

Accusé de réception en préfecture : 006-220600019-20230303-lmc128205-DE-1-1

Date de télétransmission : 8 mars 2023

Date de réception : 8 mars 2023

DEPARTEMENT
des
ALPES-MARITIMES

République Française

COMMISSION PERMANENTE

Séance du 3 MARS 2023

DELIBERATION N° 25

**PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE CAGNES-SUR-MER : AVENANT N°2
À LA CONVENTION - LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE D'AZUR :
CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES
D'AVANT-PROJET PHASE 2**

⌘⌘⌘⌘

La commission permanente,

Vu le code général des collectivités territoriales dans ses 1ère et 3ème parties ;

Vu la convention de financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échange multimodal de Cagnes-sur-Mer, signée le 17 mai 2018 ;

Vu l'avenant n°1 à ladite convention signée le 20 mars 2020, modifiant la convention initiale pour tenir compte notamment de l'obtention de subventions du Fonds européen de développement régional (FEDER) et de l'intégration des acquisitions foncières pour la construction du parking relais ;

Vu la délibération prise le 7 octobre 2022 par la commission permanente autorisant la signature de l'avenant n°2 à ladite convention permettant de valider les surcoûts de la phase 1 ainsi qu'un engagement de principe des surcoûts de la phase 2 ;

Considérant la nécessité de corriger l'article 5.2 relatif aux modalités de financement, qui revoit le circuit financier des versements FEDER ;

Considérant que l'avenant n°2 doit être abrogé et qu'une nouvelle version de l'avenant n°2 corrigeant ledit article 5.2, sans incidence financière pour le Département différente de la première version de l'avenant, doit être approuvée ;

Vu la décision ministérielle du 23 juin confirmant les opérations constitutives des phases 1 et 2 de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) destinées à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon, Nice et la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien des habitants des trois grandes aires métropolitaines régionales ;

Vu la délibération prise le 1^{er} octobre 2021 par l'assemblée départementale approuvant le protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA ;

Vu la convention de financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA signée le 4 octobre 2022 ;

Vu 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 ;

Considérant que le projet répond prioritairement aux attentes des Azuréens en termes de mobilité, en permettant l'augmentation de l'offre ferroviaire, l'amélioration des temps de parcours, la régularité et la fiabilité de la desserte des Trains Express Régionaux sur toute la bande littorale, entre Cannes et Menton ;

Considérant que cette convention doit permettre de couvrir l'intégralité des besoins relatifs à la réalisation des études de niveau avant-projet (AVP) de la phase 2 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA ;

Considérant que la phase 2 de la LNPCA permettra des avancées significatives avec notamment la dénivellation de la bifurcation de Cannes-Grasse et d'une 4^{ème} voie à Cannes Ville ;

Vu la délibération prise le 1^{er} juillet 2021 par l'assemblée départementale donnant délégation à la commission permanente ;

Vu le rapport de son président proposant :

- l'abrogation de l'avenant n°2 à la convention initiale signée le 17 mai 2018, de financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer et la signature d'une nouvelle version de l'avenant n°2 actualisant l'article 5.2.1 sur les modalités de versement sur le périmètre de la Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) ;
- la signature d'une convention relative au financement des études de niveau

avant-projet de la phase 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), qui doit permettre de couvrir l'intégralité des besoins relatifs à la réalisation des études de niveau avant-projet (AVP) de la phase 2 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA ;

Après avoir recueilli l'avis favorable de la commission Finances, interventions financières, administration générale et SDIS ;

Après en avoir délibéré ;

Décide :

1°) Concernant le financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs de Cagnes-sur-Mer :

- d'abroger l'avenant n°2 à la convention signée le 17 mai 2018, de financement des études et des travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer, approuvé par la délibération prise le 7 octobre 2022 par la commission permanente ;
- d'approuver la nouvelle version dudit avenant actualisant l'article 5.2.1 de la convention précitée concernant les modalités de versement sur le périmètre de la Métropole Nice Côte d'Azur ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ledit avenant à intervenir avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, la commune de Cagnes-sur-Mer et la société SNCF Gares & Connexions, dont le projet est joint en annexe, ainsi que tous les documents y afférents ;
- de prendre acte que la participation financière complémentaire du Département de 969 589,42 €, approuvée par délibération de la commission permanente du 7 octobre 2022, demeure inchangée ;

2°) Concernant le financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) :

- d'approuver les termes de la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 de la LNPCA, à intervenir avec l'Etat, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les départements du Var et des Bouches-du-Rhône, les Métropoles d'Aix Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée et Nice Côte d'Azur, les Communautés d'agglomérations de la Dracénie Provence Verdon agglomération, de Cannes Pays de Lérins, Sophia Antipolis et du Pays de Grasse, SNCF Réseau et SNCF Gare & Connexions, ayant pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement desdites études ;

- de prendre acte que :
 - la participation départementale totale pour le financement des études, répartie entre 2023 et 2027, s'élève à 5 061 889,66 €, soit 5,0327 % du financement total s'élevant à 100 580 000 € ;
 - la participation départementale pour l'année 2023 s'élève à 1 020 000 € ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ladite convention, dont le projet est joint en annexe ;
- de prélever les crédits nécessaires sur les disponibilités du programme « Transport Multimodal » du budget départemental.

Signé

Charles Ange GINESY
Président du Conseil départemental



POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE CAGNES-SUR-MER

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ÉTUDES ET TRAVAUX DE REQUALIFICATION DE LA GARE ET DES ESPACES EXTERIEURS

AVENANT N° 2

Table des matières

ARTICLE 1	OBJET DE L'AVENANT	6
ARTICLE 2	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 2 – CONTENU DES ETUDES ET TRAVAUX A REALISER, MAITRISES D'OUVRAGE »	6
ARTICLE 3	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 4 – MONTANT DU PROJET ET PRINCIPES DE FINANCEMENT »	8
ARTICLE 4	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.1 – ENGAGEMENT FINANCIER »	10
ARTICLE 5	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.2 – MODALITES DE VERSEMENT »	12
ARTICLE 6	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.3 – FACTURATION ET RECOUVREMENT	13
ARTICLE 7	MODIFICATION DE L'ARTICLE « 6 – CALENDRIER DES ETUDES, DEMARCHES ADMINISTRATIVES ET TRAVAUX »	15
ARTICLE 8	MESURE D'ORDRE	15

Entre :

L'État (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires), ci-après dénommé « l'État », représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-après dénommée la « Région », représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité en vertu de la délibération n°

Le Département des Alpes-Maritimes, ci-après dénommé le « Département », représenté par le Président du Conseil Départemental des Alpes-Maritimes, Monsieur Charles Ange GINESY, dûment habilité en vertu de la délibération n°

La Métropole Nice-Côte d'Azur, ci-après dénommée « MNCA », représentée par son Président, Monsieur Christian ESTROSI, en vertu de la délibération n°

La Ville de Cagnes-sur-Mer, ci-après dénommée « la Ville », représentée par son Maire, Monsieur Louis NEGRE, dûment habilité par la délibération n°

Et,

La société SNCF Gares & Connexions, ci-après dénommée « SNCF G&C », société anonyme au capital de 93 710 030 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Paris sous le numéro 507 523 801, dont le siège social est Paris (75013), au 16 avenue d'Ivry, représentée par Monsieur Stéphane LERENDU, Directeur des Grands Projets, dûment habilité à cet effet.

La Métropole Nice-Côte d'Azur et SNCF Gares & Connexions sont ci-après ensemble désignés « Les Maîtres d'ouvrage » et individuellement « Le Maître d'ouvrage ».

L'État (Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires), la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice-Côte d'Azur, la Ville de Cagnes-sur-Mer et SNCF Gares & Connexions sont désignés collectivement par les « Parties » ou les « Partenaires » et individuellement par la « Partie » ou le « Partenaire ».

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales
- Le Code des transports
- Le Code de la commande publique
- la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à adopter des mesures législatives pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées,
- la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et ses décrets d'application
- L'ordonnance n°2015-855 du 15 juillet 2015 prise en application de l'article 38 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire,
- La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques,
- 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 convention de financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du PEM de Cagnes-sur-Mer notifiée le 23 mai 2018
- L'avenant 1 à la convention de financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du PEM de Cagnes-sur-Mer notifié le 25 juin 2020

PRÉAMBULE

La mise en œuvre des procédures administratives, les résultats de l'enquête publique, la consultation des services de l'Etat, les évolutions réglementaires, les ajustements de programmes demandés par les Partenaires, les travaux supplémentaires de déviation des réseaux demandés par la Métropole Nice-Côte d'Azur faisant l'objet d'une convention de financement indépendante, ainsi que les aléas de chantier, l'accroissement des contraintes de coactivité entre les différents chantiers et l'évolution de la conjoncture économique ont conduit à une évolution significative du calendrier et du coût du projet de pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer qui sont présentés en annexe numéro 3. La prise en charge de ces coûts supplémentaires et de l'évolution du planning a fait l'objet d'une demande d'avenants auprès du FEDER.

L'allongement du calendrier de réalisation entraîne également la perte d'une partie des subventions européennes FEDER de la phase 2 du projet. En revanche, sur la phase 1, l'élargissement aux travaux supplémentaires de l'assiette éligible aux fonds FEDER permet d'accroître le montant de ces subventions.

Lors du comité de pilotage du 10 février 2022, les Partenaires ont validé :

- le montant du financement complémentaire de la phase 1 et sa répartition entre les Partenaires
- le principe d'une reprise de la conception de la phase 2 avec une optimisation du nouveau bâtiment des voyageurs et la suppression du kiosque sur le parvis avec un objectif de limitation du besoin complémentaire de financement entre 2,4 et 3,4 M€
- l'évolution du calendrier de l'opération.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 Objet de l'avenant

Le projet de « Requalification de la gare et des espaces extérieurs » du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer fait l'objet d'une « convention de financement des études et travaux de requalification de la gare de Cagnes-sur-Mer et des espaces extérieurs » signée le 17 mai 2018 et d'un avenant 1 signé le 20 mars 2020. Cet ensemble est désigné ci-après la « Convention ».

Le présent avenant numéro 2 a pour objet d'acter :

- les évolutions de programme décidées par les Partenaires
- la modification du montant final prévisionnel de la phase 1 du projet décrit dans l'avenant n° 1 de la convention de Maîtrise d'Ouvrage Unique et sa répartition partenariale
- l'accord de principe des Partenaires pour financer la phase 2 du projet sur la base de besoin de financement complémentaire de 3 M€ et de sa répartition partenariale.
- la reprise de la conception de la phase 2 du projet
- le nouveau planning prévisionnel.

Il est précisé que le montant final prévisionnel de la phase 2 du projet et sa répartition partenariale seront connus après les études de conception d'un bâtiment des voyageurs optimisé, au printemps 2022. Cette nouvelle conception et ce montant final prévisionnel feront l'objet d'une validation par les Partenaires au cours d'un comité de pilotage à tenir au début du deuxième trimestre 2022.

Article 2 Modification de l'article « 2 – CONTENU DES ETUDES ET TRAVAUX A REALISER, MAITRISES D'OUVRAGE »

L'annexe 1 de la Convention est supprimée et remplacée par l'annexe 1 ci-après

L'annexe 2 de la Convention est supprimée.

L'article 2 de la Convention est supprimé et remplacé par ce qui suit.

Les études et les travaux faisant l'objet de la présente convention sont les suivants :

Études de conception

- Avant-Projet Sommaire (APS)
- Avant-Projet Détaillé (APD)
- Projet (PRO)

Travaux

La réalisation du projet se décompose en deux phases de travaux

Phase 1, sous la maîtrise d'ouvrage (MOA) de MNCA

- L'aménagement du parvis du pôle d'échanges multimodal comprenant
 - la déviation de l'avenue de la gare au droit du projet
 - l'aménagement de la rue du Garigliano sur le parvis
 - l'aménagement du parvis piétonnier sur ses emprises
 - la création de la gare routière et d'une dépose taxis.

- La création d'un parc de stationnement, en partie enterré et en partie en silo, dédié aux utilisateurs des transports en commun du site.

Phase 2, sous la maîtrise d'ouvrage (MOA) SNCF G&C

- Le réaménagement du bâtiment des voyageurs comprenant :
 - la création d'un bâtiment des voyageurs, en partie sous le tablier de l'autoroute, et sa mise en accessibilité PMR
 - la démolition du bâtiment des voyageurs existant
 - l'aménagement de la dépose minute et du stationnement courte durée, sous le tablier de l'autoroute
 - la création d'un parc de stationnement vélo sécurisé de 60 places minimum en conformité avec la Loi d'Orientation des Mobilités ainsi que son décret d'application n° 2021-741 du 8 juin 2021

Pour la Région, le financement de cette opération est intégré au plan de financement du présent avenant au titre du PEM

Pour l'État, le financement de l'équipement à hauteur de 108 000 € relève des financements Plan de relance et donc de la convention tripartite entre l'État, la Région et SNCF G&C relative à la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités et du contrat de performance entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF G&C 2021-2023, pour le déploiement de stationnements vélo sécurisés pour l'atteinte des objectifs fixés par le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

La nouvelle conception de la phase 2 du projet, décidée lors du comité de pilotage du 10 février 2022 afin de supprimer les contraintes de coactivité des travaux de réalisation et d'optimiser leur coût, est basée sur :

- un programme optimisé répondant aux besoins d'exploitation à moyen terme et aux exigences de qualité de service à proposer aux usagers du pôle d'échanges multimodal, tout en préservant l'évolution ultérieure de la gare
- un réexamen des hypothèses structurelles du bâtiment des voyageurs dans le but de minimiser ses fondations et de limiter les renforcements liés à la sismicité du site
- l'évitement des contraintes analysées dans l'étude précédente : chambre réseaux Orange, viaduc autoroutier, poste d'aiguillage (PRS)
- l'intégration d'un local de repos pour les personnels de la gare routière.

Cette nouvelle conception bénéficie de la mise en œuvre, pour la première fois dans la Région Sud, des règles innovantes d'éco-conception élaborées par SNCF G&C.

En raison de la réalisation d'ouvrages relevant simultanément de la compétence des deux maîtres d'ouvrage MNCA et SNCF G&C, de l'imbrication importante des phases de travaux, de la nécessaire cohérence d'ensemble du projet et d'une volonté commune d'optimisation des délais d'études et de réalisation, les deux maîtres d'ouvrages s'accordent, conformément à l'article 2 II de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, sur le principe d'une maîtrise d'ouvrage études et travaux unique assurée par SNCF G&C. La mise en place de cette maîtrise d'ouvrage études et travaux a fait l'objet d'une convention entre MNCA et SNCF G&C.

Article 3 Modification de l'article « 4 – MONTANT DU PROJET ET PRINCIPES DE FINANCEMENT »

L'article 4 de la Convention est supprimé et remplacé par ce qui suit.

4.1 Montant du projet

A la date de la rédaction de cet avenant, les études de conception du nouveau bâtiment des voyageurs optimisé ne sont pas finalisées ainsi que le nouveau coût final prévisionnel de la phase 2.

En conséquence, à la date de la rédaction de cet avenant, le montant des études, procédures et travaux, tels que définis ci-dessus, est estimé à 25,934 M€ en euros constants correspondant à un besoin de financement estimé à 26,974 M€ en euros courants, hors acquisition foncière, indemnité de transfert de la pharmacie de la Gare incluse.

Périmètre des études et travaux	Phase du projet	Métropole Nice-Côte d'Azur et Ville	Euros constants		Euros courants	
			Montants en M€	Conditions économiques	Montants en M€	Date de fin des travaux
Parking Relais, avenue de la gare, Parvis, Gare routière	1	Métropole Nice-Côte d'Azur et Ville	19 934	Janvier 2016	20 427	Décembre 2022
Bâtiment des voyageurs et parking courte durée	2	SNCF Gares & Connexions	6 000	Janvier 2016	6 547	Septembre 2024
Total investissement (hors acquisition foncière / indemnité conventionnelle de transfert du fonds de commerce de la Pharmacie de la Gare comprise)			25 934		26 974	

Il est précisé que tous les montants exprimés dans cette Convention sont hors taxe à l'exception de l'indemnité de transfert de la Pharmacie de la gare qui est toutes taxes comprises. Ils sont définis sur la base du planning joint en annexe 2. Ils sont calculés selon l'indice national de référence TP01 pour les travaux de la phase 1 et BT01 pour les travaux de la phase 2.

En raison de la crise internationale et de ses impacts extraordinaires et imprévisibles sur le coût des matières premières et de l'énergie, le montant des travaux réalisés fera l'objet d'une actualisation selon ces indices.

4.2 – Principe de financement

Le montant du projet est estimé indemnité de transfert de la Pharmacie de la Gare incluse, hors acquisition foncière. Le principe de clef de répartition entre les cofinanceurs est défini dans le tableau ci-dessous.

	Euros constants				Euros courants			
	Phase 1 : Conditions économiques de janvier 2016				Phase 1 : Date de fin des travaux en décembre 2022			
	Phase 2 : Conditions économiques de janvier 2016				Phase 2 : Date de fin des travaux en septembre 2024			
	Phase 1		Phase 2	Total	Phase 1		Phase 2	Total
PEM	Pharmacie	PEM			Pharmacie			
	Périmètre de MOA MNCA	Périmètre de MOA Ville	Périmètre de MOA SNCF G&C		Périmètre de MOA MNCA	Périmètre de MOA Ville	Périmètre de MOA SNCF G&C	
Montant	18 933 629,00	1 000 000,00	6 000 000,00	25 933 629,00	19 427 029,00	1 000 000,00	6 547 450,00	26 974 479,00
Ville	482 553,35	54 020,36	294 000,00	830 573,71	509 250,80	54 020,36	338 945,63	902 216,79
MNCA	3 267 176,35	401 273,39	131 000,00	3 799 449,74	3 447 934,16	401 273,39	151 026,79	4 000 234,35
Département	1 805 810,45	163 778,97	0,00	1 969 589,42	1 905 717,62	163 778,97	0,00	2 069 496,59
Région	3 362 607,13	380 927,27	1 156 000,00	4 899 534,40	3 548 644,69	380 927,27	1 332 724,99	5 262 296,95
FEDER	7 015 481,73	0,00	2 419 000,00	9 434 481,73	7 015 481,73	0,00	2 419 000,00	9 434 481,73
DSIL	3 000 000,00	0,00	0,00	3 000 000,00	3 000 000,00	0,00	0,00	3 000 000,00
SNCF G&C	0,00	0,00	2 000 000,00	2 000 000,00	0,00	0,00	2 305 752,58	2 305 752,58

L'opération est éligible au fonds FEDER de la programmation 2014 - 2020 et à la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL). Par arrêté du 17 mai 2018, l'État a attribué à MNCA une subvention de 3 M€ au titre de l'enveloppe 1 du DSIL pour la première phase de travaux liée au parking relais et aux espaces extérieurs (base de l'assiette FEDER).

Par ailleurs, le FEDER a attribué à SNCF G&C une subvention de 5,681 M€ pour le financement des travaux de la première phase du projet de PEM. L'élargissement aux travaux supplémentaires de l'assiette éligible aux fonds FEDER proposé par SNCF G&C permettrait d'obtenir une aide européenne complémentaire de 1 334 481,73 € au titre de l'Appel à projet conjoint FEDER / Région « augmenter le report modal des transports collectifs ». Le tableau ci-avant prend en compte cette subvention complémentaire. En cas de non-obtention de tout ou partie de cette subvention FEDER complémentaire, il reviendra aux cofinanceurs de se réunir afin d'assurer le financement correspondant.

Enfin, le FEDER a attribué à SNCF G&C une subvention initiale de 2,419 M€ pour le financement des travaux de la deuxième phase du projet de PEM pour une réalisation avant fin décembre 2022. L'évolution du programme de la phase 2 entraîne la suppression du kiosque et un décalage du bâtiment des voyageurs en 2023-2024. Seuls les travaux du parking dépose minute de la gare seront réalisés en 2022, avant la fin d'exécution physique de la convention FEDER. En conséquence, le montant de la convention FEDER phase 2 est réduit à 272 244,72 €.

Cette perte de financement FEDER sera intégrée dans les financements complémentaires à convenir avec les Partenaires. Il est rappelé qu'en cas de non-obtention de tout ou partie de cette subvention FEDER, il reviendra aux cofinanceurs de se réunir afin d'assurer le financement correspondant.

4.3 – Acquisitions foncières et indemnités liées à la libération du foncier du projet

Il est rappelé que le montant du projet fixé à l'article 4.1 inclut le montant de l'indemnité de transfert du fonds de commerce de la Pharmacie de la Gare.

L'assiette foncière du projet, constituée en majeure partie de domaine public (ferroviaire, métropolitain et communal) inclut également une propriété privée, ayant appartenu à la COFIMAB, acquise par la Ville au prix de 400 k € HT, suivant acte authentique en date du 4 avril 2019, hors frais de notaire, d'éviction ou de transfert et indemnités conventionnelles ou judiciaires.

La Ville informe les Partenaires qu'elle a assuré le portage financier des coûts afférent à la maîtrise et à la libération du foncier de la COFIMAB nécessaire à la réalisation du projet, non-inclus dans le montant du projet précisé à l'article 4.1. Cette avance de fond qui comprend une indemnité mensuelle payée par la Ville à M VIAL, représente au 1^{er} avril 2022 un montant de 394 936 € HT.

Par ailleurs, la Ville rappelle le contentieux VIAL initié par la COFIMAB, repris par la Ville dans le cadre de l'acquisition des terrains, et la procédure pendante devant le tribunal judiciaire de Grasse dont le délibéré est fixé au 10 mai 2022.

Article 4 Modification de l'article « 5.1 – ENGAGEMENT FINANCIER »

L'article 5.1 de la Convention est annulé et remplacé par ce qui suit.

5.1 – Engagement financier des Partenaires

5.1.1 – Sur le financement du projet hors financement complémentaire phase 2

Les cofinanceurs conviennent de financer, pour chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage, les dépenses réelles des études, démarches administratives et travaux, objet de la présente convention, selon les clefs de répartition et dans la limite des montants indiqués en euros courants à l'article 4.2.

Les engagements financiers des Partenaires portent dans le cadre de la présente convention sur :

- l'ensemble des études APS, APD, PRO et procédures administratives (phases 1 et 2) et des dépenses de maîtrises d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre de la phase 1 et la réalisation de la première phase travaux (parking relais, avenue de la gare, parvis, gare routière, station taxis) à hauteur de 19 933 629 € en euros constants, correspondants à un besoin de financement estimé à 20 427 029 € en euros courants aux dates de fin de travaux.
- la réalisation de la seconde phase travaux (bâtiment des voyageurs, stationnement courte durée et dépose minute) à hauteur de 6 000 000 € en euros constants, correspondant à un besoin de financement estimé à 6 547 450 € en euros courants.

5.1.2 – Sur le financement complémentaire de la phase 2 - Conséquences sur le montant total du projet

Les Partenaires sont convenus de la reprise de la conception de la phase 2 avec une optimisation du nouveau bâtiment des voyageurs et la suppression du kiosque sur le parvis. Les Partenaires ont donné leur accord de principe pour apporter un financement complémentaire maximal de 3 M€ (soit un coût prévisionnel final de la phase 2 de 6,853 M€ en euros constants) incluant le refinancement de la perte de financement FEDER de la phase 2 du projet d'un montant de 2 146 755,72 €.

La répartition partenariale de ce financement complémentaire envisagée par les Partenaires est telle que précisée dans le tableau suivant.

	Ville	MNCA	Département	Région	FEDER	DSIL	SNCF G&C	Total
Montant (HT)	147 000,00	556 000,00	0,00	1 670 000,00	-2 146 755,28	0,00	627 000,00	853 244,72

Dans ces conditions :

- le montant total des études, procédures et travaux, tels que définis ci-dessus, est estimé à 26,787 M€ en euros constants correspondant à un besoin de financement estimé à 27,906 M€ en euros courants, indemnité de transfert de la Pharmacie de la Gare incluse, hors acquisition foncière.

Périmètre des études et travaux	Phase du projet	Périmètre de MOA	Euros constants		Euros courants	
			Montants en M€	Conditions économiques	Montants en M€	Date de fin des travaux
Parking Relais, avenue de la gare, Parvis, Gare routière	1	Métropole Nice-Côte d'Azur et Ville	19 934	janvier 2016	20 427	Décembre 2022
Bâtiment des voyageurs et parking courte durée	2	SNCF Gares & Connexions	6 853	janvier 2022	7 479	Septembre 2024
Total investissement (hors acquisition foncière / indemnité conventionnelle de transfert du fonds de commerce de la Pharmacie de la Gare comprise)			26 787		27 906	

Il est précisé que tous les montants exprimés dans cette Convention sont hors taxe à l'exception de l'indemnité de transfert de la Pharmacie de la gare qui est toutes taxes comprises. Ils sont définis sur la base du planning joint en annexe 2. Ils sont calculés selon l'indice national de référence TP01 pour les travaux de la phase 1 et BT01 pour les travaux de la phase 2.

En raison de la crise internationale et de ses impacts extraordinaires et imprévisibles sur le coût des matières premières et de l'énergie, le montant des travaux réalisés fera l'objet d'une actualisation selon ces indices.

- Le principe de financement du montant total du projet est défini dans le tableau ci-après.

	Euros constants				Euros courants			
	Phase 1 : Conditions économiques de janvier 2016 Phase 2 : Conditions économiques de janvier 2022				Phase 1 : Date de fin des travaux en décembre 2022 Phase 2 : Date de fin des travaux en septembre 2024			
	Phase 1		Phase 2	Total	Phase 1		Phase 2	Total
	PEM	Pharmacie			PEM	Pharmacie		
	Périmètre de MOA MNCA	Périmètre de MOA Ville	Périmètre de MOA SNCF G&C		Périmètre de MOA MNCA	Périmètre de MOA Ville	Périmètre de MOA SNCF G&C	
Montant	18 933 629,00	1 000 000,00	6 853 244,72	26 786 873,72	19 427 029,00	1 000 000,00	7 478 544,72	27 905 573,72
Ville	482 553,35	54 020,36	441 000,00	977 573,71	509 250,80	54 020,36	482 902,04	1 046 173,20
MNCA	3 267 176,35	401 273,39	687 000,00	4 355 449,74	3 447 934,16	401 273,39	752 275,96	4 601 483,52
Département	1 805 810,45	163 778,97	0,00	1 969 589,42	1 905 717,62	163 778,97	0,00	2 069 496,59
Région	3 362 607,13	380 927,27	2 826 000,00	6 569 534,40	3 548 644,69	380 927,27	3 094 515,09	7 024 087,05
FEDER	7 015 481,73	0,00	272 244,72	7 287 726,45	7 015 481,73	0,00	272 244,72	7 287 726,45
DSIL	3 000 000,00	0,00	0,00	3 000 000,00	3 000 000,00	0,00	0,00	3 000 000,00
SNCF G&C	0,00	0,00	2 627 000,00	2 627 000,00	0,00	0,00	2 876 606,91	2 876 606,91

5.1.3 – Conséquence de la validation par les Partenaires de la nouvelle conception du bâtiment des voyageurs optimisé

Si le montant du financement complémentaire de la phase 2, à l'issue des études de conception, dépasse le montant les 3 M€, les Partenaires se réuniront pour décider des suites à donner au projet.

Si lors du prochain comité de pilotage le nouveau projet de bâtiment des voyageurs est validé, si le montant de financement complémentaire maximal de 3 M€ (soit un coût prévisionnel final de la phase 2 de 6,853 M€ en euros constants) est respecté et le plan de financement partenarial complémentaire envisagé validé, les montants à prendre en compte pour le projet sont ceux de l'article 5.1.2 en lieu et place des montants des articles 4.1, 4.2 et 5.1, les autres termes de ces articles restant inchangés.

Article 5 Modification de l'article « 5.2 – MODALITES DE VERSEMENT »

L'article 5.2 de la Convention est annulé et remplacé par ce qui suit.

5.2 – Modalités de versement

5.2.1 – Sur le périmètre de la MNCA (parking relais, avenue de la gare, parvis, gare routière) – Phase 1

Les participations s'analysent comme des subventions d'équipements et ne sont donc pas soumises à la TVA.

Les fonds FEDER sont versés à SNCF G&C.

Déduction faite des fonds FEDER qui sont versés à SNCF G&C, MNCA effectue le portage financier des études de projet et des travaux de réalisation des ouvrages de son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

MNCA procède aux appels de fonds correspondants auprès des Parties au prorata de leur participation, selon les modalités suivantes :

- à la date de notification de la présente Convention, un premier appel de fonds correspondant à 10 % du montant initial total de la Convention
- après le démarrage des études ou des travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 10 % est consommée, des acomptes, fonctions de l'avancement des études et des travaux, qui seront calculés en multipliant le montant total de l'investissement avec le taux d'avancement des études et des travaux pondéré avec le taux de participation ; Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur de Projet ou son adjoint. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90 % du montant en euros courants plafonné défini au plan de financement de cet avenant n° 2
- A la signature de cet avenant, un acompte de rattrapage
- le solde de 10 % sur la base du décompte général définitif. Sur la base de celui-ci, MNCA procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Pour mémoire, SNCF G&C procède auprès de MNCA aux appels de fonds relatifs aux études de projet et aux travaux réalisés sur les ouvrages relevant du périmètre de maîtrise d'ouvrage de MNCA, déduction faite des fonds FEDER qu'elle percevra.

5.2.2 – Sur le périmètre de la SNCF G&C (bâtiment des voyageurs, stationnement courte durée) – phase 2

Les participations s'analysent comme des subventions d'équipements et ne sont donc pas soumises à la TVA. SNCF G&C procède aux appels de fonds auprès des Partenaires financeurs selon l'échéancier suivant et les modalités suivantes :

- à la date de notification de la présente Convention, un premier appel de fonds correspondant à 10 % du montant initial total de la Convention
- après le démarrage des études ou des travaux et dès que l'avance prévisionnelle de 10 % est consommée, des acomptes, fonctions de l'avancement des études et des travaux, qui seront calculés en multipliant le montant total de l'investissement avec le taux d'avancement des études et des travaux pondéré avec le taux de participation ; Ces acomptes seront accompagnés d'un certificat d'avancement des études et des travaux visé par le Directeur de Projet. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 90 % du montant total en euros courants défini au plan de financement de cet avenant n° 2
- le solde de 10 % sur la base du décompte général définitif. Sur la base du décompte général définitif des études et travaux co-financés, SNCF G&C procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

5.2.3 – Sur le périmètre de la Ville (portage du foncier) - Indemnité de transfert du fonds de commerce de la Pharmacie de la Gare (protocole transactionnel)

Les participations s'analysent comme des subventions d'équipements et ne sont donc pas soumises à la TVA. La Ville procède, à la date de notification de la présente Convention, à un appel de fonds unique, auprès de chacun des cofinanceurs, correspondant au montant de l'indemnité transactionnelle de transfert du fonds de commerce de la Pharmacie de la Gare, conformément au tableau suivant.

	MNCA	Département	Région	Total
Montant (HT)	401 273,39	163 778,97	380 927,27	945 979,64

Article 6 Modification de l'article « 5.3 – Facturation et recouvrement

L'annexe 4 de la Convention est supprimée.

L'article 5.3 de la Convention est annulé et remplacé par ce qui suit.

Les sommes dues à MNCA au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture. En cas de retard de paiement, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêt légal national majoré de 2 %.

Les cofinanceurs se libéreront des sommes dues par virement bancaire sur le compte suivant :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
MNCA	Banque de France Nice	30001	00596	C061000000	21

Les sommes dues à SNCF G&C au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut de paiement dans un délai de 30 jours, les montants seront majorés de plein droit, à l'issue d'une première mise en demeure préalable et quelle que soit la cause du retard, du paiement des intérêts moratoires au taux d'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts auront commencé à courir, majoré de deux points.

Les cofinanceurs se libéreront des sommes dues par virement bancaire sur le compte suivant :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF Gares et Connexions RHT	BNP PARIBAS LA DEFENSE ENT (01328)	30004	01328	00013903694	04

Les sommes dues à la Ville au titre de la présente convention sont payées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture.

A défaut de paiement dans un délai de 30 jours, les montants seront majorés de plein droit, à l'issue d'une première mise en demeure préalable et quelle que soit la cause du retard, du paiement des intérêts moratoires au taux d'intérêt légal en vigueur à la date à laquelle les intérêts auront commencé à courir, majoré de deux points.

Les cofinanceurs se libéreront des sommes dues par virement bancaire sur le compte suivant :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
Trésorerie de Saint Laurent du Var	Banque de France Paris	30001	00596	F0620000000	31

Les domiciliations des Partenaires pour la gestion des flux financiers sont :

Cosignataires	Adresses
État	Préfecture des Alpes-Maritimes 147 Bd du Mercantour, 06200 Nice
Région	Région Provence Alpes Côte d'Azur Hôtel de Région Direction des Transports et des Grands Équipements 27, place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Département Alpes-Maritimes	Département des Alpes-Maritimes Direction des Finances BP n° 3007 06201 Nice Cedex 3

Métropole Nice Côte d'Azur	DGA Aménagement, Logement et Mobilité 06364 Nice cedex 4
Ville de Cagnes-sur-Mer	Place de l'Hôtel de Ville 06 800 CAGNES-SUR-MER
SNCF Gares & Connexions	SNCF Gares et Connexions Département Finances et Régulation 16 avenue d'Ivry 75013 Paris

Article 7 Modification de l'article « 6 – CALENDRIER DES ETUDES, DEMARCHES ADMINISTRATIVES ET TRAVAUX »

L'annexe 3 de la Convention est supprimée et remplacée par l'annexe 2 ci-après.

L'article 6 de la Convention est annulé et remplacé par ce qui suit.

Le calendrier des études, démarches administratives et travaux fait l'objet de l'annexe 3.

Ce délai s'inscrit dans un objectif de calendrier global cible des Partenaires d'une réalisation complète du projet fin 2024.

Article 8 Mesure d'ordre

Les dispositions de la Convention non modifiées par le présent avenant demeurent applicables.

Le présent avenant prend effet à la date de signature de l'ensemble des Parties.

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre le présent avenant à cette formalité.

La présente convention est établie en six (6) exemplaires originaux, le

Pour l'Etat
Le Préfet de la Région Provence Alpes Côte d'Azur

Monsieur Christophe MIRMAND

**Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur
Le Président**

Monsieur Renaud MUSELIER

**Pour le Département des Alpes-Maritimes
Le Président**

Monsieur Charles Ange GINESY

**Pour la Métropole Nice Côte d'Azur
Le Président**

Monsieur Christian ESTROSI

**Pour la Ville de Cagnes-sur-Mer
Le Maire**

Monsieur Louis NEGRE

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

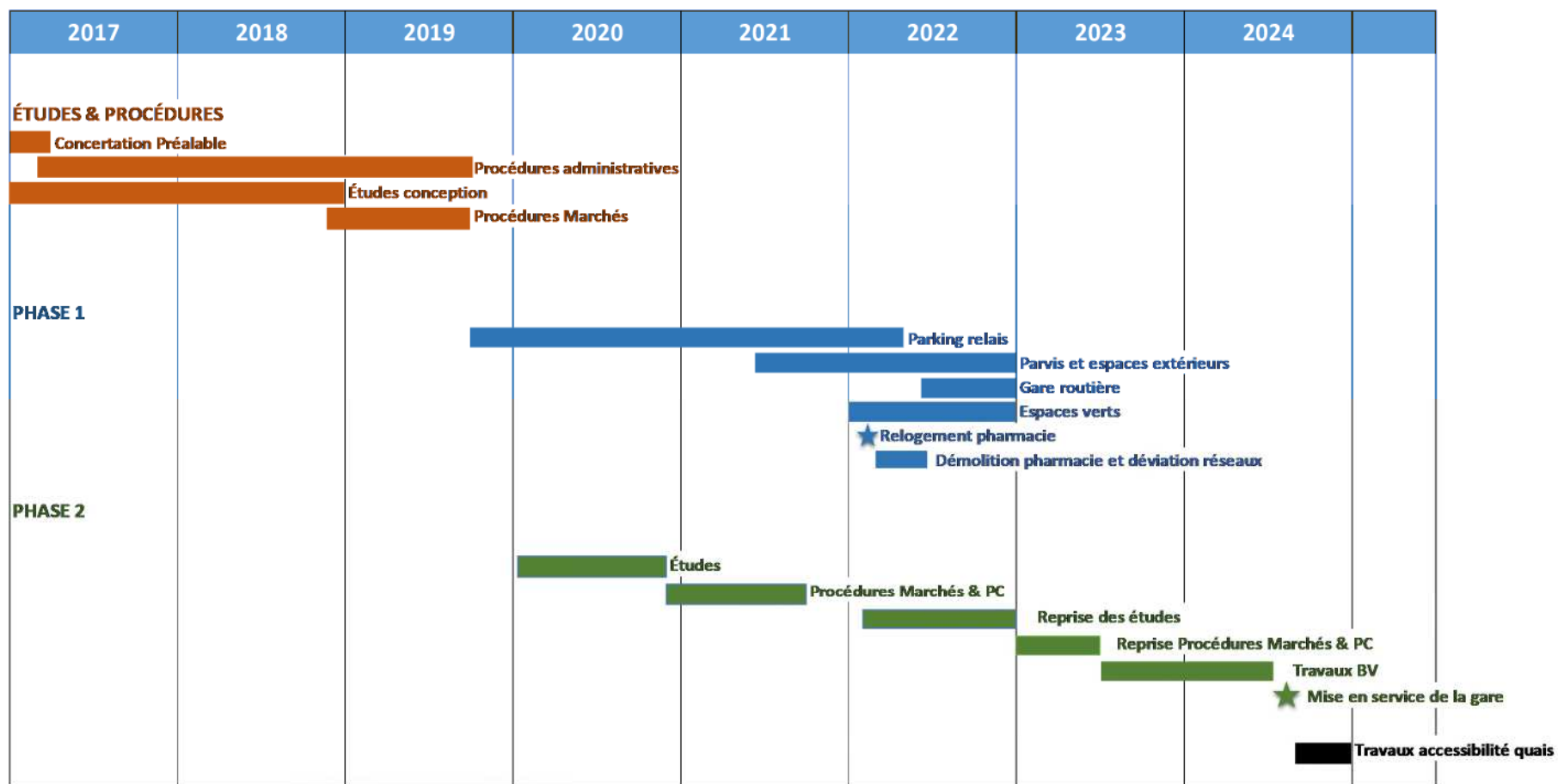
Monsieur Stéphane LERENDU

Annexe 1 de la Convention Plan général du projet



Annexe 2 de la Convention

Calendrier du projet



Annexe 3 de la Convention
Demande de financement complémentaire
(15 pages)

Pôle d'échanges multimodal de Cagnes sur Mer

Convention de Maîtrise d'ouvrage unique et de
financement du PEM Cagnes sur Mer

Demande de financement complémentaire
présentée par SNCF Gares & Connexions

Document de décembre 2020 actualisé en
octobre 2021

Table des matières

1	CONTEXTE	3
1.1	LE PROJET.....	3
1.2	L'ORGANISATION CONVENTIONNELLE	4
1.3	LE PLANNING INITIAL DE REALISATION.....	4
2	OBJET DE LA DEMANDE DE FINANCEMENT COMPLEMENTAIRE.....	4
2.1	LES EVOLUTIONS DU VOLUME DES TRAVAUX	5
2.2	LES EVOLUTIONS DES PRESTATIONS DE MAITRISE D'ŒUVRE ET OPC	5
2.3	LES EVOLUTIONS DES PRESTATIONS DE MAITRISE D'OUVRAGE (AMOA / EQUIPE PROJET)	5
3	ÉLÉMENTS JUSTIFIANT LA DEMANDE DE REMUNERATION COMPLEMENTAIRE	6
3.1	LES EVOLUTIONS DU VOLUME DES TRAVAUX	6
3.2	LES EVOLUTIONS DES PRESTATIONS DE MAITRISE D'ŒUVRE ET OPC	6
3.3	LES EVOLUTIONS DES PRESTATIONS DE MAITRISE D'OUVRAGE (AMOA ET EQUIPE PROJET).....	6
3.4	JUSTIFICATION DES COUTS SUPPLEMENTAIRES.....	6
4	ÉLÉMENTS FINANCIERS.....	9
4.1	LES EVOLUTIONS DU VOLUME DES TRAVAUX : 4 852 301 € (PHASE 1 : 2 511 359 € - PHASE 2 : 2 340 942 €)	9
4.2	LES EVOLUTIONS DES PRESTATIONS DE MAITRISE D'ŒUVRE ET OPC : 442 832 € (PHASE 1 : 352 832 € - PHASE 2 : 90 000 €)	9
4.3	LES EVOLUTIONS DU COUT DE MAITRISE D'OUVRAGE (AMOA ET EQUIPE PROJET) : 1 689 969€ (PHASE 1 : 1 334 397 € - PHASE 2 : 355 572 €).....	9
4.4	LE TRANSFERT DE LA PHARMACIE : 1 000 000 €	10
4.5	LES MODIFICATIONS DE PROGRAMME VALIDEES PAR LES PARTENAIRES : - 364 959 €.....	10
5	CONCLUSION	10

1 Contexte

1.1 Le projet

Cagnes-sur-Mer, ville du littoral des Alpes-Maritimes située sur la rive droite du Var, fait partie de la métropole Nice Côte-d'Azur, dont elle est la deuxième ville par ordre d'importance démographique avec 50 000 habitants. La ville est à l'articulation de la plus forte concentration des déplacements est-ouest-nord du département, qui se concentrent sur la bande littorale, autour :

- d'un réseau routier constitué principalement de trois grands axes que sont l'autoroute A8, la RM 6007 et la RM 6098, auxquels s'ajoute la pénétrante Cagnes-Vence ;
- d'un réseau de transports collectifs publics dense, la ville étant traversée par de nombreuses lignes inter urbaines ;
- de la ligne SNCF littorale qui relie Marseille à Vintimille.

Ces déplacements des habitants du bassin cagnois et, plus largement, du département, ont pour effet d'engorger le réseau routier au niveau du centre-ville de Cagnes.

Depuis son inauguration en 1865, la gare de Cagnes-sur-Mer et son quartier ont connu de nombreuses mutations : l'arrivée du tramway, la construction de l'hôtel de la gare, l'extension du bâtiment voyageur à ses deux extrémités, la couverture de la rivière du Malvan, jusqu'à la suppression du traditionnel premier étage lors de la construction en 1975 de l'A8 en viaduc au-dessus du parvis.

La création en 2008 du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer avec une station de bus, une halte taxis, un stationnement courte durée et le réaménagement intérieur de la gare a permis de proposer aux voyageurs un espace fonctionnel et efficace.

La gare de Cagnes-sur-Mer avec actuellement 4 000 voyageurs/ jour bénéficie également de nombreux atouts par sa situation géographique stratégique proche du centre-ville des quartiers historiques, du château des Grimaldi et des plages.

Malgré un aménagement fonctionnel, la gare de Cagnes doit évoluer afin d'améliorer :

- la lisibilité et la perception du site : la gare et son parvis sont masqués et assombris par l'autoroute A8 La Provençale.
- le confort acoustique : le trafic routier de l'avenue de la gare induit une résonance sonore importante sur le parvis.
- le stationnement : les capacités d'accueil sont insuffisantes.
- l'accessibilité routière : l'unique voie d'accès, l'avenue de la gare, n'est plus adaptée au volume du trafic.

Au début de l'année 2016, les partenaires que sont, l'Etat, la région PACA, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice Côte d'Azur et SNCF Gares & Connexions se sont accordés et ont donc décidé d'étudier et de réaliser un nouveau projet de Pôle d'Échanges Multimodal de Cagnes-sur-Mer avec un projet ambitieux de réaménagement du secteur de la gare.

Le pôle d'échanges multimodal (PEM) de Cagnes-sur-Mer est un projet à enjeu majeur pour les déplacements à l'échelle de tout le département, des communautés voisines telles que la Métropole Nice Côte d'Azur, la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis et du bassin de vie cagnois. Il permettra de :

- valoriser la synergie entre les différents modes de transport
- favoriser le report modal de la voiture vers le train.
- requalifier le quartier de la gare en créant un nouvel espace public confortable et apaisé.

Pour répondre à ces objectifs le projet consiste en :

- La déviation de l'avenue de la gare pour permettre l'aménagement d'un vaste parvis piéton,
- La création d'un parking relais de 280 places (P+R) dédiés aux usagers du train
- La création d'un nouveau bâtiment gare avec démolition de la gare existante.

- L'aménagement d'une gare routière et d'un parking dépose-minute.
- La création d'un kiosque sur le parvis
- La mise en conformité d'accessibilité des quais (information voyageurs, mobilier, passage souterrain)
- La coordination en fonction des besoins avec le projet connexe de travaux de recalibrage capacitaire du MALVAN réalisé par le SMIAGE.

1.2 L'organisation conventionnelle

Les études préliminaires ont été menées par SNCF Gares & Connexions. Lors du comité de pilotage du 25 avril 2016, les partenaires ont validé un scénario d'aménagement, le montant d'opération à 21,1 M€ (phases APS, APD, PRO et REA) et le montage conventionnel avec :

- Une convention de financement d'un montant de 21,1 M€ signée le 17 mai 2018. Cette convention a fait l'objet d'un avenant ne modifiant pas le montant total de l'opération signé le 20 mars 2020
- Une convention de maîtrise d'ouvrage unique actant le transfert de maîtrise d'ouvrage de MNCA à SNCF Gares & Connexions pour le périmètre de l'opération relevant de la maîtrise d'ouvrage originelle de MNCA. Cette maîtrise d'ouvrage unique a été décidée du fait de l'imbrication importante des phases de travaux, de la nécessaire cohérence d'ensemble du projet et d'une volonté commune de réduction des délais d'étude et de réalisation.

Cette convention a été signée en septembre 2017.

1.3 Le planning initial de réalisation

Les délais de réalisation définis dans les conventions prévoyaient un début des travaux dans le premier semestre de 2018.

Le planning enveloppe annexé à ces conventions indiquait :

Procédures administratives 1/04/2016 → 4/12/2017

- Concertation préalable : d'avril 2016 à novembre 2016
- Etude d'impact : d'avril 2016 à septembre 2016
- DUP : de décembre 2016 à décembre 2017
- Permis de construire : de janvier 2017 à décembre 2017

Phase réalisation 4/12/2017 → 17/03/2022

- Phase 1 : Modification parking Nord – Parking silo 1ère tranche
- Phase 2 : déviation avenue de la Gare – Parking silo 2^{ème} tranche
- Phase 3 : Extension parking Nord – Réaménagement rue Garigliano – Construction nouveau BV
- Phase 4 : Déménagement et démolition de la pharmacie – Parvis et GR phase 1
- Phase 5 : Démolition de l'ancien BV – GR phase 2 – Parking Sud
- Phase 6 : Bâtiment commerce – Parvis phase 2

2 Objet de la demande de financement complémentaire

SNCF Gares & Connexions présente dans ce document les principales évolutions de l'estimation du coût final prévisionnel.

Il s'agit d'un point d'avancement des dépenses engagées ainsi qu'une évaluation du coût final estimé. Le Coût Final Prévisionnel a été arrêté au 8 décembre 2020 et une demande de financement complémentaire a été présentée aux partenaires lors du Cotech du 16 décembre 2020.

A la demande des partenaires des précisions et compléments sont apportés dans le tableau en annexe à ce document dont la présentation est actualisée en date du 24 mars 2021.

Ainsi la présentation qui va suivre se réfère au tableau en annexe.

L'évolution du coût final prévisionnel se répartit en 5 catégories principales :

- Une évolution du volume des travaux

- Une évolution des prestations de Maitrise d'œuvre
- Une évolution des prestations de Maîtrise d'ouvrage (AMO et Equipe projet)
- Le coût du transfert de la pharmacie
- Des modifications de programme afin de réaliser des économies et donc de réduire l'impacts des coûts supplémentaires

2.1 Les évolutions du volume des travaux

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

- 2.1.1 Evolutions liées à la réglementation, aux procédures administratives et environnementales
- 2.1.2 Evolutions liées aux demandes spécifiques des partenaires, concessionnaires...
- 2.1.3 Evolutions liés aux aléas, à l'environnement proche du chantier...

2.2 Les évolutions des prestations de Maîtrise d'Œuvre et OPC

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

- 2.2.1 Compléments et reprises d'études liées aux procédures administratives et environnementales et aux demandes spécifiques des partenaires et / ou des concessionnaires
- 2.2.2 Compléments et reprises d'études liées aux aléas, consultations infructueuses et à l'environnement du chantier
- 2.2.3 Reprise et replanification des phasages de travaux liés à l'allongement de la durée de la phase exécution et aux travaux connexes

2.3 Les évolutions des prestations de Maîtrise d'Ouvrage (AMOA / Equipe projet)

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

- 2.3.1 Evolutions liées aux coûts des études AMOA complémentaires nécessaires :
 - Pour les procédures administratives et règlementaires (Enquête Publique, Etude d'Impact Environnementale)
 - A l'environnement du projet (Pharmacie, réseaux...)
 - A la valorisation environnementale du projet
 - A la complexité des mutations foncières
 - A l'étude d'exploitation du P+R
 - A l'augmentation du budget communication
- 2.3.2 Evolutions liées à l'allongement du calendrier de 13 mois de plus par rapport au calendrier convention nécessitant
 - Une mobilisation plus importante de l'équipe projet
 - Une mobilisation plus importante du Bureau de contrôle et du CSPS
- 2.3.3 Pilotage par l'équipe projet de missions complémentaires

Dans ce contexte, un besoin de financement complémentaire est présenté par SNCF Gares et Connexions pour un montant de 7 620 143 €. Il a pour objectif de couvrir les surcoûts constatés, de disposer du budget nécessaire pour poursuivre la mission qui lui est confiée et mener à bien l'ensemble des travaux du PEM de Cagnes sur Mer.

3 Éléments justifiant la demande de rémunération complémentaire

3.1 Les évolutions du volume des travaux

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

3.2 Les évolutions des prestations de Maîtrise d'Œuvre et OPC

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

3.3 Les évolutions des prestations de Maîtrise d'Ouvrage (AMOA et Equipe projet)

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

3.4 Justification des coûts supplémentaires

Les justifications des coûts supplémentaires pour ces 3 items sont de plusieurs natures :

Règlementations, procédures administratives et environnementales (Etude d'impact, Enquête publique)

Après une phase initiale d'études préliminaires réalisée en 2016, le scénario d'aménagement du projet de Pôle d'Echanges Multimodal a fait l'objet, au titre de l'article L103-2 du code de l'urbanisme, d'une concertation publique préalable du 3 janvier au 3 février 2017 au cours de laquelle le public a pu s'informer et formuler ses avis et remarques. A la suite de cette concertation, un bilan a été réalisé dans lequel les participations du public ont été retranscrites, analysées et prises en compte par le maître d'ouvrage dans les suites à donner au projet.

Le projet de PEM a fait également l'objet d'une évaluation environnementale pour laquelle une étude d'impact a été réalisée et instruite par l'Autorité Environnementale (AE) en juillet 2018. En réponse aux recommandations de l'AE, le maître d'ouvrage a réalisé un mémoire en réponse qui a été intégré au dossier d'enquête publique environnementale au titre de l'article R 123-1 du Code de l'Environnement.

Ces procédures administratives ont nécessité des études et actions complémentaires.

Les principales recommandations de l'Autorité environnementale, dans son avis du 25/07/2018 ont été de :

- Décrire de façon précise et synthétique le scénario de référence « sans projet » et le scénario « avec projet », en développant notamment les évolutions prévues de l'offre de transport en commun, en lien avec le schéma de transport de la métropole Nice-Côte d'Azur (MNCA),
- Compléter l'étude d'impact par les impacts de la mesure compensatoire « augmentation de la capacité de l'ouvrage hydraulique du Malvan » sur l'environnement et sur la conception du projet de PEM,
- Préciser quelles modalités seront mises en œuvre en situation de crise (inondation) pour gérer les accès piétons au parking silo,
- Justifier l'absence de recherche d'alternative au choix d'implanter un parking au sein d'un secteur urbain dense, à la qualité de l'air très dégradée, accueillant des établissements sensibles, quand des engagements pris pour lever les précontentieux européens relatifs à la qualité de l'air touchant le territoire de MNCA incluent le choix d'implanter les parkings en amont de ces zones,
- Prendre en compte dans l'étude « air et santé » l'ensemble des paramètres prévus dans la circulaire de 2005 et compléter l'évaluation quantitative des risques sanitaires en s'appuyant sur les recommandations de l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail en date du 12 janvier 2012.

La prise en compte de cet avis de l'Autorité a conduit à une importante réflexion partenariale sur la suite à donner. Les partenaires ont fait le choix de répondre point par point à l'avis de l'AE et, en conséquence, un groupe de travail a été mis en place.

Outre les réponses, point par point, à chacune des recommandations, il a été ajouté des précisions sur des thèmes importants de l'étude d'impact initiale. Des études complémentaires ont été réalisées afin de prendre en compte des éléments nouveaux du contexte de l'opération.

Les études complémentaires ont notamment porté sur :

- des précisions sur l'enjeu global du projet
- de nouvelles données de trafic
- une nouvelle étude sur la qualité de l'air
- une nouvelle étude acoustique
- des précisions sur l'aspect hydraulique du projet
-

Demandes spécifiques des partenaires, concessionnaires, règlementaires (SDIS), ...

La mise au point du projet avec les partenaires, l'évolution du contexte et les aléas des appels d'offres ont nécessité des études complémentaires, ainsi que l'intervention de prestataires externes.

De même, quelques changements de réglementation ou d'avis des services instructeurs ont demandé des adaptations du projet.

Pour exemples :

- Reprise du dossier VRD en cours de consultation pour prise en compte des retours et demandes complémentaires des partenaires
- Coordination entre le projet et les différents concessionnaires
- Reprise du dossier Façades et GO du P+R pour prise en compte des retours du SDIS
- Reprise du dossier de consultation des entreprises pour le lot Espaces Verts pour prise en compte des demandes des partenaires
- Reprise des plans de la future gare pour prise en compte de l'ouverture à la concurrence et des évolutions règlementaires
- Reprise des plans du kiosque pour prise en compte des différentes adaptations du plan de masse (dimensionnement des voiries, espaces verts, contraintes spécifiques...)
- ...

Le tableau en annexe reprend ces diverses justifications plus en détail.

Evolutions liées aux aléas, à l'environnement proche du projet ...

Plusieurs consultations dont les lots Façades et VRD sont revenues infructueuses et ont été relancées.

De même l'environnement proche du projet a nécessité des études, des adaptations et des travaux supplémentaires.

Pour exemples :

- 2 consultations pour le lot VRD et 3 pour le lot Façades à la suite de consultations infructueuses
- Constitution du dossier de relogement provisoire de la pharmacie
- Diagnostic structure et suivi structurel du bâtiment pharmacie
- Suivi vibratoire du bâtiment
- ...

Le tableau en annexe reprend ces diverses justifications plus en détail.

Evolutions liées à la valorisation environnementale du projet

Ces évolutions sont liées à la politique environnementale développée par SNCF Gares et Connexions dans le cadre des orientations nationales et européennes en la matière.

Pour exemples :

- Diagnostic déchets et valorisation des démolitions
- Etudes photovoltaïques

Evolutions liées à l'allongement du calendrier

Le calendrier de la convention prévoyait le déroulement des procédures administratives sur 20 mois (avril 2016 à décembre 2017).

SNCF Gares & Connexions a saisi l'Autorité Environnementale (AE) dans le cadre de la demande d'examen au cas par cas le 15/06/2016.

Décision le 8/08/2016 de l'AE après examen au cas par cas : le projet est soumis à étude d'impact (art. R122-5 du code de l'environnement).

SNCF Gares & Connexions a transmis le dossier d'étude d'impact environnementale à la Préfecture qui a saisi l'AE en mai 2018. L'AE a remis son avis fin juillet 2018. SNCF Gares & Connexions a finalisé le mémoire en réponse au début de l'année 2019.

La déclaration de projet a été signée le 9 octobre 2019 par SNCF Gares & Connexions et MNCA.

Ainsi les autorisations administratives ont duré 41 mois soit 21 mois de plus. Elles ont nécessité une mobilisation de l'équipe projet appuyée par des spécialistes (juridiques, procédures environnementales...) sur une durée supplémentaire pour la MOAU de 12 mois de pilotage, de coordination et d'échanges avec les services instructeurs.

Les conventions de financement s'appuient sur un objectif de calendrier global cible d'une réalisation complète du projet fin 2021. A ce jour, la réalisation complète du projet est prévue pour mars 2023, soit 15 mois de décalage.

Cependant, suivant les phases les décalages sont plus marqués :

- La réalisation du parking relais prévue de décembre 2017 à juillet 2019 a débuté en novembre 2019 avec près de 2 ans de décalage (PC obtenu en août 2019).
- La réalisation de l'avenue de la Gare (VRD) prévue de septembre 2018 à juillet 2019 a débuté en septembre 2020, avec 2 ans de décalage. Une première consultation infructueuse puis le report des travaux après les élections municipales en sont les principales raisons.
- La réalisation de la nouvelle gare prévue d'octobre 2018 à mai 2020 débutera après la déviation de l'avenue de la gare en juillet 2021 avec un décalage de 2,5 ans.

Ces décalages importants ont nécessité de réétudier finement le phasage des travaux pour limiter l'impact sur le délai global. Ils impliquent une coactivité plus importante des chantiers élémentaires et connexes (SMIAGE), des contraintes supplémentaires pour les entreprises,

Ce décalage des travaux a un impact sur les honoraires de l'OPC, du bureau de contrôle technique et du CSPS.

Un pilotage par la MOA de missions complémentaires

Le projet génère une augmentation de l'étendue et de la complexité des missions portées par la MOAU. Les différentes coordinations à mener entraînent des coûts de MOE et MOA supplémentaires :

Pour exemples :

- Portage de la demande de financement FEDER pour le compte de MNCA puis suivi et gestion des appels de fonds FEDER
- Pilotage des procédures administratives (notamment étude environnementale et enquête publique) plus longues et plus complexes que prévu
- Pilotage du comité foncier (mutations foncières, régularisation...)
- Négociations avec la pharmacie (situation définitive, situation provisoire, confortement du bâtiment existant)
- Coordination avec le SMIAGE, incluant la mise en place de la convention et l'extension de la mission d'OPC

Le tableau en annexe reprend ces justifications d'une manière plus détaillée.

4 Éléments financiers

Les coûts supplémentaires représentent pour :

4.1 Les évolutions du volume des travaux : 4 852 301 € (Phase 1 : 2 511 359 € - Phase 2 : 2 340 942 €)

Ce montant est réparti suivant les 3 catégories définies à l'article 2 :

	Phase 1	Phase 2	Total
4.1.1 Evolutions liées à la réglementation, aux procédures administratives et environnementales	599 963 €	0 €	599 963 €
4.1.2. Evolutions liées aux demandes spécifiques des partenaires, concessionnaires...	855 308 €	0 €	855 308 €
4.1.3. Evolutions liés aux aléas, à l'environnement proche du chantier...	1 056 088 €	2 340 942 €	3 397 030 €

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

Les 500 000 € de travaux pris en charge par le projet de PEM dans le cadre de la mesure compensatoire portant sur l'augmentation de la capacité hydraulique du MALVAN sont inclus dans ce volume de travaux.

4.2 Les évolutions des prestations de Maîtrise d'Œuvre et OPC : 442 832 € (Phase 1 : 352 832 € - Phase 2 : 90 000 €)

Ce montant est réparti suivant les 3 catégories définies à l'article 2 :

	Phase 1	Phase 2	Total
4.2.1. Compléments et reprises d'études liées aux procédures administratives et environnementales et aux demandes spécifiques des partenaires et / ou des concessionnaires	86 882 €	90 000 €	176 882 €
4.2.2. Compléments et reprises d'études liées aux aléas, consultations infructueuses et à l'environnement du chantier	169 798 €	0 €	169 798 €
4.2.3. Reprise et replanification des phasages de travaux liés à l'allongement de la durée de la phase exécution et aux travaux connexes	96 152 €	0 €	96 152 €

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

4.3 Les évolutions du coût de Maîtrise d'Ouvrage (AMOA et Equipe projet) : 1 689 969€ (Phase 1 : 1 334 397 € - Phase 2 : 355 572 €)

Ce montant est réparti suivant les 3 catégories définies à l'article 2 :

	Phase 1	Phase 2	Total
4.3.1. Evolutions liées aux coûts des études AMOA complémentaires nécessaires	543 397 €	36 572 €	579 969 €
4.3.2. Evolutions liées à l'allongement du calendrier de 13 mois de plus par rapport au calendrier	231 000 €	182 000 €	413 000 €
4.3.3. Pilotage par l'équipe projet de missions complémentaires	560 000 €	137 000 €	697 000 €

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

4.4 Le transfert de la pharmacie : 1 000 000 €

4.5 Les modifications de programme validées par les partenaires : - 364 959 €

La couverture du parking-relais a pour objectif d'accueillir soit des ombrières soit des cellules photovoltaïques. La Métropole Nice Côte d'Azur (MNCA) mène une étude globale sur la réalisation de dispositifs photovoltaïques sur les toits de différents bâtiments de la Métropole. Ce projet porté par MNCA et validé par la commune permet de supprimer la couverture du parking-relais qui sera alors remplacée ultérieurement par la centrale photovoltaïque. Cette modification de programme permet de faire une économie de 364 959 €

Il ressort aussi de ces tableaux que :

- le taux de maîtrise d'œuvre lié aux travaux est en légère baisse (de 14,05 % à 13,13 %). Cette baisse compensée par les prestations de maîtrise d'œuvre liées aux missions complémentaires qui représente 0,80 %
- le taux de maîtrise d'ouvrage, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et bureau d'études liés aux coûts des travaux est en très légère baisse (de 12,62 % à 12,15 %). Cette baisse est contrebalancée par les impacts dus à l'évolution du calendrier du projet (2,07 %), aux compléments d'études environnementales (+1,28 %) et aux missions complémentaires (+3,49 %).

5 Conclusion

Selon l'ensemble des éléments ci-avant, le cout final prévisionnel du projet de PEM de Cagnes sur Mer s'élève à 28 720 143 €.

Afin d'être en mesure couvrir les dépenses nécessaires pour réaliser le projet, SNCF Gares & Connexions demande aux partenaires de l'opération d'approuver un financement complémentaire de 7 620 143 €.

PEM de Cagnes-sur-Mer Les évolutions du coûts des travaux

Travaux	Budget convention € 2016			Référence à l'article 4 de la note de synthèse	Désignation	Référence	Montants HT Avant économies					Pistes d'économies	Economies retenues par modification du programme	Montant DFC avec économies	Répartition par phase après prises en compte des économies		Coût final prévisionnel		
							Engagés	A engager	Total DFC	Total	Total				Total	Phase 1	Phase 2	Phase 1	Phase 2
	Phase 1	Phase 2	Total																
Totaux	11 820 000	4 838 000	16 658 000				1 297 957,16	4 554 344,01	5 852 301,17	694 902,24	364 959,12	5 487 342,05	3 146 400,05	2 340 942,00	14 966 400,05	7 178 942,00	22 145 342,05		
Fondations - Gros Oeuvre - Ascenseurs - Peinture Commande initiale 48493#0000017529	5 431 085		5 431 085				104 317,30	239 431,32	343 748,62	259 186,12	210 000,00	133 748,62	133 748,62		5 564 833,62	0,00	5 564 833,62		
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 1	Dévolement réseaux sous rue de Villeneuve : Adaptation , aléas chantier	FTM 1	239 522,91		239 522,91		239 522,91	239 522,91						
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 2	Plancher Coupe Feu 2H / Colonne sèche : Retour du SDIS suite changement de réglementation entre la date du dépôt du PC et son obtention	FTM 2	38 607,49		38 607,49		38 607,49	38 607,49						
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 3	Confortement bâtiment pharmacie et suivi : suite référé préventif	FTM 3 : Devis N°2016/12A-12B-12C	58 854,92		58 854,92		58 854,92	58 854,92						
				4.1.2	Fiche Travaux Modificatif 4	Plus value structure sur la totalité du dernier niveau suite demande de la ville : Etude	FTM 4	12 848,30		12 848,30		12 848,30	12 848,30						
				4.1.2	Option charpente couverture dernier niveau du parc relais	Option charpente (double L) = 210 ke		210 000,00		210 000,00	210 000,00	210 000,00	0,00	0,00					
				4.1.3	Fiches Travaux Modificatifs à venir (Travaux supplémentaires identifiés)	Peintures (10ke), reprise éclairage etc...100 ke)		29 431,32		29 431,32	29 431,32	29 431,32	29 431,32						
						Plue-value structure porteuse façades autour des escaliers du parking-relais		19 755		19 754,80	19 754,80	19 754,80	19 754,80						
						FTM 8 : "Amenée/repli/carottage : Repositionnement de la colonne sèche suite réunion avec le SDIS *Confort de giration : Sciage des relevés des rampes intérieures sur 1,5ml p pour 16 u et reprise rampe extérieure (20 582€) *Petits travaux divers de maçonnerie	FTM8	29 991		29 991,00		29 991,00	29 991,00						
						FTM 5 (Avenant N°2) : Chasses roues Fourniture et pose de chasses roues dans les tunnels d'accès du parking. Cela permet également de faire cheminer les réseaux pour les barrières et éviter des fixations sur les tunnels cuvelés à 100%.	FTM5	20 415,83		20 415,83		20 415,83	20 415,83						
						FTM 6 (Avenant N°2) : Modification du complexe du niveau 6 : y compris les formes de pentes, hauteur du bandeau périphérique, poteaux et voiles bétons du niveau 5.	FTM6	25 407,05		25 407,05		25 407,05	25 407,05						
				4.1.3	Négociations	Négociations : Marché signé à 5 090 000 €		-341 085,00		-341 085,00		-341 085,00	-341 085,00						
Façades - Métallerie	1 368 915		1 368 915				0,00	609 286,70	609 286,70	411 601,00	130 844,00	478 442,70	478 442,70	0,00	1 847 357,70	0,00	1 847 357,70		
				4.1.1	Façades : Option façades métal déployé	Façades métal déployé : Refus du SDIS de mettre de la végétations en façade comme prévu au projet (nécessité d'assurer 50% d'ouverture pour ventilation / désenfumage naturel)		214 357,00		214 357,00	214 357,00	214 357,00	214 357,00						
				4.1.2	Façades : Socle vitré	Socle vitré : demande ville		66 400,00		66 400,00	66 400,00	66 400,00	66 400,00						
				4.1.2	Façades : Option support structure ombrière et ombrière	Plus value ombrière sur la totalité de la surface : suite extension de l'ombrière : demande ville		130 844,00		130 844,00	130 844,00	130 844,00	0,00	0,00					
				4.1.3	Travaux supplémentaires	Divers travaux supplémentaires		33 000,00		33 000,00		33 000,00	33 000,00						
				4.1.3	Plus value coût objectif 2016 >> 2021	Plus value coût objectif 2016 >> 2021		164 685,70		164 685,70		164 685,70	164 685,70						
CVC - Plomberie Commande initiale 17709	255 000		255 000				3 305,00	11 695,00	15 000,00	0,00	0,00	15 000,00	15 000,00	0,00	270 000,00	0,00	270 000,00		
				4.1.1	Travaux supplémentaires identifiés	Redimensionnement des descentes d'eaux pluviales, ajout d'un colonnes sèche (1 montante et 1 descendante + départ des vannes de branchement dans les SAS : demande du SDIS)		11 695,00		11 695,00		11 695,00	11 695,00						
						FTM01 - Modifications de travaux plomberie - CVC : -Pompe de relevage, Eaux pluviales, Colonnes sèches, Conduit coupe-feu.	FTM1	38 305,00		38 305,00		38 305,00	38 305,00						
				4.1.3	Négociation	Négociations : marché signé à 220 000 €		-35 000,00		-35 000,00		-35 000,00	-35 000,00						
Electricité Commande 48493#0000017532 : 512 530 € Commande 48493#0000017592 : 110 412 €	770 000		770 000				-90 835,12	24 115,12	-66 720,00	24 115,12	24 115,12	-90 835,12	-90 835,12	0,00	679 164,88	0,00	679 164,88		
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 1	Chemin de câbles + câbles supplémentaire liés à mise en place d'un transfo plutôt qu'un TGBT pour anticipation des recharges électrique à plusieurs niveaux du P+R, interphone d'urgence, adaptation de l'éclairage de sécurité à la demande du SDIS	FTM 1	21 460,32		21 460,32		21 460,32	21 460,32						
				4.1.3	Travaux supplémentaires identifiés restant à engager	Complément éclairage chantier : Eclairages extérieurs, modification éclairage sous pergola, cheminement extérieur fourreaux chemin de câble, option photovoltaïque		24 115,12		24 115,12	24 115,12	24 115,12	0,00	0,00					
						1 : Complément de candélabre d'éclairage niveau 6 – suite à la suppression de la PERGOLA 2 : Création d'un éclairage extérieur Fourniture, pose et câblage de 3 candélabres (IDEM candélabre marché VRD) 3 : Complément d'éclairage de chantier suite de la demande MOET/CSPS.	FTM2	34 762,56		34 762,56		34 762,56	34 762,56						
				4.1.3	Négociation	Marché signé à 622 942€		-147 058,00		-147 058,00		-147 058,00	-147 058,00						
Base via - Voirie Réseaux Divers - Eclairages extérieurs Commande 48493#0000019997 : 4 913 215,25 € (dont 135 671€ convention ADAP) soit pour le projet PEM = 4 777 544,20 € (dont 34650€ BPU Covid)	3 924 000	427 000	4 351 000				1 183 875,96	139 700,00	1 323 575,96	0,00	0,00	1 323 575,96	1 323 575,96	0,00	5 247 575,96	427 000,00	5 674 575,96		
				4.1.1		Reprise du projet de gestion des EP suite instruction PC	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00						
				4.1.3		Gestion des terres polluées	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00						
				4.1.2	Adaptation projet 2016 >> 2020 = 426 544,20 €	Adaptation éclairage public suite retour concessionnaire	48493#0000019997	31 894,20		31 894,20		31 894,20	31 894,20						
				4.1.2		Reprise des dimensionnements des voiries suite retour gestionnaire	48493#0000019997	60 000,00		60 000,00		60 000,00	60 000,00						
				4.1.2		Tranchées pour dévolement réseaux concessionnaires suite échanges avec les concessionnaires	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00						
				4.1.3		BPU COVID	48493#0000019997	34 650,00		34 650,00		34 650,00	34 650,00						
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 1	Fondations mur antibruit	FTM 1	118 127,00		118 127,00		118 127,00	118 127,00						
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 2	Création piste pour travaux zone rue Camus, aire de livraison groupe scolaire, pose panneaux base vie, création 2ème accès chantier sur emprise P+R	FTM 2	57 180,07		57 180,07		57 180,07	57 180,07						
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 4	Modification structure chaussée (+104k€), revêtement de surface (20 k€), bordures avaloirs à la place de grilles simples (+3 k€ demande MNCA)	FTM 4	86 436,36		86 436,36		86 436,36	86 436,36						
				4.1.2		Bordures quais bus (demande MNCA = 29 725,22€) + augmentation section câble éclairage public (demande MNCA = 8 279,64€)				38 004,86		38 004,86	38 004,86						

PEM de Cagnes-sur-Mer

Les évolutions du coûts des travaux

Travaux	Budget convention € 2016			Référence à l'article 4 de la note de synthèse	Demande de Financement Complémentaire										Coût final prévisionnel		
	Phase1	Phase 2	Total		Désignation	Référence	Montants HT Avant économies			Pistes d'économies	Economies retenues par modification du programme	Montant DFC avec économies	Répartition par phase après prises en compte des économies		Phase1	Phase 2	Total
							Engagés	A engager	Total DFC				Total	Total			
Totaux	11 820 000	4 838 000	16 658 000				1 297 957,16	4 554 344,01	5 852 301,17	694 902,24	364 959,12	5 487 342,05	3 146 400,05	2 340 942,00	14 966 400,05	7 178 942,00	22 145 342,05
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 5	Traversée de chaussée sur rue Camus (car l'vx après les vacances d'été = 3782,32€) + complément de bordures et enrobé sur partie trottoir Hélène Boucher (zone du PEM trottoir H. BOUCHER non prévue (180 m²/90ml = 17 391,25 €)	FTM 5	59 178,43		21 173,57		21 173,57	21 173,57				
				4.1.2	Fiche Travaux Modificatif 6	Aménagement espace vert / jardin groupe scolaire Daudet		13 258,29		13 258,29		13 258,29	13 258,29				
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 8	Réalisation d'un mur acoustique entre le groupe scolaire et l'avenue de la Gare		75 537,72		75 537,72		75 537,72	75 537,72				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 9	Mise en sens unique et déviation de l'avenue de la Gare		97 400,00		97 400,00		97 400,00	97 400,00				
				4.1.2	Reste à engager - Travaux supplémentaires identifiés	Travaux divers identifiés : Groupe scolaire (solde 30k€-13258€) + Mur technique 20k€ + réseaux secs compl. 33 822 €			0,00	0,00		0,00	0,00				
				4.1.3	Reste à engager pour allées et travaux supplémentaires VRD	Reste à engager pour allées et travaux de VRD (300 ke - 97 400)		69 700,00	69 700,00		69 700,00	69 700,00	69 700,00				
						Astreinte inondation		30 000,00	30 000,00		30 000,00	30 000,00	30 000,00				
						FTM15 : Dalle Enedis, cheminement piéton Villeneuve, GBA trx façades, fouilles EU+EP	FTM15	30 360,00	30 360,00		30 360,00	30 360,00	30 360,00				
						Panneaux de signalisation supplémentaires		13 100,00	13 100,00		13 100,00	13 100,00	13 100,00				
						FTM16 : Massifs vélos bleus	FTM16	8 810,00	8 810,00		8 810,00	8 810,00	8 810,00				
						FTM16 : Raccordement BTA école Daudet	FTM16	6 830,00	6 830,00		6 830,00	6 830,00	6 830,00				
						FTM16 : Création accès PL au transformateur	FTM16	11 200,00	11 200,00		11 200,00	11 200,00	11 200,00				
						FTM 10 : Suivant Allées de chantier, Reprise du réseau EU de l'école DAUDET. Conflit avec la semelle du mur acoustique – reprise du réseau sur 32ml		24 453,42	24 453,42		24 453,42	24 453,42	24 453,42				
						FTM 11_24 – mur technique pour recevoir les équipements ENEDIS et l'ensemble des TD PARVIS. 25 – système de pilotage de l'éclairage depuis les TD (demande MNCA) et réalisation des TD pour divers concessionnaires du parvis.		40 241,51	40 241,51		40 241,51	40 241,51	40 241,51				
						Travaux d'aménagement de l'école DAUDET – Phase 2 – Zone de livraison – Suivant demande de la Commune et de la MOA		40 797,96	40 797,96		40 797,96	40 797,96	40 797,96				
						Reprofilage A Camus entre école Daudet et carrefour Ave de la gare	FTM ??	35 290,00	35 290,00		35 290,00	35 290,00	35 290,00				
						Refection carrefour J Verne / Ave de la gare	FTM??	9 131,00	9 131,00		9 131,00	9 131,00	9 131,00				
						Réclamation du SMIAGE		70 000,00	70 000,00		70 000,00	70 000,00	70 000,00				
BV yc option GTB + acoustique + Kiosque		3 513 000	3 513 000				0,00	2 340 942,00	2 340 942,00	0,00	0,00	2 340 942,00	0,00	2 340 942,00	0,00	5 853 942,00	5 853 942,00
				4.1.3	Estimation BV + Kiosque : Plus value coût objectif 2016 -> 2020	Plus value par rapport au budget initial suite résultat de la consultation	Estim. BV + Kiosque	1 440 942,00	1 440 942,00		1 440 942,00	1 440 942,00	1 440 942,00				
				4.1.1	Estimation réouverture accès Minoterie	Réouverture accès Minoterie (hors rampe et ascenseur) demande suite Enquête publique	Estim. Accès Minoterie	100 000,00	100 000,00		100 000,00	100 000,00	100 000,00				
				4.1.3	Incertitudes chiffrages / Reste à engager pour allées et Travaux suppl.	Incertitudes chiffrages / Reste à engager pour allées et Travaux suppl.	Reste à engager l'vx suppl.	800 000,00	800 000,00		800 000,00	800 000,00	800 000,00				
Espaces verts		238 000	238 000				0,00	47 400,00	47 400,00	0,00	0,00	47 400,00	47 400,00	0,00	47 400,00	238 000,00	285 400,00
				4.1.2	Estimation Espaces Verts : Plus value liées aux demandes et échanges Cagnes sur Mer	Adaptation suite aux échanges avec la ville : consultation à lancer	Estimation	47 400,00	47 400,00		47 400,00	47 400,00	47 400,00				
Démolitions	71 000	100 000	171 000				0,00	29 000,00	29 000,00	0,00	0,00	29 000,00	29 000,00	0,00	100 000,00	100 000,00	200 000,00
				4.1.3	Estimation incertitude chiffrage restant à engager pour allées et TS	Diagnostics à finaliser et consultations à lancer	Estimation	29 000,00	29 000,00		29 000,00	29 000,00	29 000,00				
Travaux divers et provisions	0	0	0				97 294,02	1 112 773,87	1 210 067,89	0,00	0,00	1 210 067,89	1 210 067,89	0,00	1 210 067,89	0,00	1 210 067,89
				4.1.3	Travaux divers engagés	Débroussaillage, abattage d'arbres pour préparation terrain emprise archéo	48493#0000017921	3 089,81	3 089,81		3 089,81	3 089,81	3 089,81				
				4.1.2	Travaux divers engagés	Création palissade pour communication	48493#0000018203	25 378,73	25 378,73		25 378,73	25 378,73	25 378,73				
				4.1.2	Travaux divers engagés	Renfort de palissade suite retour BCT	48493#0000018677	10 922,35	10 922,35		10 922,35	10 922,35	10 922,35				
				4.1.3	Travaux divers engagés	Dévolement AEP sous rue de Villeneuve	48493#0000020331	9 679,00	9 679,00		9 679,00	9 679,00	9 679,00				
				4.1.3	Travaux autres restant à engager	Indemnité d'éviction pharmacie : Relogement suivant protocole	Estimation	1 000 000,00	1 000 000,00		1 000 000,00	1 000 000,00	1 000 000,00				
				4.1.1	Travaux autres restant à engager	Mur anti-bruit/acoustique : suite à EIE	Estimation	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00				
				4.1.2	Travaux autres restant à engager	Provision poste public et raccordements		51 775,87	51 775,87		51 775,87	51 775,87	51 775,87				
				4.1.3	Autres travaux divers non encore identifiés (Réserve)	Autres travaux divers non encore identifiés (Réserve)		60 998,00	60 998,00		60 998,00	60 998,00	60 998,00				
				4.1.3	Frais de raccordement engagés	Commande ENEDIS 20429		38 545,30	38 545,30		38 545,30	38 545,30	38 545,30				
				4.1.3	Frais de raccordement engagés	Commande ENEDIS 19112		9 678,83	9 678,83		9 678,83	9 678,83	9 678,83				
Pour mémoire	0	560 000	560 000						0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	560 000,00	560 000,00	
	0	450 000	450 000			Contrats cadres SNCF PEM			0,00	0,00	0,00	0,00					
		10 000	10 000			SNCF RESEAU infra: personnel pour sécurité ferroviaire			0,00	0,00	0,00	0,00					
		100 000	100 000			SNCF RESEAU ASTI: personnel pour mise en service équipements			0,00	0,00	0,00	0,00					

PEM de Cagnes-sur-Mer Les évolutions du coûts de MOE et OPC

Prestations	Budget convention € 2016			Demande de Financement Complémentaire										
				Désignation	N° de commande	Prestataire	Montants HT en €			Répartition				
	Phase 1	Phase 2	Total				Engagés	A engager	Total DFC	Phase 1	Phase 2	Total		
MOE / MOA / AMOA	3 280 000	1 162 000	4 442 000				1 246 771,97	886 029,00	2 132 800,97	1 687 228,97	445 572,00	4 967 228,97	1 607 572,00	6 574 800,97
MOE	1 680 000	660 000	2 340 000				252 778,00	190 054,00	442 832,00	352 832,00	90 000,00	2 032 832,00	750 000,00	2 782 832,00
				Compléments et reprises d'études par la Maîtrise d'œuvre Générale : Coûts liés au montants des travaux			178 182,00	105 000,00	283 182,00	193 182,00	90 000,00			
				2ème consultation pour le lot VRD et le lot Façades suite à consultations infructueuses										
				<i>Reprise PRO DCE Consultation VRD (2019)</i>	48493#0000017874	AREP	45 332,00		45 332,00	45 332,00				
				<i>Reprise ACT Consultation VRD</i>	48493#0000017873		24 869,00		24 869,00	24 869,00				
				Reprise du dossier VRD retours des demandes complémentaires concessionnaires et partenaires										
				<i>Reprise DCE VRD (Mise à jour avant la signature du marché)</i>	OM N° AT 5-20-012	AREP	8 405,00		8 405,00	8 405,00				
				Reprise du dossier Façades pour prise en compte retour SDIS										
				<i>Vérification structure P+R par rapport au CF 2h</i>	OM N° AT 5-19-036	AREP	4 448,00		4 448,00	4 448,00				
				<i>Reprise PRO DCE Façades (2019)</i>	48493#0000017872		17 406,00		17 406,00	17 406,00				
				Reprise du DCE Espaces verts pour prise en compte demandes ville										
				<i>Reprise DCE Espaces verts</i>	OM N° AT 5-20-011	AREP	8 226,00		8 226,00	8 226,00				
				Coordination concessionnaires										
				<i>Coordination concessionnaires (2018/2019)</i>	48493#0000016705	AREP	69 496,00		69 496,00	69 496,00				
				Reprise du PC/PRO/DCE Gare et kiosque, PC balai										
				<i>PROVISION</i>				90 000,00	90 000,00		90 000,00			
				PRO/DCE Mur acoustique										
				<i>PROVISION</i>				15 000,00	15 000,00	15 000,00				
				Compléments et reprises d'études par la Maîtrise d'œuvre Générale : Coûts liés à des missions complémentaires			57 949,00	0,00	57 949,00	57 949,00	0,00			
				Dossier relogement pharmacie										
				<i>Conception pharmacie provisoire</i>	OM N° AT 5-20-010	AREP	4 627,00		4 627,00	4 627,00				
				Mise à jour des visuels 3D										
				<i>Infographie haute résolution pour dossiers de présentations</i>	OM N° AT 5-20-009	AREP	20 322,00		20 322,00	20 322,00				
				Quartier Durable Méditerranéen Mission A3 +C6										
				<i>Montage du dossier label "Quartier Durable Méditerranéen" jusqu'à la validation (Médaille d'argent)</i>		AREP	31 000,00		31 000,00	31 000,00				
				ACT COVID										
				<i>Mise en place et formalisation des pièces marché "COVID"</i>		AREP	2 000,00		2 000,00	2 000,00				
				Mobilisation complémentaire de l'OPC			16 647,00	85 054,00	101 701,00	101 701,00	0,00			
				FTM N°1 du 2/04/2020 : Décalage du démarrage des travaux et leur replanification entraînant une fin des travaux postérieure à la fin du contrat de mission. Les domaines impactés sont : le planning général de l'opération, le planning des travaux le carnet de phasage des travaux		SYSTRA	11 098,00		11 098,00	11 098,00				
				FTM N°2 du 9/08/2019 : Seconde analyse des offres pour le marché VRD + mise à jour des pièces du DCE suite à un appel d'offre infructueux		SYSTRA	2 970,00		2 970,00	2 970,00				
				FTM N°3 du 8/10/2019 : Création de planches graphiques pour affichage communication (demande de la ville)		SYSTRA	2 579,00		2 579,00	2 579,00				
				FTM N°4 du 16/04/2020 : allongement de la durée de la phase EXE de la mission OPC (6 mois)		SYSTRA		21 384,00	21 384,00	21 384,00				
				Mission complémentaire en appui de la MOET sur le P+R par rapport au nouveau phasage des travaux		SYSTRA		63 670,00	63 670,00	63 670,00				

PEM de Cagnes-sur-Mer
Les évolutions du coûts de MOA et d'AMO

Prestations	Budget convention € 2016			Référence à l'article 4 de la note de synthèse	Demande de Financement Complémentaire							Coût final prévisionnel (€)			
	Phase 1	Phase 2	Total		Designation	N° de commande	Prestataire	Montants HT en €			Répartition		Phase 1	Phase 2	Total
								Engagés	A engager	Total DFC	Phase 1	Phase 2			
								25 000,00		25 000,00	25 000,00				
									10 000,00	10 000,00	10 000,00				
								4 871,25		4 871,25	4 871,25				
									10 000,00	10 000,00	10 000,00				
								35 903,00	0,00	35 903,00	35 903,00	0,00			
								35 903,00		35 903,00	35 903,00				
								6 675,00	406 325,00	413 000,00	231 000,00	182 000,00			
								0,00	364 000,00	364 000,00	182 000,00	182 000,00			
								1 000,00							
								28,00	13,00	364 000,00	182 000,00	182 000,00			
								6 675,00	42 325,00	49 000,00	49 000,00	0,00			
									42 325,00	42 325,00	42 325,00				
								1 475,00		1 475,00	1 475,00				
								5 200,00		5 200,00	5 200,00				
								524 400,00	172 600,00	697 000,00	560 000,00	137 000,00			
								264 000,00	0,00	264 000,00	264 000,00	0,00			
								1 000,00							
								22,00	12,00	264 000,00	264 000,00				
								55 000,00	93 000,00	148 000,00	74 000,00	74 000,00			
								55 000,00	0,00	55 000,00	27 500,00	27 500,00			
								1 000,00							
								55,00		55 000,00	27 500,00	27 500,00			
								0,00	93 000,00	93 000,00	46 500,00	46 500,00			
								1 000,00							
								12,00		12 000,00					
								3 500,00		3 500,00					
										15 500,00					
										93 000,00	46 500,00	46 500,00			
								63 000,00	63 000,00	126 000,00	63 000,00	63 000,00			
								1 000,00							
								7,00	18,00	126 000,00	63 000,00	63 000,00			
								38 400,00	9 600,00	48 000,00	48 000,00	0,00			
								1 000,00							
								2,00	24,00	48 000,00					
								58 000,00	7 000,00	65 000,00	65 000,00	0,00			
								30 000,00	0,00	30 000,00	30 000,00	0,00			
								1 000,00							
								30,00		30 000,00					
								28 000,00	7 000,00	35 000,00	35 000,00	0,00			
								1 000,00							
								35,00		35 000,00					
								46 000,00	0,00	46 000,00	46 000,00	0,00			
								16 000,00	0,00	16 000,00	16 000,00	0,00			
								1 000,00							
								16,00		16 000,00					
								30 000,00	0,00	30 000,00	30 000,00	0,00			
								1 000,00							
								30,00		30 000,00					



Projet des phases 1 & 2 - LIGNE NOUVELLE PROVENCE COTE D'AZUR

Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 de la LNPCA, composée des opérations suivantes :

- Gare et traversée souterraines de Marseille : gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 2
- Création du bloc Ouest de la gare Saint-Charles Phase 2
- Réaménagement du technicentre Blancarde Phase 2
- Adaptation du plan de voie en gare des Arcs
- Navette azurée : Gare de Cannes-Marchandises TER, dénivellation de la bifurcation de Cannes-Grasse, 4^{ème} voie de Cannes Ville, Plan de voie de la gare de Nice-Ville, Remisage TER à Nice Saint Roch, Renforcement IFTE/CSS 06

Entre :

L'État (Ministère chargé des transports), représenté par M. _____, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités ;

Ci-après désigné « l'ÉTAT »

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé La Grande Arche – Paroi Sud, 23ème étage - 92055 La Défense Cedex, représentée par le Président de son conseil d'administration, M. _____, autorisé pour ce faire par la délibération n°23- - du conseil d'administration en date du _____ 2023 ;

Ci-après désignée « l'AFIT France »

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

Ci-après désignée « la Région »

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par Mme Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, autorisée à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

Le Département du Var, représenté par M. Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par M. Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Mme Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, autorisée à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par M. Hubert FALCO, Président de la Métropole, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par M. Christian ESTROSI, Président de la Métropole, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par M. Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, représentée par M. David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par M. Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n° en date du _____ ;

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par M. Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

Ci-après désignés « les collectivités infrarégionales »

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, représentée par Madame Anne BOSCHE-LENOIR, Directrice générale adjointe finances et achats, dûment habilitée à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Réseau »

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 93.710.030 €, 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, dûment habilité à cet effet ;

Ci-après désigné « SNCF Gares & Connexions »

SNCF Réseau et **SNCF Gares & Connexions** étant désignés ci-après les « maîtres d'ouvrage ».

L'État, l'AFIT France, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Métropole Nice Côte d'Azur, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

Vu :

- la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen, modifiée par la directive 2016/2370/UE du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016, et notamment ses articles 1er, 2, 3, 13, 27 et 31, ainsi que son annexe II ;
- le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil ;
- le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer ;
- le règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire ;

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports ;
- le code de la commande publique ;
- la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) qui fait de la région le chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports ;
- la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;
- la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;
- l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018, portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- le décret n°97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- le décret n°2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire ;
- le décret n°2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire modifié par le décret n°2016-1468 du 28 octobre 2016 relatif à l'accès aux installations de services et prestations fournis par les exploitants d'installations de service et portant diverses dispositions en matière de transport ferroviaire ;
- le décret n°2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;
- le décret n°2019-1588 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports (Gares & Connexions) et portant diverses dispositions relatives à la filiale mentionnée au 5° de l'article L. 2111-9 du code des transports ;
- le budget initial et le budget rectificatif de l'AFIT France au titre de l'exercice 2023 approuvés respectivement par les délibérations n°22- - du 2022 et n°23- - - du 2023 de son conseil d'administration et leurs annexes relatives aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » ;
- le contrat de projets État-Région 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, notamment l'article n°I.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, signé le 23 novembre 2015 et ses avenants ;
- le rapport de la commission Mobilité 21 et le courrier ministériel du 21 octobre 2013 ;

- le rapport du Conseil d’Orientation des Infrastructures publié le 1er février 2018 ;
- la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d’orientation des mobilités ;
- l’ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur ;
- le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur ;
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d’Etat, ministre de l’écologie, de l’énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d’Azur ;
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d’administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d’Azur ;
- la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1 ;
- la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2 ;
- la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études ;
- la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d’engagement de la concertation sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 23 juin 2020 relative à demande de poursuite des études et de la concertation pour préparer une enquête d’utilité publique sur les phases 1 et 2 ;
- la décision ministérielle du 07 juin 2021 relative à la validation définitive du programme d’opération et à la finalisation du dossier d’enquête d’utilité publique du projet des phases 1 & 2 ;
- le protocole d’intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d’Azur signé le 21 décembre 2021, ainsi que la délibération de la Communauté d’agglomération Sophia Antipolis (CASA) en date du 13 décembre 2021 qui acte la demande de l’entrée de la CASA dans le financement des travaux ;
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d’exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d’Azur ;
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d’Azur ;
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l’Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d’application ;
- la convention de partenariat relative aux études préalables à l’enquête d’utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d’Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019 et son avenant n°3 signé le 16 octobre 2020 ;

- le contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire en Provence-Alpes-Côte-d'Azur du 12 avril 2021 conclu entre la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et SNCF Réseau à la suite de la délibération du 9 octobre 2020 du Conseil régional ;
- la convention de financement relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA signée le 04 octobre 2022 ;
- 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 ;

SOMMAIRE

ARTICLE 1 : OBJET	13
ARTICLE 2 : MAITRISE D’OUVRAGE DES ETUDES ET COORDINATION GENERALE DES ETUDES	13
ARTICLE 3 : PROGRAMME DES OPERATIONS DE PHASE 2 AU DEMARRAGE DES ETUDES AVP ET PROGRAMME DES ETUDES A REALISER.....	16
3.1 PROJET DES PHASES 1 ET 2	16
3.2 RAPPEL DES COUTS DES PHASES 1 ET 2 INSCRITS DANS LE PROTOCOLE D’INTENTION PORTANT SUR LE FINANCEMENT DU PROJET	17
3.3 PROGRAMME FONCTIONNEL DE LA PHASE 2	18
3.4 INTERFACE AVEC LE PROJET HAUTE PERFORMANCE MARSEILLE VINTIMILLE (ERTMS)	19
3.5 PROGRAMME DES OPERATIONS DE LA PHASE 2	19
3.6 PRINCIPES D’AMENAGEMENT DES SITES DE MAINTENANCE ET REMISAGE (SMR) ET ORGANISATION DES ETUDES SUR LE SITE DE BLANCARDE	21
3.7 OBJECTIFS ET CONTENU DES ETUDES AVP A REALISER, OBJETS DE LA CONVENTION	22
ARTICLE 4 : FINANCEMENT DES ETUDES.....	27
4.1 COUT ESTIMATIF DES ETUDES AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REFERENCE	27
4.2 BESOIN DE FINANCEMENT AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION	27
4.3 FINANCEMENTS EUROPEENS.....	29
4.3.1 DEMANDE DE FINANCEMENT EUROPEEN	29
4.3.2 INTEGRATION DU FINANCEMENT EUROPEEN AU PLAN DE FINANCEMENT	29
4.3.3. REDUCTION DU FINANCEMENT EUROPEEN.....	30
4.3.4. GESTION DE LA SUBVENTION.....	30
4.4. PLAN DE FINANCEMENT DES ETUDES.....	31
4.5. EVOLUTION DU PLAN DE FINANCEMENT DES ETUDES	32
ARTICLE 5 : DELAIS DE REALISATION DES ETUDES.....	32
ARTICLE 6 : SUIVI DE L’EXECUTION DES ETUDES	32
6.1 COMITE DE PILOTAGE LNPCA	33
6.2 COMITE DE SUIVI DES ENGAGEMENTS ET DES RISQUES.....	34
6.3 COMITE TECHNIQUE	35
6.4 COORDINATION MULTI-PROJETS DES POLES D’ECHANGE DES GARES METROPOLITAINES	35
6.5 EVOLUTION DU PROGRAMME DES ETUDES	36
ARTICLE 7 : GESTION DES ECARTS	36
7.1. PRINCIPES APPLICABLES.....	36
7.1.1. REPARTITION DES ECONOMIES.....	36
7.1.2. REPARTITION DES COUTS SUPPLEMENTAIRES.....	36
7.1.3. GESTION DES ECARTS RELATIFS AUX EFFETS D’INDEXATION.....	37
7.1.4. REFUS DE MODIFICATION DU PLAN DE FINANCEMENT	37
7.2 IMPACT DE LA PANDEMIE DE COVID-19	38
ARTICLE 8 : PRISE EN CHARGE DES RISQUES ET CIRCONSTANCES EXONERATOIRES.....	39
8.1. PRINCIPE DE RESPONSABILITE POUR FAUTE PROUVEE.....	39

8.1.1. PRINCIPE	39
8.1.2. CALCUL DE LA PENALITE A RAISON DE LA RESPONSABILITE ENCOURUE EN CAS DE RETARD	39
8.1.3 CALCUL DE LA PENALITE A RAISON DE LA FAUTE PROUVEE POUR DEPASSEMENT DU COUT ESTIMATIF DES ETUDES	40
8.2. CIRCONSTANCES EXONERATOIRES	40
8.3. MISE EN ŒUVRE DES PENALITES A RAISON DES RESPONSABILITES ENCOURUES	41
ARTICLE 9 : MODALITES D’APPELS DE FONDS ET DE VERSEMENT	41
ARTICLE 10 : DOMICILIATION DE LA FACTURATION	43
ARTICLE 10 : CADUCITE DES ENGAGEMENTS FINANCIERS	47
ARTICLE 11 : ENTREE EN VIGUEUR ET TERME DE LA CONVENTION	47
ARTICLE 12 : RESILIATION	48
ARTICLE 13 : OBLIGATION D’INFORMATION MUTUELLE	48
ARTICLE 14 : COMMUNICATION, PROPRIETE ET DIFFUSION DES ETUDES	48
ARTICLE 15 : LITIGES	49
ARTICLE 16 : MESURES D’ORDRE	49
ARTICLE 17 : NOTIFICATIONS	49
ANNEXE 1 : DETAIL DU COUT ESTIMATIF DES ETUDES AUX CONDITIONS ECONOMIQUES DE REALISATION (CF. HYPOTHESES §4.2).	67
ANNEXE 2 : CALENDRIER PREVISIONNEL INDICATIF	69
ANNEXE 3 : ECHEANCIER PREVISIONNEL D’APPELS DE FONDS	70
ANNEXE 4 : MODELES DES DOCUMENTS ACCOMPAGNANT LES DEMANDES D’ACOMPTE (ARTICLE 8 DE LA PRESENTE CONVENTION)	72
CERTIFICAT D’AVANCEMENT DES ETUDES	73
ANNEXE 5 : MODELE D’ETAT RECAPITULATIF DES DEPENSES ET MODELE D’ATTESTATION DE LA CONFORMITE DES ETUDES	76
ANNEXE 6A : PLANS DE SITUATION (SOURCE – DOSSIER D’ENQUETE D’UTILITE PUBLIQUE DU PROJET DES PHASES 1 ET 2 – PIECE B2 - VERSION SOUMISE AU PUBLIC EN JANVIER 2022)	80
ANNEXE 6B : PROGRAMME D’OPERATION	83
ANNEXE 7 : LISTE INDICATIVE DES RETARDS ET ALEAS IMPREVISIBLES ET/OU EXCEPTIONNELS RELATIFS AUX ETUDES (ARTICLE 8.2 - CIRCONSTANCES EXONERATOIRES) ..	95

Étant préalablement exposé que :

Sur les missions de l'AFIT France :

L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFIT France) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre de la Transition écologique et qui a pour mission de *concourir, dans le respect des objectifs du développement durable et selon les orientations du Gouvernement, au financement (...) de projets d'intérêt national (ou) international (...) relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires y compris les équipements qui en sont l'accessoire indissociable (...). Pour l'exercice de ses missions, l'établissement accorde des subventions d'investissement (...).*

Il est ainsi établi que l'AFIT France est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

Sur la SLNPCA :

Il est ainsi établi que la SLNPCA est en charge d'apporter directement sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre des collectivités pour le financement des opérations dûment inscrites à son budget.

Sur le projet Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV) :

Ce projet est inscrit en référence technique et fonctionnel du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA. Il est découpé en 3 lots géographiques. A date, les travaux relatifs au lot 1 (entre Théoule sur Mer et Vintimille) sont financés. Le financement des travaux relatifs aux lots 2 et 3 est en cours de discussion.

Sur le projet des phases 1 et 2, objet des études de la présente convention :

La présente convention porte sur les études de niveau avant-projet (AVP) de la phase 2 du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Ce projet des phases 1 et 2 vise à désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, de Toulon et de la Côte d'Azur pour répondre aux besoins de transports du quotidien de ces aires métropolitaines et améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau ferré existant.

Les projets ferroviaires s'inscrivent dans des territoires denses et constitués. Une démarche spécifique associant les structures territoriales, notamment métropolitaines, est indispensable à l'insertion des projets d'infrastructures. Le comité de coordination métropolitaine prévu au titre de l'article 22 du décret n°2022-638 du 22 avril relatif à la création de la SLNPCA sera l'instance permettant d'assurer la cohérence des projets d'infrastructures et tiers (projets urbains, etc.) et l'intérêt des parties.

Le projet des phases 1 et 2 est composé de multiples opérations réparties sur l'axe Marseille-Vintimille :

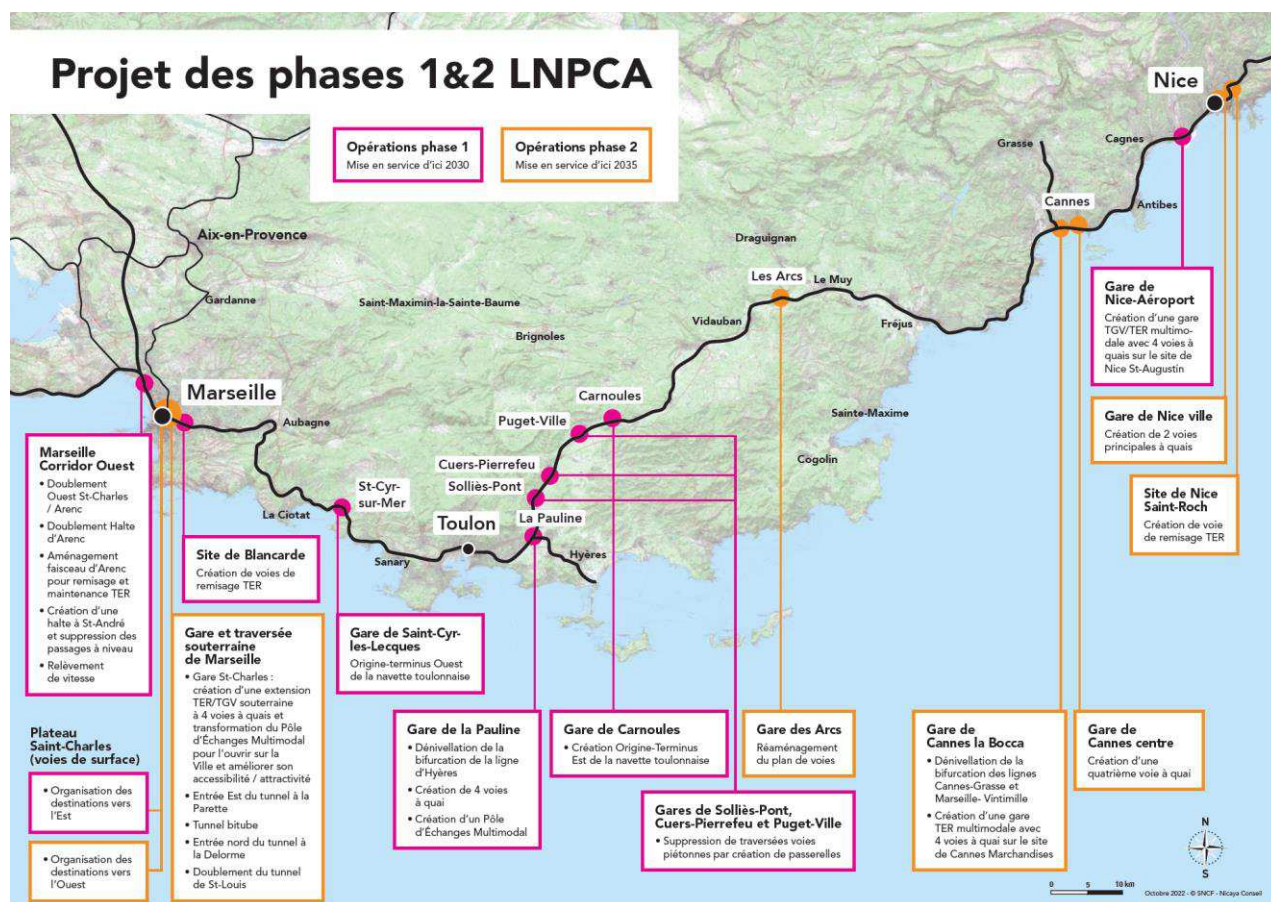


Figure 1 : Projet des phases 1 & 2 - Opérations déclarées d'utilité publique

La décision ministérielle du 7 juin 2021 a validé le périmètre des phases 1 et 2 en vue de leur présentation à l'enquête publique. L'enquête d'utilité publique sur le périmètre des phases 1 et 2 s'est tenue du 17 janvier au 28 février 2022 et a donné lieu à un arrêté inter-préfectoral de déclaration d'utilité publique en date du 13/10/2022.

Le protocole de financement du projet a été signé par les cofinanceurs le 21 décembre 2021.

Préalablement à la déclaration d'utilité publique sur les phases 1 et 2, des études de niveau avant-projet (AVP) sur la phase 1 ont été engagées en 2022 sur le programme fonctionnel suivant tel que défini par la décision ministérielle du 07 juin 2021 et dans le dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, finalement déclaré d'utilité publique le 13/10/2022 :

- Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai ;
- Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare ;
- Origine terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr ;

- Origine terminus est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression de traversées voies piétonnes en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville ;
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 1 ;
- Création du bloc Est de la gare Saint-Charles Phase 1 ;
- Corridor Ouest Arenc Phase 1 ;
- Aménagement du remisage au technicentre de la Blancarde.

Des études de niveau avant-projet (AVP) sont engagées dès 2023 sur les opérations de phase 2 :

- Gare et traversée souterraines de Marseille : gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis ;
- Libération du site ferroviaire des Abeilles Phase 2 ;
- Création du bloc Ouest de la gare Saint-Charles Phase 2 ;
- Réaménagement technicentre Blancarde Phase 2 ;
- Adaptation du plan de voie en gare des Arcs ;
- Navette azurée : Gare Cannes-Marchandises TER, dénivellation bifurcation de Cannes-Grasse, 4ème voie Cannes Ville, Plan de voie et aménagements de desserte de la gare de Nice-Ville, Remisage TER Nice Saint Roch, Renforcement IFTE/CSS 06.

La présente convention, conclue entre l'AFIT France, l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, le Département du Var, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Métropole Nice Côte d'Azur, Dracénie Provence Verdon agglomération, la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins, la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, vise à couvrir l'intégralité des besoins relatifs à la réalisation des études de niveau avant-projet (AVP) de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA.

Les études d'avant-projet produites seront d'un niveau allant au-delà d'un avant-projet classique au sens des articles D.2171-6 à D.2171-9 du Code de la Commande Publique. En effet, elles devront permettre l'éventuelle constitution de marchés de conception-réalisation, notamment pour l'infrastructure et la super structure de la traversée souterraine, mais aussi d'engager certains travaux préparatoires de déviation, de réseaux internes ou de libération de certains bâtiments. Elles devront aussi permettre de mettre en place un dialogue concret avec les partenaires sur les risques du projet au fur et à mesure de la conception du projet, dans le cadre du Comité de Suivi des Engagements et des Risques (CSER) créé à cet effet et mentionné dans l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022.

Il est également à préciser que conformément au 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, l'objectif principal de ces études AVP est, d'une part, de confirmer le programme fonctionnel et le niveau de performance attendu de l'infrastructure, et d'autre part, de stabiliser les objectifs de coût et de délai de l'opération. Ces objectifs sont établis sur la base de l'**annexe 6b** de la présente convention, du programme d'opération validé définitivement par la décision ministérielle du 07 juin 2021

et du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, déclaré d'utilité publique le 13 octobre 2022.

Au regard de cette démarche de contractualisation de la performance et de définition précise des objectifs fonctionnels, la présente convention respecte les principes du contrat de performance signé 12 avril 2021 par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Réseau. Les indicateurs de performance seront complétés avec les éléments étudiés en fin d'études AVP.

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement des études d'avant-projet (AVP) de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) définie par la décision ministérielle du 07 juin 2021 et du dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA, déclaré d'utilité publique le 13/10/2022. Elle précise notamment le programme de l'opération, l'assiette de financement et le plan de financement des études.

Les parties utiliseront pour l'ensemble des actes administratifs et financiers liés au projet, objet de la présente convention, la dénomination suivante :

« LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

Les engagements de la présente convention sont effectués dans le respect des règles de gouvernance de chacune des Parties.

Article 2 : Maîtrise d'ouvrage des études et Coordination générale des études

2.1 Maitrise d'Ouvrage et Maitrise d'œuvre

2.1.1 Maitrise d'ouvrage

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent, sur leurs périmètres de compétences respectifs, la maîtrise d'ouvrage (MOA) des études d'avant-projet, dont le financement fait l'objet de la présente convention :

- SNCF Réseau assure la maîtrise d'ouvrage des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers lui appartenant, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État et assure la coordination des MOA dans le cadre des études AVP ;
- SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des études portant sur les biens et installations mobiliers et immobiliers, appartenant au réseau ferré national, dont elle est affectataire, ou de tout autre réseau dont elle est attributaire, gestionnaire ou qu'elle réalise ou acquiert au nom de l'État. A ce titre, elle assure la maîtrise d'ouvrage des gares de voyageurs et des éléments associés, conformément à l'article L.2111-9 du code des transports
- SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pourront assurer en tant que de besoin au titre de leurs missions respectives de Maître d'ouvrage le pilotage et le suivi des relations avec SNCF Voyageurs pour les sujets entrant dans le champ d'application de la présente convention.

S'agissant de la gare souterraine de Marseille Saint Charles :

- SNCF Réseau assurera la maîtrise d'ouvrage des études AVP du génie civil lors de cette phase ;
- SNCF Gares & Connexions pilotera les études architecturales avec l'architecte qu'il désignera.
- Ce projet d'infrastructure s'inscrit dans un projet urbain global et constitué dont la MOA est assurée par la Métropole Aix Marseille Provence. Un travail partenarial est donc à conduire tout au long du déroulement des études AVP.

Ces études, conduites en étroite collaboration entre SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions permettront de stabiliser les périmètres respectifs des maîtrises d'ouvrage, ceux-ci devant être définitifs en fin d'AVP.

La coordination des deux MOA sera réalisée par SNCF Réseau dans les conditions de l'article 2.2 ci-après.

Enfin, dans le cadre de sa première phase d'ouverture à la concurrence de l'exploitation des TER, imposée par le règlement européen n° 1370/2007, la Région a acquis les Sites de Maintenance et de Remisage (SMR) de Pautrier à Marseille, de Cannes Marchandises, de Nice-Saint Roch et de Nice-Ville, en plus d'investissements déjà réalisés sur le site de Blancarde. Ces investissements, complétés par les travaux lourds en cours de réalisation sur les sites de Nice-Saint Roch et de Nice-Ville, réalisés par les concessionnaires et financés par la Région, représentent des montants particulièrement importants. Ils conduiront à ce que, avant même les premiers travaux des phases 1 et 2 de la LNPCA, l'ensemble du périmètre d'exploitation des TER de la Région soit couvert par des dispositifs de maintenance et de remisage suffisants, y compris pour absorber les augmentations d'offres à venir.

Or, les études réalisées en amont du projet des phases 1&2 LNPCA ont montré la nécessité d'une sectorisation (ou « tubage ») des circulations du plateau Saint-Charles, qui va être engagée dès les travaux de la première phase LNPCA. Ceci conduira au fait que les matériels roulants du secteur ouest de Marseille ne pourront plus accéder au SMR de Blancarde où ils sont actuellement entretenus. Cela nécessitera donc que des capacités de maintenance et de remisage soient réalisées en restitution de capacité sur le corridor Ouest de Marseille. Par ailleurs, cela nécessitera que les sites de Blancarde (et Pautrier) soient configurés pour les matériels qui seront exploités sur les lignes des secteurs Marseille-Aix-Alpes et Marseille-Est.

2.1.2 Maitrise d'œuvre

Sur le périmètre SNCF Réseau, l'organisation projet sera constituée d'une MOA forte et intégrée visant à externaliser la totalité des études (MOE Générale et MOE Etudes) hormis certains sujets spécifiques ayant des enjeux de sécurité ferroviaire.

SNCF Gares & Connexions est à la fois maître d'Ouvrage et maître d'œuvre des gares, de leur conception, des études techniques et de l'exécution des travaux complexes en environnement ferroviaire. Sa Direction de l'Architecture et de l'Environnement conçoit et signe les permis de construire de ces ouvrages. Elle s'appuie sur AREP, bureau d'études pluridisciplinaires, filiale à 100% de SNCF Gares & Connexions et sur ses équipes délocalisées implantées en régions. La part des prestations sous-traitées aux ingénieries locales atteint généralement 30 à 40%.

En tant que de besoin, sur les gares principales, des compétences complémentaires en conception artistique et design pourront être recherchées pour permettre la diversité architecturale.

2.2. Coordination des maîtrises d'ouvrage

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

- d'atteindre les objectifs du système global (performance, services, coûts, délais) ;
- d'assurer la continuité des engagements pris dans le cadre de la concertation continue, de l'enquête publique et du Protocole de financement ;
- d'assurer la cohérence règlementaire des dossiers globaux du projet selon le principe de subsidiarité ;
- de porter une parole commune des MOA auprès des partenaires.

Dans cette optique, les parties conviennent que SNCF Réseau est désignée Coordinateur général des MOA.

SNCF Gares & Connexions contribuera à cet objectif de bonne coordination. Elle communiquera en temps utile toutes les informations et documents utiles à la mission du coordinateur et répondra à ses demandes dans les meilleurs délais.

Le Coordinateur général fera ses meilleurs efforts pour :

- S'assurer de la prise en compte des objectifs du projet global et de leurs éventuelles conséquences dans les programmes de chaque MOA du projet ;
- Veiller à la cohérence et à la continuité des engagements pris dans les phases précédentes ;
- Conduire les processus de production communs afin d'apporter une réponse assemblée et unifiée aux COPIL, COTEC et au Comité de Suivi des Engagements des Risques mis en œuvre dans le cadre de la SLNPCA au titre du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 concernant :
 - La maîtrise des risques communs et assemblés ;
 - La maîtrise des coûts assemblés et échelonnement pluriannuel ;
 - La maîtrise des délais assemblés ;
 - La maîtrise de la complétude et de la qualité des dossiers (dont charte graphique) ;
- Coordonner les productions intégrées (hors pôles d'échanges) sur les périmètres des demandes de subventions européennes ;
- Animer les dispositifs de concertation intégrés du projet système déclaré d'utilité publique, accessible et compréhensible par l'ensemble des acteurs (partenaires, élus, concitoyens) ;
- Présenter les demandes d'autorisation environnementale et/ou règlementaire suivantes : actualisation du dossier d'enquête publique (étude d'impact, cahiers territoriaux), élaboration du dossier d'enquête parcellaire, exception faite des permis de construire des gares. Les autres autorisations non citées le seront sur le principe de la meilleure subsidiarité ;
- Procéder à l'ordonnancement des opérations des deux MOA sur le réseau exploité étudiées en AVP vis-à-vis des interfaces avec le Réseau Ferré National et les gares

tant sur l'acceptabilité et le dimensionnement des besoins capacitaires que la réservation des ressources Travaux ;

- Piloter les marchés nécessitant une production commune aux deux MOA pris sur le budget chapeau pour le périmètre restant en commun (hors périmètre 2 personnes responsables des marchés - PRM - peuvent être possibles) ;
- Assurer la coordination avec les projets ferroviaires des axes concernés (HPMV, CPER, régénération, etc.), à l'exception de ceux pilotés par la Direction Régionale des Gares ;
- Veiller à la préservation des emprises nécessaires aux installations déclarées d'utilité publique à l'intérieur des emprises SNCF ;
- Veiller au respect du budget global au regard des projets connexes, en alertant si nécessaire les partenaires dès lors qu'ils seraient de nature à en surenchérir le coût ;
- Présenter le dossier préliminaire de sécurité en phase AVP à l'EPSF pour le compte des deux MOA ;
- Assurer la présentation intégrée des documents produits dans le cadre du dialogue institutionnel auprès des partenaires financiers du projet (Comité de Pilotage, Comité de Suivi des Engagements et des Risques, Comités Techniques) et des échanges continus avec la DGITM, la Préfecture, la DREAL et la Région en qualité d'AOM.

Ces actions de Coordination générale s'exercent en phase AVP sans préjuger de ce qui sera décidé pour les phases ultérieures.

En sus de cette coordination générale assurée par SNCF Réseau à l'échelle du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, une coordination spécifique entre les deux maîtres d'ouvrage sera mise en place pour chacune des 25 opérations avec la désignation d'un coordinateur par site. Un document détaillé ces mécanismes de coordination sera présenté au 1^{er} comité de pilotage consécutif au démarrage des études.

Article 3 : Programme des opérations de phase 2 au démarrage des études AVP et programme des études à réaliser

3.1 Projet des phases 1 et 2

La phase 2 s'inscrit dans le projet des phases 1 et 2 déclaré d'utilité publique le 13/10/2022.

Ce projet des phases 1 et 2 répond prioritairement, à travers ses 25 opérations (voir carte précédente) situées dans les départements des Bouches-du-Rhône, du Var et Alpes-Maritimes, aux besoins d'amélioration des déplacements du quotidien, ce qui conduira à un report modal significatif avec l'ambition de :

- développer trois réseaux express métropolitains sur les métropoles d'Aix-Marseille Provence, de Toulon et de la Côte d'Azur ;
- améliorer les liaisons ferroviaires entre les 3 métropoles et l'accès à l'ensemble du territoire français depuis le Var et les Alpes-Maritimes conformément aux priorités de la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 ;
- garantir un système robuste et résilient aux changements.

Le projet comprend, d'est en ouest, vingt-cinq (25) opérations (voir carte précédente) :

- la **gare TER/TGV de Nice aéroport** (phase 1) ;
- les **opérations de la navette azurée** (phase 2) : aménagements en gares de Nice Saint-Roch, Nice Ville, Cannes Centre, dénivellation de la bifurcation de la ligne Cannes–Grasse, terminus en gare de Cannes La Bocca ;
- les **opérations de la navette toulonnaise** (phase 1) : terminus en gares des Arcs, de Carnoules et de Saint-Cyr, dénivellation de la bifurcation de la ligne d'Hyères avec développement du pôle d'échange de la Pauline, suppression de traversées de voie piétonnes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville ;
- les **opérations du plateau Saint-Charles** (phases 1 & 2) : blocs est et ouest, libération du site des Abeilles, reconfiguration du technicentre de la Blancarde ;
- les **opérations du corridor ouest** (phase 1) de Marseille : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, suppression des passages à niveau de Saint-Henri et Saint-André, halte de Saint-André ;
- la **gare et la traversée souterraines de Marseille** (phase 2) : gare souterraine de Saint-Charles, tunnel, entrées nord et est, doublement du tunnel de Saint-Louis.

3.2 Rappel des coûts des phases 1 et 2 inscrits dans le Protocole d'intention portant sur le financement du projet

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement (hors AVP-86M€-CE 07/2020) :

En M€ HT en euros constant 07/02020	Période de travaux	Montant brut principal y/c foncier et sommes à valoir	Acquisition de données et missions complémentaires (hors AVP)	MOE (hors AVP)	MOA (hors AVP)	PRI PRNI	TOTAL
Phase 1	2023 - 2029	663	12	64	22	104	865
Phase 2	2027 - 2035	2 028	31	148	63	323	2 594
Total Phases 1+2 (hors AVP)	2023 - 2035	2 691	43	212	85	427	3 459

Figure 2 : *Projet des phases 1 et 2 (coûts en millions d'euros – M€) – Extrait du Protocole d'Intention sur le financement.*

Les maîtres d'ouvrage (MOA), à savoir SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, s'engagent à programme constant sur les coûts d'opérations qui seront évalués en fin de phase AVP (CPPR - coût prévisionnel provisoire de réalisation). Des clauses d'objectivation sur les coûts et les risques seront intégrées dans les contrats de MOE par chaque MOA à l'instar des clauses déjà intégrées dans le cadre des contrats des études AVP des opérations prévues en phase 1.

Les coûts en début de phase AVP sont donnés à titre indicatif (EFP-enveloppe financière prévisionnelle) sur la base des résultats des études antérieures.

Il est par ailleurs précisé en complément et dans le respect des dispositions des articles 6 « Suivi de l'exécution des Etudes » et 7 « Gestion des écarts » que les partenaires et les MOA ont la volonté de rester dans l'enveloppe, par réduction du programme fonctionnel, par réduction du programme technique ou par réduction des coûts bruts.

3.3 Programme fonctionnel de la phase 2

Les objectifs de service de la phase 2 ont été définis avec les partenaires du projet, et en premier lieu avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR), autorité organisatrice des mobilités. Ces objectifs sont présentés dans le dossier d'enquête d'utilité publique du projet.

Le schéma ci-dessous présente les objectifs de services pour la phase 2 du projet :

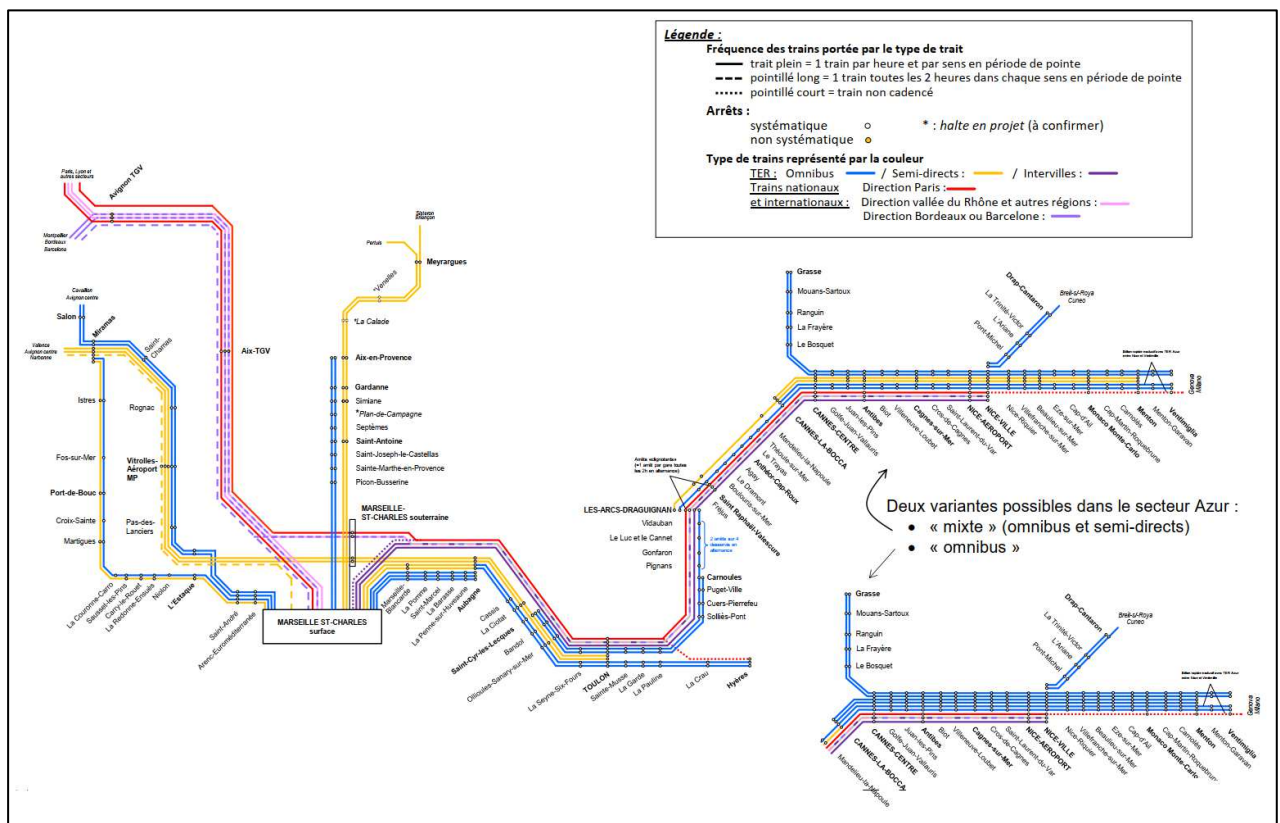


Figure 2 : Trame systématique en heure de pointe en phase 2 – hors aménagements complémentaires (Dossier d'enquête publique).

En outre, la Région PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR et SNCF Réseau se sont engagés, au moyen du contrat-cadre pour la performance du réseau ferroviaire approuvé par l'Assemblée régionale le 9 octobre 2020 et signé le 12 avril 2021, sur un plan d'actions et sur un calendrier à 10 ans permettant d'atteindre un niveau de service de fiabilité et de performance du réseau ferré régional et de contribuer ainsi davantage à la qualité de service du TER Provence-Alpes-Côte d'Azur, aux objectifs de transition énergétique et à la desserte du territoire.

La performance du réseau est évaluée annuellement sur la base de trois indicateurs : la maîtrise de l'irrégularité pour cause d'infrastructure provoquant retard ou suppression de

trains, la gestion des modes dégradés après perturbations des circulations et la restitution du réseau après chantier à fort impact.

De plus, pour chaque opération d'investissement, la maîtrise des délais est évaluée, de même que la maîtrise du programme fonctionnel, ce programme pouvant être notamment constitué d'objectifs pour l'amélioration des temps de parcours et/ou d'objectif de réduction de l'irrégularité et/ou d'objectifs de capacité et de fréquence sur l'axe considéré.

La présente convention de financement respecte les principes de ce contrat-cadre de performance.

Ainsi les études AVP, objet de la présente convention, qui ont pour objectif d'établir le programme d'opération fonctionnel définitif, devront être en cohérence avec le contrat-cadre de performance et notamment avec les objectifs de performance prévisionnels établis à dire d'expert, présentés dans l'annexe du contrat.

Le suivi et le respect des objectifs de performance de phase en phase (depuis la phase des études préliminaires – EP - jusqu'à la mise en service de l'opération), s'entendent uniquement en ce qui concerne le domaine de compétence du maître d'ouvrage et du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau. Ils s'entendent également hors évolution du contexte réglementaire ou des hypothèses d'études validées non maîtrisable par SNCF Réseau. De la même manière sur le réseau structurant multitransporteurs, les demandes des AOT autres que l'AOM régionale pourront être exonératoires du respect de certains niveaux d'objectifs. S'agissant en grande partie d'intervention sur le réseau existant, les études seront conduites pour concilier au mieux les exigences des travaux et de la circulation. La plateforme services et infrastructures Sud constitue le lieu de dialogue adapté pour la conciliation de l'ensemble de ces objectifs.

3.4 Interface avec le projet Haute Performance Marseille Vintimille (ERTMS)

Le programme de base de l'AVP tient compte de l'hypothèse de réalisation du projet de déploiement de la signalisation ERTMS sur l'axe Marseille-Vintimille, incluant la réalisation de postes de signalisation de type PAI (postes d'aiguillage informatisés) ARGOS, en amont ou concomitamment aux travaux de la phase 1 LNPCA (et donc avant la phase 2) entre Saint-Cyr et Nice et des enjeux relatifs à la mise en exploitation depuis le futur bâtiment CCR (commande centralisée du réseau) / CSS (central sous-station) de Marseille.

3.5 Programme des opérations de la phase 2

Le programme des opérations de la phase 2 est inscrit dans le dossier d'enquête d'utilité publique ainsi que dans le protocole de financement du projet.

Les plans de situation présentés en **annexe 6a** permettent de localiser l'ensemble des opérations de la phase 2.

Le détail de ce programme par opération, présenté en **annexe 6b** de la présente convention de financement en cohérence avec l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP) est résumé dans le tableau ci-après :

Raccordement Marseille Nord	Bifurcation dénivelée entre PLM (voies extérieures) et voies du tunnel (au centre)
Doublement du tunnel de St Louis	Création d'un tunnel mono-voie de chaque côté du tunnel de St-Louis existant
Tunnel de Marseille	Tunnel bitube circulaire par les trains de voyageurs à V140 de catégorie A (tenue au feu 5 km)
Libération Abeilles Phase 2	Libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les Bd Voltaire / Flammarion
Gare souterraine de Marseille	Gare souterraine (ERP enfoui de plus de 6 m), à 4 voies à quai de 400 m pour les TGV et les TER avec bâtiment voyageur et parvis associé, accès au métro, aux quais de surface et à la rue Honorat
Raccordement Marseille Parette	Bifurcation dénivelée entre la ligne Marseille-Vintimille (2 voies rapides situées au Nord) et les voies du tunnel
Marseille Bloc Ouest	Finalisation du doublement de la voie vers Arenc et modification du plan de voies en gare (dont dépose voie N)
Technicentre Blancarde	Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des missions partant du bloc Est en phase 2
Embranchement Carrière	Création d'un embranchement ferroviaire dans une carrière pour y transporter les délais d'extraction résiduels du tunnel et de la gare souterraine
Plan de voie Gare des Arcs	Aménagements permettant la réception des navettes azuréennes et toulonnaises
Gare Cannes Marchandises TER	<ul style="list-style-type: none"> Création d'une gare à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment de terminus aux navettes azuréennes Réaménagement du technicentre côté mer
Bifurcation de Cannes-Grasse	<ul style="list-style-type: none"> Dénivellation de la bifurcation de Grasse en faisant passer une voie de la ligne Marseille Vintimille en tranchée couverte Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet
4^{ème} voie Cannes Ville	Création d'une 4 ^{ème} voie en gare de Cannes centre – configuration à 2 voies de 400m à l'extérieur et 2 voies centrales à 220 m – un quai central et deux quais latéraux
Plan de voie Nice-Ville	Aménagement à Nice Ville d'une communication entre les voies C et D et création de 2 voies à quai VH et VI avec aménagements de desserte ad hoc pour les TER de Breil
Remisage TER Nice St-Roch	Aménagement d'un faisceau de remisage de 5 voies de 220 m
Renforcement IFTE / CSS 06	Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levée du cran de limitation de traction en service depuis mise en service des Regio 2N

3.6 Principes d'aménagement des sites de maintenance et remisage (SMR) et organisation des études sur le site de Blancarde

L'objectif principal des phases 1 et 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur est d'offrir davantage de trains du quotidien aux usagers et aux territoires.

En parallèle, le schéma de desserte TER qui sera mis en œuvre par la Région dans le cadre de l'ouverture à la concurrence correspond au schéma de desserte du projet des phases 1&2 LNPCA en ce qui concerne l'offre TER.

L'augmentation de l'offre conforme aux ambitions du projet LNPCA, l'exploitation par « tubes », et la nécessité légale de dédier des SMR aux exploitants nécessite que le projet des phases 1 et 2 de LNPCA permette de reconstituer les capacités de remisage et de maintenance dont dispose la Région à ce jour et qui vont être profondément modifiées par les travaux des phases 1 et 2 de la LNPCA.

La conduite des études relatives aux ateliers dans le cadre du projet des phases 1&2 LNPCA donnera lieu à des validations d'étape lors des Comités de Pilotage que ce soit sur la définition du programme fonctionnel (Région) ou sur la définition du programme technique apporté.

Dans ce cadre, la Région, en tant que futur propriétaire, donnera à SNCF Réseau les entrants de programme de l'atelier de Blancarde pour conduire les études dans le cadre de cette convention :

- Prévision de découpage des lots ouverts à la concurrence : type de matériel, nombre de rames, niveau de maintenance escompté,
- Définition des aménagements par lot avec le niveau de maintenance escompté ;
- Identification des périmètres séparés et des périmètres mutualisés ;
- Éléments économiques d'exploitation selon le positionnement des sites de maintenance

Principes généraux pour la Région pour une exploitation optimale des sites de maintenance¹ :

Dans le cadre de l'exploitation du site de Marseille Blancarde, non plus avec un seul exploitant, mais avec plusieurs exploitants, il est nécessaire de concilier les conditions d'exploitations des sites de maintenance avec celles du projet des phases 1&2 :

- Nécessité d'organiser une exploitation du site de Blancarde en plusieurs entités de maintenance, indépendantes les unes des autres, permettant également des entrées / sorties indépendantes selon faisabilité sur le RFN ;
- Alimentation électrique : le site de maintenance doit être indépendant du RFN. Il est important de l'anticiper et de prévoir avec SNCF Réseau cette dissociation le plus tôt possible ;
- Anticiper également la dissociation des fluides entre les biens/bâtiments restants dans le périmètre de SNCF et ceux acquis par la Région.

¹ Les sites de maintenance en lien avec les opérations prévues en phase 1 seront traités et abordés en référence à la convention de financement des études AVP Phase 1 signées en octobre 2022 dans le cadre des comités techniques et de pilotage.

Etudes niveau AVP de l'Atelier de Blancarde Phase 2 avec MOA Région sur son périmètre prévisionnel

- Etape 1 : analyse des enjeux fonctionnels sur le site de Blancarde à l'horizon phase 2 pour définir les périmètres fonctionnels du domaine INFRA (MOA SNCF RESEAU) et du domaine de maintenance du matériel roulant (MOA REGION) avec les expertises utiles des opérateurs
- Etape 2 : étudier niveau AVP les enjeux INFRA relevant du périmètre RESEAU (évacuation des matériaux sur les pharmacies militaires, interfaces RFN) et étudier les enjeux de maintenance du matériel roulant sur les périmètres définis par la Région (séparé ou mutualisé)
- Etape 3 : répartition des actifs entre les futurs propriétaires, définition des principes de gouvernance et de pilotage des procédures administratives, etc.

3.7 Objectifs et contenu des études AVP à réaliser, objets de la convention

Les études AVP, dont le financement fait l'objet de la présente convention, portent sur la phase 2 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA. Ces études visent pour les deux maîtres d'ouvrage deux natures d'objectifs :

1) d'une part, des objectifs standards d'un AVP classique :

- intégrer de manière exhaustive les interfaces liées aux projets environnants ;
- étudier plusieurs variantes techniques pour optimiser les choix ;
- stabiliser les coûts d'opération pour permettre l'engagement du maître d'ouvrage sur ces coûts dits CPPR (coût prévisionnel provisoire de réalisation).

2) d'autre part, des objectifs d'un AVP "plus" :

- Au sein de chaque opération de gare nouvelle dont la maîtrise d'œuvre en phase AVP sera confiée à la direction de l'Architecture de SNCF G&C, une réflexion sera engagée par SNCF G&C pendant la mise au point de la phase AVP pour analyser les conditions de faisabilité et le périmètre potentiel pour une ouverture partielle à concours de maîtrise d'œuvre. Ces périmètres devront reposer sur une indépendance fonctionnelle et ne pas péjorer la cohérence d'ensemble des pôles d'échanges multimodaux dans leur conception et leur fonctionnement. SNCF G&C partagera avec les partenaires financiers en comité technique les risques (dont les possibilités de dévolution de marchés en conception/réalisation) et opportunités sur les aspects stratégique et économique.
- dresser un état des lieux foncier et fonctionnel de MSC²
- être en capacité de lancer un éventuel marché de conception-réalisation après ces études notamment pour la traversée souterraine ;
- être en capacité de lancer des travaux préparatoires pour dévier des réseaux internes et libérer certains bâtiments ;

² Les estimations des fonciers SNCF comme possible contribution au financement du projet seront également étudiées en parallèle des études AVP, objet de la présente convention. Les modalités de travail relatives à ce sujet seront définies dans le cadre des instances de gouvernance du projet LNPCA et mises en œuvre dans le cadre de la convention-cadre prévue par l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

- produire des études de niveau “projet” sur certaines thématiques de manière à évaluer un CPPR au niveau 0/-10% au lieu de 0/-20% ;
- organiser la production au fil de l'eau pour pouvoir analyser les risques et les opportunités en continu, les évaluer et les partager avec les partenaires dans le cadre du CSER.

Enfin, ces études ont également pour objectif de stabiliser la consistance technique et l'estimation du coût de chaque opération ainsi qu'un calendrier prévisionnel de réalisation des opérations. Elles permettent également de déterminer le phasage prévisionnel des travaux.

Les études portent sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires, installations fixes des transporteurs, pôle d'échanges et exploitation durant la phase travaux.

Concernant les enjeux fonciers sur Marseille Saint Charles, dans le cadre des réflexions liées aux relogements d'activités ferroviaires (services, stationnement, etc.) nécessaires pour la réalisation du projet des phases 1&2 LNPCA (étude pilotée par SNCF Immobilier au titre du schéma directeur immobilier), il sera étudié les potentialités de relocalisation dans un environnement en proximité immédiate du PEM en coordination avec les collectivités locales.

Les études d'avant-projet comprennent notamment :

- **les productions coordonnées concernant les différents maîtres d'ouvrage :**
 - l'élaboration des dossiers de procédures administratives transverses (incluant notamment le dossier d'autorisation environnementale – y compris la phase relative à la préparation et à la consultation du public, l'actualisation de l'étude d'impact du projet des phases 1 et 2 à annexer à chaque dossier de demande d'autorisation des travaux) ;
 - les études environnementales transverses et nécessaires à la poursuite des procédures administratives post avis de l'Autorité environnementale (AE-CGEDD) et à la préparation des mesures compensatoires, ainsi qu'à l'obtention des autorisations environnementales ;
 - la définition et la gestion des interfaces entre maîtres d'ouvrage ;
 - l'élaboration du Dossier de définition de sécurité (DDS) de l'opération pour l'EPSF ;
 - la définition des besoins fonciers et des emprises afin de préparer l'enquête parcellaire ;
 - les plans de synthèse par opération et les productions BIM afférentes
 - les études de phasage multi maîtres d'ouvrage intégrant la circulation des trains et la circulation des voyageurs ;
 - les études de niveau AVP sur le périmètre de la maîtrise d'ouvrage « SNCF Voyageurs » ou SNCF ;
 - les études particulières des variantes techniques pour présenter des choix aux partenaires ;

- les études d'analyse de risques et d'opportunités de tous les périmètres de maîtrise d'ouvrage partagées au fil de l'eau avec les partenaires.

Nota : l'ensemble de ces études d'avant-projet sont à coordonner avec les structures territoriales notamment concernant les effets cumulés et les instructions administratives.

- **Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :**

- le détail du programme technique de l'opération pour le périmètre SNCF Réseau ;
- Les schémas d'infrastructures ferroviaires (SIF) qualifiant le programme technique de base ;
- les études d'exploitation actualisées avec les hypothèses nouvelles issues des marchés de mise en concurrence des opérateurs et de l'interface avec HPMV ;
- les études de tracé (niveau PRO), de terrassements, de structure de la plateforme, d'hydraulique et de confortement d'ouvrages en terre : notice incluant notamment les conditions d'intervention vis-à-vis du trafic (restrictions, déviations, limitation temporaire de vitesse, etc.) et le cas échéant les incidences liées à la présence de vestiges archéologiques, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans et dessins de définition et de phasage, profil en long éventuel, planning prévisionnel des études et travaux, dossier de demande de dérogation éventuelle, tableaux de résultats de calcul de tracé (rayon, insuffisance de dévers, limites de raccordement progressifs), tableaux de résultats de calcul sur les appareils de voies ;
- les études de voie : notice de voie incluant notamment les hypothèses de conditions de réalisation des travaux sur ligne exploitée, estimation des coûts des travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, schémas et plans, planning prévisionnel des études et travaux de voie ;
- Les études d'architecture système en gare Saint-Charles et de fonctionnement surface/souterrain : poste d'enclenchement, télécommande, secteur circulation, postes opérateurs, centre circulation etc...
- les études de signalisation (sur la base des hypothèses de l'article 2.4 pour les secteurs concernés par l'ERTMS) : notice de signalisation, avant programme de signalisation (incluant notamment le programme et les pièces de niveau PRO, le tableau des conditions particulières d'annonce, le programme des automatismes, le programme de traction électrique, le programme des relations téléphoniques, le programme des protections DTP), estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, planning prévisionnel des études et travaux ;
- les études de traction électrique (Alimentation électrique et Caténaires) : notice de traction électrique, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, schémas et plans de piquetage, planning prévisionnel des études et travaux ;

- les études d'ouvrages d'art : notice, note de calculs de dimensionnement des éléments d'ouvrage, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans de définition et de phasage, planning prévisionnel des études et travaux ;
- les études de bâtiments techniques : notice, estimation du coût prévisionnel provisoire de réalisation décomposé par entités (surfaces et ratios), estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, documents graphiques, dossier de permis de construire (PC) ;
- les études de télécommunications : notice, estimation des coûts de travaux, estimation des coûts de maintenance et d'exploitation, plans de définition et de phasage, planning prévisionnel des études et travaux ;
- les acquisitions de données d'entrée et diagnostics (sondages, levés topographiques, diagnostic de pollution des sols...) permettant un niveau de connaissance suffisant pour des marchés de conception réalisation et pour avoir un niveau d'engagement sur les coûts de 0/-10% ;
- les études transverses : modalités de réalisation des travaux en site ferroviaire exploité (Installations Temporaires de Contre Sens, aménagement du plan de transport, durée des intervalles, travail jour/nuit, condition de mise en service, phases ou grande interception, etc.), analyse des risques, synthèse des estimations de coût de travaux permettant d'arrêter le coût prévisionnel provisoire de réalisation de l'opération (CPPR), synthèse des estimations du coût de maintenance et d'exploitation, planification de l'opération, des dispositions de sécurité des personnes et des circulations et édition d'un plan de management de la sécurité et de l'interopérabilité (PMSI), dispositions relatives à la sûreté, stratégie d'allotissement des marchés de travaux, optimisation technique et économique des plages de travaux et des conditions d'exploitation durant ces phases travaux ;
- le phasage des travaux pour le périmètre SNCF Réseau ;
- la définition des enjeux capacitaires et des ressources travaux nécessaires à la réalisation des travaux (établissement de la commande de production) ;
- les études environnementales sur le périmètre SNCF Réseau afin d'intégrer l'avis de l'AE-CGEDD, poursuivre la prise en compte des enjeux environnementaux dans le cadre des études techniques, alimenter les procédures administratives ultérieures autorisation environnementale notamment) et préparer les mesures compensatoires d'un point de vue environnemental ;
- l'élaboration des dossiers de procédures administratives propres au périmètre SNCF Réseau vis-à-vis des différentes autorisations nécessaires post-déclaration d'utilité publique (DUP) ;
- la synthèse des études d'avant-projet pour le périmètre SNCF Réseau ;
- la définition des besoins d'emprises foncières sur le périmètre SNCF Réseau y compris en convention d'occupation temporaire (COT) durant la phase des travaux ;

- le diagnostic des réseaux et leur dévoiement sur le périmètre SNCF Réseau
 - un dossier de chiffrage comprenant la référence de l'EFP, les évolutions de l'évaluation des risques et des opportunités construites au fil de l'eau et partagées avec les partenaires, le coût des variantes techniques et le CPPR final évalués à 0/-10%.
- **Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :**
 - le détail du programme de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
 - le détail des estimations de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions;
 - les études d'avant-projet « plus » pour le périmètre SNCF Gares & Connexions :
 - projet architectural du pôle d'échanges multimodal (PEM) et du parc de stationnement,
 - intégration urbaine du PEM (schéma fonctionnel...),
 - étude des voiries et réseaux divers (VRD) et gestion des Eaux Pluviales (aménagement viaires, réseaux, aménagements paysagers, etc.),
 - étude du dimensionnement des espaces voyageurs,
 - étude de flux dynamique du PEM,
 - étude de conception des quais et accès aux quais,
 - plan d'aménagement Intérieur de la Gare/ Plan d'Occupation des Quais,
 - études de sécurité Incendie,
 - études de réglementation thermique,
 - étude de sécurité et de sûreté publique ;
 - production de plans de masse, de coupes, et de vues 3D ;
 - les acquisitions de données d'entrée ;
 - les études environnementales sur le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
 - phasage des travaux pour le périmètre SNCF Gares & Connexions et optimisation des phases de travaux pour les concilier au mieux avec le fonctionnement des gares existantes ;
 - engagements en termes de développement durable et suivi du bilan carbone de l'opération pour le périmètre de SNCF Gares & Connexions ;
 - gestion des déchets - SOGED (Le Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets) ;
 - la synthèse des études d'avant-projet pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ;

- les dossiers de dépôt pour les autorisations administratives utiles ;
- un dossier de chiffrage comprenant la référence de l'EFPP, les évolutions de l'évaluation des risques et des opportunités construites au fil de l'eau et partagées avec les partenaires, le coût des variantes techniques et le CPPR final évalués à 0/-10%.

Elles se concluent par l'établissement d'un document d'avant-projet constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse, incluant les productions coordonnées concernant les différents maîtres d'ouvrage (dossiers d'analyse de risques et d'opportunités, dossiers de chiffrage, dossiers réglementaires, études environnementales, interfaces entre les maîtres d'ouvrage, dossier de définition de sécurité -DDS- de l'opération...) ;
- un dossier des études pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau comprenant les études permettant d'engager le cas échéant un marché de conception réalisation pour le cas de la gare de Marseille Saint Charles ou des travaux anticipés préparatoires;
- un dossier des études pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions comprenant les études permettant d'engager le cas échéant un marché de conception-réalisation pour le cas de la gare de Marseille Saint Charles ou des travaux anticipés préparatoires;
- un dossier de phasage des travaux comprenant la totalité des travaux,
- un dossier de chiffrage comprenant la référence de l'EFPP, les évolutions de l'évaluation des risques et des opportunités construites au fil de l'eau et partagées avec les partenaires, le coût des variantes techniques et le CPPR final évalués à 0/-10%.

Article 4 : Financement des études

4.1 Coût estimatif des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études d'avant-projet de la phase 2 de la LNPCA, appelé « Coût estimatif » dans la suite de la convention, dont le financement fait l'objet de la présente convention, est fixée à 88,71 M€ HT aux conditions économiques de juillet 2022 :

- L'estimation des études AVP relevant du périmètre SNCF Réseau est de 62,72 M€ aux conditions économiques de juillet 2022 ;
- L'estimation des études AVP relevant du périmètre SNCF Gares & Connexions est de 25,99 M€ aux conditions économiques de juillet 2022.

4.2 Besoin de financement aux conditions économiques de réalisation

Le coût des études du périmètre de la présente convention, défini à l'article 3.6, est estimé à **100,58 M€ HT courants (70,90 M€ courants sur le périmètre SNCF Réseau et 29,68 M€ courants sur le périmètre Gares & Connexions)** (ci-après « le Besoin de financement ») c'est-à-dire aux conditions économiques réelles de réalisation, sur la base :

- du calendrier prévisionnel de réalisation des études d'une durée prévisionnelle de 48 mois à compter de la notification de la présente convention durant le 2^{ème} trimestre 2023 jusqu'à la date de fin de réalisation estimée au 2^{ème} trimestre 2027,
- de l'évolution des prix sur la base de l'indice de référence le plus représentatif des études à réaliser, à savoir l'indice ING, avec les hypothèses prévisionnelles d'indexation suivantes :
 - indice ING juillet 2022 : 128,4
 - + 2,5 % entre août et décembre 2022,
 - + 5,7 % en 2023,
 - + 3,3 % en 2024,
 - + 2,5 % en 2025,
 - + 2,5 % en 2026,
 - + 2,0 % en 2027.

Le Besoin de financement sera régulièrement indexé en fonction de l'évolution de ces indices. C'est sur cette hypothèse que l'actualisation en euros courants a été faite.

Il se décompose comme suit :

- le besoin de financement des missions relatives sur le périmètre SNCF Réseau :

Missions	€ courants
Maitrise d'œuvre	30,98 M€
Acquisitions de données	15,59 M€
Missions complémentaires	14,46 M€
Maitrise d'ouvrage (Direction de projet)	9,87 M€
TOTAL	70,90 M€

- le besoin de financement des missions relatives sur le périmètre SNCF Gares & Connexions :

Missions	€ courants
Maitrise d'œuvre	18,81 M€
Acquisitions de données	4,67 M€
Missions complémentaires	2,45 M€
Maitrise d'ouvrage	3,75 M€
TOTAL	29,68 M€

A titre indicatif, le détail estimatif du coût des études est précisé en *annexe 1*.

4.3 Financements européens

4.3.1 Demande de financement européen

Dans le cadre de la sollicitation d'un financement européen, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant que maîtres d'ouvrage, prennent en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à déposer une demande dans les formes exigées et des délais convenables. Cette demande sera basée sur une assiette de dépenses respectant les exigences de justification et de comptabilisation posées par la procédure des financements européens.

En cas de refus de la demande de financement ou si le montant du financement accordé est inférieur au montant demandé, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne supportent aucune responsabilité vis-à-vis des co-financeurs.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à mettre en œuvre les moyens humains suffisants pour la gestion de ces demandes de crédits européens pour éviter de mettre en cause le plan de financement intégrant les versements des fonds européens qui auront été programmés.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent également à participer et s'associer à toute action prise à l'initiative d'un ou plusieurs signataires de la présente convention et concourant à maximiser la probabilité d'obtention du financement européen et à mettre en œuvre les moyens humains correspondants.

Les frais de préparation du dossier de demande sont intégrés dans le coût des études, ces frais étant susceptibles d'être intégrés dans la subvention européenne. Les frais intègrent notamment le temps de préparation du dossier de demande de subvention, le temps de gestion de la subvention, ainsi que les frais d'attestation des dépenses par les commissaires aux comptes.

4.3.2 Intégration du financement européen au plan de financement

Le besoin de financement de la présente convention doit à tout moment être intégralement financé par les co-financeurs. La subvention européenne n'est pas prise en compte tant que cette dernière n'a pas été versée aux MOA au titre de leurs périmètres respectifs.

Les montants versés aux MOA au titre de la subvention européenne sont déduits des participations financières des co-financeurs. Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance calculé conformément à l'**annexe 3** est réduit du montant en euros courants des subventions perçues au titre du présent article par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Il appartiendra à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions également de diligenter la conduite du projet et la production des justificatifs nécessaires de façon à optimiser la perception des financements européens.

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

4.3.3. Réduction du financement européen

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

Dans l'hypothèse d'une décision de l'autorité de gestion du programme européen ayant pour effet de réduire le montant de la subvention versée au titre de la présente convention, dont le fait générateur n'est pas une erreur manifeste de SNCF Réseau dont la preuve incombe aux co-financeurs, ces derniers s'engagent à maintenir jusqu'au terme de la présente convention, leurs contributions financières respectives nécessaires à la couverture complète du Besoin de financement.

4.3.4. Gestion de la subvention

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions assurent la gestion administrative du financement européen obtenu.

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

4.4. Plan de financement des études

Les parties conviennent par la présente convention de contractualiser un financement à hauteur de **100,58 M€ HT courants** apportés par l'AFIT France (Etat) et les collectivités territoriales selon les clés de répartition ci-après et couvrant le périmètre défini à l'article 3.7 :

Plan de financement	Clé de répartition (%)	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF G&C	Besoin de financement en euros courants (€)
Etat	50,0000%	35 450 000,00 €	14 840 000,00 €	50 290 000,00 €
Région	20,0000%	14 180 000,00 €	5 936 000,00 €	20 116 000,00 €
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	5 044 251,40 €	2 111 613,28 €	7 155 864,68 €
Département du Var	2,7957%	1 982 151,30 €	829 763,76 €	2 811 915,06 €
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	3 568 184,30 €	1 493 705,36 €	5 061 889,66 €
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	6 759 960,50 €	2 829 839,60 €	9 589 800,10 €
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	948 925,60 €	397 237,12 €	1 346 162,72 €
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	1 905 295,70 €	797 590,64 €	2 702 886,34 €
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	155 554,60 €	65 117,92 €	220 672,52 €
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	341 596,20 €	142 998,24 €	484 594,44 €
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	113 794,50 €	47 636,40 €	161 430,90 €
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	450 285,90 €	188 497,68 €	638 783,58 €
Total	100%	70 900 000,00 €	29 680 000,00 €	100 580 000,00 €

Les études AVP débuteront dès la signature de la convention de financement par l'ensemble des Parties.

Les Parties s'engagent à mettre en place leurs contributions dans le respect des délais fixés au titre de la présente convention.

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

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

A ce stade, il est convenu que les participations de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions aux études faisant l'objet de cette convention soient nulles. S'agissant des phases ultérieures du projet, les modalités d'une participation de SNCF Réseau ou de SNCF Gares & Connexions devront être analysées au regard des dispositions de l'article L.2111-10-1 du code des transports, et des dispositions du contrat pluriannuel prévu à l'article L.2111-10 du même code.

S'agissant de dépenses se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions versées, en tant que subvention d'équipement, sont exonérées de TVA.

4.5. Evolution du plan de financement des études

Le plan de financement des études est susceptible d'évoluer dès lors que la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur aura décidé d'assurer le financement de la part de ses membres signataires de la présente convention.

Cette évolution donnera lieu à un avenant dans lequel la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur se substituera aux signataires membres de l'établissement public à la date de son élaboration.

Article 5 : Délais de réalisation des études

La durée prévisionnelle de réalisation des études est de 48 mois pour l'ensemble des opérations à compter de la notification effective de la convention de financement au plus tard au 2^{ème} trimestre 2023 avec une fin prévisionnelle durant le 2^{ème} trimestre 2027.

Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes des études est joint en **annexe 2**. Ce calendrier peut évoluer sur justification des Maîtres d'ouvrage.

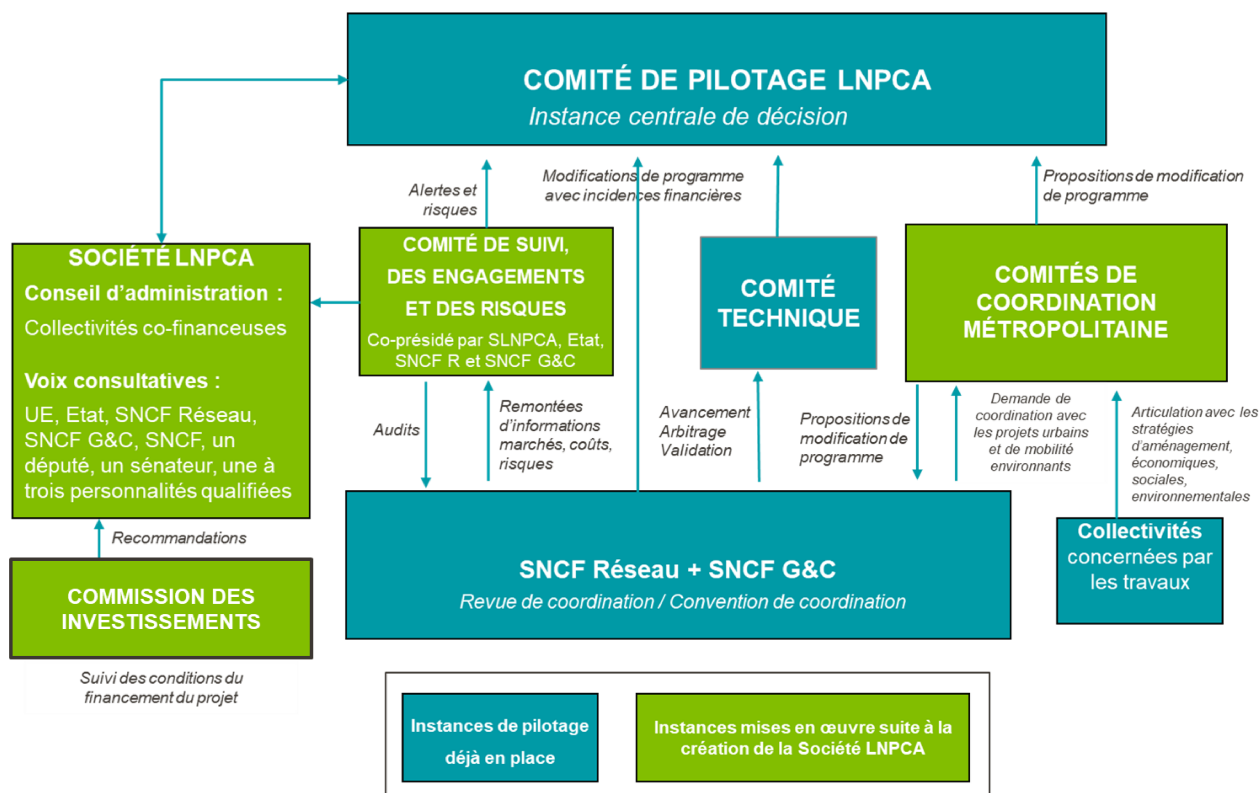
Article 6 : Suivi de l'exécution des études

L'exécution de la présente convention nécessite un dialogue de gestion ajusté entre les Parties, dans lequel est évoqué l'état d'avancement physique et financier des études et qui fait l'objet de comités de pilotage et autres comités de suivi.

Les instances de gouvernance du projet sont détaillées dans le schéma ci-dessous :

- Les instances actuelles du projet de couleur bleue avec le comité technique et le comité de pilotage ;
- Les instances complémentaires de couleur verte induites par la création de la SLNPCA.

L'instance centrale de décision au titre du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA est le Comité de Pilotage qui regroupe l'ensemble des partenaires du projet.



6.1 Comité de pilotage LNPCA

Le comité de pilotage (COFIL) co-présidé par le préfet de la région Provence Alpes Côte d'Azur et le Président de la région Provence Alpes Côte d'Azur est garant de la mise en œuvre de la présente convention et assurera le pilotage et la validation générale des études. Il est composé des personnes suivantes :

- le Préfet de région ;
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeuse ou son représentant et des maires des villes-centre des métropoles concernées;
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités ;
- la Directrice régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant ;
- le représentant de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- la Directrice générale de SNCF Gares & Connexions ou son représentant
- le Président du COTEC.

Le comité de pilotage a pour mission de définir les grandes orientations à retenir pour les études à conduire par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'en piloter et suivre la réalisation et d'en valider les résultats. Le comité de pilotage suit le déroulement des études et donne sa position sur les propositions des maîtres d'ouvrage présentées au comité technique, la situation des dépenses et les évolutions ayant une incidence sur le calendrier. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent aux partenaires

l'avancement des études et de la concertation ainsi que la situation financière détaillée (états des engagements et des dépenses, prévisions d'engagements, etc.).

Pour cela, il se réunira en principe au moins une fois par semestre à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de valider le périmètre du projet, les grandes orientations du programme des études, le planning général et la situation financière.

L'ordre du jour de la réunion est communiqué par écrit aux partenaires, au moins une semaine à l'avance.

Un compte rendu technique et financier annuel sera présenté par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions à ce comité de pilotage qui le valide et qui veillera au respect des dispositions et engagements contenus dans cette convention, en particulier en ce qui concerne le calendrier de réalisation des études et leurs coûts. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mettront en place un tableau de bord permettant de suivre l'avancement des études et la consommation des crédits.

La méthodologie de concertation proposée par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions lui sera également présentée pour validation, ainsi que le bilan des actions de concertation menées.

Le comité de pilotage pourra être saisi par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou par les présidents des comités territoriaux pour examiner les sujets nécessitant un arbitrage spécifique.

Le président du comité de pilotage pourra saisir, à son initiative ou à la demande d'un des membres du comité de pilotage, le ministre chargé des transports pour prendre les décisions que rendrait nécessaire la bonne exécution de la présente convention.

Le comité de pilotage est assisté par un comité technique au sein duquel les signataires de la présente convention sont représentés.

6.2 Comité de suivi des engagements et des risques

En application de l'article 21 du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, un comité de suivi des engagements et des risques est mis en œuvre. Il est en charge, sur la base des informations périodiques présentées par les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, d'examiner les évolutions importantes liées à la réalisation du projet, de statuer et de donner sa position au comité de pilotage mentionné à l'article 6.1 de la présente convention sur les alertes et les risques et de proposer en tant que de besoin des audits ou expertises indépendantes.

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

Ce comité est coprésidé par l'établissement public « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » et l'Etat, en présence du Président du Comité Technique. Les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ou, à leur initiative, leurs éventuels délégués sont rapporteurs et secrétaires du comité.

Le comité rapporte auprès du comité de pilotage mentionné à l'article 6.1 de la présente convention, de la commission des investissements mentionnée à l'article 10 du décret

susvisé ou directement auprès du conseil d'administration de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

6.3 Comité technique

Le comité technique (COTEC) a pour missions de :

- définir collégialement sur proposition des maitres d'ouvrage les hypothèses de services et de périmètres qui serviront de bases aux cahiers des charges des études ;
- émettre un avis sur les cahiers des charges des études ;
- effectuer le suivi technique et financier des études ;
- préparer les comités de pilotage.

Les hypothèses de services et de périmètres doivent être cohérentes avec les décisions ministérielles. Ces hypothèses définies par le COTEC sont un cadrage que les maitres d'ouvrage prennent en compte pour bâtir leurs cahiers des charges et conduire ces études.

Le COTEC réunissant les co-financeurs échange et émet un avis sur les cahiers des charges des études. Le contenu des cahiers des charges, qui intègre le cadrage initial, pourra ainsi être ajusté dans le cadre d'un dialogue partenarial avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. L'avis formalisé du COTEC est pris en compte par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, qui décident du cahier des charges définitif. En cas d'écart entre la décision d'un maître d'ouvrage et l'avis formalisé par le COTEC, le maître d'ouvrage explique les raisons de ces écarts. Les cahiers sont transmis aux partenaires au moins dix (10) jours avant la date de la réunion. Le président du COTEC rapporte devant le COPIL ces éventuelles divergences.

Les hypothèses et résultats d'études, intermédiaires et finaux, une fois validés par le maître d'ouvrage, sont présentés régulièrement en COTEC. Ils constituent les livrables à transmettre aux co-financeurs.

Le COTEC se réunit trimestriellement. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent aux partenaires, l'état d'avancement des études et la consommation des crédits chaque trimestre. Les éléments sont adressés aux partenaires, au moins une semaine avant la date de réunion du COTEC. Les éléments financiers sont transmis systématiquement à la fois en euros constants aux conditions économiques de juillet 2022 et en euros courants.

Le COTEC se réunit également préalablement à la tenue d'une réunion du comité de pilotage. L'ordre du jour provisoire du comité de pilotage et une situation technique et financière préparés par la SNCF sont adressés aux partenaires, au moins une semaine avant la date de réunion du comité technique.

6.4 Coordination multi-projets des pôles d'échange des gares métropolitaines

Un comité de coordination métropolitaine à l'initiative de chacune des métropoles concernées est mis en place dès la phase d'études AVP, conformément à l'article 22 du décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Les comités de coordination métropolitaine ont pour objet de veiller

à l'association de l'ensemble des parties prenantes et des responsables de projets urbains et de mobilité environnants au suivi de la réalisation de la LNPCA, à la bonne articulation avec la stratégie d'aménagement des territoires concernés et à la bonne prise en compte des intérêts économiques, sociaux et environnementaux de ceux-ci.

6.5 Evolution du programme des études

Dans les termes et conditions de l'article 7 « Gestion des écarts » et dans l'hypothèse d'une évolution du programme des études de la présente convention, les maîtres d'ouvrage pour leurs périmètres respectifs devront obtenir l'accord préalable des partenaires co-financeurs et du comité de pilotage pour toute modification portant sur la consistance ou le coût des études, qui fera l'objet d'avenant.

Article 7 : Gestion des écarts

7.1. Principes applicables

7.1.1. Répartition des économies

Si, à programme constant, le besoin de financement final de la présente convention calculé par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions sur chacun de leurs périmètres respectifs à la date d'établissement du relevé de dépenses définitif est inférieur au besoin de financement tel que mentionné à l'article 4 ci-avant, l'économie de besoin de financement est répartie entre les Parties au prorata des financements apportés.

7.1.2. Répartition des coûts supplémentaires

Sous réserve ou en complément des stipulations de l'article 8.2 - Circonstances exonératoires ci-dessous, en cas de risque de dépassement du coût estimatif des études aux conditions économiques de juillet 2022, à quelque moment que ce soit au cours de l'exécution de la présente convention et quelle qu'en soit la cause, les co-financeurs en sont informés par SNCF Réseau et / ou par SNCF Gares & Connexions au titre de leurs périmètres respectifs dans les meilleurs délais à compter de la connaissance par SNCF Réseau et / ou SNCF Gares & Connexions de ce risque de dépassement.

SNCF Réseau et/ ou SNCF Gares & Connexions adressera aux co-financeurs une analyse (i) des raisons expliquant le risque de dépassement du coût estimatif des études, (ii) le montant de coûts supplémentaires estimés à la date de l'analyse et (iii) la répartition par poste de coût du financement supplémentaire requis pour l'achèvement de la phase AVP, objet de la présente convention.

Cette analyse devra être transmise par SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions aux co-financeurs dans les meilleurs délais dès qu'elles auront eu connaissance de la survenance du risque de dépassement et, et sous cette même réserve et lorsque cela possible, au minimum 3 mois avant l'échéance à laquelle SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions considèrent que des engagements financiers complémentaires sont nécessaires pour le bon avancement des études.

Les co-financeurs disposent d'un délai d'un (1) mois à compter de la réception de l'analyse pour notifier leur décision. L'absence de notification expresse par les co-financeurs de leur décision dans ce délai vaut refus de compléter le coût estimatif et entraîne l'application des dispositions de l'article 7.1.4. ci-après.

En tout état de cause, un avenant à la présente convention sera conclu dans un délai de 2 mois à compter de la notification de leur décision d'acceptation pour que le besoin de financement supplémentaire requis par rapport au besoin de financement initial soit réparti entre les co-financeurs selon la clé de répartition initiale ou modifiée. Le cas échéant, si et seulement si leur responsabilité est engagée selon les conditions fixées à l'article 8 ci-dessous, les maîtres d'ouvrage pourront être conduits à contribuer au besoin de financement par le versement de pénalités.. Cet avenant devra ensuite être validé par les instances décisionnelles de chacune des Parties.

Les dispositifs ci-dessus doivent permettre de prévenir l'occurrence d'un dépassement non prévu en fin AVP avec les mêmes délais de prévenance. Dans la mesure où SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne contribuent pas au financement du projet, et si malgré ces mesures il était constaté en fin d'AVP un dépassement du besoin de financement, les coûts supplémentaires ne pourront être pris en charge par les Maîtres d'ouvrage que dans les conditions prévues à l'article 8 de la présente convention de financement.

7.1.3. Gestion des écarts relatifs aux effets d'indexation

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne supportent pas les risques d'évolution à la hausse des indices de référence visés à l'article 4.2 « Coûts des études aux conditions économiques de réalisation » ci-dessus. A chaque comité de pilotage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présenteront aux partenaires un état de l'évolution des indices ING et les prévisions de fin d'année et des éventuelles conséquences sur le coût de la présente convention. Un comité de pilotage sera organisé dans tous les cas chaque année en septembre à cet effet.

Par conséquent, si le coût de réalisation des études financées en euros courants se trouvait modifié à la hausse en raison de l'évolution des indices d'actualisation plus élevée que celle prévue à l'article 4.2, les co-financeurs, après avoir été informés lors du Comité de Pilotage, pourront examiner avec les maîtres d'ouvrage concernés les marges de manœuvre possibles pour rester dans les enveloppes financières prévues par la convention en vigueur ou pour en limiter les effets. A l'issue de ces discussions, les évolutions de coûts convenues seront prises en charge par les cofinanceurs. En aucun cas, ces discussions ne pourront conduire à mettre à la charge des maîtres d'ouvrage l'effet de l'évolution des indices d'actualisation. Le résultat de ces discussions fera l'objet d'un avenant. Inversement, les évolutions de coûts à la baisse liées à l'actualisation seront répercutées aux cofinanceurs.

7.1.4. Refus de modification du Plan de financement

Sous réserve ou en complément des stipulations de l'article 8.2 « Circonstances exonératoires » ci-dessous :

- refus du ou des cofinanceurs de compléter par des engagements fermes et fiables le besoin de financement complémentaire identifié par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions préalablement à l'achèvement des études financées et dès lors que le niveau des engagements des co-financeurs n'est pas suffisant pour achever lesdites études ;
- ou de désaccord persistant à l'issue de la procédure de règlement des différends prévue à l'article 15 « Litiges » de la présente convention de financement.

SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions pourra :

- (i) suspendre pour une durée limitée à 2 mois et/ou arrêter pour une durée limitée à 6 mois la réalisation des études;
- (ii) unilatéralement résilier la présente convention dans les conditions prévues à l'article « Résiliation » ci-après.

En cas de suspension et/ou d'arrêt des études, ainsi que dans l'hypothèse d'une résiliation unilatérale de la présente convention en raison du refus d'un ou plusieurs co-financeurs de prendre en charge les coûts supplémentaires des études, il est entendu entre les parties que SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ne supporteront pas ces coûts supplémentaires.

Les co-financeurs en retard dans leur engagement supporteront seuls les conséquences financières (i) de la suspension et/ou de l'arrêt de la phase des études financées par la présente convention ou (ii) de la résiliation de celle-ci.

En conséquence, après contre-expertise éventuelle, il(s) indemniser(ont) intégralement SNCF Réseau et/ou SNCF Gares & Connexions de toutes les sommes dues par ces dernières, à quelque titre que ce soit, et notamment en vertu des actions en responsabilité qui seraient engagées contre elle par des tiers, au motif de la suspension ou de l'arrêt de la phase d'études.

Dans l'hypothèse où les co-financeurs refuseraient de verser à SNCF Réseau ou à SNCF Gares & Connexions ces indemnités et les montants dus au terme du projet de relevé de dépenses définitif au titre des études réalisées, le différent sera réglé conformément à la procédure prévue à l'article 15 « Litiges » de la présente convention de financement.

7.2 Impact de la pandémie de COVID-19

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ou les emprises de SNCF Gares & Connexions dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties, conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie COVID-19 ;
- que les maîtres d'ouvrage ne seront pas tenus pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Il appartient aux maîtres d'ouvrage de fournir une note étayée afin de prouver le lien de causalité **direct et exclusif** entre la pandémie et les conséquences sur le déroulement des études, puis toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19 et l'application de la présente clause COVID ne préjuge pas des responsabilités propres des maîtres d'ouvrage.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation des études (coût et délais notamment). Si les conséquences de l'épidémie de COVID-19 entraînent une augmentation du délai et/ou du coût objectif de l'opération, les maîtres d'ouvrage en informent au plus tôt les financeurs. A cet effet, ils s'engagent à fournir aux financeurs, la note étayée évoquée ci-avant, puis toutes pièces et informations visant à

permettre d'apprécier les écarts de planning et/ou de montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie liée à la COVID-19. Les maîtres d'ouvrage provoquent alors un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt des études d'avant-projet, et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de celles-ci. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échanges avec les partenaires, les maîtres d'ouvrage se réservent la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 7 de la présente convention.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

Article 8 : Prise en charge des risques et circonstances exonératoires

8.1. Principe de responsabilité pour faute prouvée

8.1.1. Principe

Sous réserve ou / et en complément d'engagements qui auraient pu être pris par ailleurs, en cas (i) de non-respect du délai prévisionnel de réalisation des études objet de la présente convention et/ou (ii) de dépassement du besoin de financement, tel que défini à l'article 4 « Plan de financement » ci-dessus de la présente convention, les co-financeurs ne pourront rechercher la responsabilité de SNCF Réseau et/ou de SNCF Gares & Connexions qu'à raison de leurs fautes prouvées du fait de leur qualité de Maître d'ouvrage et leur appliquer des pénalités dans les conditions prévues au présent article, à l'exclusion de toute autre mesure au titre de la présente convention.

L'application de ces pénalités sera actée dans un avenant à la présente convention.

8.1.2. Calcul de la pénalité à raison de la responsabilité encourue en cas de retard

Le délai prévisionnel de réalisation est le délai prévu à la date de signature de la présente convention dans l'**annexe 2**, auquel s'ajoutent les délais additionnels imputables à un ou plusieurs des événements listés à l'article 8.2 « Circonstances Exonératoires » qui se seraient réalisés et à l'**annexe 7** ci-après.

La pénalité peut être déclenchée dès le premier jour de dépassement du délai indicatif de réalisation tel que défini à l'alinéa précédent augmenté d'un délai de tolérance de 5%. La pénalité est au maximum égale à [1/1000ème] du montant des frais de maîtrise d'ouvrage des études, objet de la présente convention, par jour calendaire de retard.

En tout état de cause, la responsabilité de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions dans les termes et conditions de l'article 8.1.1. ci-dessus est plafonnée à 10 % du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de chacun des deux maîtres d'ouvrage pendant toute la durée de la convention.

La limite contractuelle d'indemnisation n'est pas infligée par chaque Financier public mais correspond à une somme unique dont le montant est épuisable et plafonné dans la limite fixée ci-dessus et dont le montant de l'indemnité est réparti entre chaque Financier public au prorata de leur participation financière.

8.1.3 Calcul de la pénalité à raison de la faute prouvée pour dépassement du coût estimatif des études

Le coût estimatif des études AVP de la phase 2 est fixé à l'article 4 « Plan de financement » ci-dessus, le cas échéant ajusté par avenant à la présente convention de financement.

Le montant de la pénalité au titre de la faute prouvée est calculé de la manière suivante :

- Si le dépassement est inférieur ou égal à 30% du coût estimatif des études, la pénalité est égale à 10 % du dépassement de coûts dans la limite de 10% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de chacun des deux maîtres d'ouvrage de la phase AVP.
- Si le dépassement est au-delà de 30% du besoin de financement, la pénalité est égale à 20 % du dépassement de coûts dans la limite de 10% du montant des frais de maîtrise d'ouvrage de chacun des deux maîtres d'ouvrage de la phase AVP.

La limite contractuelle d'indemnisation n'est pas infligée par chaque co-financeur mais correspond pour chaque périmètre de maîtrise d'ouvrage concernés à une somme unique dont le montant est plafonné dans les termes ci-dessus et dont le montant de l'indemnité est réparti entre chaque Financeur public, au prorata de leur participation financière.

8.1.4 Calcul de la bonification en cas d'achèvement anticipé des études

En cas d'achèvement anticipé de l'ensemble des études prévues constaté par le COPIL sur la base de la validation du COTECH et si cet achèvement est antérieur à l'échéance de la présente convention (soit 48 mois à compter de la date de notification), et dans la mesure où cet achèvement anticipé aurait permis une économie des AVP par rapport aux estimations initiales, une somme forfaitaire est ajoutée aux frais de maîtrise d'ouvrage. Elle est de 10% de l'économie réalisée sur le montant des études et plafonnée à 500 k€_{CE2022}. Elle est ventilée entre les deux maîtres d'ouvrage au prorata de leurs dépenses constatées.

8.2. Circonstances exonératoires

SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du besoin de financement et ne pourra voir engager sa responsabilité notamment dans les hypothèses ou cas dont la liste figure en **annexe 7**.

Si SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions identifie la survenance d'un événement pouvant constituer une circonstance exonératoire au sens du présent article 8.2 et de l'**annexe 7**, elle le notifie immédiatement par écrit motivé au Comité de Pilotage en précisant (i) les bases de sa position, (ii) les conséquences de l'événement au regard des délais de réalisation de la phase AVP et (iii) les coûts supplémentaires pouvant découler de cet événement.

Si le Comité de Pilotage ou un de ses membres entend contester la validité de cette position, une décision motivée devra être notifiée par écrit à SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions quant au bien-fondé de cette prétention dans un délai d'un mois courant à compter de la notification par SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions en application de l'alinéa précédent et en cohérence avec le délai de notification par les co-financeurs prévu à l'article 7.1.2. Pendant ce délai d'un mois, SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions doit prendre, dans les meilleurs délais, toutes les mesures raisonnablement

envisageables pour éviter la suspension des prestations prévues pendant la phase en question, pour atténuer l'impact de l'événement constituant une circonstance exonératoire sur l'exécution de ses obligations.

En cas de désaccord des Parties à l'issue de ce délai d'un mois, il est fait application des stipulations relatives aux règlements des litiges de l'article 15 ci-après.

Si la demande de SNCF Réseau et / ou SNCF Gares & Connexions de prise en considération de circonstances exonératoires n'est pas contestée dans le délai de deux mois précité, toutes les Parties sont réputées avoir accepté la validité de la demande de prise en considération des circonstances exonératoires.

8.3. Mise en œuvre des pénalités à raison des responsabilités encourues

Dans le cadre du Comité de Pilotage visé à l'article 6.1 ci-dessus SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions fournit aux co-financeurs un rapport détaillé (i) sur l'origine et l'importance du(des) dépassements du délai estimatif de réalisation, ainsi que ses(leurs) conséquences pour la réalisation des études AVP financées et/ou (ii) sur l'origine et l'importance du dépassement et de ses conséquences.

Au vu de ce rapport, le Comité de Pilotage fixe les éventuelles pénalités susceptibles d'être infligées à SNCF Réseau et / ou à SNCF Gares & Connexions en une fois, au terme de la phase d'étude AVP objet de la convention de financement.

Les retards et dépassements de coûts sont ensuite constatés par le Comité de Pilotage une fois prononcée la fin de la phase d'études AVP, le Comité et les co-financeurs validant le montant définitif des pénalités correspondantes sur la base des éléments présentés par SNCF Réseau.

Les indemnités sont déductibles de tout paiement à SNCF Réseau dès que leur montant est validé par le comité de pilotage.

Article 9 : Modalités d'appels de fonds et de versement

Les appels de fonds seront adressés par chaque maître d'ouvrage sur son périmètre.

Les appels de fonds seront réalisés indépendamment pour chacune des opérations.

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

- dès l'entrée en vigueur de la convention, un premier appel de fonds en euros courants, correspondant à 20% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 4.4 ;
- après le démarrage des études, des acomptes sont effectués en euros courants en fonction de l'avancement des études. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement des études par le montant de la participation financière de chaque financeur en euros courants indiquée à l'article 4.4 de la présente convention, déduction faite des acomptes précédemment facturés. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études visé par le responsable maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de Gares & Connexions.

Ils seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 90% du montant total en euros courants des participations prévues à l'article 4.4. Les demandes de versements d'acomptes comprendront les pièces suivantes (**annexe 3**) :

1. La facture précisant :
 - a. La référence de la convention de financement.
 - b. La demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique des études, de la clé de financement définie à l'article 4.4, et des demandes d'acompte antérieures.
2. L'état récapitulatif des versements déjà obtenus et appelés au titre de la présente convention.
3. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage.

Au-delà des 90%, les demandes de versement d'acomptes seront appelées en fonction des dépenses comptabilisées **par nature de dépenses** (modèle en **annexe 4**). Les demandes comprendront en plus des documents présentés pour les appels de fonds inférieurs à 90%, un relevé des dépenses comptabilisées visé par le responsable de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau et de Gares & Connexions, exprimées en € courants décomposés selon les postes définis à l'article 4.2. Les acomptes seront versés jusqu'à ce que le cumul des fonds appelés atteigne 95% du montant de la participation totale de l'Etat/AFITF, de la Région et autres collectivités infrarégionales au titre de la présente convention en euros courants.

- Le solde est demandé après achèvement de l'intégralité du programme d'études. Pour cela, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions présentent :
 1. **Le relevé détaillé de dépenses finales sur la base des dépenses acquittées**, y compris les dépenses relatives aux prestations de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, visé par le représentant de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions, selon le modèle joint en **annexe 4**.
 2. Un certificat attestant de la conformité des études réalisées aux caractéristiques du dossier communiqué à l'appui de la demande de subvention et précisant leur date d'achèvement (**annexe 4**).
 3. Le rapport final et tous les documents de synthèse dans leur version définitive (au format papier et au format numérique) de l'étude.
 4. Des éléments justifiant de la consommation éventuelle de la Provision pour aléas et imprévus.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, procèdent, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde, selon la clé de répartition et dans la limite du montant fixé à l'article 4.4.

L'échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds annuels, objet de la présente convention, est indiqué en **annexe 3** de la présente convention.

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

En ce qui concerne le paiement de la contribution de l'AFIT France, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions transmettent, sur la base des modèles prévus en **annexe 4**, ses appels de fonds à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour

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

Dans le cas d'un avenant nécessaire à la substitution, par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, de ses membres signataires de la présente convention, les appels de fonds réalisés par les maîtres d'ouvrage auprès des collectivités avant sa date de signature, devront être honorés dans les conditions du présent article. Les appels de fonds suivant la signature de cet avenant seront effectués directement et uniquement auprès de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur pour ce qui concerne la part de ses membres.

Les financeurs feront leurs meilleurs efforts pour régler les sommes dues dans un délai de 45 jours à compter de la date de réception des appels de fonds (afin de tenir compte d'un délai normatif de réception de 5 jours).

Toute réclamation ou contestation suspendra automatiquement le délai de règlement et les actions de recouvrement, un dialogue de gestion s'instaure alors entre les financeurs pour examiner et lever les difficultés et le cas échéant de trouver une solution amiable.

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

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

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

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

Article 10 : Domiciliation de la facturation

Pour l'exécution de la présente, les domiciliations des parties pour la facturation et la gestion des flux financiers sont les suivantes :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	Ministère chargé des transports Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports Sous-direction des infrastructures ferroviaires Tour Séquoïa 92055 La Défense Cedex	Bureau du développement du réseau ferroviaire et des opérations contractualisées	if2.dtffp.dgitm@developpement-durable.gouv.fr Copie à : uppr.stim.drealProvence-Alpes-Côte d'Azur@developpement-durable.gouv.fr
AFIT France	AFIT France La Grande Arche – Paroi Sud – 23 ^{ème} étage 92055 La Défense Cedex	Secrétariat général	paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	Conseil régional Provence – Alpes – Côte d'Azur Hôtel de Région 27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20	DGTMGE Service Administratif et Financier	04 91 57 57 64 ggainlet@maregionsud.fr
Département 13	Conseil départemental des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52 avenue de Saint Just 13256 Marseille	DGA Stratégie et Développement du Territoire	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Département 83	Conseil départemental du Var Hôtel du département 390, Avenue des Lices BP 1303 83076 Toulon Cedex	Direction des Infrastructures et de la mobilité	04.83.95.77.00 L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Département 06	Département des Alpes Maritimes CADAM 147 Boulevard du Mercantour BP 3007 06201 NICE Cedex 3	DGA Ressources et Moyens Direction des Finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
MAMP	Métropole Aix Marseille Provence Les docks – Atrium 10.7 10 place de la Joliette 13002 Marseille	Service Exécution budgétaire et contrôle	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
TPM	Toulon Provence Méditerranée Hôtel de la Métropole 107, Boulevard Henri Fabre CS 30536 83041 Toulon Cedex 09	Direction des finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
MNCA	405 Promenade des Anglais BP 3087 06202 Nice cedex 3	Direction Déléguée aux grands projets	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
DPVA	Square Mozart – CS 90129 83004 Draguignan Cedex	Direction des finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
CACPL	Agglomération Cannes Lérins CS 50054 – 06414 CANNES Cedex	Direction des finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

CASA	Les Genêts- 449 route des Crêtes- BP43- 06901 Sophia Antipolis Cedex	Direction Mobilité Déplacements Transports	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
CAPG	57 Avenue Pierre Sémard 06130 Grasse		L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF Gares & Connexions	TSA 40818 69908 LYON Cedex 20	Direction Finances, Juridique et Régulation	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
SNCF RÉSEAU	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Credit management	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Identification des Parties pour la facturation

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat/AFITF	1800 92553 00031	/
Région	2 313 00021 00012	FR02231300021
Département 13	221 300 015 00247	FR47221300015
Département 83	228 300 018 00113	FR0Q228300018
Département 06	220 600 019 00016	FR12220600019
MAMP	200 054 807 00017	FR19200054807
CA TPM	248 300 543 00217	FR35248300543
MNCA	200 030 195 00024	FR00200030195
DPVA	248 300 493 00124	FR 79248300493
CACPL	200 039 915 00018	FR60200039915
CASA	240 600 585 00014	FR32240600585
CAPG	200 039 857 00012	FR80200039857

SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR51507523801
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Pour l'État, conformément à l'ordonnance n° 2014-697 du 26 juin 2014 et au décret n° 2016-1478 du 2 novembre 2016 relatifs au développement de la facturation électronique, chaque appel de fonds sera transmis au Centre de Prestation Comptable Mutualisé (CPCM) par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro SIRET de l'État et de code service exécutant et en indiquant le numéro d'engagement juridique (EJ). Le numéro d'EJ sera précisé dans le courrier de notification de la convention.

Les changements de références bancaires à l'article 8 et/ou de domiciliations de factures visées ci-dessus font l'objet d'un échange de lettres entre le signataire de la partie à l'initiative de ce changement et l'ensemble des autres signataires qui en accuseront réception.

Article 10 : Caducité des engagements financiers

Les engagements financiers des financeurs deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention, aucun maître d'ouvrage n'a transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report.

Le solde des subventions non versées deviendra caduc si, à l'expiration d'un délai de trente (30) mois à compter de la présentation et validation du résultat des études, soit une date de caducité au 31 août 2029, les maîtres d'ouvrage n'ont pas transmis le décompte général et définitif des études AVP, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés, sous forme d'avenant, si un événement imprévu ou initié par un tiers et impactant le déroulement de l'opération se produit (au titre de l'article 8.1 de la présente convention et de son **annexe 7**). Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Parties.

En cas de prévision de dépassement de délai, SNCF Réseau et / ou SNCF Gares & Connexions s'engage à respecter les dispositions prévues à l'article 11 de la présente convention.

Article 11 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de sa signature de la dernière des Parties.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde du dernier partenaire ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 10. En tout état de cause, la présente convention prend fin au plus tard le 31 août 2029.

En cas de prévision de dépassement de ce terme, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent à informer les partenaires par un courrier justificatif au moins quatre (4) mois avant ladite date en précisant la nouvelle date prévisionnelle.

La modification du terme de la convention est alors décidée par voie d'avenant à la présente convention de financement.

Aucune demande de paiement ne pourra être honorée après expiration du délai mentionné ci-dessus.

Article 12 : Résiliation

La convention peut être résiliée de plein droit par chacune des Parties, en cas de non-respect par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai de deux (2) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Dans tous les cas de résiliation, le(s) financeur(s) s'engage(nt) à s'acquitter auprès de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, sur la base d'un relevé de dépenses détaillées final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

En outre, les Parties se réservent le droit de suspendre l'exécution des obligations mises à leur charge au titre de la présente convention, en cas de non-respect significatif par l'une des Parties, des engagements inscrits dans la présente convention, à la condition que ce non-respect relève d'un comportement fautif. Le comité de pilotage devra au préalable être saisi, en vue d'analyser les causes et les conséquences de l'écart constaté.

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

Article 13 : Obligation d'information mutuelle

L'AFIT France, l'État, la Région, les autres collectivités infrarégionales, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance et affectant le programme, le montant ou le calendrier des versements à effectuer au titre de la présente convention.

Article 14 : Communication, propriété et diffusion des études

Les parties signataires de la présente convention s'engagent à faire mention des financeurs dans toute publication ou communication sur le projet financé.

À chaque publication, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions font mention du financement de l'AFIT France, de la Région et des collectivités infrarégionales et de l'Union Européenne le cas échéant.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions mentionneront le concours financier des partenaires et en feront état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions s'engagent par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, devront faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires.

L'obligation de communication doit être maintenue jusqu'à la date de caducité des subventions.

Les règles et dispositions décrites dans le paragraphe suivant s'appliqueront exclusivement à la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage sont propriétaires des études et résultats des études qu'ils réalisent dans le cadre de la présente convention de financement.

Les maîtres d'ouvrage transmettront à chacun des financeurs l'intégralité des résultats de l'ensemble des études.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable du maître d'ouvrage.

Les résultats d'études seront transmis, sans délai, en deux exemplaires : un exemplaire papier et un exemplaire sous format électronique en version.pdf.

Les maîtres d'ouvrage restent titulaires des droits de propriété intellectuelle sur leurs études et leurs résultats, réalisés dans le cadre de la présente convention.

Les co-financeurs et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur disposent du droit d'utiliser librement et sans limitation de durée, pour les besoins liés à l'élaboration ou à la mise en œuvre de la politique de déplacements, les résultats produits (dossiers, plans, documents divers, etc.) dans le cadre des études, les maîtres d'ouvrage leur conférant gracieusement à chacun une autorisation à ce titre, ce que les co-financeurs acceptent.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à ce que les contrats qu'ils préparent et concluent avec leurs prestataires pour la réalisation des études permettent cette libre utilisation des résultats et garantissent les co-financeurs à ce titre. Les signataires s'engagent à préserver la confidentialité des résultats intermédiaires et de toute information considérée comme confidentielle.

Article 15 : Litiges

Les parties s'engagent à chercher une solution amiable aux différends pouvant survenir lors de l'exécution de la présente convention.

Le comité de pilotage, mentionné à l'article 6, se réunit dans un délai de trois (3) semaines à compter de la réception d'un courrier adressé par la Partie la plus diligente, par lettre recommandée avec accusé de réception (ce délai est porté à cinq (5) semaines si le courrier est adressé pendant la période estivale comprise entre le 15 juillet et le 15 août).

À défaut d'accord amiable, dans un délai de deux (2) mois, tous les litiges liés à l'interprétation et/ou à l'exécution de la présente convention pourront faire l'objet d'une action devant le Tribunal administratif territorialement compétent.

Article 16 : Mesures d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

Article 17 : Notifications

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier en recommandé avec accusé de réception à :

Pour l'ETAT

Nom : Rémy MENSIRE
Adresse : DGITM/DTFFP/IF/IF2 – Tour Séquoïa
1, place Carpeaux
La Défense 6 – 92055 LA DÉFENSE CEDEX 3
Tél : 01 40 81 13 70
E-mail : remy.mensire@developpement-durable.gouv.fr

Pour la Région

Nom : Didier BIAU
Adresse : Direction des transports,
Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde – 13481 Marseille Cedex 20
Tél : 04 91 57 50 57
E-mail : dbiau@maregionsud.fr

Pour le Département des Bouches du Rhône

Nom : Jean-Philippe MIGNARD
Adresse : Hôtel du Département – 52 avenue de Saint Just – 13256 Marseille cedex 20
Tél : 04 13 31 22 11
E-mail : jeanphilippe.mignard@departement13.fr

Pour le Département du Var

Nom : Eric GUERINEAU
Adresse : Direction des Infrastructures et de la Mobilité
390, avenue des Lices – BP 1303 – 83076 Toulon Cedex
Tél : 04 83 95 77 00
E-mail : eguerineau@var.fr

Pour le Département des Alpes Maritimes

Nom : Marc JAVAL
Adresse : Directeur Général Adjoint des Services Techniques
Département des Alpes Maritimes – CADAM
147 Boulevard du Mercantour – BP 3007 – 06201 Nice Cedex 3
Tél : 04 97 18 64 30
E-mail : mjaval@departement06.fr

Pour la Métropole Aix Marseille Provence

Nom : Eric TAVERNI
Adresse : Métropole Aix Marseille Provence
58 Bd Charles Livon – 13007 Marseille
Tél : 04 91 99 99 00
E-mail : eric.taverni@ampmetropole.fr

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Nom : Alexis VILLEMIN
Adresse : Toulon Provence Méditerranée
Hôtel de la Métropole
107 Boulevard Henri Fabre – CS 30536 – 83041 Toulon Cedex 09
Tél : 04 94 46 72 32
E-mail : avillemin@metropoletpm.fr

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Nom : Emmanuel PETIOT
Adresse : Métropole Nice Côte d'Azur
5 rue de l'Hôtel de Ville – 06364 Nice cedex 4
Tél : 04 89 98 17 16
E-mail : emmanuel.petiot@nicedotedazur.org

Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon

Nom : Frédéric DECOMPTE
Adresse : Dracénie Provence Verdon agglomération
Square Mozart – CS 90129 – 83004 Draguignan Cedex
Tél : 04 94 50 94 09
E-mail : frederic.decompote@dracenie.com

Pour Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins

Nom : Thomas ONZON
Adresse : Directeur général des services techniques
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins
CS 50054 – 06414 Cannes Cedex
Tél : 04 97 06 41 16
E-mail : thomas.onzon@cannespaysdelerins.fr

Pour Communauté d'agglomération Sophia Antipolis

Nom : Stéphane PINTRE
Directeur général des services
Adresse : Communauté d'agglomération de Sophia Antipolis
Les Genêts – 449, route des Crêtes – 06901 Sophia Antipolis Cedex
Tél : 04 87 87 71 05
E-mail : s.pintre@agglo-casa.fr

Pour Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Nom : Raphael FLATOT
Adresse : Communauté d'agglomération du Pays de Grasse
57 Avenue Pierre Sépard – 06130 Grasse
Tél : 04 97 05 22 00
E-mail : rflatot@paysdegrasse.fr

Pour SNCF Gares & Connexions

Nom : Stéphane LERENDU
Directeur des Grands Projets
Adresse : SNCF Gares & Connexions
16 avenue d'Ivry – 75013 Paris
Tél : 01 80 50 92 10
E-mail : stephane.lerendu@sncf.fr

Pour SNCF RÉSEAU

Nom : Jean-Marc ILLES
Directeur territorial Adjoint & Chef de la mission LNPCA
Adresse : SNCF Réseau
Immeuble Le Triangle, 5 rue de Crimée Marseille
Tél : 0677032723
E-mail : jean-marc.illes@reseau.sncf.fr

Article 18 : Annexes

Les annexes font partie intégrante de la convention et sont :

- Annexe 1 : Détail du coût estimatif des études
- Annexe 2 : Calendrier prévisionnel indicatif

- Annexe 3 : Calendrier prévisionnel d'appels de fonds
- Annexe 4 : Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte (article 8 de la présente convention).
- Annexe 5 : Modèle d'état récapitulatif des dépenses et modèle d'attestation de la conformité des études.
- Annexe 6a : Plans des opérations
- Annexe 6b : Programme des opérations
- Annexe 7 : Liste des retards et aléas imprévisibles et/ou exceptionnels relatifs aux études (article 7.1 de la présente convention).

La présente convention est établie en seize (16) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le (Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de
France,
Le Président du Conseil
d'Administration**

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

Thierry COQUIL

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour La Région Provence Alpes Côte d'Azur,
Le Président du Conseil Régional**

Renaud MUSELIER

**Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA**

**Pour SNCF Réseau,
La Directrice générale adjointe finances et achats**

Anne BOSCHE-LENOIR

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

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

Stéphane LERENDU

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour le Département des Bouches du Rhône,
La Présidente du Conseil Départemental**

Martine VASSAL

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour le Département du Var,
Le Président du Conseil Départemental**

Jean-Louis MASSON

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour le Département des Alpes Maritimes,
Le Président du Conseil Départemental**

Charles Ange GINESY

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Métropole Aix Marseille Provence,
La Présidente de la Métropole**

Martine VASSAL

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,
Le Président de la Métropole**

Hubert FALCO

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Métropole Nice Côte d'Azur,
Le Président de la Métropole**

Christian ESTROSI

**Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA**

**Pour la Communauté d'agglomération Dracénie Provence Verdon
Agglomération,
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Richard STRAMBIO

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lerins,
Le Président de la Communauté d'agglomération**

David LISNARD

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis,
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Jean LEONETTI

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

**Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
Le Président de la Communauté d'agglomération**

Jérôme VIAUD

Convention relative au financement des études AVP de
la phase 2 de la LNPCA

Annexe 1 : Détail du coût estimatif des études aux conditions économiques de réalisation (cf. hypothèses §4.2).

Décomposition SNCF Réseau

MOA (Direction de projet SNCF RESEAU)	9 870 000 €
Direction de projet	4 740 000 €
Pilotage des opérations	5 130 000 €

Maitrise d'œuvre générale, études techniques et environnementales	30 980 000 €
Maitrise d'œuvre générale et Maitrise d'œuvre études	27 180 000 €
Maitrise d'Œuvre Travaux	1 230 000 €
Etudes environnementales	2 570 000 €

Missions complémentaires	14 460 000 €
Mission Foncière	1 950 000 €
Interface avec SLNPCA : Gestion / Finance / Reporting / Marchés	920 000 €
Assistance Juridique	620 000 €
Interfaces Territoire, Concertation	1 330 000 €
Assistance au pilotage de projet et assistance réglementaire	2 560 000 €
Missions de contrôle et de garantie technique (10 spécialités "métier")	6 560 000 €
Préparation Conception/Réalisation	520 000 €

Acquisitions de données	15 590 000 €
Sondages géotechniques + Comité Scientifique d'experts	11 280 000 €
Topographie	820 000 €
Interfaces avec les enjeux urbains (diagnostic des bâtiments souterrains notamment)	820 000 €
Données d'entrée complémentaires au niveau environnemental	1 030 000 €
Autres (Réseaux, Géoradar, pollution, amiante/plomb, etc.) + Provision pour données complémentaires	1 640 000 €

TOTAL AVP SNCF RESEAU (€uros courants)	70 900 000 €
---	---------------------

Décomposition SNCF G&C

MOA SNCF G&C	3 750 000 €
Direction de Projets	1 270 000 €
Conduite d'Opération	2 480 000 €

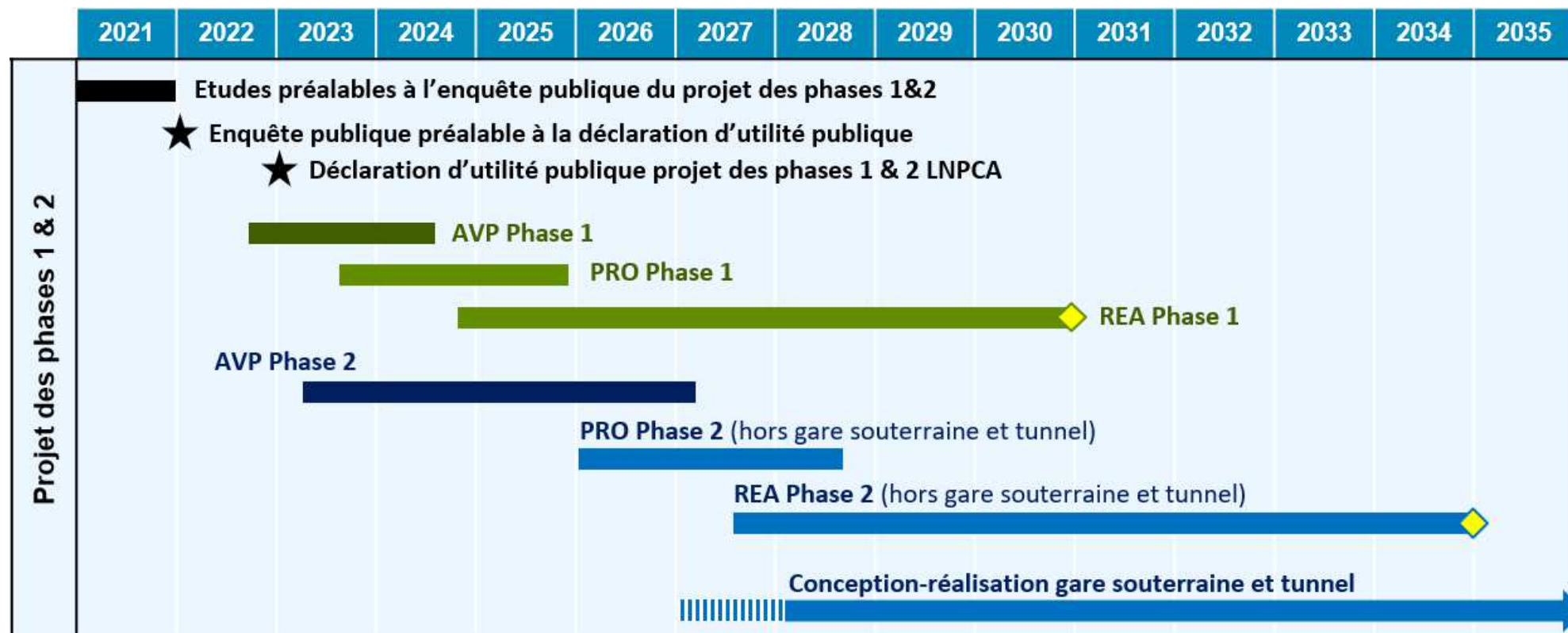
Maitrise d'œuvre	18 810 000 €
Maitrise d'œuvre Etudes (Missions MOP)	11 740 000 €
Maitrise d'œuvre Etudes (Missions complémentaires)	1 640 000 €
Maitrise d'œuvre Travaux en phase Conception	2 870 000 €
Etudes spécialisées (études environnementales, radio, etc.)	2 560 000 €

Missions complémentaires	2 450 000 €
AMO Foncier	360 000 €
Conseils juridiques (Avocats, notaires, conseils)	620 000 €
Reporting instances externes/internes partenaires et SLNPCA	460 000 €
AMO Divers (CT, SPS, CSSI, OPC phase études, flux, etc.)	750 000 €
Conformité urbanisme / insertion / coordination projets urbains	260 000 €

Acquisitions de données	4 670 000 €
Géomètres experts : levées topographiques, traitement des nuages de points, numérisation des sites existants, etc.	1 800 000 €
Missions Géotechniques (G1, G2 AVP, sondages complémentaires)	1 740 000 €
Diagnostics structures	460 000 €
Diagnostics divers : diagnostic des réseaux (repérages, production des schémas origines/destinations utiles, plan de synthèse des existants, amiante, plomb, PEMD, etc.)	670 000 €

TOTAL AVP SNCF G&C (€uros courants)	29 680 000 €
--	---------------------

Annexe 2 : Calendrier prévisionnel indicatif



Annexe 3 : Echancier prévisionnel d'appels de fonds

Récapitulatif des appels de fonds prévus – SNCF Réseau				
Acompte	Date prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement	Commentaires
1	M0 correspondant au mois de notification de la signature de la CFI	14 180 000 €	20 %	Courrier de SNCF Réseau certifiant l'engagement des études ainsi que la date précise de démarrage
2	M0 + 8 mois	10 635 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
3	M0 + 16 mois	10 635 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
4	M0 + 24 mois	10 635 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
5	M0 + 32 mois	10 635 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
6	M0 + 40 mois	7 090 000 €	10 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
7	M0 + 50 mois	7 090 000 €	10 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
TOTAL		70 900 000 €	100 %	

**Les montants sont donnés à titre indicatif et sont prévisionnels.*

Récapitulatif des appels de fonds prévus – SNCF Gares & Connexions				
Acompte	Période prévisionnelle de l'appel de fonds	Montant en euros HT	% du besoin de financement calculé sur le financement	Commentaires
1	M0 correspondant au mois de notification de la signature de la CFI	5 936 000 €	20 %	Courrier de SNCF Gares & Connexions certifiant l'engagement des études ainsi que la date précise de démarrage
2	M0 + 8 mois	4 452 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
3	M0 + 16 mois	4 452 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
4	M0 + 24 mois	4 452 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
5	M0 + 32 mois	4 452 000 €	15 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
6	M0 + 40 mois	2 968 000 €	10 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
7	M0 + 50 mois	2 968 000 €	10 %	Selon les conditions fixées à l'article 9 de la présente convention
TOTAL		29 680 000 €	100 %	

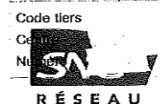
**Les montants sont donnés à titre indicatif et sont prévisionnels.*

Annexe 4 : Modèles des documents accompagnant les demandes d'acompte (article 8 de la présente convention)

1. La facture (modèle AFIT France) précisant :
 - a. la référence de la convention de financement
 - b. la demande d'acompte, pour chaque financeur, qui résulte du taux d'avancement physique de la phase, de la clé de financement définie à l'article 3.3, et des demandes d'acompte antérieures.

15117 rue Jean Philippe Rameau - CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX
TEL : +33 (0)1 71 92 40 00

Emetteur
SNCF RESEAU
15-17 rue Jean Philippe Rameau
CS 80001
93418 LA PLAINE ST DENIS CEDEX



FACTURE N° FS

Adresse de facturation

Date d'émission

Objet de la facturation

Montants en Euros

Convention signée le

Convention relative au financement

Article :

Montant acompte sur avancement de travaux

Montant estimé de l'opération :

Votre participation :

Avancement de l'opération :

Acompte déjà appelé :

Montant de l'acompte :

€

Modalités de règlement

Exigible dans les 40 jours à réception de la facture

Référence à rappeler FS 17000546

Par virement à l'ordre de SNCF RESEAU - SG PARIS OPERA

RIB 30003 03620 00020062145 94

BIC SOGEFRPPHPO

IBAN FR76 3000 3036 2000 0200 6214 594

Intérêts de retard : selon modalités indiquées aux conditions particulières ou aux conditions générales de la convention.

Indemnités forfaitaires de 40 euros pour frais de recouvrement, en cas de retard de paiement.

N° de TVA Intracommunautaire FR73 412 280 737

Montants

Montant HT €

Exonéré de TVA €

Total TTC €

2. Le certificat d'avancement physique des études signé et transmis par le représentant du Maître d'Ouvrage (le Directeur Territorial [ou le Directeur général] ou le Directeur de Projet).

Certificat d'avancement des études

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de la convention	Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA
Phase	
N° de la convention	
N° des deliberations	

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

- A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :
- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.

La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur de Projet

[Nom – Prénom]

Certificat d'avancement des études

- Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de la convention	Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA
Phase	
N° de la convention	
N° des deliberations	

Je soussigné, [à compléter], certifie l'état d'avancement mentionné ci-dessous, concernant la phase [à compléter] de [nom de l'opération].

Etat d'avancement au [date]

Désignation	Taux d'avancement cumulé en %
Phase [à compléter]	XXX %

A date, les actions suivantes ont pu être menées [à modifier, compléter, supprimer le cas échéant] :

- Consultation des entreprises
- Notification des marchés de
- Réalisation des études de....
- Organisation de X réunions de concertation (les préciser)
- Commande des matières suivantes
- Préparation des chantiers
- Réalisation des travaux suivants : [à compléter]
- Document à jour du suivi de la provision pour risques et de son utilisation
- ...

Joindre une première synthèse des éléments d'études, présentée comme document de travail.

La fin prévisionnelle des études et / ou travaux, objet de la présente convention est prévue pour [date].

Fait le [date], en deux exemplaires
Le Directeur de Projet

[Nom – Prénom]

3. le tableau de l'état des dépenses comptabilisées exprimées en euros courants, et en pourcentage par rapport au montant estimé des études aux articles 4.1 et 4.2 et décomposé en fonction des postes de dépenses, signé et transmis par le Directeur de Projet.

Annexe 5 : Modèle d'état récapitulatif des dépenses et modèle d'attestation de la conformité des études

État récapitulatif des dépenses comptabilisées/acquittées – SNCF Réseau					
Projet : (Code projet)		(Intitulé du projet)			
Période du : Phase :					
Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. Facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maîtrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

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

Projet : (Code projet)

(Intitulé du projet)

Période du : Phase :

Poste de dépenses	Nom fournisseur	Réf. Facture	Date de facture	Date de comptabilisation	Montant HT euros
SOUS TOTAL DEPENSES EXTERNES					
Maîtrise d'ouvrage					
....					
SOUS TOTAL DEPENSES INTERNES					
TOTAL DEPENSES					

SNCF Réseau

- Nom du représentant légal de SNCF Réseau :

Nom de l'opération subventionnée : Convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 2 de la LNPCA

Numéro de délibération : XXX

Montant définitif des dépenses acquittées : xxxxxxxx € HT

J'atteste :

- que les dépenses certifiées sont bien postérieures à la date de prise d'effet de la convention de financement.
- que les études réalisées sont conformes à celles décrites dans la présente convention
- du commencement de l'opération, en date du (1)
- de l'achèvement de l'opération, en date du(1)

Fait à, en date du.....(1)

Signature du représentant légal :

« certifié sincère et exact »

Cachet :

NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal

à remplir par le bénéficiaire

SNCF Gares & Connexions

Nom du représentant légal de SNCF Gares & Connexions :

Nom de l'opération subventionnée : Convention relative au financement des études d'avant-projet de la phase 2 de la LNPCA

Numéro de délibération : XXXX

Montant définitif des dépenses acquittées : xxxxxxxx € HT

J'atteste :

que les dépenses certifiées sont bien postérieures à la date de prise d'effet de la convention de financement.

Que les études réalisées sont conformes à celles décrites dans la présente convention

du commencement de l'opération, en date du (1)

de l'achèvement de l'opération, en date du(1)

Fait à, en date du.....(1)

Signature du représentant légal :

« certifié sincère et exact »

Cachet :

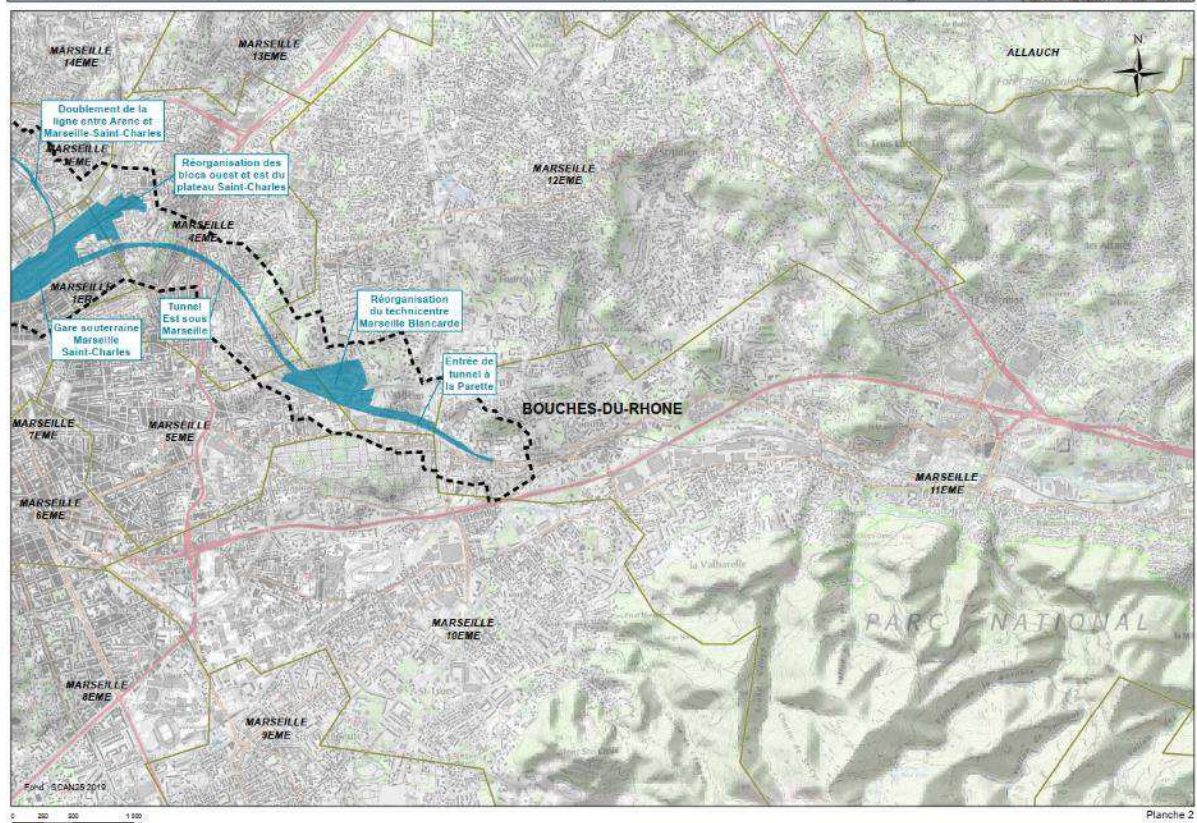
NB : ce document doit être rempli et signé en original par le représentant légal

à remplir par le bénéficiaire

Annexe 6a : Plans de situation (source – Dossier d'enquête d'utilité publique du projet des phases 1 et 2 – Pièce B2 - version soumise au public en janvier 2022)

Plan de situation des opérations du nœud de Marseille

Plan de situation locale

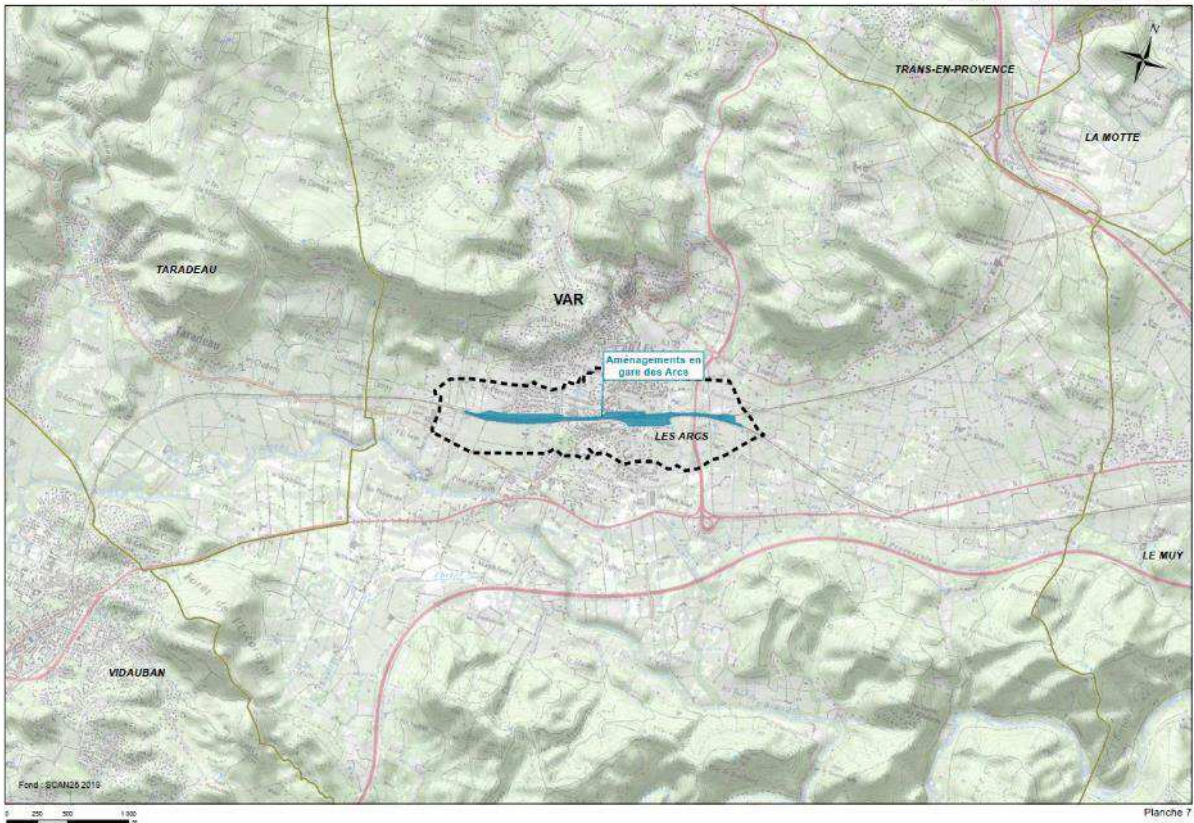


Plan de situation gare des Arcs

Plan de situation locale



LE PROJET DES PHASES 1&2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur



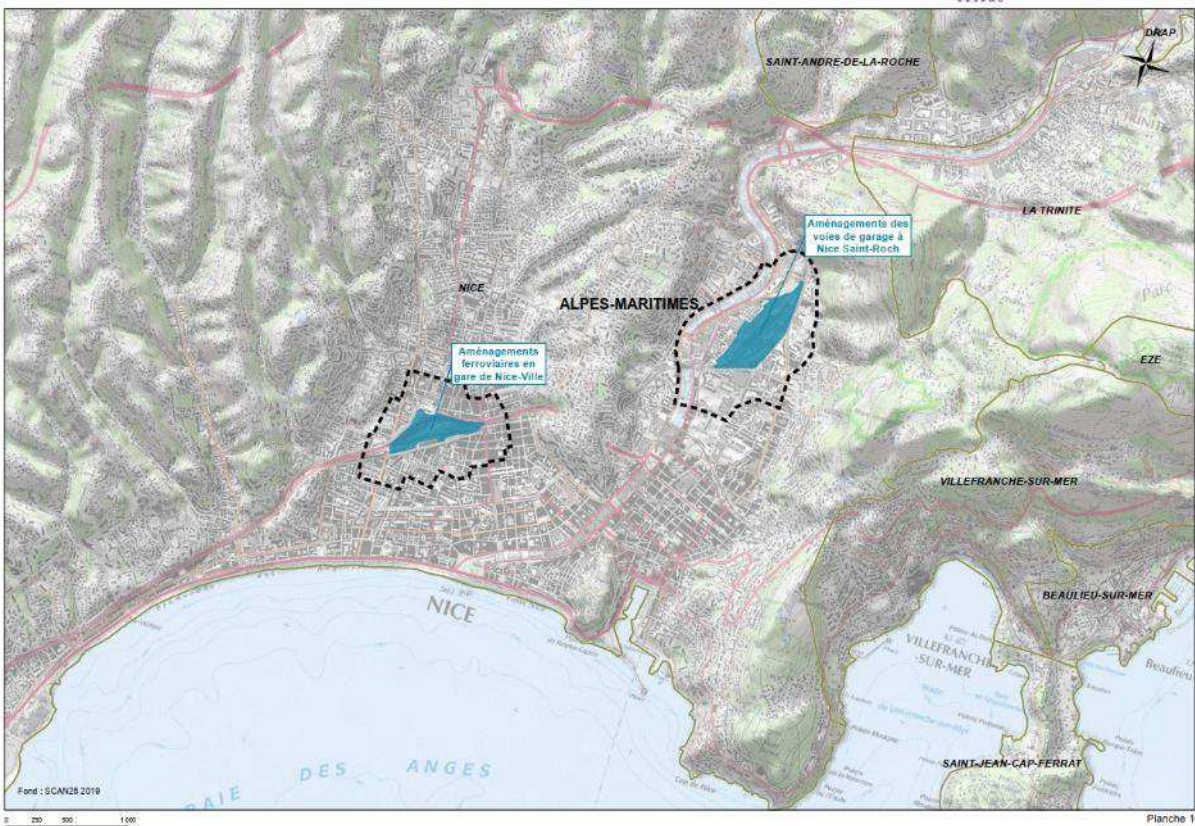
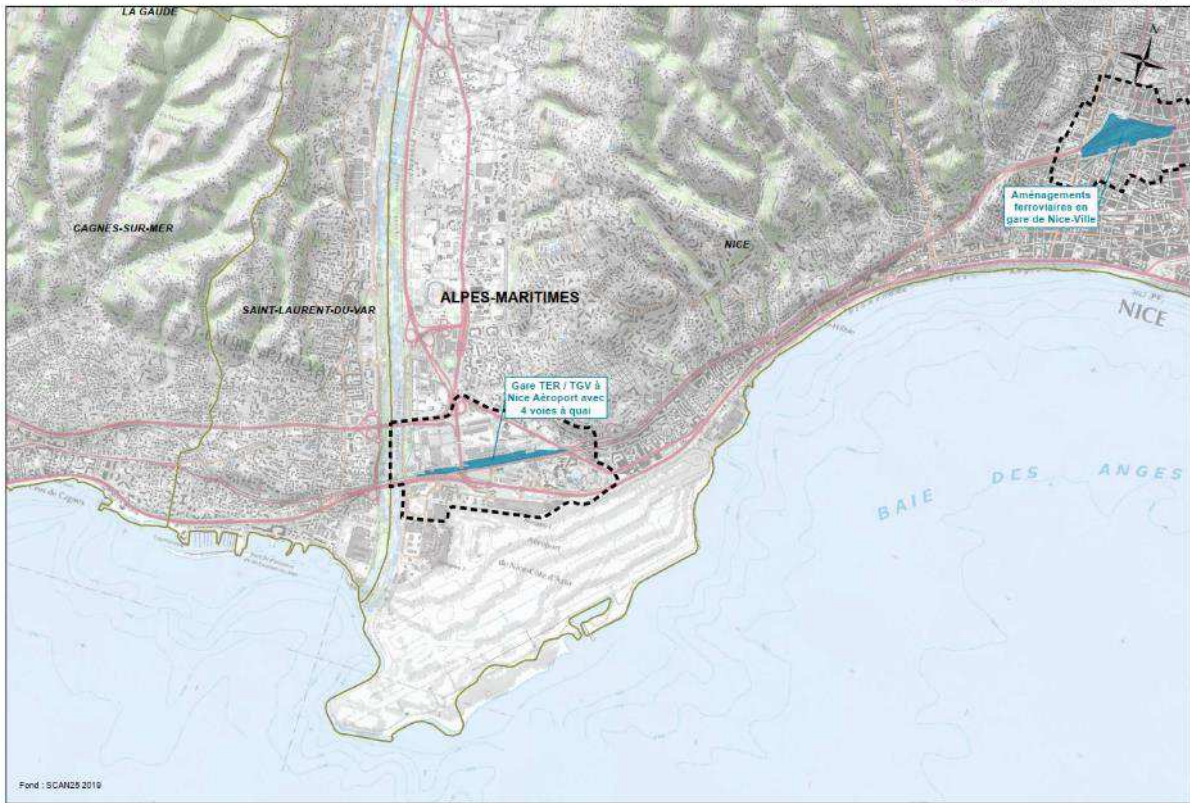
Plan de situation des opérations de la navette azurée

Plan de situation locale



LE PROJET DES PHASES 1&2
Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur





Annexe 6b : Programme d'opération

Le programme technique des études AVP est détaillé dans les tableaux qui suivent :

- Le programme technique des études AVP (colonne 1) se base sur le Protocole de financement et le dossier d'enquête publique. Ces éléments techniques correspondent au chiffrage financier des travaux projetés valorisé par l'Enveloppe Financière Prévisionnelle, chiffrage intégré dans le Protocole corrigé par le dossier DUP avec les observations des commissaires.
- Des éléments de programme sont précisés comme étant exclus des études AVP (colonne 3) de la présente convention de financement, soit parce que ces travaux ne sont pas nécessaires à l'atteinte des objectifs du projet, soit parce qu'ils n'ont jamais fait l'objet d'une expression des besoins relayée durant l'enquête publique notamment, soit parce qu'ils ne peuvent pas relever d'une MOA SNCF RESEAU et/ou SNCF Gares & Connexions. S'il était souhaité d'intégrer certains de ces éléments dans le projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, cela conduirait à un écart majeur vis-à-vis de la DUP ainsi qu'au niveau budgétaire.
- Il est proposé d'étudier dans le cadre des études AVP de la phase 2 des variantes techniques (colonne 2) soit parce qu'elles ont été relayées par l'Autorité Environnementale ou la commission d'enquête publique, soit parce qu'elles répondent à des évolutions de contexte réglementaire (sécurité dans les tunnels par-exemple), soit parce qu'elles sont susceptibles de contribuer à une optimisation technique de la solution de base intégrée dans le programme ou qu'elles constituent une évolution de contexte depuis l'élaboration du Protocole. Ces variantes seront étudiées.
- Le budget des études AVP, objet de la présente convention de financement, a été dimensionné sur la base des colonnes suivantes :
 - L'étude du programme technique correspondant à la solution de base des études AVP (colonne 1)
 - L'étude des variantes techniques (colonne 2)
- Les opérations ci-dessous ayant des interfaces directes ou indirectes avec des projets urbains en cours ou à venir, des impacts sur les voiries et les réseaux, des enjeux en matière d'exploitabilité de site (exemple CTN sur Marseille), seront étudiées par les MOA en concertation étroite avec les collectivités concernées.
- Les Plans Généraux des Travaux (PGT) sont disponibles en annexe de l'arrêté DUP pris le 13 octobre 2022.
- Les études AVP en interface avec le projet Haute Performance Marseille Vintimille sont inclus dans la convention de financement.

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
Raccordement Marseille Nord	<p>Bifurcation dénivelée entre PLM (voies extérieures) et voies du tunnel (au centre)</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à 4 voies de la ligne existante au sud du tunnel de Saint Louis - Point de changement de voies - Dévoisement vers le Sud de la voie PLM paire - Création des tranchées couvertes / tranchées ouvertes permettant la dénivellation de la bifurcation - Aménagement des accès secours et d'une plate-forme en tête des tunnels - Elargissement du pont rail des Aygalades (devenue Ibrahim Ali) pour permettre la circulation routière à 2 sens (actuellement, alternat) avec une ouverture droite projetée à 10m70. - Modification du pont rail sur la rue le Chatelier - Reprise de l'accès au centre de transfert y compris modification du fonctionnement ferroviaire du centre de transfert pendant la phase travaux - Modification de l'accès routier au centre de transfert depuis le chemin de la commanderie - Restitution de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures - La pose d'un mur de soutènement permet d'éviter de rétrécir le Bd Mouraille et donc de maintenir le fonctionnement actuel sans prolongement et mise à sens unique de ce dernier - Ensemble des coûts fonciers et indemnités - Signalisation en BAL dans les zones de surface avant l'entrée en tunnel <p><i>L'AVP tiendra aussi compte des points suivants vis-à-vis des interfaces avec d'autres MOA urbains :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Projet urbain avenue Aygalades (Ibrahim ALI) : La métropole prévoit dans son PLU une extension de la voirie de l'avenue. Ce projet urbain pourrait nécessiter une revoyure du gabarit du Pont-Rail qui reste à déterminer. La Métropole et SNCF Réseau définiront les conditions de MOA et de gestion des interfaces à prévoir entre le projet urbain et la LNPCA, ainsi que les conditions d'une éventuelle revoyure de largeur du Pont-Rail envisagée par le projet urbain par-rapport à celle prévue au Protocole LNPCA (circulation 2 sens).</i> - <i>PRA Le Chatelier : le programme prévoit de maintenir deux ouvrages mais l'AVP étudiera la possibilité d'une optimisation du carrefour avec un seul ouvrage en coopération (voir variantes techniques)</i> - <i>Etude des interfaces VRD en phase Travaux avec rétablissements et dévoiements de réseaux notamment hydraulique.</i> - <i>DELORME Centre Technique Nord : coordination à prévoir entre la Métropole et SNCF Réseau pour cadrer les hypothèses et les contraintes, et pour cadrer les études/travaux relevant de la Métropole. La création du nouveau faisceau d'insertion sur RFN doit maintenir un tiroir de manœuvre d'une longueur de voie utile minimum de 150 m.</i> - <i>BASSENS, travail à mener sur les enjeux de libération de niveau AVP :</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>En coordination : Métropole, Ville, MRU, bailleurs, SNCF RESEAU.</i> o <i>La partie relogement serait portée par le bailleur concerné « CDC Habitat Social.</i> o <i>En lien avec les bailleurs, l'AVP SNCF RESEAU portera les études sur les sujets techniques (dont la démolition), juridiques et fonciers.</i> o <i>Suppression d'une passerelle de traversée des voies.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> - L'accessibilité PMR de la passerelle piétonne dans le prolongement de la traverse des Maures sera étudiée en AVP - Certaines variantes techniques seront étudiées quant au dimensionnement des seuls ouvrages d'art des voiries Ibrahim ALI et Rue du Châtelier s'il fallait envisager à la demande des gestionnaires de voirie une évolution des dimensions initialement projetées. - 1 à 2 variantes techniques seront concertées et étudiées avec la Métropole Aix Marseille Provence quant au dimensionnement des travaux et aux conditions de réalisation au niveau du CTN pour limiter les impacts sur l'exploitabilité et la maintenabilité de ce site en phase Travaux et situation définitive en tenant compte des enjeux relatifs à l'accessibilité routière 	<ul style="list-style-type: none"> - Reconfiguration du carrefour routier avenue des Aygalades (Ibrahim Ali) / rue du Châtelier - Aménagement urbain des zones restituées au territoire suite aux travaux réalisés. - Augmentation du gabarit routier (hauteur) du pont rail I. Ali pour lequel seul l'ouverture est modifiée à 10m70

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variante techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Doublement tunnel Saint Louis	Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création d'un tunnel mono-voie de chaque côté du tunnel de Saint-Louis existant - Raccordements de part et d'autre entre les voies extérieures et les voies centrales pour permettre les différents itinéraires entre le Nord (PLM / LN5) et le Sud (PLM – MSC surface / tunnel) - Signalisation en BAL	Suite à la demande de l'ABF relayé par l'AE, SNCF Réseau réalisera les études AVP d'un aménagement paysager en sortie des tunnels (hors périmètre du programme du protocole de financement).	

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variante techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Tunnel de Marseille	Tunnel bitube circulaire par les trains de voyageurs à V140 de catégorie A (tenue au feu 5 km) Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - GC des tunnels - Équipements ferroviaires avec la possibilité d'envisager des voies sur dalle en rails noyés - Installations de sécurité dont rameaux de connexion entre tubes tous les 500 m - Signalisation en ETCS N2	Les réglementations sur les tunnels étant susceptible d'évoluer en cours d'AVP (IT, STI), l'impact de celles-ci seront étudiées en phase AVP en variante technique afin d'en apprécier les éventuelles conséquences au niveau technique, foncier et financier : Accès secours tous les 800 m + ventilation des tunnels suite évolution de la réglementation dont un éventuel point d'évacuation et de secours dans le secteur du Canet sur les emprises ferroviaires actuelles Plusieurs variantes techniques sur le type de pose de voie dans le tunnel seront étudiées dont la dalle en rails noyés	Circulations de trains de fret impossibles dans le tunnel en raison des normes de sécurité et des contraintes de tracé et d'alimentation électrique

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variante techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Embranchement ferroviaire carrière pour évacuation déblais	Création d'un embranchement ferroviaire dans une carrière pour y transporter les déblais d'extraction résiduels du tunnel et de la gare souterraine <i>SNCF Réseau réalisera les études AVP d'approfondissement des scénarios d'embranchement de carrière</i>	-	-

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
<p>Libération Abeilles Ph2</p>	<p>Libération de l'ensemble de l'emprise nécessaire au chantier de creusement de la gare souterraine entre le bloc Est et les bd Voltaire / Flammarion</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage Groupe SNCF :</p> <p>La totalité des relogements/déplacements générés par le projet est financée par le projet des phases 1 & 2. Les besoins exposés dans le dossier DUP n'ont pas évolué à ce jour. Le découpage détaillé des périmètres fait partie des études AVP. Le mode de découpage de ces périmètres à l'issue des études AVP fera l'objet de conventions de coordination qui seront proposées par les 2 MOA principaux SNCF RESEAU et SNCF G&C avec le concours de SNCF IMMOBILIER</p> <p>- Relogement / déplacement de toutes les activités restantes sur l'emprise du chantier (halle A, halle B et autres bâtiments du plateau des Abeilles). Ces relogements incluent les prises à bail externes, les réhabilitations de bâtiments existants, voire la construction d'un nouveau bâtiment selon le scénario retenu dans le cadre du Schéma Directeur Immobilier en cours d'élaboration. Les conditions de cette faisabilité (technique, juridique, économique, impacts environnementaux, phasage...) seront partagées avec la collectivité en lien avec le plan de mobilité et avec les possibilités de stationnement mobilisables sur les fonciers environnants.</p> <p>- Fin de la démolition de la halle A (yc travaux de dépollution), démolition partielle de la halle B et démolition des autres bâtiments du plateau des Abeilles situés sur l'emprise chantier. L'ensemble de ces études de relogements de services et d'activités se fera en étroite coordination avec les territoires tout particulièrement pour l'instruction des autorisations du droit des sols.</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <p>- Dépose des voies situées entre la halle A et la Halle B et dépose équipements ferroviaires associés</p> <p>- Dépose des voies situées entre la halle B et Voltaire</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :</p> <p>Plus de 50 % de l'offre de stationnement existante liée à la gare (1750 places au total, couvrant les parkings voyageurs, les parkings loueurs de voitures, les parkings agents SNCF) sera à déplacer pour permettre la réalisation du chantier de la gare souterraine. En conséquence, le programme prévoit, en avance de phase, la construction dans l'emprise SNCF d'un parking de 850 places en ouvrage infra sous le parvis Voltaire-National. Il s'agit de la solution de base décrite au dossier DUP</p> <p>- Les enjeux relatifs au fonctionnement (entrée/sortie) ainsi qu'à la gestion (mutualisation éventuelle) seront concertés avec la Métropole AMP.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - En variante technique, il sera étudié dès le début de l'AVP, la faisabilité d'une implantation alternative au parvis Voltaire-National pour la réalisation en avance de phase de ce parking de 850 places. L'objectif sera de libérer le parvis et permettre des conditions de réelle pleine terre recommandées par la Commission d'Enquête et souhaitée par la Métropole AMP. Les conditions de cette faisabilité (technique, juridique, économique, impacts environnementaux, phasage...) seront partagées avec la collectivité en lien avec le plan de mobilité et avec les possibilités de stationnement mobilisables sur les fonciers environnants. - En solution de base, conformément au dossier DUP, la jauge est fixée à 850 places (+500 places, à terme, dans l'emprise de la boîte-gare souterraine). Si une évolution de cette jauge était nécessaire à la demande de la collectivité par exemple pour couvrir également le besoin du futur quartier des Abeilles, elle serait traitée et étudiée en variante au démarrage des études AVP, afin d'en apprécier les écarts au niveau technique et financier 	<p>Les opérations ci-dessous non nécessaires au projet des phases 1 & 2 LNPCA sont exclues :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démolition de l'hôtel Ibis - Démolition de la résidence Orfea et du bâtiment des services médicaux SNCF - Déplacement des installations du CTR (Centre Technique Régional – installations de télécommunication) - Déplacement des installations GSM-R

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
<p>Gare souterraine de Marseille</p> <p>(1/3)</p>	<p>Gare souterraine (ERP enfoui de plus de 6 m), à 4 voies à quai de 410 m pour les TGV et les TER comprenant un bâtiment voyageurs, un système de parvis servant l'accessibilité à la gare et des ouvrages de connexion au métro, et au réseau viarie (rue Honnorat) et aux quais de surface</p> <p>La maîtrise d'ouvrage de ce périmètre sera précisée en cours d'AVP, étant entendu qu'elle reste, à l'état initial des AVP, sous périmètre de MOA Réseau. L'AVP intégrera les études architecturales et d'inscription urbaine de la gare souterraine, les études des corps d'état techniques et de second œuvre de la gare souterraine qui seront à charge de SNCF Gares & Connexions.</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construction du génie civil de la gare souterraine (hors quais) : environ 410 m x 47 m x 25 m de profondeur à partir de la cote altimétrique de 49 NGF. L'ouvrage comprendra le niveau quais (24 NGF), un niveau intermédiaire (salle d'échange à la cote 34 NGF) et un niveau supérieur de plain-pied avec le parvis (43 NGF) donnant accès d'une part à la sortie côté rue Honnorat, face à la rue de Crimée, et d'autre part à la station de métro Saint-Charles - En gare, création de 4 voies nouvelles avec différentes techniques envisagées en variante (dont rails noyés) - Construction des deux entonnements, au Nord et à l'Est, permettant depuis les tunnels bitubes adjacents l'alternat à quai dans chaque sens à V100 sur voies directes, V60 sur voies déviées - Voies et équipements ferroviaires dans les entonnements - Installation de signalisation en ETCS N2 - Sous-station gare centrale au niveau du poste 2 - Fonctionnement exploitation en système de doublet de ligne surface / souterrain (commande centralisée unique) - Installations ferroviaires pour l'évacuation des matériaux par le fer et dépose après travaux sur la base de 2 zones d'évacuation identifiées qui seront étudiées en solution de base AVP (gare St-Charles en scénario central et un second site potentiel sur Parette) - Raccourcissement du PRA national jusqu'au faisceau de voies principales - La dalle supérieure (à l'Est du bâtiment Voyageurs) permet la circulation piétonne, des aménagements paysagers (qui seront définis durant les études AVP) ou des installations techniques SNCF sauf au niveau du bd national où elle permettra les réseaux viaries dont le passage du tramway <p>L'ensemble des acteurs concernés seront associés à la programmation de ces nouveaux espaces dont MAMP</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage commune SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions</p> <p>L'ensemble des équipements de sécurité (ventilation / désenfumage) répondant à la double exigence de la réglementation ERP enfoui et sécurité des tunnels ferroviaire (ITI et STI) au titre du statut de « point d'évacuation et de secours » de la gare</p>		<ul style="list-style-type: none"> - Planification et ordonnancement des études du projet avec les études d'autres projets urbains en interfaces (nécessité d'un OPC multi MOA). Le besoin d'une mission OPC études multi MOA sur MSC est partagé entre les parties prenantes. Son pilotage devrait revenir à MAMP dans le cadre du Comité de Coordination Métropolitaine au regard de la position centrale des projets urbains et de mobilités. - Élargissement et/ou modification de la hauteur libre du PRA National : besoin non remonté dans le cadre de la concertation et des échanges avec les partenaires - Points de changement de voies entre sens contraires dans le tunnel au niveau de la gare : aménagement non nécessaire dans le cadre du projet - Mesures conservatoires structurelles pour permettre une éventuelle constructibilité immobilière en surplomb de la boîte gare souterraine : l'EFPP (Enveloppe Financière Prévisionnelle) d'entrée AVP ne comprend pas le renforcement de l'ensemble de la structure et les conséquences fonctionnelles : Étude d'une variante de niveau faisabilité permettant la construction d'immeuble au-dessus de la dalle de la gare en prenant en compte les priorités données au projet ferroviaire des phases 1 & 2. Il reviendra au projet urbain de prendre en charge les écarts de programme au niveau financier.

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
<p>Gare souterraine de Marseille</p> <p>(2/3)</p>	<p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Terrassements du site Abeilles de la cote 49 NGF à la cote 43 NGF, réalisation des murs de soutènements au droit de la zone terrassée - Création de deux quais centraux pour la gare souterraine (largeur environ 15m) - Mise en place dans la gare des équipements de circulation verticale (escaliers, escaliers mécaniques, ascenseurs) - Aménagement des espaces de services aux voyageurs dans le nouveau terminal gare, en complément et cohérence avec l'offre de la gare existante. - Au croisement des boulevards National et Voltaire, création d'un bâtiment voyageurs pour organiser les nouveaux services en contact avec le niveau 43 NGF (trottoir de la ville) en associant l'ensemble des acteurs concernés à la programmation de ces nouveaux services dont MAMP. - Aménagement d'un parvis devant le nouveau terminal pour organiser l'intermodalité avec les autres transports qui seront développés par les AOM (Tram, bus urbains, ...) dans la même temporalité mais aussi pour réorganiser les accès et services liés aux taxis, aux modes doux et aux véhicules particuliers (dépose minute, ...), etc. - Aménagement d'un parking souterrain complémentaire de 500 places dans le volume de la boîte gare côté Est. Le programme de reconstitution / construction de parkings est inchangé par rapport à celui du Protocole. La construction en anticipation de la libération Abeilles Phase 2 dans l'emprise SNCF le long du boulevard Voltaire d'un parking de 850 places qui figurait dans le protocole de financement a été déplacé dans le chapitre Libération Abeilles par cohérence avec la décomposition des coûts et non plus dans la gare souterraine. Conformément au programme du Protocole, il s'agit de 2 parkings de 500 et 850 places. <p>- Création de la galerie Crimée (passage public souterrain / galerie d'accès aux quais):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagement d'une galerie sous les voies au niveau 43 NGF ("Galerie Crimée") permettant d'une part la connexion du nouveau terminal voyageurs avec l'ensemble des quais de surface (galerie de correspondance accessible aux PMR) et d'autre part une nouvelle entrée de gare depuis la rue Honnorat, en continuité de la rue de Crimée. Cette galerie assure également une fonction de traversée ville-ville et de lien urbain inter-quartiers dont les modalités d'ouverture du passage seront à déterminer selon les modes de gestion et d'exploitation entre MAMP et SNCF. <p>NB :</p> <p><i>Suite à la réserve émise par la commission d'enquête publique, une pré-étude de faisabilité a été présentée en Comité Technique puis en Comité de Pilotage conduisant à un surcoût sur la base d'un élargissement généralisé à 25m du passage au lieu des 12m initialement prévus dans le Protocole de financement.</i></p> <p><i>Suite au Comité de Pilotage du 04/10 et comme stipulé dans le mémoire en réponse des MOA à la commission d'enquête, il a été validé :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - pour lever la réserve, d'étudier, en solution de base d'AVP un passage public souterrain présentant une largeur constante sur toute sa longueur autour de 20 m : - de rechercher en début d'AVP, avec les collectivités, la solution d'orientation programmatique, de géométrie et d'aménagement optimale du point de vue des coûts (investissement et exploitation) et capable de répondre aux objectifs de "recouture des deux rives de la Ville". Cette étude exploratoire pourra conduire à une proposition géométrique différente de la solution de base (tout en préservant une largeur minimale de 15 m) qui sera soumise au COPIL. : surcoût prévisionnel de 40 à 60 M€ CE07/20 	<p>Aménagement couvert du cheminement piéton entre la sortie de la galerie et la gare routière le long de la rue Honnorat (MAMP/ G&C)</p>	<p>Les 3 premiers points ci-dessous sont de la compétence de MAMP et/ou de la Ville et constituent des données d'entrée nécessaires aux études du projet des phases 1 & 2 LNPCA. Le comité de coordination pourra statuer sur le pilotage au niveau MOA de ces sujets. SNCF G&C participera activement à des ateliers de travail pour une parfaite cohérence d'ensemble :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plan général d'accessibilité et de circulation du quartier de gare (VP, TC, modes doux, flux logistiques urbains) élaboré par MAMP ; - Etudes urbaines sur le plateau Saint-Charles pour le développement d'un nouveau quartier en cohérence avec le schéma d'orientations urbaines de la MAMP ; - Aménagement des stations bus, tramway et requalification des boulevards attenants (MAMP). <p>Les 4 autres points ci-dessous sont explicités pour mémoire, comme exclus du programme -études et travaux- du projet LNPCA phases 1 & 2. Il s'agit potentiellement de projets connexes dont les études devront le cas échéant faire l'objet d'une organisation et de financements dédiés - éventuellement partenariaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modernisation/ restructuration/ valorisation/ développement de la gare historique. - Recomposition de l'espace urbain Place des Marseillaises avec le parvis Narvik et création d'une nouvelle façade de gare de plain-pied avec cette même place (MAMP/G&C) - Aménagement éventuel de la « lentille » entre le débouché de la nouvelle « galerie Crimée » et le boulevard National pour une meilleure visibilité et accessibilité à la gare (parvis, escalier monumental, etc.) (MAMP/G&C) - Réaménagement global du parvis Narvik, excepté reconstitution des emprises impactées par le chantier (accès métro et éventuelles reprises des parkings en lien avec la gare souterraine) <p>- Les études AVP+ ne permettent pas de financer une étude de réaménagement complet sur l'emprise totale du square Narvik et de ses tréfonds. La reconstitution des fonctionnalités existantes dans le socle Narvik (parkings, accès, taxis, etc.), sont hors programme. Ces études doivent trouver leur propre financement et feront l'objet d'une Etude Préliminaire sous MOA G&C à conduire dans la même temporalité que les études d'AVP, en coordination avec MAMP</p>

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
Gare souterraine de Marseille (3/3)	<p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une nouvelle porte de gare rue Honnorat au débouché direct de la galerie Crimée en relation avec les réflexions sur le passage public ci-dessus. Cette nouvelle entrée de gare contribuera à l'intermodalité (vélo, piétons, TC, etc.). Ces fonctions seront discutées avec l'ensemble des acteurs concernés. - Aménagement depuis le niveau 43 NGF du nouveau terminal voyageurs d'une liaison directe avec la station du métro située en fond de gare historique, y compris ouvrage de descenderie (escaliers fixes et escaliers mécaniques) sous le square Narvik pour atteindre la salle d'échange de la station de métro St-Charles (21 NGF). <p><i>Lors des études, SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau viseront une optimisation de la gare, de son insertion urbaine, et de ses connexions aux fonctions d'intermodalités.</i></p> <p><i>Aussi, l'AVP tiendra compte des points suivants vis-à-vis des interfaces urbaines :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Interface Bd National avec tramway National : <ul style="list-style-type: none"> o Objectif de la Métropole d'une mise en service du tramway en 2030 avant la phase 2 LNPCA. L'AVP étudiera les mesures qui peuvent être envisagées par LNPCA pour faciliter l'anticipation de certains travaux LNPCA pour faciliter la coordination (à identifier spécifiquement comme des coupons détachables liés à cette coordination/anticipation). o Etude des interfaces voirie et déviation des réseaux - Interface Métro-LNPCA vis-à-vis du lien entre la station de métro et la gare souterraine : <ul style="list-style-type: none"> o Identifier l'avancement des réflexions en cours côté RTM / Métropole o Définir la MOA de ces travaux entre SNCF / RTM / Métropole - Interface avec le projet de reconfiguration de la gare routière (maintien des services en phase travaux LNPCA) et réaménagement de la place Victor Hugo en prenant en compte le puit de chantier - Interface avec la requalification de la rue Honnorat et les projets d'intermodalité qu'elle sous-tend - Interface avec le réaménagement des débouchés du PRA National raccourci dans le cadre du projet des phases 1&2 - Interface avec la future opération de développement urbain sur le plateau Abeilles - Interface avec le projet d'ouverture du socle Narvik 		

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Raccordement Marseille Parette	<p>Bifurcation dénivelée entre la ligne Marseille-Vintimille (2 voies rapides situées au Nord) et les voies du tunnel</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création des tranchées ouvertes et couvertes de sortie du tunnel - Dévoiement de la voie V1 existante y compris au-dessus des tranchées couvertes pour raccordement - Création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la L2 à poutres latérales hautes permettant sans appui central afin de conserver la hauteur libre sous l'ouvrage ainsi que l'ouverture et donc la continuité de l'axe piéton / modes doux sur la dalle de la L2 - Elargissement du pont rail chemin de la Parette en tenant compte des contraintes d'accès par le sud avec la porte d'Air Bel - Raccordement des deux voies du tunnel - Rétablissement des accès pour les riverains des locaux bleus vers la rue Hrant Dink ou chemin de la Parette dont les besoins seront affinés durant les études AVP en associant MAMP - Installations de chantier au PK 4.9 au Sud des voies à l'Est de la L2 - Installation ferroviaire provisoire pour l'évacuation des matériaux par fer - Aménagements réglementaires au niveau acoustique et vibratoire - Définition des parcelles à acquérir pour cette opération et de conséquences en matière de relogement. 	-	<ul style="list-style-type: none"> - Etude de relocalisation de la ferme « LE TALUS » dans la cité Air Bel, études sous pilotage DDTM/DREAL en relation avec MAMP et Ville de Marseille - Aménagements urbains définitifs des délaissés créés par les installations de chantier de creusement des tunnels qui ne sont pas à la charge du projet

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Bloc Ouest Marseille	<p>Finalisation du doublement de la voie vers Arenc et modification du plan de voies en gare</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remplacement du pont rail sur la rue Guibal, doublement de la section restante jusqu'au fond de gare - Modification du plan de la tête de faisceau du bloc Ouest : voies J, K, L et M pour permettre les terminus des voies du port et l'accès à Arenc depuis le bloc central - Intégration de l'ensemble du corridor dans le périmètre du poste d'Arenc créé en phase 1 - Dépose de la voie N <p>Périmètre sous MOA Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modification et réaménagement des quais existants impactés, y compris équipements voyageurs et accès depuis la nouvelle galerie "Crimée" sous voies 	En lien avec la voie verte, SNCF Gares & Connexions étudiera en AVP l'aménagement d'un cheminement par élargissement sur l'emprise du quai de la voie N (origine de la voie verte voulue par la collectivité le long des voies littorales).	Etude d'un cheminement jumelé à la ligne de Marseille St Charles à Arenc (Voie Verte).

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Blancarde réaménagement technicentre	<p>Périmètre des études conduites par SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réaménagement du technicentre pour lui permettre d'accueillir le remisage des missions partant du bloc Est en phase 2 (IV Nice / Vintimille, Hyères, Aubagne + éventuels internationaux), la maintenance N2 et N3 des TER Aubagne / Hyères, tout en conservant la possibilité de maintenance N3 pour les TER Aix dans l'atelier utilisé aujourd'hui à cet effet - Extension possible sur les pharmacies militaires pour le remisage TER et la base travaux de l'évacuation des matériaux par fer <p>Les études AVP de cette opération seront engagées une fois les enjeux multi-opérateurs ferroviaires clarifiés par l'AOM.</p> <p><i>L'AVP intégrera aussi l'étude des points suivants :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Etude de voirie de la Rue St Jean du Désert et Chevalier Paul par rapport à l'extension Blancarde</i> - <i>Travail à mener sur la libération foncière ZI St Pierre / Pharmacies militaires :</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>ZI St Pierre : restructuration de la ZI par la Métropole avec l'appui de la CCI</i> o <i>Sujets voiries en phase travaux ;</i> o <i>Sujet du maintien possible des imprimeurs ;</i> o <i>Sujet de recherche de terrains pour relocalisation des entreprises impactées.</i> 	-	- Installations complémentaires de maintenance lourde des TER

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Plan de voie Gare des Arcs	<p>Aménagements permettant la réception des navettes azuréennes et toulonnaises</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aménagements du plan de voie permettant l'utilisation de la voie 29 (en impasse contre le BV au Nord côté Toulon) pour le terminus des navettes toulonnaises (110 m), la voie spéciale Draguignan (au Nord côté Nice) pour les navettes azuréennes (220 m), et les voies au Nord côté Toulon pour le remisage de ces TER - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allongement du quai n°1 côté Marseille pour une longueur utile de 110m, refonte de son aménagement et de son équipement 	-	Aménagement de signalisation permettant à 2 trains de stationner simultanément sur la voie centrale, aménagement réalisé au titre du projet HPMV (Lot 2)

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Gare Cannes- Marchandises TER	<p>Création d'une gare TER à Cannes marchandises à 4 voies à quai de 220 m au droit du bâtiment du Sicasil, servant notamment de terminus aux navettes azuréennes - Réaménagement du technicentre côté mer</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de 2 quais centraux de 220 m pour la création de la nouvelle gare TER à 4 voies à quais - Création d'un bâtiment voyageurs au nord, d'une annexe au bâtiment voyageurs au sud et d'un parking d'une capacité de 250 places environ. - Dévoisement de l'avenue de la Roubine au droit de la gare - Passerelle assurant les fonctions suivantes : liaison ville-ville et accès aux quais - Création de Parvis Nord et Sud arborés accueillant les fonctionnalités suivantes : déposes-minute, arrêts de bus (et stationnements vélos sécurisés, intégrés dans les bâtiments des voyageurs) - Dispositifs de réduction de bruit des annonces en gare. <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Remaniement des voies principales sur l'ensemble du linéaire - Création de deux voies centrales dans la nouvelle gare TER permettant le retournement sans cisaillement des TER de la navette azuréenne en terminus – voies centrales accessibles des deux côtés en alternat - Reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et remaniement de ce faisceau - Reconstitution de 6 voies de remisage de 220 m - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) - Ouvrages de compensation hydraulique <p>Des acquisitions prévues au nord et au sud de la gare, acquisitions qui seront confirmées et affinées durant les études AVP. Les aménagements de desserte (dépose minute, taxis, parking, ...) seront implantés sur du bâti d'activités dont l'évolution est de toute façon prévue dans le cadre du projet urbain Cannes Grand Ouest.</p> <p><i>L'AVP tiendra notamment compte des interfaces avec le projet Cannes Grand Ouest</i></p>	<p>Anticipation d'un ouvrage hydraulique sous les voies principales (Dévoisement de la Frayère) : ce dévoisement n'est pas la solution de base issue du Protocole ayant permis de chiffrer l'EEP.</p>	<p>Extension de l'anticipation de l'ouvrage hydraulique sur la zone de la gare et des voies de service pour le dévoisement de la Frayères :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cette étude n'est pas intégrée niveau AVP dans la convention de financement - En revanche, elle sera étudiée dans la thématique des phases 3 et 4 de la convention EPEUP au niveau faisabilité (ferroviaire et bâtiment) en vu d'apprécier les enjeux techniques et financiers afin de prendre une décision 1 an après le début des études AVP du périmètre de base de la gare de Cannes Marchandises - Si le projet de dévoisement de la Frayère est suffisamment avancé et que le choix est validé de poursuivre cette étude à un niveau AVP pour une mise en cohérence de ces travaux avec le projet des phases 1&2 LNPCA, un avenant à la présente convention pourra être convenu avec les partenaires. <p>Dévoisement de l'avenue de la Roubine en dehors de la section au droit de la gare et des parkings</p> <p>Interface avec le projet d'évolution du dépôt Palmbus sauf tracé routier modifié à la marge ne remettant en cause les principales fonctionnalités de la gare</p>

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Bifurcation de Cannes-Grasse	<p>Dénivellation de la bifurcation de Grasse en faisant passer une voie de la ligne Marseille-Vintimille en tranchée couverte - Doublement de la section de la ligne de Grasse entre la bifurcation et le Bosquet</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'une 3^{ème} voie dénivelée en terrier V1 bis sur Marseille-Vintimille - Mise en place d'une caténaire rigide sur plan aérien de contact dans la tranchée couverte - Doublement de la voie entre la bifurcation et la halte du Bosquet - Reconstitution des franchissements des voies ferrées aux normes PMR (passage souterrain du square Morès, passerelle Annick Galera, passerelle du boulevard de la Mer, PASO du boulevard de la Mer) - Reprise du pont route Francis Tonner (élargissement du passage ferroviaire pour insertion de la 2^{ème} voie) - Reconstitution des fonctionnalités du bd de la Mer, avec accès réglementé (riverains et services) - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Élargissement de l'ouvrage hydraulique font de Veyre et reprise de celui du Devens - Élargissement du passage routier sous le pont rail du bd Leader, avec création d'une traversée piétonne - Aménagements paysagers - Protection des arbres centenaires - Dispositif de limitation des nuisances au niveau de la plate-forme - Casquette de la trémie au niveau du château de la mer <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Démolition de la halte existante de Cannes la Bocca (quais + bâtiment voyageurs) 	-	-

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
4^{ème} voie Cannes Ville	<p>Création d'une 4^{ème} voie en gare de Cannes centre – configuration à 2 voies de 410 m à l'extérieur et 2 voies centrales à 220 m – un quai central et deux quais latéraux</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dépose d'une voie de service - Remaniement du plan de voie et création d'une 4^{ème} voie à quai sans impact sur les ouvrages de couverture des voies - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Reprise de 3 ponts-rail (routier, piéton et hydraulique) <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un quai latéral nord d'environ 410 m créé pour la 4^{ème} voie - Déplacement du quai central et réduction à 220 m - Réduction largeur du quai latéral sud - Réaménagement de l'espace intérieur du bâtiment des voyageurs - Reprise des passages souterrains d'accès aux quais (démolition et reconstruction) 	-	<ul style="list-style-type: none"> - Communication V2/V1 à l'est pour terminus partiel en situation perturbée : Il s'agit d'un aménagement non nécessaire à l'atteinte des objectifs de la navette azurée - Allongement d'un passage souterrain de la gare pour le faire déboucher au Nord sur le Bd d'Alsace : <ul style="list-style-type: none"> - Pas de remontée du sujet par la CE dont risque juridique si on présente un programme différent directement en AVP. - Proposition alternative de financer une Etude de faisabilité dans le cadre des EPEUP en parallèle puis de décider, après validation des COTECH et COFIL, suivant le résultat de l'intégrer par avenant en deuxième partie d'AVP avec modification de programme. - Nécessité d'envisager alors une reprise d'enquête publique probable

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
Plan de voie Nice-Ville	<p>Aménagement à Nice Ville d'une communication entre voies C et D et de deux voies de réception à quai pour les TER de Breil ainsi que les aménagements de desserte de ces 2 voies supplémentaires (passerelle et souterrain) :</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création d'une communication à 50 km/h entre les voies C et D à la sortie des quais côté Marseille - Création de 2 voies à quai de 220 m VH et VI, pour les origines-terminus Nice Breil. Les voies H et I créées sont principales et à quai. - Pour cela, dépose des voies de service V5, V7 et V9 (stationnement et garage du matériel des entreprises ferroviaires)</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions - Création d'un quai central de 220 m - Prolongement de la passerelle existante pour la desserte du quai à créer (ascenseur + escaliers fixes mécaniques)</p>		

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
Remisage TER Nice Saint Roch	<p>Aménagement d'un faisceau de remisage de 5 voies de 220 m à Nice St-Roch pour absorber l'augmentation de capacité de la navette azuréeenne, notamment.</p> <p>Périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau - Création de 5 voies de remisage de 220 m avec une nouvelle entrée / sortie sur la ligne Nice / Breil sur le faisceau impair (côté Nord-Ouest) - Réduction du linéaire de double voie Nice Breil d'environ 250 m</p>	-	Installations complémentaires de maintenance lourde des TER

Opérations	Programme technique Solution de base des études AVP (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
Renforcement IFTE/CSS 06	Renforcement des sous-stations et / ou des feeders pour permettre la levée du cran de limitation de traction en service depuis mise en service des Regio 2N	-	-

Annexe 7 : Liste indicative des retards et aléas imprévisibles et/ou exceptionnels relatifs aux études (article 8.2 - Circonstances exonératoires)

SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du et ne pourra voir sa responsabilité engagée notamment dans les hypothèses suivantes :

SNCF Réseau ou SNCF Gares & Connexions ne sera pas responsable de l'inexécution ou du retard à exécuter ses obligations, ni d'un dépassement du et ne pourra voir sa responsabilité engagée notamment dans les hypothèses suivantes :

- Retard ou dépassement du besoin de financement liés aux études d'un autre maître d'ouvrage ou de tout tiers à la convention ;
- Retard dans le versement des fonds étatiques, des fonds des collectivités territoriales ou des fonds européens ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés au démarrage des procédures administratives pilotées par une autre maîtrise d'ouvrage ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à un aléa politique ou à un évènement ou une manifestation empêchant ou suspendant la réalisation des études ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à des modifications de programme ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement imputables aux co-financeurs dans la prise de décision ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à un cas de force majeure défini comme tout évènement extérieur imprévisible, irrésistible dans sa survenance et ses effets et qui ne permet pas à SNCF Réseau ou à SNCF Gares & Connexions d'exécuter ses obligations au titre de la présente convention.

Constituent notamment un évènement de force majeure, dans le cadre de la présente convention, les cas suivants :

- la guerre, déclarée ou non déclarée, la guerre civile, les émeutes et révolutions, les actes de piraterie, les sabotages ;
 - les cataclysmes naturels tels que les vents forts, tempêtes, cyclones, tremblements de terre, raz de marée, inondations, destruction par la foudre ;
 - les explosions, incendies, destructions de machines, d'usines et d'installations quelles qu'elles soient ;
 - les pandémies.
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à l'obtention tardive ou la non-obtention d'une autorisation administrative nécessaire à l'exécution des études dès lors que ces délais ou ce refus ne sont pas liés à des insuffisances du dossier proposé, et que les autorisations ont été demandées avec des anticipations raisonnables ;

- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à tout recours gracieux ou juridictionnel ayant pour objet et pour effet d'empêcher, de s'opposer ou de suspendre l'exécution des études ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à toute décision administrative ou juridictionnelle ayant pour objet ou effet d'empêcher, de suspendre ou d'arrêter les études ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à la découverte ou l'apparition d'éléments extérieurs nécessitant des investigations (découvertes archéologiques, explosifs, ...) ;
- Retard ou dépassement du besoin de financement liés à l'adoption, la modification, la révision ou l'annulation de documents d'urbanisme (carte communale, plan local d'urbanisme, plan de sauvegarde et de mise en valeur, schéma de cohérence territoriale, directive territoriale d'aménagement, etc.) affectant l'autorisation, la planification ou l'exécution des études ;

Retard ou dépassement du besoin de financement liés à une évolution normative ou réglementaire rendue applicable au cours des études.