

## Expertise des surcoûts d'aménagement de la gare Saint-Charles à Marseille



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer

# Expertise des surcoûts d'aménagement de la gare Saint-Charles à Marseille

établi par

**Bernard de KORSAK,**  
ingénieur général des ponts et chaussées

## Destinataires

Le Ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer  
Le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



conseil général  
des Ponts  
et Chaussées

Le Vice-Président

---

## note à l'attention de

Monsieur le Ministre de l'équipement, des transports,  
du logement, du tourisme et de la mer

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux transports et à la mer

---

La Défense, le 22 SEP. 2003

Référence : Affaire n° 2003-0116-01

Par lettre du 8 avril 2003, le préfet de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur, préfet des Bouches du Rhône a demandé de diligenter une mission d'expertise des surcoûts d'aménagement de la gare Saint-Charles à Marseille.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint le rapport établi par M. Bernard de KORSAK, ingénieur général des ponts et chaussées.

Ce rapport me paraît communicable aux termes de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 modifiée, sauf objection de votre part, dans un délai de deux mois.



Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 2003-0116-01

- le directeur du Cabinet du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer	1 ex
- le directeur du Cabinet du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer	1 ex
- le directeur-adjoint du Cabinet du secrétaire d'Etat aux transports et à la mer	1 ex
- le directeur des transports terrestres	2 ex
- le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction	2 ex
- le coordonnateur de la MIGT n° 11	1 ex
- le préfet de région Provence - Alpes - Côte d'Azur	1 ex
- le directeur régional de l'équipement de Provence - Alpes - Côte d'Azur	1 ex
- le directeur départemental de l'équipement des Bouches du Rhône	1 ex
- le président du Conseil régional de Provence - Alpes - Côte d'Azur	1 ex
- le président du Conseil général des Bouches du Rhône	1 ex
- le président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole	1 ex
- le président de l'Etablissement public EUROMEDITERRANEE	1 ex
- le président de la SNCF	1 ex
- le président de Réseau ferré de France (RFF)	1 ex
- la présidente de la 2ème section du CGPC	2 ex
- le président de la 4ème section du CGPC	2 ex
- M. de KORSAK	1 ex
- Archives CGPC	1 ex

## SOMMAIRE

-----

- 0) **Introduction**
- 1) **Le projet et sa genèse**
  - 1.1. Un peu d'histoire
  - 1.2. Un peu de terminologie
- 2) **L'évolution du projet 1997-2001-2003**
  - 2.1. Le protocole de 1997
  - 2.2. L'avenant n°1 de 2001
  - 2.3. La lettre de la SNCF du 4 février 2003
- 3) **L'analyse des surcoûts**
  - 3.1. Analyse des surcoûts intégrés dans l'avenant n°1
  - 3.2. Analyse des surcoûts présentés en février 2003
    - 3.2.1. Des surcoûts non justifiés
    - 3.2.2. Des surcoûts à régler hors protocole
    - 3.2.3. Des surcoûts à prendre en charge dans le futur avenant au protocole
- 4) **La définition du projet à terminaison**
- 5) **Le financement du projet**
- 6) **Recommandations pour l'avenant n°3**
- 7) **Conclusion** : pour une amélioration du pilotage des projets
- 8) **Remerciements**
- 9) **Annexes**

## RESUME DU RAPPORT

-----

Le présent rapport découle de la volonté des signataires du protocole, ayant défini en 1997, les conditions de réalisation du projet de pôle multi-modal MARSEILLE SAINT-CHARLES, déclenché par l'arrivée prévue du TGV Méditerranée, d'y voir clair sur les causes des avatars connus par ce projet, notamment en matière financière, et de disposer de propositions pour y remédier jusqu'à l'achèvement du projet, maintenant prévu en 2006.

Ce sont d'importantes lacunes dans la genèse et le pilotage du projet qui expliquent, en grande partie, les dérapages successifs. Le rapport met notamment en lumière :

- un montage financier initial fondé sur une esquisse de projet encore changeante,
- un suivi technique non coiffé par un véritable comité de pilotage, réunissant, à un niveau décisionnaire, les financeurs du projet,
- une intégration critiquable, au sein de la SNCF, de la maîtrise d'ouvrage, de la maîtrise d'ouvrage déléguée et de la maîtrise d'œuvre,
- une absence, jusqu'en 2002, de contrôle budgétaire des dépenses,
- un retard préjudiciable dans la définition, par convention, des coûts d'exploitation et de leur répartition financière.

Le rapport analyse les différents surcoûts présentés par la SNCF d'un montant total de 43,6 M€ (286,5 MF) en valeur 1996. Il propose d'en retenir globalement 29 M€ (191,3 MF) dont 10,8 M€ (71,3 MF) déjà intégrés dans l'avenant n° 1 de 2001. Par contre, il propose de ne pas reprendre, dans le projet à financer par les partenaires, 14,6 M€ (96,7 MF) comme non justifiés au regard des dispositions techniques, juridiques ou financières du projet.

Le coût total du projet pourrait ainsi être arrêté à 93,9 M€ (616 MF) en coût final estimé, deux éléments restant à approfondir : les garanties à obtenir sur le traitement thermique et les conditions d'accueil et de gestion des activités concédées, en premier lieu des commerces. Retenant l'hypothèse que le bénéfice du financement FEDER obtenu est confirmé et bénéficie à l'ensemble des partenaires du projet, le reste à financer s'établit à 16,3 M€ (107 MF) que le rapport propose de répartir selon deux hypothèses, entre lesquelles les co-financeurs auront à choisir.

Enfin, le rapport formule des recommandations, destinées à être intégrées au futur avenant et à ses dispositions financières, visant à améliorer les conditions de pilotage du projet jusqu'à sa mise en service. Il insiste pour que cette régularisation financière et juridique soit achevée avant fin 2003 et pour que, sans attendre, les moyens d'exécution de ce projet soient remis à niveau d'un chantier de

cette importance, compte-tenu des attentes et des enjeux qu'il cristallise, tant pour les partenaires du projet que pour les usagers de MARSEILLE SAINT CHARLES.

## INTRODUCTION

-----

Par lettre du 8 avril 2003, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet des Bouches du Rhône, a demandé au Ministre de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer de diligenter une mission d'expertise des surcoûts d'aménagement de la gare Saint-Charles à MARSEILLE. En effet, ce projet, élément clé de la restructuration économique et sociale engagée par la ville de MARSEILLE dans le cadre de l'opération d'aménagement d'intérêt national EUROMEDITERRANEE, a été lancé dans le cadre juridique et financier d'une convention du 28 octobre 1997 puis d'un avenant du 15 novembre 2001. Ce cadre contractuel a été signé par l'Etat, la Communauté Urbaine MARSEILLE PROVENCE METROPOLE et la ville de MARSEILLE, la SNCF, RFF, le Conseil Régional, le Conseil Général et l'Etablissement Public d'Aménagement EUROMEDITERRANEE.

Or, par courrier du 4 février 2003, la SNCF a informé l'ensemble des signataires d'une augmentation très sensible des délais et des coûts du terminal voyageurs par rapport aux engagements initiaux, déjà réévalués en 2001.

Aussi l'ensemble des partenaires a-t-il demandé qu'un audit externe, sous expertise des services de l'Etat, entreprenne l'analyse des surcoûts annoncés, de leur origine, suggère des mesures d'adaptation pour le parti d'aménagement et un plan de financement acceptable par l'ensemble des partenaires.

Tel est l'objet du présent rapport, qui expose les résultats de la mission qui m'a été confiée à ces fins par décision ministérielle du 15 mai 2003.

## 1 - LE PROJET ET SA GENESE

### 1.1. UN PEU D'HISTOIRE...

C'est la perspective de l'arrivée du réseau TGV à MARSEILLE qui a été à l'origine de la réflexion sur l'adaptation des installations de la gare de SAINT-CHARLES. Ainsi, le rapporteur a-t-il retrouvé une note interne à la SNCF du 15 janvier 1996 relative à «l'avancement des négociations avec l'Etat et les Collectivités Locales», qui définit le contenu du projet sur les bases suivantes :

«...le programme de modernisation de la gare de MARSEILLE-SAINTE-CHARLES à l'horizon de l'arrivée du TGV à MARSEILLE avait été arrêté sur les bases suivantes :

– pour les infrastructures ferroviaires :

doublement en heures de pointe de la capacité de traitement des circulations par :

- modification du plan de voies
- remplacement du poste PRS datant de 1954 par un poste à commande informatique

– pour le bâtiment des voyageurs

- modernisation du bâtiment existant et extension côté rue Honnorat ;
- création d'une aire de dépose voitures au niveau 42
- rehaussement à 0,55 et aménagement de tous les quais voyageurs
- extension du parking Narvik afin de doubler sa capacité...»

Cette approche principalement «ferroviaire» se trouve corroborée par les péripéties ayant entouré la conclusion des conventions d'études, devant servir à préciser le contenu et le coût du projet. Datée du 27 juin 1996, une première convention d'études est passée entre les partenaires publics, avec pour objet :

«L'objet de la présente convention est de préciser les engagements réciproques de l'Etat, de la Région, de la commune de MARSEILLE et de la SNCF pour la réalisation, en complément de l'étude d'avant-projet de modernisation des infrastructures et des équipements de la gare Saint-Charles, du réaménagement de l'ensemble de la gare voyageurs...».

C'est dans un avenant à cette convention, signé le 20 septembre 1996, que le caractère réellement multimodal apparaît, avec ajout :

– dans le préambule, de la référence au développement des transports collectifs routiers

– dans l'article 1, de l'énumération du champ élargi de ces études, puisqu'elles doivent dorénavant concerner :

- «l'aménagement des bâtiments nécessaires à l'exploitation du pôle d'échanges ;
- l'aménagement de l'ensemble des quais à voyageurs dans la partie ferroviaire
- la reconstruction de la gare routière intégrée au pôle d'échange ;
- l'augmentation de la capacité du parking SNCF, y compris la liaison routière souterraine entre le boulevard Voltaire et la place Victor Hugo ;



- la reconfiguration du parvis et des aires de dépose des voyageurs».

Ce décalage entre l'approche ferroviaire et l'approche multimodale se retrouve ultérieurement dans le constat consigné dans le rapport du CGPC n° 96-099 du 24 décembre 1996, intitulé : «Expertise sur le projet d'aménagement de la gare Saint-Charles à MARSEILLE» et qui écrit (cf page 7).

«L'A.P.S. des infrastructures ferroviaires n'a été fourni qu'en juillet 1996 et celui du terminal n'est pas disponible à ce jour» (à savoir fin 1996).

De plus, il apparaît que les échéances prévues dans les conventions d'études susvisées n'ont pas été tenues, ni pour la phase APS, ni pour la phase APD. Dès lors, dans le sentiment d'urgence qui devait prévaloir à l'époque, compte-tenu de l'échéance affichée pour la mise en service du TGV Méditerranée, la négociation sur le cadrage juridique et financier du projet a pris le pas sur l'avancement des études et la définition du contenu du projet. Un planning général de l'opération, établi le 20 juin 1997 par SETEC Organisation pour le compte de la SNCF, illustre ce renversement méthodologique : c'est la validation officielle du Protocole (prévue, dans ce planning en juin 1997 et effectivement datée du 28 octobre 1997) qui est supposée déclencher l'élaboration, puis l'approbation de l'APS et de l'APD. Ces événements n'auront effectivement lieu qu'en mars 1998 pour l'APS et en août 1999 pour l'approbation ministérielle de l'APD, la validation par les partenaires ayant eu lieu en novembre 1998.

Il est donc établi que le cadrage financier initial du projet, dans sa partie terminal (hors infrastructures ferroviaires), tel qu'il a été retracé dans le protocole d'octobre 1997, s'est fondé sur un stade d'esquisse (ou plutôt une succession d'esquisses échelonnées entre octobre 1994 et octobre 1997), qui, de plus, n'avait pas encore pleinement intégré les conséquences de la multimodalité. On verra par la suite l'importance de ce rappel historique pour expliquer en grande partie les avatars ultérieurs du projet.

## **1.2. UN PEU DE TERMINOLOGIE**

Globalement, le projet du pôle transport de MARSEILLE Saint-Charles se décomposait en deux opérations principales :

- les infrastructures ferroviaires de l'avant-gare, dont la maîtrise d'ouvrage a été assurée par la SNCF (relayée par RFF dans l'avenant n°1 de novembre 2001) pour un montant de 454 MF HT (valeur 1996). Cette opération s'est achevée avec la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001. Le présent rapport n'évoquera plus cette opération, qui s'est apparemment déroulée et soldée dans de bonnes conditions.

Le terminal Saint-Charles, estimé initialement à un total de 426 MF HT (valeur 1996), qui se répartit lui-même en trois sous-opérations :

- une opération à maîtrise d'ouvrage Conseil Général des Bouches-du-Rhône<sup>1</sup>, comprenant la plate-forme de la gare routière et des opérations foncières,

---

<sup>1</sup> Par lettre du 10 juillet 2003, le Directeur Adjoint des Transports et des Ports du Conseil Général des Bouches-du-Rhône indique que, outre les opérations foncières financées par le Département, les opérations sous maîtrise d'ouvrage du Département nécessitent une légère réévaluation, avec un coût final estimé à 2,6 M€.

- une opération à maîtrise d’ouvrage Ville de MARSEILLE (devenue ultérieurement Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole), comprenant<sup>2</sup> :
  - le dévoiement des réseaux du pôle transport
  - la déviation routière (secteur 0 et 3)
  - l’élargissement des quais du métro
  
- une opération à maîtrise d’ouvrage SNCF, comprenant :
  - la transformation de la halle voyageurs et des services
  - la création d’un parvis et d’une dépose voyageurs
  - l’extension du parking Honnorat
  - la modification du parking Narvik
  - la déviation routière (secteurs 1 et 2)

L’objet de la mission et du présent rapport qui en découle sera centré sur cette dernière sous-opération, à maîtrise d’ouvrage SNCF, même si la suite du présent rapport comporte des allusions aux autres opérations, qui sont toutes étroitement imbriquées. On trouvera, en annexe au rapport, un plan sommaire qui permet de visualiser les différentes parties de ce projet.

## **2 - L’EVOLUTION DU PROJET 1997-2001-2003**

### **2.1. LE PROTOCOLE DE 1997**

C’est dans le contexte évoqué plus haut (avant-projet sommaire non disponible et projet en forte évolution) que l’ensemble des partenaires du projet ont fondé leurs engagements juridiques et financiers au travers d’un protocole daté du 27 octobre 1997. En fait, l’élaboration de ce document s’est déroulée fin 1996-début 1997, et s’est finalisée dans une version du 20 mars 1997, signée par les 6 partenaires publics le 27 octobre 1997.

Ce protocole prend soin :

- dans son article 1, d’indiquer : «Certaines dispositions (techniques, juridiques, financières et foncières) de mise en œuvre de ce programme seront précisées dans des conventions spécifiques qui seront passées ultérieurement entre certains partenaires»,
  
- dans son article 2, de préciser que : «La répartition des participations des différents partenaires a été établie sur la base d’une évaluation des coûts du projet aux conditions économiques de janvier 1996», ce qui date également le degré de précision du projet pris en compte,

---

<sup>2</sup> Par lettre du 29 juillet 2003, le Directeur des Infrastructures de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, expose les raisons de l’évolution sensible du coût des travaux sous maîtrise d’ouvrage «ville» et indique que la Communauté Urbaine assumera les surcoûts découlant de sa maîtrise d’ouvrage. Le coût final estimé est d’environ 21 M€

– de consacrer son chapitre 3 au terminal SAINT-CHARLES, avec :

- dans son article 3-3, la répartition des maîtrises d'ouvrage, dont celle assurée par la SNCF, objet de la présente mission,
- dans son article 3-4-1, la fixation du coût de cette dernière opération à 324 MF HT aux conditions économiques janvier 1996,
- dans son article 3-4-4, la répartition du financement entre les partenaires, les participations étant présentées comme forfaitaires, à l'exception de celle du Conseil Général, qualifiée «d'actualisable», et de celle de la SNCF, qui «couvrira sur sa part de financement le solde des dépenses réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage»,
- dans son article 3-5, la définition et le rôle d'un «comité technique de suivi», sur lequel on reviendra dans le présent rapport,
- dans son article 3-5-3, fixe l'objectif de livraison de l'ensemble du projet au premier semestre 2001,
- inclut dans ce même article un paragraphe ainsi rédigé : «Si lors de sa réalisation, il apparaît que le coût de l'opération risque de se situer au-delà du plan de financement, la tranche de travaux en cours sera terminée, il appartiendra aux maîtres d'ouvrages de proposer des adaptations ou des réductions de programme et de les faire valider par le comité de suivi»,
- dans son article 3-7, renvoie à une convention particulière entre la Ville de MARSEILLE et la SNCF la définition des modalités d'entretien, d'exploitation et de responsabilité du pôle transport.

C'est sur ces bases, non dénuées d'ambiguïtés, voire même de contradictions ou de faiblesses méthodologiques, que le projet allait finalement être lancé... et rencontrer de nombreuses évolutions.

## **2.2. L'AVENANT N°1 DE 2001**

Il a fallu attendre le 15 novembre 2001, soit plus de 4 mois après la date prévisionnelle d'achèvement de l'ensemble des travaux et 4 ans après la conclusion du protocole initial, pour remettre à plat les conditions de poursuite et de terminaison du projet au sein d'un avenant n°1, signé par les partenaires le 15 novembre 2001. Pour justifier la passation de cet avenant plutôt tardif, son préambule se borne à affirmer que «L'ensemble des partenaires valide le principe de l'amélioration du confort et de la qualité d'accueil dans le Terminal Saint-Charles». Point donc de difficultés particulières, mais seulement «le suivi de l'avis du Ministère de la Culture en ce qui concerne le tunnel routier, ainsi que des modifications ou des compléments de programme, découlant des études effectuées».

Mais, entre temps, le coût du terminal sous maîtrise d'ouvrage SNCF est passé de 324 MF HT valeur 1996 à 395,3 MF HT valeur 1996, soit une hausse de 20 % environ du projet. De plus, l'achèvement des travaux est repoussé «au courant du deuxième semestre 2003», ce qui porte le coût du terminal à près de 426 MF HT aux conditions économiques de réalisation.

Les surcoûts entérinés par cet avenant sont ainsi présentés (en valeur 1996) :

concedés dans socle	4,00
mesures conservatoires techniques	1,70
concedés gare, mesures conservatoires	1,70
production de froid pour concedés	2,00
aménagement centre d'affaire	3,20
surcoût parking Honnorat	11,00
fermeture halle côté gare routière	9,80
plot RTM	2,00
traitement thermique	32,00
auvent gare routière	2,80
locaux gare routière	2,10
	-----
<b>total</b>	<b>72,30</b>
information chantier et gestion	
inter-maîtres d'ouvrages	5,20
déviations routières( économie )	-6,20
	-----
<b>total général</b>	<b>71,30</b>

L'analyse de ces surcoûts fera l'objet du chapitre suivant du présent rapport, nous noterons à ce stade l'importance des surcoûts induits par la décision sur le traitement thermique et ses conséquences architecturales (près de 60 %). Par ailleurs, l'avenant actualise, à due concurrence, le plan de financement de l'opération, en adoptant de nouvelles clés de financement, l'essentiel de l'effort financier étant assuré, en ordre décroissant, par la SNCF (+ 30 MF), le Conseil Général (+ 23 MF), la Ville de MARSEILLE (+ 22 MF) dans un système de financement globalement inchangé, à savoir contributions forfaitaires, à l'exclusion de celles du Conseil Général et de la SNCF.

### **2.3. LA LETTRE DE LA SNCF DU 4 FEVRIER 2003**

A peine 17 mois après la conclusion de l'avenant n°1, la SNCF adresse le 4 février 2003 à l'ensemble de ses partenaires, un courrier qui stipule :

«Aujourd'hui, alors que les travaux de structure les plus importants sont très avancés (tunnel sous gare, parking,...), il se confirme que **les délais et les coûts dérivent bien au-delà des engagements pris lors de la mise en place de notre partenariat** et en tout état de cause dans des proportions que la SNCF ne peut supporter dans la situation financière qu'elle traverse».

Sans évoquer de chiffres ni de coûts, ni de délais, ce courrier, s'appuyant sur l'article 3-5-3 déjà cité du protocole initial, sollicite l'examen d'une modification importante des conditions liant les partenaires afin «de rétablir l'équilibre financier de l'opération et ainsi achever notre projet dans de bonnes conditions» (sic).

A ce stade, le courrier suggère :

- d’apporter des financements complémentaires
- de simplifier le projet

Dans les réunions qui vont suivre cette lettre, la SNCF est amenée à préciser que le coût du projet à terminaison sous sa maîtrise d’ouvrage devrait atteindre 561 MF HT valeur 96, soit une nouvelle hausse de 36 % par rapport à l’estimation réévaluée d’octobre 2001. Elle annonce de plus que la prévision de livraison des installations est repoussée à fin 2005, ce qui conduit à une réévaluation du coût du projet à terminaison à hauteur de 673,5 MF HT, soit + 95 % par rapport au coût initial du projet en valeur de réalisation. Si l’on ajoute à ces chiffres le coût de la modification des rampes du parking, qui semble recueillir l’accord de l’ensemble des partenaires, le coût final estimé (CFE dans les documents SNCF) se monterait à 720,71 MF HT, soit + 108% par rapport au coût du projet initial, toutes choses égales par ailleurs.

C’est en prenant connaissance de ces éléments que les partenaires de la SNCF ont souhaité qu’un audit «indépendant» soit mené, d’où découle la mission dont le présent rapport rend compte.

### **3 - L’ANALYSE DES SURCOUTS**

Comme on l’a vu précédemment, les surcoûts imputés au projet initial se sont présentés en deux vagues successives : la première, d’un montant total de 71,30 MF HT valeur 96, s’est trouvée intégrée à l’avenant n°1 du 15 novembre 2001, la seconde s’est révélée à la suite du courrier de la SNCF du 4 février 2003 et a atteint un montant initial de 215,20 MF HT valeur 96, ce dernier chiffre ayant évolué au cours des réunions techniques qui ont eu lieu depuis février dernier. Nous avons analysé ces deux vagues de surcoûts à partir d’éléments fournis par la SNCF (Direction des Gares à PARIS, Direction Régionale PACA à MARSEILLE). Nous exposons ci-dessous les conclusions de ces analyses, faites avec l’assistance du bureau d’études COTÉBA MANAGEMENT, spécialisé dans l’ingénierie des projets complexes de génie civil. Ces analyses détaillées sont disponibles auprès de l’auteur du présent rapport.

#### **3.1. ANALYSE DES SURCOUTS INTEGRES DANS L’AVENANT N°1**

Une approche rapide de ce premier domaine a été adoptée, car il est vite apparu que cet avenant avait surtout eu pour objet d’adapter l’estimation du projet à l’avancement des études, passées du stade d’esquisse en 1997 à celui d’avant-projet sommaire approuvé en décembre 1997, puis à celui de l’avant-projet détaillé approuvé un an plus tard. Un seul point a attiré l’attention de la mission d’audit, c’est celui du traitement thermique, compte-tenu non seulement de son ampleur (32 MF + 9,8 MF = 41,8 MF soit près de 60 % du montant de l’avenant n°1), mais surtout du caractère illustratif d’un processus de décision tout à fait critiquable.

Il semble en effet que ce soient des observations à caractère architectural sur les façades de la halle HONNORAT, présentées par un représentant technique d'un des financeurs, qui soient à l'origine de la décision de fermer cette façade par un vitrage : premier surcoût de 9,8 MF. La maîtrise d'œuvre s'aperçoit alors des risques d'effet de serre dans l'ensemble des espaces voyageurs et, pour y remédier, propose un traitement thermique sous forme de climatisation. D'où un deuxième surcoût de 32 MF inclut dans l'avenant n°1. Mais, d'une part, à aucun moment du processus, des répercussions de ces choix successifs ne semblent avoir été produites en terme de coût d'exploitation, et, d'autre part, l'affinement des études montre vite les limites de cette solution, d'où finalement la proposition «d'économie» de la SNCF, visant à supprimer cette solution technique pour la remplacer par un dispositif de brumisation. Or, le plus grand des hasards fait que le coût annoncé de la climatisation, soit 32 MF incorporé dans l'avenant n° 1, est très voisin du coût maintenant annoncé par la SNCF pour la brumisation, ce dernier comprenant 13,7 MF de travaux déjà engagés ou réalisés au titre de la solution climatisation, 13,7 MF de nouveaux travaux ou dispositifs spécifiques à la brumisation, et 4,16 MF de débits aux entreprises pour passer de l'une à l'autre solution.

Qui plus est, une tentative de retour à une architecture plus «bioclimatique» est tout aussi infructueuse : la suppression de tout traitement thermique engendrerait un effet de serre, il faut donc également supprimer les vitrages de la façade nord, ce qui entraîne une prise au vent différente, d'où une modification de la charpente de la halle ainsi que de la structure du parking, à cause de la modification des reprises de charges, etc... d'où une cascade de surcoûts d'études, de débits, d'allongements de délais avec leur cortège de coûts induits. Le tout sans connaître réellement les conséquences en terme de confort réel pour les usagers et de coût d'exploitation pour ceux qui auront à le financer ! Cet exemple explique pourquoi la mission n'a pu aller très loin en matière de recherche d'économies : ce point sera évoqué de nouveau dans le chapitre 4 du présent rapport. A ce stade, retenons que, faute de mieux et après information écrite des co-financeurs, tant en matière d'investissement que d'exploitation et d'usage, la mission propose d'acter définitivement le choix de la brumisation, et d'en fixer le coût à 30 MF (4,57 M€), après suppression de doubles comptes de reprises d'études dans les propositions de la SNCF. La mission ne préconise donc qu'une économie limitée à 2 MF (0,30 M€) pour l'avenant n°1.

### **3.2. ANALYSE DES SURCOUTS PRESENTES EN FEVRIER 2003**

Dans un document du 13 février 2003, remis en réunion aux partenaires, la SNCF présentait un dépassement de 148 MF valeur 96, auquel il faut ajouter ce que la SNCF baptise «variante au projet», à savoir la modification des rampes d'accès au parking, d'un montant de 49,5 MF valeur 96, ce qui donne un total de surcoût à hauteur de 197,5 MF valeur 96. A ces montants, doit être rajouté une somme de 17,7 MF, valeur 96 : en effet, la SNCF, dans le document précité, présente :

- 16,4 MF valeur 96 : second œuvre et lots techniques parkings + divers
- 1,3 MF valeur 96 : mesures conservatoires pour variantes rampes

soit 17,7 MF valeur 96, comme un financement complémentaire au projet, alors que ces financements correspondent à des dépenses du même montant. Dès lors, nous les comptabiliserons provisoirement comme des surcoûts, qui, de ce fait, atteignent le montant total de 215,2 MF, valeur 96. C'est ce montant<sup>3</sup> que nous avons analysé, à partir d'un triple questionnement :

– le surcoût est-il susceptible d'être pris en charge au titre des dispositions du protocole de 1997 et de son avenant de 2001 ?

– si oui, son montant est-il justifié ? si non, quel montant peut-il lui être affecté ?  
quelle est son origine, et donc, à qui bénéficie l'ouvrage correspondant ?

### 3.2.1 - Des surcoûts non justifiés

Après examen et recherches de justifications auprès de la SNCF, un certain nombre d'éléments, présentés par la SNCF et figurant dans des documents remis au cours des réunions techniques organisées entre février et avril 2003, ne nous semblent pas devoir être retenus au titre de surcoûts réels du projet. Leur montant cumulé atteint 66,90 MF (10,20 M€). Il se décompose comme suit :

– 16,40 MF sont présentés comme «second œuvre et lots techniques parking». Nous pensons qu'il s'agit d'une méprise, car la responsabilité en dépense et en recette de ce type de prestation relève très clairement du concessionnaire du parking. D'ailleurs, aucune trace de ce poste de dépense n'a été retrouvée dans le budget de l'APD, qui a servi de support à la ré estimation de l'avenant n°1.

– 1,3 MF apparaissent comme surcoût au titre de «mesures conservatoires rampes». Ce point n'a pas lieu d'être isolé, la question générale des rampes d'accès au parking et de leur modification faisant l'objet d'un examen ultérieur.

– 26 MF sont présentés comme surcoûts liés à «l'allongement des délais». Ils sont justifiés par la couverture des frais de maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre (MOE/MOA), recalculés en frais réels sur la totalité de l'opération de 1997 à 2006, déduction faite des 20 % appliqués sur les travaux, comme le prévoit le protocole initial. Cette demande nous paraît irrecevable, compte-tenu des responsabilités assumées par la SNCF et inhérentes à la maîtrise d'ouvrage. A l'inverse, on peut s'étonner d'une telle demande, d'une part, par ce que le taux initial de 20 % peut déjà être considéré comme élevé (c'était l'une des observations du rapport de la mission CGPC de 1996 précitée), d'autre part, par ce que les coûts et les délais de ce projet ont dérapé notamment par ce que l'organisation et les moyens de la conduite du projet ont été insuffisants. Ajoutons que si ce surcoût était pris en compte, il conduirait à appliquer un taux de MOE/MOA de 26 %, excédant largement les taux pratiqués pour des projets de ce niveau de complexité. Nous

---

<sup>3</sup> tous ces montants seront systématiquement exprimés en MF, valeur 96, base utilisée par la SNCF dans tous les documents fournis. Les conversions en M€ seront faites au niveau des conclusions.

avons donc retenu le taux initial de 20 % de frais MOE/MOA dans la suite de l'audit.

– 14,40 MF sont présentés comme surcoûts résultant de la «conjoncture économique». La SNCF précise qu'il s'agit d'un écart arithmétique entre les budgets APD et les marchés passés aux entreprises, ramené aux conditions économiques de 1996. Ce montant, s'il était retenu, représenterait 2,58 % du montant des travaux prévus au titre de l'avenant n° 1. Or, d'une part, la prise en charge de ces écarts relève des responsabilités de la maîtrise d'ouvrage (et on verra plus loin que l'on réservera une provision de 45 MF pour aléas à cette fin), mais surtout, le protocole de 1997 a prévu, dans son article 2-3-1 dernier alinéa, une actualisation économique au taux annuel de 2,5 %. C'est, à notre avis, cette dernière disposition qu'il convient d'appliquer, en remarquant, de plus, que ce taux est très proche du taux moyen de l'indice BT 01 sur la période 1996/2003.

– 48,50 MF ont été présentés, à l'issue d'une longue discussion sur les accès au parking HONNORAT, comme représentant le coût de modification des rampes d'accès à ce parking (estimation stade APS juin 2002). Bornons-nous à rappeler que l'augmentation attendue de la fréquentation de ce pôle multimodal a conduit, dès l'origine du projet, à prévoir l'augmentation de la capacité de ce parking de 441 places, pour un montant de 39,4 MF (Génie civil et circulations verticales). Des considérations ayant trait à la fois à une meilleure insertion dans la circulation générale automobile et à l'amélioration du fonctionnement du parvis piétonnier place Victor HUGO ont conduit l'ensemble des partenaires à demander à la SNCF de modifier le positionnement et le gabarit des rampes d'accès au parking, ce qui a débouché sur le chiffre de 48,50 MF (soit plus que le coût du génie civil du parking lui-même !).

Sans remettre en cause la pertinence de cette modification qui lui apparaît tout à fait fondée, la mission s'est bornée à vérifier son coût, au regard des prix habituels de génie civil ainsi qu'en référence à des ouvrages de même nature construits en site encombré. Cette analyse conduit à proposer une valeur maximale de 41,70 MF (6,36 M€), incluant, outre ds travaux proprement dit (24,6 MF ou 3,747 M€), l'incidence du phasage, la reprise des études, des provisions pour aléas et inconnus, des frais de MOE/MOA à hauteur de 20 % ainsi que le coût des mesures conservatoires évoquées plus haut.

Dans ces conditions, le montant de surcoût que la mission estime injustifié, s'élève à  $48,5 - 41,7 = 6,80$  MF (0,93 M€). Deux modalités sont envisageables pour concrétiser cette économie potentielle : soit la SNCF, restant maître d'ouvrage, renégocie les prix unitaires avec l'entreprise titulaire du marché correspondant ou procède à une consultation séparée sur cet ouvrage, soit la maîtrise d'ouvrage des rampes est transférée à la Communauté Urbaine MPM, qui l'intègre dans ses travaux de voirie. Cette dernière solution pourrait avoir l'avantage de minimiser le coût des déplacements de réseaux dans une zone très encombrée.



Finalement, le montant cumulé des surcoûts que la mission, après examen approfondi et contradictoire, estime injustifié, s'élève à 66,90 MF (10,2 M€).

### 3.2.2 - Des surcoûts à régler hors protocole

A l'intérieur du surcoût global de 63,3 MF (9,65 M€) annoncé par la SNCF comme découlant de «modifications de programme», la mission a relevé des surcoûts qui lui semblent devoir être pris en charge hors protocole, soit qu'ils soient la conséquence de décisions prises de façon unilatérale par tel ou tel partenaire, sans aucun débat au niveau du Comité de Suivi, soit qu'ils découlent de lacunes dans le management de projet, et plus particulièrement, dans des dépenses de phasage qui auraient pu être évitées par une meilleure anticipation et planification du projet.

Relèvent de la première catégorie :

- 19,9 MF (3,0 M€) relevant de la SNCF et touchant des postes très divers, tels que : aménagements de commerces (répercutables sur les concessionnaires de ces commerces), bornes d'échange rapide pour les TGV (Directive nationale interne à la SNCF), billetterie (redimensionnement du public reçu par le service ad hoc), achat d'un coffre fort (!) pour le service d'exploitation de la gare, application d'une mesure nationale en matière d'escale pour les gares TGV, l'aménagement intérieur du parking (répercutable sur le concessionnaire),
- 1,7 MF (0,26 M€) relevant du Conseil Général, au titre des répercussions des retards de négociation avec la Poste,
- 1,4 MF (0,21 M€) relevant de la ville de MARSEILLE au titre de travaux directement commandés par ses services et payables par elle,

soit au total 23 MF (3,5 M€) à ce premier titre.

Relèvent de la seconde catégorie :

- 5,8 MF (0,88 M€) nous paraissent imputables à la SNCF au regard de ses responsabilités de maîtrise d'ouvrage et de pilotage du projet, comme 1,76 MF (0,27 M€) de dépenses destinées à assurer le bon déroulement de l'inauguration du TGV et d'autres dépenses de phasage mal anticipées,
- 0,9 MF (0,14 M€) nous paraissent devoir être pris en charge par la ville de MARSEILLE, notamment des surcoûts de travaux complémentaires sur les passerelles provisoires, directement commandés par elle.

Soit au total 6,7 MF (1,02 M€) à ce second titre, et 29,8 MF (4,54 M€) au total de surcoûts qui n'ont pas à être repris dans le futur avenant au protocole initial, destiné à régler les modalités de terminaison du projet de terminal sous maîtrise d'ouvrage SNCF.

### 3.2.3 - Des surcoûts à prendre en charge dans le futur avenant au protocole

Le solde des surcoûts présentés par la SNCF nous ont semblé liés soit à l'ajout, la modification ou l'amélioration d'une fonctionnalité du pôle multimodal, soit à la prise en compte d'aléas ou d'imprévus survenus depuis le démarrage du projet ou à survenir jusqu'à son achèvement.

Nous avons retenu dans la première catégorie :

- d'abord, la partie justifiée du surcoût de la modification des rampes du parking HONNORAT (cf 3-2-1 ci-dessus), que nous avons estimée à 41,7 MF (6,36 M€) en y incluant, rappelons le, 20 % de frais MOE/MOA ainsi que 5 % de provision spécifique pour aléas et imprévus,
- 1 MF (0,66 M€) qu'il faut ajouter au chiffre précédent pour intégrer le coût des mesures conservatoires en vue de permettre la modification de ces rampes,
- 0,25 MF (0,04 M€) de dépenses en matière de commerces (sur un montant total à ce titre de 5,66 MF ou 0,86 M€),
- 4,73 MF (0,72 M€) pour le déplacement de la billetterie du centre des quais vers l'angle de la halle historique (sur un montant total à ce titre de 8,85 MF ou 1,35 M€),
- 3,75 MF (0,57 M€) pour divers aménagement de services d'exploitation des bâtiments de la gare (sur un total de 7,71 MF ou 1,18 M€),
- 5 MF (0,76 M€) de travaux découlant de la mission GALLY sur la sécurité et la sûreté, soit l'intégralité des dépenses à ce titre,
- enfin 13,63 MF (2,08 M€) de travaux complémentaires, en majorité déjà engagés, provenant notamment de la volonté, à notre avis justifiée, d'uniformiser les matériels accessoires des quais entre la partie neuve et la partie historique (sur un montant total à ce titre de 18,32 MF ou 2,79 M€),

soit un premier sous-total à ce titre de 70,1 MF ou 10,7 M€ toujours, rappelons le, en valeur 1996.

Nous avons retenu dans la seconde catégorie un certain nombre de dépenses supplémentaires survenues à la suite d'événements imprévisibles, mais surtout des provisions pour aléas susceptibles d'intervenir dans les travaux restant à réaliser (tout particulièrement ceux de la halle HONNORAT) à hauteur de 10 % de leur coût. Il faut en effet rappeler, à ce stade, que l'estimation initiale ne comportait aucune provision pour aléas ni somme à valoir d'aucune sorte. L'explication qui nous a été donnée de cette pratique inhabituelle... et imprudente, est que, le projet ayant été chiffré au niveau de l'esquisse, les montants utilisés étaient suffisamment vagues pour inclure des aléas pour imprévus ! La suite a amplement montré que cette vision était erronée et qu'il eut fallu, bien au contraire, expliciter, à ce niveau d'esquisse, une forte somme à valoir, dont le montant aurait pu être affiné au fur et à mesure de l'avancement du projet. Sans entrer dans le détail des hypothèses retenues pour calculer ce poste, il convient surtout de retenir que son montant total s'élève à 50,15 MF ou 7,65 M€, et qu'il se répartit, à peu près par moitié, entre prise en compte de travaux déjà engagés et provision pour aléas à venir, ce qui nous paraît offrir une bonne marge de sécurité pour fiabiliser le coût final estimé (CFE) que nous proposerons dans le chapitre suivant.

Au total, c'est donc un montant de 120,15 MF ou 18,32 M€ que nous proposons de retenir au titre des surcoûts à prendre en compte dans le futur avenant, parmi ceux présentés par la SNCF lors des réunions techniques qui ont suivi son courrier du 4 février 2003.

#### **4 - LA DEFINITION DU PROJET A TERMINAISON**

L'envoi par la SNCF du courrier aux partenaires (4 février 2003) a été suivi de plusieurs réunions de discussion. Si la première de ces réunions a été centrée sur la présentation par la SNCF de l'état réel de la situation du projet (dérives en termes de délais et coûts, origine des dépassements), la recherche d'économies a fait l'objet de plusieurs réunions ultérieures. Mais cette voie s'est vite révélée décevante, car elle s'est trouvée enfermée dans un ensemble de contraintes très fortes :

- La première d'entre elles est que le projet est largement engagé : le chantier est aujourd'hui très visible -et très gênant- pour les usagers de la gare SAINT-CHARLES, mais surtout, l'opération est très engagée sur les plans juridiques et comptables. La majorité des marchés pour HONNORAT ont été passés fin 2001 pour un montant de plus de 203 MF (30,95 M€) et, en comptabilité, sur les 63,3 MF de surcoûts annoncés par la SNCF comme modification de programme, 48 MF avaient déjà été engagés au 30/08/02.
- La seconde, confirmée à la mission lors de ses auditions, est que d'éventuelles économies ne doivent pas avoir pour conséquences de modifier l'image et les fonctionnalités du projet. Celui-ci a en effet, outre l'enquête publique, fait l'objet de nombreuses présentations et explications aux Marseillais qui comprendraient difficilement des remises en cause «à la baisse» dans cette phase avancée du projet.

- La troisième, rappelée avec force par l'ensemble des commanditaires de la mission, est de ne pas repousser une nouvelle fois l'échéance de livraison de la totalité du projet, et donc que la mission, ni dans son accomplissement ni dans les suites qui pourraient lui être données, ne soit un facteur de délais supplémentaires.
- La dernière enfin, vise à rappeler qu'aujourd'hui, le processus de choix d'économies éventuelles d'investissement est fortement handicapé par l'absence de vision en matière d'exploitation et de partage des recettes et des coûts qui lui sont liés.

C'est pourquoi, après avoir exploré sans succès différentes pistes d'économies, comme celle évoquée plus haut sur le traitement thermique, la mission recommande de retenir ce qu'il est convenu d'appeler la variante 2-1b. Avant d'en préciser les contours, et surtout son montant financier, il paraît néanmoins utile de rappeler l'intérêt de poursuivre, sans pour autant ralentir la réalisation du projet, les pistes d'économies, évoquées en février/mars 2003, puis apparemment abandonnées par la suite, et ayant trait aux parties d'ouvrage susceptibles de faire ultérieurement l'objet de concessions, à savoir, les parkings et les commerces.

Dans les deux cas, il semble bien aujourd'hui :

- qu'aucun lien contractuel définitif n'existe entre concédant et concessionnaires,
- qu'il est d'usage de faire un choix entre différents concessionnaires possibles sur la base d'un cahier des charges,
- que ce processus permet de faire des arbitrages éclairés entre niveaux de recettes tirées des concessionnaires et répartition des investissements initiaux entre concédant et concessionnaires.

Dans cet esprit, et en temps masqué par rapport à la poursuite des travaux en cours, la mission recommande de procéder, dans le cadre de la convention d'exploitation de l'article 3.7 du protocole, maintes fois évoquée, à élaborer et négocier, à la mise en œuvre de ce processus, tant pour les nouveaux parkings que pour les commerces, tout particulièrement ceux de la halle HONNORAT. Pour ces derniers, il semblerait judicieux de mettre à profit cette phase pour ne concevoir leur nature, leur volume et leur positionnement en fonction d'une vision plus multimodale et plus prospective des flux piétonniers qui pourront être captés à l'issue de la redynamisation des quartiers situés au nord de la gare Saint-Charles. Même s'il ne faut pas espérer des économies importantes de cette démarche, il convient de la conduire sans délai pour optimiser le fonctionnement de cette partie du projet, sur laquelle vont se concentrer la majorité des investissements restant à réaliser.

Dans l'immédiat, le présent rapport a pris comme base du projet à terminaison la variante 2-1b, en reprenant l'ensemble des préconisations du chapitre précédent, à savoir :

- le projet issu de l'avenant n°1, chiffré à 395,3 MF CE 96 ou 426 MF CFE,

- l’abandon, par rapport à ce projet, de la climatisation au profit d’une solution brumisation, ce qui, d’après nos analyses (cf §3-1 ci-dessus), ne procure qu’une économie nette de 2 MF,
- des surcoûts plafonnés à 120,15 MF, conformément à l’analyse du paragraphe 3-2-3 ci-dessus, c’est-à-dire incluant notamment la modification des rampes d’accès au parking HONNORAT, pour un montant plafonné à 42,7 MF, provisions pour ces modifications incluses.

Ce qui conduit à un montant de projet finançable au titre du futur avenant de 513,45 MF ou 78,27 M€ en valeur 1996. Pour passer en valeur estimée à terminaison, la mission n’a pu disposer des montants annuels de dépenses -effectuées et restant à effectuer- pour pouvoir appliquer précisément la clause d’actualisation du protocole initial (définie dans le §3.4.4.). De ce fait, elle s’est bornée à vérifier que le coefficient utilisé par la SNCF pour passer des valeurs CE 96 aux valeurs estimées à terminaison, soit 1,20 :

- correspondait bien à la moyenne des coefficients d’actualisation du protocole, pour une réalisation effective s’étalant entre début 1999 et fin 2005,
- était voisine de la moyenne, entre ces mêmes échéances, des coefficients d’actualisation utilisés par la SNCF (coefficient K),
- différait peut également de l’évolution moyenne cumulée du coefficient BT 01 (qui donnerait plutôt 1,17), coefficient d’actualisation utilisé assez généralement pour les ouvrages de génie civil.

Dans ce contexte, nous préconisons d’arrêter le montant du projet finançable au titre du futur avenant à 616 MF ou 93,9 M€ à comparer, toutes choses égales par ailleurs, aux chiffres annoncés par la SNCF en avril 2003 de 720,71 MF ou 109,87 M€

## **5 - LE FINANCEMENT DU PROJET**

Dans le cadre de l’avenant n° 1, les partenaires s’étaient engagés à financer un montant total arrêté à la somme de 425,916 MF HT aux conditions économiques de réalisation (cf article 3.4.4. de l’avenant du 15 novembre 2001). Arrondi à 426 MF ou 64,9 M€, ce montant fait apparaître un déficit de financement de 190 MF ou 29 M€ par rapport à la proposition du chapitre précédent tendant à limiter la valeur du projet finançable à 616 MF ou 93,9 M€

Sans revenir sur l’analyse et les préconisations du chapitre 3 du présent rapport, rappelons néanmoins que cette présentation du «reste à financer» au titre du futur avenant suppose :

- que la SNCF fait son affaire de 66,90 MF CE 96 ou 10,20 M€ de surcoûts présentés par elle et considérés par la mission d’audit comme injustifiés,
- que 29,8 MF ou 4,54 M€ doivent être financés hors protocole, et donc hors futur avenant, directement par chacun des partenaires suivants :

- SNCF : 25,7 MF ou 3,88 M€
- Conseil Général : 1,7 MF ou 0,26 M€
- Marseille : 2,3 MF ou 0,35 M€

– que le coût de la modification des rampes d'accès au parking HONNORAT est plafonné à 42,7 MF ou 6,5 M€

De plus, la mission a été informée qu'une demande de financement au titre du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional) avait été déposée par la SNCF, maître d'ouvrage, et que cette demande avait reçu, le 17 juillet 2003, une suite favorable à hauteur de 12,67 M€ ou 83 MF. La concrétisation de cette décision est en cours dans le cadre d'un avenant n° 2, dont le principe et les modalités ont été acceptées par l'ensemble des partenaires. Naturellement, il incombe au bénéficiaire juridique de ce financement, à savoir la SNCF, de respecter les clauses prévues dans cette décision pour pouvoir effectivement mobiliser l'intégralité du financement prévu à ce titre. C'est cette hypothèse que nous avons retenue, et dans ces conditions, le solde net qui resterait à financer au titre d'un futur avenant n° 3 s'élèverait à 16,3 M€ ou 107 MF.

La mission ne propose pas de retenir, comme fondement du financement de ce solde, l'application littérale des dispositions de l'article 3.4.4. du protocole initiales, et reprises à l'identique dans l'avenant n° 1, qui stipulent :

«La SNCF couvrira sur sa part de financement le solde des dépenses réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage».

Trois raisons motivent cette proposition :

- Sur le plan juridique, on a vu plus haut que cette disposition était en contradiction avec une autre disposition du même protocole, à savoir le 6<sup>ème</sup> alinéa de l'article 3-5-3 qui prévoit : «Si, lors de sa réalisation, il apparaît que le coût de l'opération risque de se situer au-delà du plan de financement, la tranche de travaux en cours sera terminée, il appartiendra aux maîtres d'ouvrages de proposer des adaptations ou des réductions de programme et de les faire valider par le comité de suivi».
- L'esprit de l'avenant n° 1 a déjà consisté à répartir entre l'ensemble des signataires les conséquences financières de la première évolution du projet entre 1997 et 2001.
- Enfin, et surtout, les recommandations du présent rapport, tout particulièrement celles découlant de l'analyse des surcoûts du chapitre 3, ont déjà conduit à reporter sur la SNCF, en tant que maître d'ouvrage et maître d'œuvre, les demandes financières de celle-ci qui découlaient de lacunes dans l'exercice de l'une ou l'autre de ces missions.

Pour toutes ces raisons, la mission s'est orientée vers la recherche de modalités de répartition financière entre les signataires simplement justifiables. A cet égard, elle n'a pas retenu les modalités préconisées par la SNCF, comme hybrides entre deux logiques, celle des clés de répartition pour la majorité des dépassements, celle du «bénéficiaire» pour les modifications des rampes du parking

HONNORAT. Elle considère comme simples et également justifiées les deux propositions suivantes :

- soit répartir le solde net à financer avec les mêmes clés de répartition que celles qui ont été adoptées pour l'avenant n° 1,
- soit répartir le solde net à financer proportionnellement aux origines des demandes de modifications au projet, arrêté dans l'avenant n° 1.



Le résultat de ces deux approches figure dans les tableaux présentés en annexe, avec les hypothèses détaillées correspondantes. Pour le reste à financer, qui s'élève à 16,3 M € les écarts entre les deux hypothèses varient le plus pour la SNCF, avec un écart de près de 2 M€ entre la deuxième et la première hypothèse. Pour éclairer le choix entre ces deux hypothèses, ajoutons que la première témoigne mieux de la poursuite de la solidarité entre les signataires jusqu'à l'achèvement complet du projet, alors que la seconde reflète mieux la réalité de l'origine des modifications apportées au projet depuis 2001.

Rappelons qu'il n'appartient pas à la mission de proposer les sources de financement à mettre en place pour que chaque signataire puisse honorer sa part supplémentaire de financement. La mission se bornera à rappeler que, si la SNCF, en tant que maître d'ouvrage de l'opération, envisageait de solliciter une nouvelle fois le financement européen, la participation totale demandée ne pourrait dépasser 21,9 M€ soit le montant, actualisé à terminaison, des surcoûts correspondant soit à des améliorations fonctionnelles du projet, soit à des aléas et imprévus inhérents à tout projet de cette ampleur.

## 6 - RECOMMANDATIONS POUR L'AVENANT n° 3

Il est urgent que les signataires du protocole initial d'octobre 1997, puis des avenants n° 1 et n° 2 à celui-ci, s'accordent à actualiser les données financières du projet de terminal de MARSEILLE SAINT-CHARLES, et ce, sur la base des analyses et des conclusions des trois chapitres précédents. Mais, plus important, la mission recommande de mettre à profit cette nécessaire actualisation, qui devrait prendre la forme d'un avenant n° 3 au protocole précité, pour jeter les fondements, dans ce même support, d'un meilleur pilotage du projet jusqu'à sa terminaison.

A cet égard, elle formule les recommandations suivantes :

- Préciser dans l'article 3.3., troisième alinéa, que la double mission de maître d'ouvrage et de maître d'œuvre, assurée par la SNCF, devra être formalisée par un contrat de maîtrise d'œuvre, comportant à la fois coût d'objectif et dispositif de sanction en cas de dépassement de celui-ci :

- Ajouter un article 3-5-0 instaurant un **Comité de Pilotage**, se réunissant au moins deux fois par an, composé de représentants **décisionnaires** des signataires, auquel sera présenté l'avancement du projet, sous l'angle du déroulement du programme, du contrôle budgétaire des dépenses et des délais de réalisation, et qui sera saisi, **pour décision et préalablement**, de toute modification éventuelle de l'un de ces trois éléments.

- Modifier l'article 3-5-3 du même protocole :

- en supprimant son sixième alinéa, contradictoire avec la notion de maîtrise d'ouvrage et avec le caractère forfaitaire des participations financières des co-financeurs,

- en lui substituant une formulation faisant peser sur la maîtrise d'ouvrage, en l'occurrence la SNCF, la charge de tout nouveau dérapage de coût ou de délai, sauf nouvelle demande d'évolution du programme, dûment validée par le Comité de Pilotage et alors prise en charge par le partenaire qui en aurait fait la demande.

Pour faciliter l'acceptation de ces dispositions par la SNCF, maître d'ouvrage, rappelons que les éléments financiers retenus comme préconisations dans les trois chapitres précédents, incluent systématiquement une rémunération de 20 % au titre de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre, et prévoient des provisions pour aléas et imprévus passés et **à venir**.

Rappelons également que l'avenant n° 3 aura à se prononcer sur le sort des travaux des rampes d'accès au parking HONNORAT (maintien en maîtrise d'ouvrage SNCF avec coût plafonné ou basculement en maîtrise d'ouvrage déléguée à la Communauté Urbaine MPM, ou à EUROMEDITERRANEE), et qu'il devra naturellement incorporer le choix retenu par les partenaires pour répartir entre eux les coûts excédant ceux de l'avenant n°1 (cf chapitre 5 du présent rapport).

On peut espérer que l'ensemble de ces dispositions pourra garantir, sans nouveaux aléas et donc sans nouvel avenant, la poursuite de la réalisation du projet de terminal jusqu'à son terme. Néanmoins, pour que ce terme ne soit pas postérieur à la fin du premier semestre 2006, il apparaît important que :

- soit conclu, avant la fin de la présente année 2003, cet avenant n° 3,
- soit négociée et finalisée la convention particulière d'exploitation définie à l'article 3.7. du protocole initial, et ce, dans les meilleurs délais possibles, et, en tout état de cause, au plus tard fin 2003, de telle façon que les collectivités concernées à la fois par l'avenant n° 3 et la convention d'exploitation, puissent faire délibérer leurs instances sur ces deux documents à la même séance,
- soit obtenu de la SNCF, dans son double rôle de maître d'ouvrage et maître d'œuvre, le renforcement immédiat et significatif des moyens à mettre en œuvre par les entreprises pour terminer ce chantier dans les délais prévus, les moyens, encore constatés sur place début septembre par la mission, étant dérisoires par rapport à ceux communément admis pour un projet de cette ampleur, parvenu à cette phase avancée d'exécution.

## CONCLUSION

-----

### POUR UNE AMELIORATION DU PILOTAGE DES PROJETS

Les avatars rencontrés par le projet de pôle multimodal de MARSEILLE SAINT CHARLES, et qui ont conduit à son quasi doublement en termes de coûts et délais, ne résultent pas de difficultés notoires rencontrées par celui-ci au cours de son exécution : à notre connaissance et à ce jour, pas de découverte archéologique majeure, pas de problème de sols, pas d'évènements politiques ou administratifs, susceptibles, les uns ou les autres, d'infléchir sensiblement le cours du projet et de justifier une évolution sensible des trois éléments essentiels de tout projet, que sont le programme, le coût et le délai. Rien de tel n'est apparu dans les investigations de la mission : au contraire, se sont trouvés confirmés les termes de l'exposé des motifs de l'avenant n° 1, qui font état de «modifications ou compléments de programme, d'amélioration du confort et de la qualité d'accueil», de même, la lettre du 4 février 2003 ne fait-elle référence qu'à «des dérives de coûts et de délais, allant bien au-delà des engagements pris».

Il faut rechercher ailleurs les causes de ces dérapages, et, comme l'ont montré les analyses de ce rapport, c'est dans les conditions de la conduite de ce projet qu'il faut les trouver. Rappelons sommairement les lacunes de la genèse et de la conduite de ce projet :

- un montage financier initial, fondé sur un stade d'esquisse du projet, insuffisant pour disposer d'estimations financières fiables : le caractère réellement multimodal du projet ne s'est dégagé que tardivement et postérieurement à la conclusion du protocole de 1997,
- une définition ambiguë des responsabilités financières respectives de la SNCF, d'une part, des autres partenaires financiers, d'autre part,
- une absence de réel pilotage par chacun des co-financeurs, qui aurait dû s'incarner dans un Comité de Pilotage, réunissant périodiquement les représentants décisionnaires des financeurs,
- une identification insuffisante des rôles respectifs de la Maîtrise d'ouvrage, de la Maîtrise d'ouvrage déléguée et de la Maîtrise d'œuvre, trop internalisés au sein d'entités SNCF ou dans son giron,
- une absence, compensée seulement récemment, de véritable contrôle budgétaire des dépenses,
- un retard, préjudiciable à la bonne prise de décisions en matière d'évolution du projet, à la définition des conditions financières d'exploitation et à la répartition de la prise en charge des coûts correspondants.

Cumulées les unes avec les autres, ces lacunes expliquent les dérives progressives du projet, au point aujourd'hui de mettre en doute la capacité de la Maîtrise d'ouvrage de le conduire à son terme dans des conditions acceptables par l'ensemble des partenaires. Souhaitons néanmoins que, pour ce faire, les partenaires traduisent, sans délai, les principales recommandations de ce rapport au sein d'un nouvel et dernier avenant, puis mettent en œuvre ses nouvelles dispositions sans désemparer jusqu'à la mise en service de l'ensemble des parties du projet. Souhaitons, au-delà du pôle de MARSEILLE SAINT CHARLES, que l'Etat et la SNCF s'organisent, dans la conduite de nouveaux projets de pôles multimodaux -nécessairement avec de nombreux co-financeurs-, pour garantir le respect des principes et des modalités de pilotage de projets complexes, tels que préconisés dans le présent rapport.

## REMERCIEMENTS

-----

L'auteur du présent rapport tient à remercier les partenaires du projet de terminal Marseille Saint-Charles, les signataires, eux-mêmes du protocole ainsi que leurs collaborateurs directs, pour la qualité de leur accueil. Il tient à remercier particulièrement les responsables de la SNCF, tant à la Direction des Gares à Paris qu'à la Direction Régionale à Marseille, d'avoir facilité, par leur disponibilité et leurs consignes d'accès aux documents, l'exercice de sa mission.

Cette mission a été conduite grâce à l'appui de la Mission d'Inspection Générale Territoriale n°11, son coordonnateur, Jean-Louis DURAND, et grâce au concours de Jean-Pierre BESSON, membre de cette Mission, qui a assuré l'essentiel des contacts locaux. L'analyse détaillée des surcoûts a été rendue possible grâce au concours du bureau COTEBA MANAGEMENT, son Directeur, François MELONIO et ses collaborateurs, Bruno DUPEYRAT et Olivier GLAENZER. Un grand merci à tous, ainsi qu'à Isabelle NACCACHE qui a mis en forme l'ensemble du rapport.

## LISTE DES ANNEXES

-----

1. Lettre de Mission du 15 mai 2003
2. Organigramme du projet
3. Plan délimitant les maîtrises d'ouvrage
4. Comparatif coefficient K SNCF/coefficient 2,5 % du protocole/BT 01
5. Marchés passés sur HONNORAT en 2001
6. Analyse du coût des rampes
7. Hypothèse de répartition financière selon les clés de l'avenant n° 1
8. Hypothèse de répartition financière selon les «bénéficiaires»

la Défense, le 15 MAI 2003

NOTE  
à l'attention de

Monsieur Bernard de KORSAK,  
ingénieur général des ponts et chaussées

ministère  
de l'Équipement  
des Transports  
du Logement  
du Tourisme  
et de la Mer



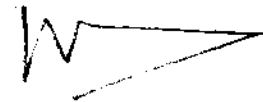
Conseil Général des  
Ponts et Chaussées  
6<sup>ème</sup> Section  
Le Secrétaire Général

Affaire n° 2003-0116-01

Par lettre du 8 avril 2003, le préfet de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur, préfet des Bouches du Rhône, a demandé au ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer de diligenter une mission d'expertise des surcoûts d'aménagement de la gare Saint-Charles à Marseille.

Je vous confie cette mission qui est enregistrée sous le n° 2003-0116-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission aux présidents des 4<sup>ème</sup> et 2<sup>ème</sup> sections et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer par le vice-président du CGPC.



Dominique CYROT

Copies : M. le président de la 4<sup>ème</sup> section  
M. le secrétaire de la 4<sup>ème</sup> section  
Mme la présidente de la 2<sup>ème</sup> section  
M. le secrétaire de la 2<sup>ème</sup> section

Tour Pascal B  
92055 La Défense cedex  
téléphone :  
01 40 81 68 23  
télécopie :  
01 40 81 23 24  
mél. cgpc-sg  
@equipement.gouv.fr



2003 - 0116 - 01

**PRÉFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE**

**SECRETARIAT GENERAL**

Marseille, le 8 avril 2003

RÉF : V.GUIMEZANES  
TEL : 04.91.15.83.12  
FAX : 04.91.57.01.22

**LE PREFET  
DE LA REGION PROVENCE, ALPES, COTE D'AZUR  
PREFET DES BOUCHES DU RHONE**

**A**  
Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports,  
du Logement, du tourisme et de la Mer  
92055, La Défense CEDEX  
(Cabinet)

**Objet :** Marseille / Pôle transports Saint Charles

Regroupant l'ensemble des moyens de transports de l'aire Marseillaise autour de la gare principale du TGV Sud Est, le pôle multimodal Saint Charles est un des éléments clés de la restructuration économique et sociale engagée par la ville de Marseille dans le cadre de l'opération d'aménagement d'intérêt national Euroméditerranée.

Une convention du 28 Octobre 1997 puis un avenant du 15 novembre 2001 ont permis de régier le cadre juridique et financier de cette opération.

Ce cadre contractuel a été signé par l'Etat, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la ville de Marseille, la SNCF, RFF, le Conseil Régional, le Conseil Général et l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée.

Par courrier du 4 février 2003, la SNCF a informé l'ensemble des partenaires d'une augmentation très significative des délais et des coûts du terminal voyageurs par rapport aux engagements initiaux.

L'ensemble des partenaires et plus particulièrement le Maire de Marseille, Président de la Communauté urbaine, monsieur Gaudin, a demandé qu'un audit externe, sous expertise des services de l'Etat, entreprenne l'analyse des surcoûts annoncés, de leur origine, suggère des mesures d'adaptation pour le parti d'aménagement et un plan de financement acceptable par l'ensemble des partenaires.

Je suis, pour ma part, tout à fait favorable à cette demande.

En raison des sommes en jeu, j'attire votre attention sur l'urgence de la mise en place de cette mission d'inspection et du rendu de ses conclusions afin de mobiliser un maximum de contributions financières dans le cadre, très contraignant actuellement, de la révision du contrat de plan et de celle des fonds européens.

*Je tiens à remercier la très grande  
gentillesse de ce dossier.*

Yvon OLLIVIER





**CONSEIL  
GENERAL**  
BOUCHES-DU-RHÔNE



**SNCF**  
DIRECTORAT DE MARSEILLE

**POLE TRANSPORT MARSEILLE SAINT-CHARLES  
ORGANIGRAMME DU PROJET**

Les montants indiqués sont donnés aux CE de Jan. 1996



**setec organisation**  
Etabli le : 18/05/98  
Modifié le : 31/03/03

18806-RAP-ACT-3MC-18-A-EF

Tableau tenant compte de l'avenant au protocole

<b>Les partenaires financeurs</b>	
L'ETAT 9.909 M€ HT	La Région PROVENCE ALPES COTE D'AZUR 21.323 M€ HT
Le Département des BOUCHES DU RHONE 12.220 M€ HT	COMMUNALITE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE 34.697 M€ HT
L'Etablissement Public d'Aménagement EUROMEDITERRANEE 10.702 M€ HT	R.F.F. 52.442 M€ HT
S.N.C.F. 12.984 M€ HT	

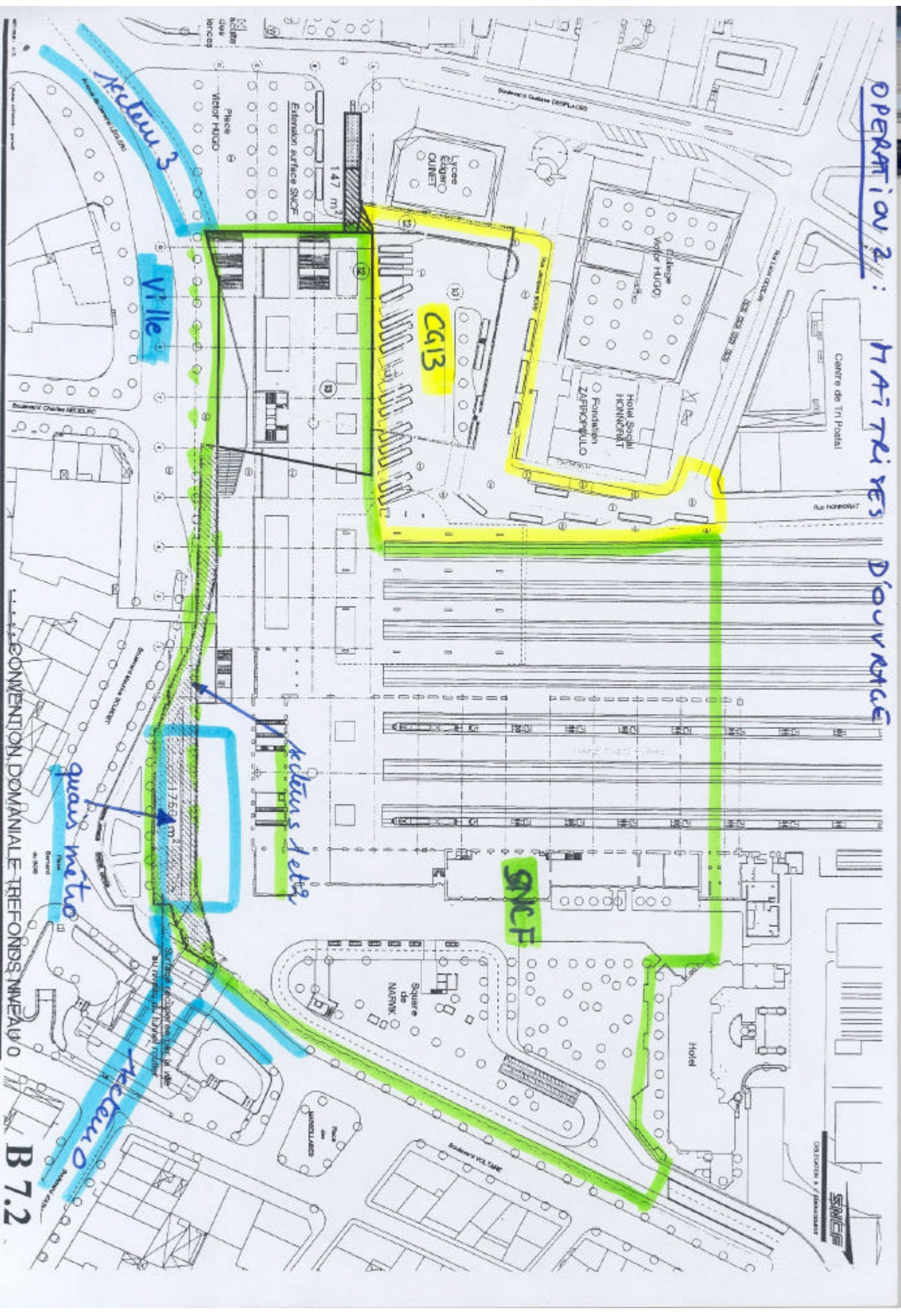
<b>Les maîtres d'ouvrage</b>	
<b>Maître d'Ouvrage :</b> LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE DIRECTION DES TRANSPORTS ET DES PORTS Service Etudes Réflexions Intermodales	
<b>Maître d'Ouvrage :</b> COMMUNALITE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE	
<b>Maître d'ouvrage des Infrastructures :</b> RFF <b>Maître d'ouvrage du Terminal Voyageurs :</b> SNCF / DDG	
<b>Maître d'ouvrage délégué :</b> DIRECTION REGIONALE DE MARSEILLE Division du Développement et du Contrôle de Gestion	

<b>Les ouvrages du projet</b>	
<b>Répartition des maîtrises d'ouvrage</b>	
<b>TOTAL GENERAL :</b> 6,86 M€ <b>Pôle Transport :</b> 6,86 M€ - Plate-forme gare routière : 2,287 M€ - Opérations foncières : 4,573 M€ Les opérations foncières concernent l'acquisition de l'hôtel des Postes, l'acquisition du bâtiment de TIMFM, les démolitions et les libérations foncières.	<b>TOTAL GENERAL :</b> 17,943 M€ (+4,573 M€ de foncier) <b>Pôle Transport :</b> 1,220 M€ - Développement des réseaux : 1,220 M€ <b>Déviations routières :</b> 13,675 M€ - Gros œuvre secteurs 0 et 3 : 9,787 M€ - Second œuvre : 3,354 M€ - Recalibrage : 0,534 M€ <b>Quais du métro :</b> 3,049 M€
<b>TOTAL GENERAL :</b> 129,475 M€ <b>TOTAL Infrastructures ferroviaires :</b> 69,212 M€ <b>TOTAL Terminal Voyageurs :</b> 59,470 M€ <b>Pôle Transport :</b> 43,448 M€ - Halle et Services : 31,039 M€ - Parvis et dépose : 5,459 M€ - Parking Honorat : 6,006 M€ - Modification Parking Narvik : 0,945 M€ <b>Déviations routières :</b> 5,000 M€ - Gros œuvre Secteurs 1 et 2 : 5,000 M€	<b>TOTAL INFORMATION CHANTIER :</b> 0,793 M€

<b>Les maîtres d'œuvre</b>	
APS des gares routières : SNCF/APG APD, DCE et travaux : CG13/DRTE	Développement des réseaux : EGT-SNCF/APG + concessionnaires Déviation routière : EGT-SNCF/APG + SMM-CETU Quais du Métro : EGT-RTM-NC
DR de Marseille SNCF/APG + Setec Bâtiment SNCF/APG + Setec Bâtiment	



OPERATION 2 : **HAÏTIENS** **D'OUVRAGE**



B 7.2





Base : Coefficient K SNCF					Base : Protocole			Base : Coefficient BT01			
Date	Coef K		% sur ce 01/96	Coef cumulé	Annuel	Coef annuel	Coef cumulé	Date	BT 01	% sur ce 01/96	Coef cumulé
Janvier 1985	1,00	Date de référence						Janvier 1974	100		
Moyenne 1993	1,22										
Moyenne 1994	1,25										
Moyenne 1995	1,29										
<b>Janvier 1996</b>	<b>1,29</b>	<b>CE Projet</b>	1,00%	<b>1,00</b>	0,00%	1,00	<b>1,00</b>	<b>Janvier 1996</b>	<b>531,2</b>	1,00%	<b>1,00</b>
Moyenne 1996	1,32		2,33%	<b>1,023</b>	2,50%	1,025	<b>1,025</b>	Moyenne 1996	534,4	0,60%	<b>1,006</b>
Moyenne 1997	1,35		4,65%	<b>1,047</b>	2,50%	1,025	<b>1,051</b>	Moyenne 1997	544,8	2,56%	<b>1,026</b>
Moyenne 1998	1,35		4,65%	<b>1,047</b>	2,50%	1,025	<b>1,077</b>	Moyenne 1998	551,2	3,77%	<b>1,038</b>
Moyenne 1999	1,38		6,98%	<b>1,070</b>	2,50%	1,025	<b>1,104</b>	Moyenne 1999	559,2	5,27%	<b>1,053</b>
Moyenne 2000	1,47		13,95%	<b>1,140</b>	2,50%	1,025	<b>1,131</b>	Moyenne 2000	579,1	9,02%	<b>1,090</b>
Moyenne 2001	1,49		15,50%	<b>1,155</b>	2,50%	1,025	<b>1,160</b>	Moyenne 2001	595,2	12,05%	<b>1,120</b>
Moyenne 2002	1,53	Prévisionnel	18,60%	<b>1,186</b>	2,50%	1,025	<b>1,189</b>	Moyenne 2002	613,7	15,53%	<b>1,155</b>
Moyenne 2003	1,57	Prévisionnel	21,71%	<b>1,217</b>	2,50%	1,025	<b>1,218</b>	Moyenne 2003	629,3	18,47%	<b>1,185</b>
Moyenne 2004	1,61	Prévisionnel	24,81%	<b>1,248</b>	2,50%	1,025	<b>1,249</b>				
Moyenne 2005	1,65	Prévisionnel	27,91%	<b>1,279</b>	2,50%	1,025	<b>1,280</b>				

NOTA: Informations communiquées par SNCF et AREP

<b>Code</b>	<b>Projet</b>	<b>Lot</b>	<b>Marché</b>	<b>Montant</b>	
F	Honorat	02 F	Maçonnerie	1 031 669	
F	Honorat	03 F	GO	79 706 315	
F	Honorat	04 F	Structure Métallique	28 342 809	
F	Honorat	05 F	Couverture verrière	7 858 438	
F	Honorat	06 F	Etanchéité	2 161 210	
F	Honorat	07 F	Façades vitrées extérieures	22 947 066	
F	Honorat	08 F	Colonnes pierre	13 680 149	
F	Honorat	09 F	Déposes et démolitions non structurelles	259 636	
F	Honorat	15 F	Revêtements de sol public	13 397 509	
F	Honorat	24 F	Chauffage Ventilation Désenfumage	16 035 630	
F	Honorat	25 F	Plomberie Incendie	2 746 000	
F	Honorat	26 F	Courants Forts	4 527 971	
F	Honorat	26 F1	Courants Forts	3 553 208	
F	Honorat	34 F	Sonorisation	2 301 261	
F	Honorat	36 F	Ascenseurs	3 090 000	
F	Honorat	38 F	Portes automatiques	1 768 215	
F	Honorat		<b>Total</b>	<b>203 407 086</b>	ce Marché
			<i>Pour info le budget complet de F - Honorat est de :</i>	173 475 000	ce 1996
			<i>Toutefois ces sommes ne sont pas comparables</i>		

Objet	Estimation APS juin 2002	Estimation APS avril 2003	Avis COTEBA	Observations
Travaux rampes	4 474 000	4 474 000	3 747 000	Nota: Malgré les explications fournies notre chiffrage peut comporter quelques erreurs, mais nous pensons être proches de la vérité.
<i>Génie civil</i>	3 566 000	3 566 000	3 000 000	
<i>VRD</i>	445 000	445 000	445 000	Ok:EUROMED confirme ne prévoir aucun dévoiement de réseaux. Ceux-ci étant à prévoir dans l'emprise des rampes La zone est très encombrée et nécessite un élargissement de la fouille
<i>Lots techniques</i>	151 000	151 000	80 000	Environ 2000 m² à prendre en compte.
<i>Monte-charges</i>	180 000	180 000	90 000	2 appareils à 45000 €
<i>Divers - Traitement Architectural</i>	132 000	132 000	132 000	Il s'agit du traitement des sorties. ???
<i>Divers - Signalétique (Portique)</i>	94 000	94 000	94 000	Portique d'accès (les équipements sur le portiques sont à priori dus par SCETA)
<i>Divers - CES</i>	252 000	252 000	120 000	Environ 2000 m² à prendre en compte.
Incidence phasage	720 000	1 000 000	1 000 000	D'après l'équipe locale il s'agit de l'augmentation de la masse des travaux en fonction du phasage: 2 tranches, 3 tranches pour laisser passer la circulation sur le boulevard. Pour une véritable estimation il y a lieu de se mettre d'accord avec la voirie et la police.
Reprise études EXE	0	350 000	100 000	Ce poste concerne les reprises d'études sur le parking principal pour tenir compte des adaptations de celui-ci pour intégrer les rampes. Les études des rampes sont dans les coûts de travaux Cela correspond à 10 mois pour reprendre ~1000 m² impacté sur le projet de base avec une équipe d'un ingénieur et deux projeteurs + frais divers à temps plein. C'est très cher
S-Total Travaux et Phasage	5 194 000	5 824 000	4 847 000	
PAI (5% travaux et phasage)	259 700	291 200	242 350	5% d'aléas c'est correct
Frais MOA-MOE (20% travaux + phasage + PAI)	1 090 740	1 223 040	1 017 870	20% c'est le contrat
Incidences sur contrats en cours	403 000	403 000	0	Il semblerait qu'il s'agisse de débits Il y a déjà un poste reprise d'études. Que recouvre ceci?
Provision reorganisation et accélération tx	0	600 000	100 000	Il y a déjà une réclamation GFC en négociation A notre avis ce poste n'a pas d'autre vocation que d'en prendre une partie. Nous pensons que la meilleure accélération est de ne pas perdre de temps en conditionnant le paiement de la réclamation aux respects d'échéances claires et tenables. Nous proposons 100 000 € comme jalon du paiement ci-dessus.
Total éléments techniques en Euros	6 947 440	8 341 240	6 207 220	
Soit en francs ce 2002	45 572 219	54 714 948	40 716 694	

**Tableau n° 1 : Hypothèses-clés avenant n° 1**

	clés ave n° 1	déjà financé		à financer		Total en MF	Total en M
		en MF	en M	en MF	en M		
ETAT	3,522	15	2,29	3,77	0,57	18,77	2,86
PACA	20,629	87,863	13,39	22,09	3,37	109,95	16,76
CG 13	10,268	43,734	6,67	11	1,68	54,734	8,35
MARSEILLE	27,131	115,554	17,61	29,05	4,43	144,6	22,04
EUROMED	16,482	70,2	10,7	17,65	2,69	87,85	13,39
SNCF	21,968	93,565	14,26	23,54	3,59	117,11	17,85
TOTAL	100	426	64,93	107	16,33	533	81,26

**Tableau n° 2 : Hypothèse bénéficiaire**

	<b>déjà financé en MF</b>	<b>avenant n° 1 en M</b>	<b>à financer en MF</b>	<b>en M</b>	<b>Total en MF</b>	<b>en M</b>
ETAT	15	2,29	4,72	0,72	19,72	
PACA	87,863	13,39	17,82	2,72	105,68	16,11
CG 13	43,734	6,67	8,88	1,35	52,61	8,02
MARSEILLE	115,554	17,61	25,14	3,83	140,69	21,45
EUROMED	70,2	10,7	14,24	2,17	84,44	12,87
SNCF	93,565	14,26	36,2	5,52	129,77	19,78
TOTAL	426	64,93	107	16,31	533	81,24

Secrétariat général  
Bureau  
Rapports  
et Documentation  
TOUR PASCAL B  
92055 LA DEFENSE CÉDEX  
Tél. : 01 40 81 68 12/ 45