  - Le nettoyage en gare
  - Les locaux des loueurs
  - Des locaux pour des prestataires TGV (nettoyage à bord, nettoyage matériel roulant, sûreté)
  - L'avitaillement
  - Des locaux de stockage (Agence Bâtiment Energie, Unité Gare, Établissement Service Télécom Informatique, Train à Grande Vitesse)

- Les locaux Effia

- Procéder aux libérations techniques nécessaires à la libération du plateau des Abeilles :
  - Déplacement des coeurs de réseaux télécom (hors scope de la présente convention de financement et intégré dans la CFI PRO/ REA n°1)
  - Scindement, dévoiement et mise en robustesse de la boucle 20 KV (hors scope de la présente convention de financement et intégré dans la CFI REA n°6)

## Programme des relogements

### 1. Stationnements

- Le stationnement actuel sur le site des Abeilles représente 1000 places. Environ 700 places seront reconstituées (150 places seront supprimées pour l'usage des activités ferroviaires, 150 places devront être supprimées pour l'usage public avec des impacts à préciser/quantifier sur le compte gare de Marseille Saint Charles). Ces reconstitutions de stationnement seront localisées dans un ouvrage modulaire et temporaire de type « decking ». Cet ouvrage sera temporaire et intégralement déposé à la fin du chantier. Son emprise se situera sur la parcelle située en bordure du boulevard Voltaire, entre le boulevard National et la rue Pierre Semard.
- Préalablement à la création de cet ouvrage démontable et temporaire de type « decking », et afin de pallier aux suppressions de places de stationnements qui seront engendrées par la démolition de la partie parking de la halle A, une extension du parking P4 actuel (en bordure du boulevard Flammarion) sera réalisée. Cette extension sera réalisée en exploitant les emprises des voies de service qui auront été déposées (opération sous MOA SNCF Réseau). Ces parkings seront démolis lors du démarrage du chantier de la Traversée Souterraine de Marseille à l'horizon 2029-2030.

### 2. Activités

#### 2.a. Les activités ne nécessitant pas de proximité immédiate avec la gare de Marseille Saint-Charles sont relogées en dehors du plateau des Abeilles. Ainsi :

- Une Prise à Bail Externe (PABE) a été conclue pour les activités du cabinet médical et d'Optim's services. Des travaux d'aménagement des locaux seront réalisés. Le financement de cette opération a fait l'objet d'une précédente convention de financement (CFI n°1). La superficie de cette PABE est de 1 800 m<sup>2</sup>.
- Une Prise à bail Externe doit être conclue pour le Centres Médico-Psycho-Pédagogiques, les activités du Comités des activités sociales interentreprises, les activités syndicales et le centre d'édition. Des travaux d'aménagements doivent être réalisés pour l'installation des activités dans les locaux. Le financement de cette opération a fait l'objet d'une précédente convention de financement (CFI n°1) La superficie de cette PABE est de 1 100 m<sup>2</sup>.
- Une optimisation de locaux au sein d'une Prise à bail Externe actuelle doit être réalisée pour la Direction de l'Immobilier, la direction du marketing TER ainsi que Oui Académie (superficie : 1000 m<sup>2</sup>).
- Une réhabilitation d'un bâtiment SNCF Gares et Connexions d'une superficie de 250 m<sup>2</sup> à Blancarde pour l'installation du siège de l'Agence Bâtiment Energie (ABE) est prévue. Des travaux de réaménagement de ce bâtiment sont nécessaires. Le financement de cette opération a fait l'objet d'une précédente convention de financement (CFI n°6).

#### 2.b. Les activités dont la situation à proximité de la gare est un impératif, seront relogées :

- dans l'actuel cabinet médical (bâtiment B10-B11 d'une superficie de 2 500 m<sup>2</sup>). Ce bâtiment accueillera les activités de TER ainsi que d'une partie des stockages de l'UG. Il doit être curé. Des travaux d'aménagement sont à prévoir (superficie 1160 m<sup>2</sup>)
- dans la "Pergola", a minima pendant la phase travaux après travaux de réaménagement pour des prestataires TGV (nettoyage à bord, nettoyage matériel roulant, sûreté). Le financement de cette opération a fait l'objet d'une précédente convention de financement (CFI n°6).

- Les locaux des loueurs seront reconstitués dans une coque en gare de Marseille Saint-Charles – halle Honnorat. Des travaux d'aménagement sont nécessaires. Le financement de cette opération a fait l'objet d'une précédente convention de financement (CFI n°6).
- dans un bâtiment temporaire de type « decking » à construire les activités de la SUGE (hors UO), de TGV, de l'ABE, de l'UG, les locaux Effia, des locaux de stockage (ABE, ASTI, UG).
- dans 3 travées de la halle B conservées et réhabilitées au préalable, les activités d'avitaillement, l'UO de la SUGE, le nettoyage en gare et des locaux de stockage (UG, TGV)

### **Déménagements**

Dans le cadre de la présente convention sont financés l'ensemble des déménagements provisoires et définitifs nécessaire à la libération du plateau des Abeilles, à l'exception :

- des déménagements des 2 PABE (déjà financés dans CFI n°1)
- des déménagements de la coque loueurs dans la halle Honnorat et du siège de l'ABE à Blancarde (déjà financés dans CFI n°6).

Sont ainsi financés le déménagement de 16 activités sur le site du plateau, soit 9 300m<sup>2</sup> de surface déménagée au total, provisoirement ou définitivement.

### **Programme des démolitions**

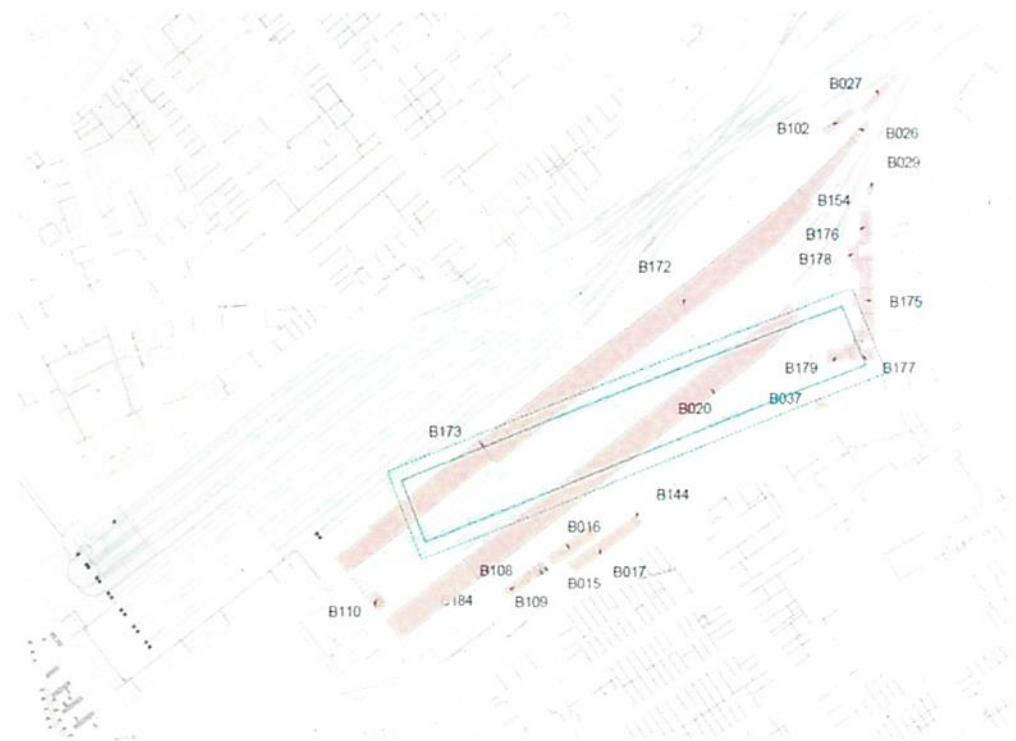
Les bâtiments du plateau des Abeilles voués à être démolis et leurs principales caractéristiques présentent les caractéristiques suivantes :

ensemble bâimentaire	numéro bâti	surface au sol (m <sup>2</sup> )	SHOB (m <sup>2</sup> )	hauteur (m)	niveaux	occupation	typologie de bâti	pollution / risque
	B016	400	1000	10,5	R+1 et sous-sol partiel	vide	structure en maçonnerie de pierre charpente bois et couverture tuiles	amiante, plomb, termite
zone voltaire	B017	600	965	5m à 7,5m	RDC/R+1 partiel et sous-sol	occupé	structure en maçonnerie de pierre, béton, charpente et couverture tuiles	amiante, plomb avérés
	B184	250	250	6	RDC	stockage et ateliers	charpente métallique	amiante avéré
	B108						métallique	amiante
	B109	65	65	4,5	RDC			amiante
	B015							-
	B144	20	20					
zone autotrain	B110	85	85	3,30m	RDC	inoccupé	béton + carport métallique	amiante, plomb
	B110a			3m	RDC		modulaire	-
	B110B	90	90	3m	RDC	logistique et stockage	modulaire	-
	B110c			3m	RDC		modulaire	-
halle a	B172			9 à 12m + ancien quai de 1m de haut	RDC	occupé - stationnements et stockage	béton poteau poutre avec toiture en fibrociment	diag avant démol en cours
	B173 béton	8620	10620		R+1	occupé par des activités		diag avant démol en cours
	B173 tuilée	2800	5500	10m + réhausse 50cm de haut	R+1 et sous-sol	occupé par des activités	béton, poteau poutre, charpente bois, couverture en tuiles	diag avant démol en cours
	B020	8000	10500	9m + ancien quai de 1m de haut	RDC / R+1 partiel et sous-sol	occupé - stationnements, stockage et activités	béton poteau poutre avec toiture en fibrociment	amiante et HAP avérés
S2FIT	B175	950	1550	7,7 à 10,6 m	R+1	inoccupé	structure métallique	amiante avéré
	B176	290	790	8,5m	R+2	inoccupé	modulaire	-
	B177	250	500	8,8m	R+1	inoccupé	structure métallique sur pilotis	-
	B178	85	170	6m	R+1	inoccupé	modulaire	-
	B179	200	400	11m	R+1	inoccupé	structure métallique sur pilotis	-
	B029	35	50	6m	R+1	inoccupé	béton	plomb avéré
	B037	75	75	6m	RDC	inoccupé	béton et charpente bois	amiante avéré
zone à risque ferroviaire	B154	30	30	2m	RDC	inoccupé	modulaire	amiante avéré
	B026	100	200	6m	R+1	occupé par des activités	béton	amiante, plomb avérés
	B027	200	200	4,5m	RDC	occupé par des activités	parpaing, charpente bois et tuiles	amiante avéré
	B102	200	200	3m	RDC	occupé par des activités	béton	en cours

La démolition de l'ensemble bâimentaire S2FIT ainsi que la démolition du bâtiment B016 ont été financés par la Convention de Financement n°1.

La dépollution pyrotechnique du site ainsi que la dépollution des sols seront quantifiées et caractérisées en phase d'études PRO.

La dépose des enrobés du site fait partie du périmètre de MOA de SNCF Gares & Connexions. Un diagnostic amiante et Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques (HAP) a été réalisé et atteste l'absence d'amiante dans les couches d'enrobés prélevées, mais une pollution aux HAP avérée dans certains endroits.



### Limites de prestation :

Pour l'ensemble de ces relogements, le mobilier n'est pas à la charge de l'opération LNPCA.

#### **4.3 ELEMENTS DE PROGRAMME COMMUNS AUX MOA SNCF RESEAU ET SNCF GARES & CONNEXIONS**

### 4.3.1 Procédures foncières

### Emprises définitives

Les acquisitions foncières définitives nécessaires à l'opération Libérations d'Abeilles ont été arrêtées après la validation des études AVP en octobre 2024.

Le projet se développe sur des parcelles propriétés du Groupe SNCF : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs. La propriété SNCF Voyageurs devra être acquise dans le cadre du projet pour la réalisation du projet par le biais d'une convention de financement n°10 portant les acquisitions foncières inter SA.

### Emprises occupations temporaires

Des conventions d'occupation pourront également être nécessaires pour la réalisation des travaux de chaque MOA sur des fonciers appartenant à une autre entité du groupe SNCF. Les conventions d'occupation sur des fonciers appartenant aux Maîtres d'Ouvrage seront à titre gracieux.

Les éléments détaillés liés à la maîtrise foncière des opérations de Marseille Surface sont décrits dans la CFI Foncière de phase 1.

#### **4.3.2 Conditions de réalisation de travaux :**

La réalisation des travaux de libération technique en chantier clos et indépendant amène les restrictions d'exploitation qui suivent :

- Suppression définitive du faisceau Abeilles à partir de juin 2026
- Suspension de l'accès au faisceau Infra de la Cour des Pierres de juin 2026 jusqu'à novembre 2030

#### **4.3.3 Principaux enjeux environnementaux et réglementaires :**

Les principaux enjeux concernent les impacts pendant la phase travaux au sein du site ferroviaire en termes de circulation, acoustique, vibration et qualité de l'air, ainsi que le risque pyrotechnique.

Les mesures génériques consistent d'une part à contrôler les émissions sonores / vibratoires / polluants atmosphériques des matériels utilisés et, d'autre part, à obliger les entreprises à prendre un maximum de précautions via l'application de pénalités en cas de non-respect des conditions d'utilisation des matériels. Pour les travaux de déconstruction, une méthodologie stricte sera appliquée permettant de rendre le risque pyrotechnique négligeable.

Les principaux enjeux réglementaires (autorisations, procédures nécessaires à la réalisation de l'opération relatifs aux codes de l'environnement, du patrimoine et de l'urbanisme) sont les suivants :

- Saisine au titre de l'archéologie préventive déposée au printemps 2025, couvrant les périmètres SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions ;
- Les travaux de libération du site des Abeilles ne requièrent pas d'autorisation environnementale. Une déclaration loi sur l'eau sera déposée mi 2025. Il n'est pas prévu d'autre procédure au titre du code de l'environnement ;
- Permis de construire et permis de démolir accordés pour les B016 (démolition) et S2FIT (démolition) et pour les bâtiments de la Cour des Pierres (construction) ;
- Permis de construire précaire pour le parking "decking Voltaire" provisoire.
- Permis de construire ou déclaration préalable pour les travaux de réhabilitation de l'actuel cabinet médical (bâtiment B10-B11).

## 5. ELEMENTS DE PROGRAMME TECHNIQUE MARSEILLE BLANCARDE ETAPE 1

---

La réalisation de l'opération « Marseille Blancarde étape 1 » est déjà financée par la CFI n°1 LNPCA.

En rappelant ci-dessous le programme technique de « Blancarde étape 1 », l'objectif est que la présente annexe donne une vision complète du programme de l'ensemble fonctionnel « Marseille surface phase 1 ».

### 5.1 Objectifs

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 convention n°1 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 de reconstituer la capacité de remisage du faisceau des Abeilles qui ne sera plus accessible courant 2026 pour permettre les aménagements du bloc Est.

De plus, des aménagements de quais de service sont prévus pour permettre l'entretien du matériel remisé avec la mise à disposition d'eau et d'électricité sur les quais.

### 5.2 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 2025 et 2026.

### 5.3 Programme technique détaillé SNCF Réseau

Le programme de l'étape 1 de la reconfiguration du technicentre de Marseille Blancarde comprend les éléments suivants.

- 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 avec 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 composée 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 (OCP) de 6h les WE pour les essais et une OCP de 12h pour la mise en service le WE du 13/14 décembre 2025.
- 1 opération coup de poing de 24h le WE du 14-15 juin 2025.
- Certains 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 interruption 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 Blancharde.

## ANNEXE 1.3 : CPPR DES OPERATIONS DE MARSEILLE SURFACE, ET COUTS DES OPERATIONS OBJET DE LA PRÉSENTE CONVENTION

---

### 1. COUT PRÉVISIONNEL PROVISOIRE DE REALISATION (CPPR) DE MARSEILLE SURFACE PHASE 1.

Les études AVP finalisées en octobre 2024, puis les échanges entre MOA et partenaires cofinanceurs entre novembre 2024 et mars 2025 au sujet des modifications de programme et des optimisations de coût, ont permis de stabiliser le CPPR (Cout Prévisionnel Provisoire de Réalisation) de Marseille surface phase 1.

Il s'établit à **534,2 M€ aux conditions économiques de juillet 2020.**

Ce CPPR tient compte de l'**optimisation de programme** suivante ayant permis de réduire le coût de **- 2,25 M€**, validée au comité de pilotage LNPCA de mai 2025 :

- **PEM de Saint André : Suppression rampe PMR d'accès au quai Sud (études et travaux)** : Montant estimé à **- 2 246 188 € aux conditions de juillet 2020.**
- Ce CPPR intègre les **modifications de programme** suivantes validées au comité de pilotage LNPCA de mai 2025 pour un montant total de **1,27 M€** :
- **PEM de Saint-André : Vélostation de 103 places (études et travaux)** : Montant estimé à **297 547 € aux conditions de juillet 2020,**
  - **PEM de Saint-André : Aménagements photovoltaïques (dont panneaux photovoltaïques) sur environ 70% de la surface de parking au lieu de 50% (études et travaux)** : Montant du surcoût estimé à **367 011 € aux conditions de juillet 2020,**
  - **PEM d'Arenc : Couts des études PRO (MOEMOA) de l'élargissement de la couverture au niveau de l'accès à la dalle, et étude complémentaire de flux (études)** : Montant estimé à **23 247€ aux conditions de juillet 2020,**
  - **PEM d'Arenc : Création d'un second accès (escalier sans ascenseur) depuis le Pont-Route Mirabeau par adaptation de la rampe d'évacuation (études et travaux)** : Montant estimé à **583 649 € aux conditions de juillet 2020.**

Ce CPPR intègre aussi les **modifications de programme** suivantes validées au comité de pilotage LNPCA du 10 octobre 2025 pour un montant total de **5,4 M€** :

- **Corridor Ouest Arenc : Couverture des voies fosses passereles (études et travaux)** : Montant estimé à **2 079 315 € aux conditions de juillet 2020,**
- **Corridor Ouest Arenc : Création des structures d'accueil des activités SMR d'Arenc (études et travaux)** : Montant estimé à **3 292 249 € aux conditions de juillet 2020.**

Ce CPPR tient aussi compte de l'adaptation du programme du Pont-Rail CAUVET, validée au comité de pilotage LNPCA de mai 2025, pour un montant total de **2,08 M€** :

- **Elargissement Pont-Rail CAUVET** (évolution réglementaire mode doux) - variante d'ouvrage avec modes doux séparés (études et travaux) : Montant estimé à 1 501 728 € aux conditions de juillet 2020.
- **Traitement du volet PMR**, dans la variante CAUVET avec modes doux séparés (études et travaux) : Montant estimé à 577 588 € aux conditions de juillet 2020.

Enfin, ce CPPR intègre la quote-part « Marseille surface phase 1 » du **budget complémentaire de communication de phase 1** nécessaire à la réalisation des nouvelles actions de communication dont le programme a été validé au comité de pilotage LNPCA du 17 mars 2025 (journées portes ouvertes, newsletters territorialisées etc.). Le montant de cette quote-part intégrée dans le CPPR Marseille surface phase 1 est estimé à **664 854 €** aux conditions de juillet 2020.

Ce CPPR se décompose de la façon suivante, par maître d'ouvrage et par poste budgétaire :

Décomposition du CPPR Marseille surface phase 1 intégrant les modifications de programme validées en COPIL de mai 2025 et de septembre 2025				TOTAL
	SNCF RESEAU	SNCF G&C	Reseau + G&C	
FONCIER	6 807 730 €	25 499 686 €	32 307 415 €	
Travaux (MBP - Montant brut principal)	259 733 652 €	91 474 319 €	351 207 971 €	
PR				
Quote part PR Commune PH1	9 344 700 €		9 344 700 €	
PR commune Marseille surface	10 700 000 €		10 700 000 €	
PR Spécifique MOA	32 484 159 €	13 589 161 €	46 073 321 €	
MOE	38 479 306 €	11 989 101 €	50 468 407 €	
Missions complémentaires et assurances	9 276 772 €	8 564 522 €	17 841 293 €	
Communication	1 329 306 €	990 115 €	2 319 421 €	
MOA	9 058 192 €	4 842 556 €	13 900 748 €	
<b>TOTAL</b>	<b>377 213 816 €</b>	<b>156 949 460 €</b>	<b>534 163 276 €</b>	

## 2. PRÉSENTATION DU MONTANT DE LA PHASE REA DE MARSEILLE SURFACE PHASE 1 DE LA PRÉSENTE CONVENTION

« Marseille surface phase 1 » ayant déjà fait l'objet de conventions de financement (études AVP, études PRO-ACT, acquisitions foncières, premiers travaux), la présente convention porte sur le complément de financement nécessaire au financement du CPPR précité.

Ainsi, sur la base du CPPR, les tableaux ci-dessous présentent le montant à financer pour la phase REA de Marseille surface phase 1 dans la présente convention de financement n°9, pour SNCF Réseau et pour SNCF G&C.

Détail de la répartition des financements pour le périmètre SNCF Réseau									
	AVP	CFI1 PRO-REA Cour des Pierres	CFI1 REA Blançarde	CFI1 Travaux anticipés	CFI4 PRO-ACT MSF	CFI5 Foncier	CFI6 Premiers travaux	CFI7 pour PR commune PH1	Reste à contractualiser foncier
Financements Marseille surface PH1 Périmètre SNCF Réseau									
En € hors taxes aux CE de 07/2020	140 948 €								
FONCIER	719 869 €	4 979 000 €	3 926 405 €	3 011 025 €		3 175 312 €	2 900 000 €	9 344 700 €	
Travaux (MBP - Montant brut principal)									
Quote part PR Commune PH1									
PR commune Marseille surface									
PR spécifique MOA									
MOE	5 824 920 €	352 000 €	388 007 €	1 061 996 €	12 454 369 €		290 000 €		
Missions complémentaires et assurances	2 262 405 €	550 000 €	118 989 €		2 687 738 €		382 800 €		
Communication							301 311 €		
MOA	1 677 347 €	200 000 €	92 811 €	494 817 €	2 909 838 €		89 320 €		
<b>TOTAL</b>	<b>10 625 489 €</b>	<b>6 579 000 €</b>	<b>4 911 000 €</b>	<b>4 567 839 €</b>	<b>18 353 256 €</b>	<b>3 175 312 €</b>	<b>3 662 120 €</b>	<b>9 344 700 €</b>	<b>3 491 470 €</b>

Détail de la répartition des financements pour le périmètre SNCF G&C									
	AVP	CFI1 Relégements Abellies / PABE			CFI4 PRO-ACT MSF	CFI5 Foncier	CFI6 Premiers travaux		Reste à contractualiser foncier
Financements Marseille surface PH1 Périmètre SNCF G&C									
En € hors taxes aux CE de 07/2020	3 779 302 €				15 052 294 €	5 359 000 €		6 668 090 €	
FONCIER	4 650 000 €								
Travaux (MBP - Montant brut principal)									
Quote part PR Commune PH1									
PR commune Marseille surface									
PR spécifique MOA									
MOE	465 000 €	629 680 €			3 820 381 €		536 900 €		
Missions complémentaires et assurances	1 860 245 €	332 108 €			2 158 617 €		429 520 €		
Communication	1 646 142 €						268 450 €		
MOA	811 740 €	213 049 €					161 070 €		
<b>TOTAL</b>	<b>4 318 126 €</b>	<b>10 069 138 €</b>	<b>0 €</b>	<b>0 €</b>	<b>7 096 624 €</b>	<b>15 052 294 €</b>	<b>6 764 940 €</b>	<b>0 €</b>	<b>6 668 090 €</b>

En conclusion, le montant de la phase REA de Marseille surface phase 1 intégré dans la présente convention est évalué à **419 483 876 € constants aux conditions économiques de juillet 2020**, dont **312 503 630 €** pour le périmètre de SNCF Réseau et **106 980 246 €** pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions.

## ANNEXE 1.6 : DETAIL DU CALCUL DU BESOIN EN FINANCEMENT EN EUROS COURANT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION

---

Les tableaux de la présente annexe présentent les **hypothèses d'inflation annuelle** prises dans la présente convention pour les indices TP01, BT01 et ING. En déduction, et sur la base du dernier indice connu, les tableaux présentent les **indices moyens prévisionnels projetés sur les années futures** selon la méthode du « Kit d'Indexation Ferroviaire » de SNCF :

$$\text{Indice moyen année } N = (\text{Moyenne indices année } N-1) * (1 + \text{inflation prévisionnelle année } N)$$

En parallèle, les MOA ont estimé le pourcentage d'avancement des dépenses par année pour chaque poste budgétaire, afin d'en déduire le **montant prévisionnel des dépenses annuelles en euros constants aux conditions économiques de l'opération de juillet 2020**.

Le montant en euros courants de chaque année est calculé par application, sur chaque montant prévisionnel projeté par année en euros constants, du ratio entre l'indice moyen projeté et l'indice de juillet 2020 :

$$\begin{array}{c} \text{Montant écourant année } N = \text{Montant €constants 07-2020 année } N \times \\ \hline \text{Indice moyen prévisionnel année } N \\ \hline \text{Indice juillet 2020} \end{array}$$

## Périmètre SNCF Réseau

Hypothèse d'inflation par indice et par année	
Indice initial	2,0%
Indice moyen 2025	2,0%
Indice moyen 2026	2,2%
Indice moyen 2027	2,2%
Indice moyen 2028	2,2%
Indice moyen 2029	2,2%
Indice moyen 2030	2,2%
Indice moyen 2031	2,2%
Indice moyen 2032	2,2%

Indice initial	Indice moyen 2025	Indice moyen 2026	Indice moyen 2027	Indice moyen 2028	Indice moyen 2029	Indice moyen 2030	Indice moyen 2031	Indice moyen 2032
Indice ING	1,5%	1,9%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Indice TP01	1,5%	1,9%	2,5%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%	2,6%
Indice BT01								

Estimation des indices moyens projetés sur les années à venir

Indices utilisés (connus et projetés selon les hypothèses d'inflation)	Indice moyen 2025	Indice moyen 2026	Indice moyen 2027	Indice moyen 2028	Indice moyen 2029	Indice moyen 2030	Indice moyen 2031	Indice moyen 2032
Indice ING	117,10	135,20	137,77	140,80	143,89	147,06	150,30	156,98
Indice TP01	109,90	131,00	134,04	137,39	140,97	144,63	148,39	156,21
Indice BT01	112,20	133,40	135,43	138,82	142,43	146,13	149,93	157,83

## SNCF Réseau

### Actualisation prévisionnelle des coûts de la convention

Indice utilisé	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	TOTAL
Travaux soumis au TP01	0%	5%	15%	25%	25%	25%	25%	25%	100%
Travaux soumis au BT01	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
PR MSF commune aux 2 MOA	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%
PR MSF propre à chaque MOA	0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%
MOE	0%	10%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
MC et acquisition données	0%	10%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Communication	0%	10%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	100%
MOA	-	12 209 868 €	36 629 603 €	61 049 338 €	61 049 338 €	61 049 338 €	12 209 868 €	-	244 197 352 €
Travaux soumis au TP01	-	-	-	-	-	-	-	-	0 €
Travaux soumis au BT01	-	-	-	-	-	-	-	-	10 700 000 €
PR MSF commune aux 2 MOA	-	-	-	-	-	-	-	-	31 311 371 €
PR MSF propre à chaque MOA	-	-	-	-	-	-	-	-	18 015 214 €
MOE	-	1 801 521 €	3 603 043 €	3 603 043 €	3 603 043 €	1 801 521 €	-	-	3 657 640 €
MC et acquisition données	-	385 764 €	731 528 €	731 528 €	731 528 €	385 764 €	-	-	1 027 984 €
Communication	-	102 799 €	205 599 €	205 599 €	205 599 €	102 799 €	-	-	3 594 059 €
MOA	-	359 406 €	718 812 €	718 812 €	718 812 €	359 406 €	-	-	318 679 561 €
Travaux soumis au TP01	-	14 892 071 €	45 793 117 €	78 306 231 €	80 342 193 €	82 431 089 €	16 914 860 €	-	0 €
Travaux soumis au BT01	-	-	-	-	-	-	-	-	14 823 175 €
PR MSF commune aux 2 MOA	-	-	-	-	-	-	-	-	43 377 002 €
PR MSF propre à chaque MOA	-	-	-	-	-	-	-	-	22 391 447 €
MOE	-	2 119 452 €	4 332 160 €	4 427 467 €	4 524 871 €	4 624 419 €	2 363 078 €	-	4 546 152 €
MC et acquisition données	-	430 314 €	879 561 €	898 912 €	918 688 €	947 778 €	-	-	1 277 717 €
Communication	-	120 942 €	247 205 €	252 643 €	258 201 €	263 882 €	134 844 €	-	4 467 126 €
MOA	-	422 834 €	864 272 €	883 286 €	902 718 €	922 578 €	471 438 €	-	Total écourant 409 562 180 €

Périmètre SNCF G&C

<b>Hypothèse d'inflation par indice et par année</b>
Inflation prévisionnelle ING
Inflation prévisionnelle TP01
Inflation prévisionnelle BT01

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
2.0%	2.0%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%	2.2%
1.5%	1.9%	2.5%	2.5%	2.6%	2.6%	2.6%	2.6%	2.6%
1.5%	1.9%	2.5%	2.5%	2.6%	2.6%	2.6%	2.6%	2.6%

SNCF G&C		Actualisation prévisionnelle des coûts de la convention		Indice utilisé
RE	Travaux (TP01)	RE	Travaux (TP01)	TP01
Marseille	Travaux (BT01)	Marseille	Travaux (BT01)	BT01
Surface	PR MSF commune aux 2 MOA	Surface	PR MSF propre à chaque MOA	PR MSF
	MOE		MOE	MOE
	MC et acquisition données		MC et acquisition données	MC
	Communication		Communication	CF19
	MOA		MOA	MOA
REA	Travaux (TP01)	REA	Travaux (TP01)	TP01
Marseille	Travaux (BT01)	Marseille	Travaux (BT01)	BT01
Surface	PR MSF commune aux 2 MOA	Surface	PR MSF propre à chaque MOA	PR MSF
	MOE		MOE	MOE
	MC et acquisition données		MC et acquisition données	MC
	Communication		Communication	CF19
	MOA		MOA	MOA
Montants	Travaux (TP01)	Montants	Travaux (TP01)	TP01
éconstants	Travaux (BT01)	éconstants	Travaux (BT01)	BT01
	PR MSF commune aux 2 MOA		PR MSF propre à chaque MOA	PR MSF
	MOE		MOE	MOE
	MC et acquisition données		MC et acquisition données	MC
	Communication		Communication	CF19
	MOA		MOA	MOA
Montants	Travaux (TP01)	Montants	Travaux (TP01)	TP01
éconstants	Travaux (BT01)	éconstants	Travaux (BT01)	BT01
	PR MSF commune aux 2 MOA		PR MSF propre à chaque MOA	PR MSF
	MOE		MOE	MOE
	MC et acquisition données		MC et acquisition données	MC
	Communication		Communication	CF19
	MOA		MOA	MOA
Montants	Travaux (TP01)	Montants	Travaux (TP01)	TP01
éconstants	Travaux (BT01)	éconstants	Travaux (BT01)	BT01
	PR MSF commune aux 2 MOA		PR MSF propre à chaque MOA	PR MSF
	MOE		MOE	MOE
	MC et acquisition données		MC et acquisition données	MC
	Communication		Communication	CF19
	MOA		MOA	MOA

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	TOTAL
3%	12%	13%	20%	30%	19%	2%	1%	100%	100%	
3%	12%	13%	20%	30%	19%	2%	1%	100%	100%	
0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	
0%	0%	0%	0%	0%	0%	100%	0%	100%	100%	
0%	10%	20%	20%	20%	20%	10%	0%	100%	100%	
0%	10%	20%	20%	20%	20%	10%	0%	100%	100%	
0%	10%	20%	20%	20%	20%	10%	0%	100%	100%	
0%	10%	20%	20%	20%	20%	10%	0%	100%	100%	
3 696 483 €	4 004 524 €	6 160 805 €	9 241 208 €	5 852 765 €	616 081 €	30 040 €	30 804 027 €			
1 519 539 €	6 078 155 €	6 584 668 €	10 130 258 €	15 195 388 €	9 623 745 €	1 013 026 €	506 513 €	50 651 292 €		
- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	0 €	
- €	- €	- €	- €	- €	- €	12 587 261 €	- €	12 587 261 €		
- €	524 928 €	1 049 855 €	1 049 855 €	1 049 855 €	524 928 €	- €	- €	524 928 €		
- €	415 520 €	831 841 €	831 841 €	831 841 €	415 920 €	- €	- €	415 920 €		
- €	93 017 €	186 033 €	186 033 €	186 033 €	93 017 €	- €	- €	93 017 €		
- €	259 902 €	519 804 €	519 804 €	519 804 €	259 902 €	- €	- €	259 902 €		
1 106 111 €	4 508 509 €	5 006 323 €	7 902 288 €	12 161 622 €	7 902 622 €	853 484 €	437 837 €	39 878 796 €		
1 799 957 €	7 336 625 €	8 146 711 €	12 859 269 €	19 790 415 €	12 859 812 €	1 388 860 €	712 485 €	64 894 134 €		
- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	- €	0 €	
- €	- €	- €	- €	- €	- €	17 437 679 €	- €	17 437 679 €		
- €	617 567 €	1 262 306 €	1 290 076 €	1 318 458 €	1 347 464 €	688 554 €	- €	6 524 425 €		
- €	489 322 €	1 000 174 €	1 022 177 €	1 044 665 €	1 067 648 €	545 568 €	- €	5 169 554 €		
- €	109 433 €	223 680 €	228 601 €	233 630 €	238 770 €	122 012 €	- €	1 156 126 €		
- €	305 770 €	624 993 €	638 743 €	652 795 €	667 157 €	340 917 €	- €	3 230 375 €		
								Total Écourant	138 291 089 €	

Total écourant 138 291 089 €

**ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL ET INDICATIF DES APPELS DE FONDS ET  
MODELE D'ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES**

<b>CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Réseau</b>					
<b>PERIMETRE : SNCF RESEAU – REA Marseille surface phase 1</b>					
<b>MONTANT GLOBAL HT : 409 562 180 € courants</b>					
<b>Prévisions d'appels de fonds</b>					
<b>Echéance indicative</b>	<b>Objet</b>	<b>Montant en euros HT Part Etat – AFIT France</b>	<b>Montant en euros HT Part SLNPCA</b>	<b>% du besoin de financement</b>	<b>Justificatif</b>
<b>sept-25</b>	1 <sup>er</sup> appel de fonds	10 147 505,65 €	10 147 505,65 €	5%	Prise d'effet de la convention de financement
<b>Juin-27</b>	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	24 573 730,80 €	24 573 730,80 €	12%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>Juin-28</b>	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	40 956 218,00 €	40 956 218,00 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>Juin-29</b>	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	51 195 272,50 €	51 195 272,50 €	25%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>Juin-30</b>	Appel(s) de fonds intermédiaire(s)	40 956 218,00 €	40 956 218,00 €	20%	Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention
<b>Juin-31</b>	Solde	36 952 146,05 €	36 952 146,05 €	18%	Décompte Général Définitif
<b>TOTAL € H.T.</b>		<b>204 781 090,00 €</b>	<b>204 781 090,00 €</b>	<b>100%</b>	

**CALENDRIER PREVISIONNEL DES APPELS DE FONDS SNCF Gares & Connexions**

**PERIMETRE :** SNCF G&C – REA Marseille surface phase 1

**MONTANT GLOBAL HT :** **138 291 089 € courants**

<b>Prévisions d'appels de fonds</b>					
<b>Echéance indicative</b>	<b>Objet</b>	<b>Montant en euros HT</b> <b>Part Etat – AFIT France</b>	<b>Montant en euros HT</b> <b>Part SLNPCA</b>	<b>% du besoin de financement</b>	<b>Justificatif</b>
<b>Juin-25</b>	<b>1<sup>ère</sup> appel de fonds</b>	<b>3 484 079,03 €</b>	<b>3 484 079,03 €</b>	<b>5%</b>	<b>Prise d'effet de la convention de financement</b>
<b>Juin-26</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>4 813 386,32 €</b>	<b>4 813 386,32 €</b>	<b>7%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-27</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>8 297 465,34 €</b>	<b>8 297 465,34 €</b>	<b>12%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-28</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>11 754 742,57 €</b>	<b>11 754 742,57 €</b>	<b>17%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-29</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>17 286 386,13 €</b>	<b>17 286 386,13 €</b>	<b>25%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-30</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>12 446 198,01 €</b>	<b>12 446 198,01 €</b>	<b>18%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-31</b>	<b>Appel(s) de fonds intermédiaire(s)</b>	<b>7 606 009,90 €</b>	<b>7 606 009,90 €</b>	<b>11%</b>	<b>Selon les conditions fixées à l'article 8 de la présente convention</b>
<b>Juin-32</b>	<b>Solde</b>	<b>3 457 277,20 €</b>	<b>3 457 277,20 €</b>	<b>5%</b>	<b>Décompte Général Définitif</b>
<b>TOTAL € H.T.</b>		<b>69 145 544,50 €</b>	<b>69 145 544,50 €</b>	<b>100%</b>	

*Chaque appel de fonds sera transmis à l'AFIT France et à la SLNPCA par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>, en indiquant les n° SIRET de l'AFIT France et de la SLNPCA respectivement suivants : 18009255300049 et 92097939000019 et leurs numéros 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 rejettés [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 :**

Projet :  
Période du :  
Phases :

**État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Réseau**

**Exemple de principe**

<b>Nom fournisseur</b>	<b>Libellé compte</b>	<b>Réf. facture</b>	<b>Date de facture</b>	<b>Date de comptabilisation</b>	<b>Montant HT euros</b>
<b>SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES</b>					<b>HT euros</b>
<b>Maîtrise d'ouvrage</b>					
<b>SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES</b>					<b>HT euros</b>
<b>TOTAL DEPENSES</b>					<b>HT euros</b>

État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Gares & Connexions

Projet :  
Période du :  
Phases :

### Exemple de principe

**FIN DU DOCUMENT**

## Accusé de réception préfecture

**Objet de l'acte :**

Avenant n.1 à la convention de financement des travaux des opérations de Marseille phase 1

**Date de transmission de l'acte :**

**Date de réception de l'accusé de** 04/11/2025  
**réception :**

**Numéro de l'acte :** 202533 ( [voir l'acte associé](#) )

**Identifiant unique de l'acte :** 013-920979390-20251013-202533-DE

**Date de décision :** 13/10/2025

**Acte transmis par :** Folco LAVERDIERE ID

**Nature de l'acte :** Délibération

**Matière de l'acte :** 7. Finances locales  
7.5. Subventions