

Accusé de réception en préfecture : 006-220600019-20231006-lmc132445-DE-1-1

Date de télétransmission : 19 octobre 2023

Date de réception : 19 octobre 2023

DEPARTEMENT
des
ALPES-MARITIMES

République Française

COMMISSION PERMANENTE

Séance du 6 OCTOBRE 2023

DELIBERATION N° 18

**FINANCEMENT DE GRANDS PROJETS FERROVIAIRES - PÔLE
D'ÉCHANGES MULTIMODAL NICE SAINT-AUGUSTIN - LIGNE NOUVELLE
PROVENCE-CÔTE D'AZUR**

⌘⌘⌘⌘

La commission permanente,

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

Vu le code des transports ;

Vu le code de la commande publique ;

Vu la délibération prise le 8 février 2019 par l'assemblée départementale approuvant la convention relative au financement des études de projet et de travaux de la gare ferroviaire du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Nice Saint-Augustin, puis cosignée par l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département, la Métropole Nice Côte d'Azur, la ville de Nice, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var Nice Ecovallée, SNCF Réseau et SNCF Mobilités Gares et Connexions ;

Vu les décisions ministérielles des 23 juin 2020 et 7 juin 2021 relatives à la validation définitive du programme d'opération et à la finalisation du dossier d'enquête publique du projet des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) ;

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

Vu les décrets relatifs aux missions et diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau ;

Vu les contrats de plan Etat-Région 2015-2020 et 2021-2027 de la Région-Alpes-Côte d'Azur ;

Considérant que le secteur de Saint-Augustin concentre de nombreux atouts et projets de développement économique et touristique devant faire du PEM de Nice Saint-Augustin, un PEM de premier ordre à l'échelle du département ;

Considérant qu'un protocole a été établi pour définir l'organisation des maîtrises d'ouvrage en phase avant-projet sur le périmètre du PEM de Saint-Augustin pour assurer la concomitance des opérations et l'obligation d'avoir un unique responsable pour conduire les procédures administratives nécessaires jusqu'à la déclaration de projet approuvé par délibération de l'assemblée départementale prise le 23 juin 2016 ;

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 ;

Vu l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence-Côte d'Azur (SLNPCA) ;

Vu la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de LNPCA, signée le 17 décembre 2021 ;

Vu le protocole d'intention de financement de la LNPCA signé le 21 décembre 2021 et ses deux avenants ;

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

Vu la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA, notifiée le 25 août 2023 ;

Vu le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la création de SLNPCA ;

Considérant que la création de la SLNPCA entraîne la modification des conventions précédemment signées pour le financement des études d'avant-projet phase 1 et 2 et la convention particulière de financement des acquisitions foncières anticipées de la LNPCA ;

Considérant qu'un protocole a été établi pour définir l'organisation de la maîtrise d'ouvrage et les modalités de répartitions financières pour le financement de la LNPCA ;

Considérant que ces avenants aux conventions doivent permettre de couvrir l'intégralité des besoins relatifs à la réalisation des études de projet et des travaux de la phase 1 et 2 ;

Considérant que ces avenants garantiront le bon avancement des opérations du projet de la LNPCA qui permettra des améliorations de service auprès des usagers des lignes et des gares ferroviaires concernées (Nice Saint-Augustin et Cannes dans le périmètre des Alpes-Maritimes) ;

Considérant que suite à l'enquête d'utilité publique réalisée entre le 17 janvier 2022 et le 28 février 2022 ayant fait l'objet de la déclaration d'utilité publique du 13 octobre 2022, le coût prévisionnel du projet des phases 1 et 2 a évolué en passant de 3,459 milliards d'euros à 3,535 milliards d'euros ;

Considérant que les évolutions de programme pour lever les réserves à l'issue de l'enquête publique et les coûts induits ont été approuvés par le comité de pilotage du projet de LNPCA du 4 octobre 2022 ;

Considérant que le Département s'est engagé, par ces conventions, à soutenir le projet de LNPCA et que dans le cadre de ce projet, il est sollicité un financement complémentaire auprès du Département de 3 060 000 € pour les études de projet et travaux des phases 1 et 2 de la LNCPA

Considérant que le plan de mobilité départemental approuvé par délibération prise le 17 décembre 2021 par l'assemblée départementale permet au Département d'affirmer son engagement pour développer le transport ferroviaire ;

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 la signature :

- de deux avenants n°1 relatifs aux conventions de financement des études de projet et des travaux de la gare ferroviaire d'une part et de la gare routière d'autre part sur le PEM de Nice Saint-Augustin. Ces avenants doivent permettre de financer la réalisation des travaux complémentaires, de mettre des abris de quai supplémentaires en gare ferroviaire et d'intégrer la hausse du coût des matières premières ;
- d'un avenant n°2 au protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA ;
- d'un avenant n°1 à la convention relatif au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA ;
- d'un avenant n°1 à la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 de la LNPCA ;
- d'un avenant n°1 à la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de LNPCA ;

- d'une convention particulière de la SLNPCA pour le financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2 de la LNPCA ;
- d'une convention particulière de la SLNPCA pour le financement des études de niveau avant-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 de projet et des travaux des gares ferroviaire et routière du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de Nice Saint-Augustin :

- d'approuver les termes de :
 - l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études de projet et des travaux de la gare ferroviaire définissant les modifications d'aménagement des espaces entraînant ainsi la prise en charge d'un coût additionnel par le Département de 31 590 € sur un surcoût total de 243 000 €, à intervenir avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var Nice Ecovallées, SNCF réseau et SNCF Mobilités gares et Connexions ;
 - l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études de projet et de la réalisation des travaux de la phase 1 de la gare routière définissant les modifications de programme de la gare et engendrant ainsi la prise en charge d'un coût additionnel par le Département de 45 899 € sur un surcoût total de 735 000 €, à intervenir avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Nice, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var Nice Ecovallées ;
- de prendre acte de la nouvelle participation du Département pour les opérations du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice Saint-Augustin d'un montant total de 77 489 € ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, les avenants n°1 auxdites conventions, dont les projets sont joints en annexe, ainsi que tous les documents y afférents ;
- de prélever les crédits nécessaires sur les disponibilités du programme « Transport Multimodal » du budget départemental ;

2°) Concernant le financement de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA) :

- d'approuver les termes de l'avenant n°2 au protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA, à intervenir avec les partenaires figurants dans ledit avenant dont le projet est joint en annexe, ayant pour objet de prendre en compte les décisions relatives à l'évolution du coût prévisionnel du projet à l'issue de l'enquête d'utilité publique, à la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence-Alpes-Côte d'Azur (SLNPCA) avec un périmètre de financement élargi aux études de niveau avant-projet des phases 1 et 2 et des ressources propres définies par la loi, étant précisé que la quote-part du Département reste identique soit 10,7 % avec une augmentation de 3 060 000 €, le montant total de l'opération passant de 3,459 milliards d'€ à 3,535 milliards d'€ ;
- d'approuver les termes des avenants et conventions suivants, sans incidence financière, à intervenir avec les partenaires figurants sur lesdits avenants et conventions dont les projets sont joints en annexe :
 - l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, ayant pour objet de prendre en compte le financement par la SLNPCA de tout ou partie de la contribution de la Région et des collectivités infrarégionales ;
 - l'avenant n°1 à la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 de la LNPCA, ayant pour objet de prendre en compte le financement par la SLNPCA de tout ou partie de la contribution de la Région et des collectivités infrarégionales ;
 - l'avenant n°1 à la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées du projet de LNPCA, ayant pour objet de prendre en compte le financement par la SLNPCA de la contribution des collectivités signataires ;
 - la convention particulière de financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2 de la LNPCA, définissant le programme des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2, les modalités de prise en charge par la SLNPCA de la contribution totale des membres de l'établissement public local à la réalisation des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2 ainsi que la répartition des contributions des membres de la SLNPCA et leurs conditions de versement ;
 - la convention particulière de financement des études de niveau avant-projet des phases 1 et 2 de la LNPCA, définissant le contenu des avant-projets phase 1 et 2, les modalités de prise en charge par la SLNPCA de la contribution totale des membres de l'établissement public local à la réalisation des études de niveau avant-projet des phases 1 et 2 ainsi que la répartition des contributions des membres de la SLNPCA et leurs conditions de versement ;
- de prendre acte de la nouvelle participation du Département pour les opérations liées aux six conventions précitées, initialement fixée à 142,30 M€ avec une augmentation totale de 3 060 000 € ;

- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, les avenants et les conventions précités, dont les projets sont joints 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



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Convention

*Relative au financement des études de
Projet et des travaux de la gare
ferroviaire du Pôle d'Echanges
Multimodal de Nice St. Augustin
Ligne Marseille – Vintimille (930 000)*

Avenant n°1

SPIRE n° 411 726

ARCOLE n°

SIGBC n°

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la Région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** ;
Ci-après désigné « **L'ETAT** »

LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité par la délibération n° **23-0446**
Ci-après désigné « **La Région** »,

LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES, représenté par, le Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes, Monsieur Charles-Ange GINÉSY, dûment habilité par la délibération n°
Ci-après désigné « **Le Département** »

L'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT DE LA PLAINE DU VAR, représenté par son Directeur général, Monsieur Pascal GAUTHIER, dont le siège est 455 promenade des Anglais, 06200 Nice, en vertu d'une décision du Conseil d'administration n° en date du
Ci-après désigné « **EPA** »

LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR, représentée par son Président, Monsieur Christian ESTROSI, dont le siège est 5 rue de l'Hôtel de Ville, 06364 Nice, en vertu de la délibération n° en date du.....
Ci-après désigné « **NCA** »

LA VILLE DE NICE, représentée par son Maire, Monsieur Christian ESTROSI, dont le siège est Mairie de Nice, 5 rue de l'Hôtel de Ville, 06364 Nice, en vertu de la délibération n° en date du.....
Ci-après désigné « **La Ville** »

La société SNCF Gares & Connexions, ci-après dénommée « **SNCF G&C** », société anonyme au capital de 213 710 030 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 Madame Marlène DOLVECK, Directrice Générale, dûment habilitée à cet effet.
Ci-après désigné « **SNCF G&C** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621 773 700 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau - 93212 La Plaine Saint-Denis, représenté par Monsieur Karim TOUATI, Directeur territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

SNCF Réseau, SNCF G&C, l'Etat, La Région, Le Département, l'EPA, NCA et la Ville étant désignés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

VU :

- Le Code général des collectivités territoriales,
- Le Code des transports,
- Le Code de la commande publique,
- La Loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,
- Le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions 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 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,
- Le décret n°2022-976 du 1er juillet 2022 modifiant le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et portant diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire,
- Le contrat de plan État-Région 2015-2020 de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 29 mai 2015 et ses avenants,
- La convention relative au financement des études de Projet et des travaux de la gare ferroviaire du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice St. Augustin Ligne Marseille – Vintimille (930 000) signée le 28 décembre 2017.

SOMMAIRE

ARTICLE 1.	OBJET DE L'AVENANT	6
ARTICLE 2.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.1 « ASSIETTE DE FINANCEMENT »	6
ARTICLE 3.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.2 « PLAN DE FINANCEMENT »	6
ARTICLE 4.	MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.2 « VERSEMENTS DES FONDS »	7
ARTICLE 5.	MODIFICATION DES ANNEXES	8
ARTICLE 6.	MESURE D'ORDRE	8
ANNEXES		

Préambule :

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du Grand Arénas fait l'objet d'un vaste projet de développement urbain porté par l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var, en partenariat avec la Métropole Nice-Côte d'Azur pour ce qui concerne l'extension du réseau de tramway et SNCF Réseau pour ce qui concerne la construction de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Ce projet prévoit la construction du pôle d'échanges multimodal dont la mise en service est prévue de s'échelonner entre 2018 et 2023.

Ce pôle d'échanges multimodal Nice Saint Augustin comprend :

- la construction des lignes 2 et 3 du tramway, sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur
- le déplacement des infrastructures ferroviaires de la gare TER de Nice Saint Augustin, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, ainsi que l'espace voyageurs, les équipements et les services sur les accès aux quais et sur les quais sous la maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions. C'est l'objet de la présente convention de financement.
- la création d'une gare routière et d'un espace public, située entre la plateforme ferroviaire et la future gare routière, sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur
- la réalisation des aménagements urbains de l'esplanade couvrant la gare routière sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etablissement Public d'Aménagement de la Plaine du Var (EPA)
- la création d'un bâtiment-voyageurs pour les besoins de la gare SNCF, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et SNCF TER PACA déléguée à SNCF Gares & Connexions.

Le projet de Pôle d'échanges multimodal Nice-Saint-Augustin doit, en plus, préserver la possibilité de construire le Pôle d'échange multimodal de Nice Aéroport, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF, à horizon 2028, dans le cadre de la réalisation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA).

Les objectifs de projet partagés entre les Partenaires portent sur la création d'un pôle d'échanges multimodal et urbain capable de proposer une offre de mobilité variée, globale, connectée et accessible. Ce projet est basé sur les jalons initiaux suivants :

- 2018 et 2019 : mise en service des lignes 2 et 3 du tramway avec un accueil des bus et cars sur des sites provisoires localisés à proximité des stations de tramway Grand Arénas, Cadam et Parc Phoenix
- 2022 : mise en service de la gare TER de Nice Saint Augustin relocalisée et mise en service d'un bâtiment-voyageurs
- 2023 : mise en service de la gare routière phase 1 avec 10 quais.
- à une date à convenir en fonction de la libération des emprises du MIN et en coordination avec la réalisation du projet Nice Aéroport : mise en service de la phase 2 de la gare routière

La gare TER de Nice-Saint-Augustin relocalisée a été mise en service en septembre 2022. La fin des travaux d'ouvrage d'art et d'étanchéité du parvis haut de la gare routière permettra la remise des ouvrages à MNCA dans les semaines à venir. Le planning prévisionnel de mise en service de la gare routière est le suivant :

- Septembre 2023 : mise en service de la gare routière phase 1 avec 10 quais
- A une date à convenir en fonction de la libération des emprises du MIN : mise en service de la gare routière phase 2 avec accès au parvis haut de la gare routière

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

ARTICLE 1. OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant à la convention « Relative au financement des études de Projet et des travaux de la gare ferroviaire du Pôle d'Echanges Multimodal de Nice St. Augustin » signée le 28 décembre 2017 désignée ci-après la « Convention initiale » a pour objet :

- d'intégrer l'évolution des indices d'actualisation du coût du projet sur le périmètre « espace voyageurs, équipements et services sur les accès aux quais et sur les quais sous maîtrise d'ouvrage SNCF G&C »
- d'acter la mise en place d'abris de quai supplémentaires
- de modifier en conséquence le montant total des travaux et la participation financière de chaque partenaire sur ce même périmètre

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.1 « ASSIETTE DE FINANCEMENT »

L'article 5.1.2 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par ce qui suit :

5.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation

Le besoin de financement des phases d'études de niveau projet et des travaux pour les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage est de 14 425 577 € courants HT. Ce montant se décompose comme suit :

- Le besoin de financement des études et travaux relatifs à la part ferroviaire sous la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau est évalué à **13 380 000 €** courants HT et intègre une somme de 219 939 €HT courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau,
- Le besoin de financement des études et travaux relatifs à la part sous la maîtrise d'ouvrage SNCF G&C est ré-évalué à **1 045 576,98 €** courants HT. »

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 5.2 « PLAN DE FINANCEMENT »

L'article 5.2 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« **LES COCONTRACTANTS** s'engagent à participer au financement de l'opération selon la clé de répartition suivante :

Périmètre « travaux ferroviaires » sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :

Phase Pro-Réa	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	26,3386	3 524 100,00 €
Région	24,5219	3 281 035,71 €
Département des Alpes-Maritimes	9,8088	1 312 414,29 €
Métropole Nice Côte d'Azur	24,5219	3 281 035,71 €
Ville de Nice	9,8088	1 312 414,29 €
SNCF Réseau	5,0000	669 000 €
TOTAL	100,0000%	13 380 000,00 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les phases couvertes par la présente convention.

Périmètre « espace voyageurs, équipements et services sur les accès aux quais et sur les quais » sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :

<i>Phase Pro-Réa</i>	Clé de répartition %	Besoin de financement initial Montant en Euros courants
Région	41,30%	431 823,29 €
Département des Alpes-Maritimes	13,00%	135 925,01 €
Métropole Nice Côte d'Azur	32,70%	341 903,67 €
Ville de Nice	13,00%	135 925,01 €
TOTAL	100,00%	1 045 576,98 €

La clé de répartition précitée est uniquement valable pour les phases couvertes par la présente convention.

Plan de financement global des phases Projet et Réalisation

Le plan de financement global des phases Projet et Réalisation est donc pour les deux périmètres de maîtrise d'ouvrages :

Phase Pro-Réa	Clé de répartition %	Besoin de financement Montant en Euros courants
Etat	24,43 %	3 524 100,00 €
Région	25,74 %	3 712 859,00 €
Département des Alpes-Maritimes	10,04 %	1 448 339,30 €
Métropole Nice Côte d'Azur	25,11 %	3 622 939,38 €
Ville de Nice	10,04 %	1 448 339,30 €
SNCF Réseau	4,64 %	669 000,00 €
TOTAL	100,00%	14 425 576,98 €

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6.2 « VERSEMENTS DES FONDS »

L'article 6.2.2 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par ce qui suit :

6.2.2 Les règles d'appels de fonds et solde pour le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions :

SNCF Gares & Connexions procède aux appels de fonds auprès de chaque financeur selon l'échéancier suivant :

- une avance de 20 % du montant total estimé en euros courants des études et travaux sous sa maîtrise d'ouvrage est versée à la notification de la présente convention,

- après le démarrage des études et travaux, et dès que l'avance prévisionnelle de 20 % est consommée, des appels de fonds sont effectués en fonction de l'avancement des dépenses réelles des études et travaux. Au-delà des 80 %, les demandes de versement d'acomptes seront accompagnées d'un état récapitulatif des dépenses comptabilisées visé par le Directeur d'Opération de SNCF Réseau. Le cumul des fonds appelés ne pourra pas excéder 95 % du montant en euros courants de la phase comme Projet & Réalisation,
- après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, SNCF Gares & Connexions procède à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées. Ce décompte fait l'objet de l'approbation des Partenaires lors d'un comité de suivi. Sur la base de celui-ci, SNCF Gares & Connexions procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour le règlement du solde.

Les financeurs se libéreront des sommes dues au titre de la présente convention par virement bancaire, portant numéro de référence de la facture, sur le compte de SNCF Gares & Connexions.

Bénéficiaire	Etablissement Agence	N° IBAN	BIC
SNCF Gares & Connexions	LA DEFENSE ENT (01328)	FR7630004013280001390369404	BNPAFRPPXXX

ARTICLE 5. MODIFICATION DES ANNEXES

L'annexe 2 de la Convention initiale est supprimée et remplacée par les annexes 2 du présent avenant.

ARTICLE 6. MESURE D'ORDRE

Les dispositions de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent applicables en l'état.

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.

Fait, en 8 exemplaires originaux,

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Marseille, le

**Le Préfet de la Région Provence-Alpes-
Côte d'Azur**

Monsieur Christophe MIRMAND

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Marseille, le

**Le Président du Conseil Régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Renaud MUSELIER

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Nice, le

**Le Président du Conseil départemental
des Alpes-Maritimes**

Charles-Ange GINÉSY

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Nice, le

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

Christian ESTROSI

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

**Fait à Nice, le
Le Maire de la Ville de Nice**

Christian ESTROSI

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Nice, le

**Le Directeur Général de l'établissement
public d'aménagement de la plaine du
Var**

Pascal GAUTHIER

Fait, en 8 exemplaires originaux (un par partenaire)

Fait à Marseille, le
Le Directeur l'Agence Méditerranée de
SNCF Gares & Connexions

Agnès MOUTET-LAMY

Fait à Marseille le, 04/08/2023

Le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur
de SNCF Réseau,

Karim TOUATI

Karim TOUATI (4 août 2023 10:20 GMT+2)

Karim TOUATI

**AVENANT A LA CONVENTION
RELATIVE AU FINANCEMENT DES ETUDES DE PROJET
ET DES TRAVAUX DE LA GARE FERROVIAIRE DU POLE
D'ECHANGES MULTIMODAL DE NICE ST. AUGUSTIN**

Ligne Marseille – Vintimille (930 000)

ANNEXES

Annexe 2

Etat récapitulatif des appels de fonds

ETAT RECAPITULATIF DES APPELS DE FONDS	
Périmètre de MOA SNCF Gares & Connexions	
OPERATION :	Création du PEM de Nice St Augustin
MONTANT GLOBAL	1 045 576,98 €

Acompte	Objet	Commentaires	Réalisé	Montant en euros courants	% du besoin de financement
1	1 ^{ère} Appel de Fonds	Au démarrage des études	X	160 515,39 €	15%
2	2 ^{ème} Appel de Fonds	Sur assiette de convention de financement initiale	X	601 932,74 €	58%
3	3 ^{ème} Appel de fonds : Avenant	A la signature de l'avenant		230 850,00 €	22%
4	Solde	Présentation du Décompte Général Définitif		52 278,85 €	5%
TOTAL				1 045 576,98 €	100%



POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE NICE SAINT AUGUSTIN

CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE PROJET ET DE LA REALISATION DES TRAVAUX DE LA PHASE 1 DE LA GARE ROUTIERE

AVENANT N°1

Avenant n°1 à la convention de financement des études de projets et de la réalisation des travaux de la phase 1 de la gare routière du pôle d'échange multimodal de Nice Saint-Augustin

Entre :

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique et de la Cohésion des Territoires), représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la région **Provence-Alpes-Côte d'Azur** ;

Ci-après désigné « **L'Etat** »

LA REGION PROVENCE ALPES COTE D'AZUR, représentée par le Président du Conseil régional, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité par la délibération n° 23-0446.....

Ci-après désigné « **La Région** »,

LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES, représenté par, le Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes, Monsieur Charles-Ange GINÉSY, dûment habilité par la délibération n°

Ci-après désigné « **Le Département** »

L'ETABLISSEMENT PUBLIC D'AMENAGEMENT NICE ECOVALLEE - PLAINE DU VAR, représenté par sa Directrice générale, Madame Sarah BELLIER, dont le siège est 455 promenade des Anglais, 06200 Nice, en vertu d'une décision du Conseil d'administration n° en date du

Ci-après désigné « **EPA** »

LA VILLE DE NICE, représentée par son Maire, Monsieur Christian ESTROSI, dont le siège est Mairie de Nice, 5 rue de l'Hôtel de Ville, 06364 Nice, en vertu de la délibération n° en date du.....

Ci-après désigné « **La Ville** »

Et,

LA METROPOLE NICE COTE D'AZUR, représentée par son Président, Monsieur Christian ESTROSI, dont le siège est 5 rue de l'Hôtel de Ville, 06364 Nice, en vertu de la délibération n° en date du.....

Ci-après désigné « **MNCA** »

L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole de Nice Côte d'Azur, l'Etablissement Public d'Aménagement Nice Ecovallée - Plaine du Var, la Ville de Nice SNCF Gares & Connexions (ci-après désigné par SNCF G&C), SNCF TER PACA (ci-après désigné par SNCF TER PACA) et SNCF Réseau (ci-après désigné SNCF Réseau) sont désignés collectivement par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ». Le terme de « Partenaires » est entendu comme les acteurs concernés par le projet.

SNCF Gares & Connexions est le maître d'ouvrage unique (MOAU), désigné par la convention de maîtrise d'ouvrage unique à convenir entre MNCA et SNCF Gares & Connexions.

L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole de Nice Côte d'Azur, l'Etablissement Public d'Aménagement Nice Ecovallée - Plaine du Var et la Ville de Nice sont désignés collectivement par les « Parties » et individuellement par la « Partie ».

Le terme de « Parties » est entendu comme les signataires de cette convention.

TABLE DES MATIERES

PRÉAMBULE	4	
ARTICLE 1	OBJET DE L'AVENANT	6
ARTICLE 2	MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « LE PROGRAMME »	6
ARTICLE 3	MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 « DELAIS DE REALISATION »	7
ARTICLE 4	MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 « DISPOSITIONS FINANCIERES »	8
ARTICLE 5	MESURE D'ORDRE	10

PRÉAMBULE

La zone d'aménagement concerté (ZAC) du Grand Arénas fait l'objet d'un vaste projet de développement urbain porté par l'Etablissement Public d'Aménagement Nice Ecovallée - Plaine du Var, en partenariat avec la Métropole Nice Côte d'Azur pour ce qui concerne l'extension du réseau de tramway et SNCF Réseau pour ce qui concerne la construction de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur. Ce projet prévoit la construction du pôle d'échanges multimodal dont la mise en service est prévue de s'échelonner entre 2018 et 2023.

Ce pôle d'échanges multimodal (PEM) Nice Saint-Augustin comprend :

- la construction des lignes 2 et 3 du tramway, sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur
- la réalisation des aménagements urbains de l'esplanade couvrant la gare routière sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etablissement Public d'Aménagement Nice Ecovallée - Plaine du Var (EPA)
- le déplacement des infrastructures ferroviaires de la gare TER de Nice Saint-Augustin, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau
- la création d'un bâtiment-voyageurs pour les besoins de la gare SNCF, sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions et SNCF TER PACA déléguée à SNCF Gares & Connexions.
- la création d'une gare routière et d'un espace public, située entre la plateforme ferroviaire et la future gare routière, sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur dont la maîtrise d'ouvrage unique est portée par SNCF Gares & Connexions à travers la « convention de maîtrise d'ouvrage unique des études de projet et de la réalisation des travaux ».

Les objectifs de projet partagés entre les Partenaires portent sur la création d'un pôle d'échanges multimodal et urbain capable de proposer une offre de mobilité variée, globale, connectée et accessible. Ce projet est basé sur les jalons initiaux suivants :

- 2018 et 2019 : mise en service des lignes 2 et 3 du tramway avec un accueil des bus et cars sur des sites provisoires localisés à proximité des stations de tramway Grand Arénas, Cadam et Parc Phoenix.
- 2022 : mise en service de la gare TER de Nice Saint-Augustin relocalisée et mise en service d'un bâtiment voyageurs.
- 2023 : mise en service de la gare routière phase 1 avec 10 quais et de « l'espace public ».
- 2024 : mise en service des aménagements urbains de l'esplanade couvrant la gare routière
- à une date à convenir en fonction de la libération des emprises du MIN et en coordination avec la réalisation du projet Nice Aéroport : mise en service de la phase 2 de la gare routière.

Le 20 juin 2019, les Parties ont signé une convention de financement des études de projet et de la réalisation des travaux de la phase 1 de la gare routière du pôle d'échange multimodal de Nice Saint-Augustin.

En fin de phase d'étude de projet, la fiabilisation de l'opération par SNCF Gares & Connexions, maître d'ouvrage unique, a conduit à présenter la « réévaluation » du coût prévisionnel du périmètre de la gare routière phase 1. Il est précisé que MNCA, en sa qualité de MOA, supporte seule ce surcoût évalué à 883 250 € HT courants, sans impact sur les co-financeurs, réévaluant ainsi le montant de projet de la gare routière à 22 013 205 € HT courants.

-

En sus de cette « réévaluation », à l'issue de la phase de Projet, diverses adaptations du programme, du budget induisant un « surcoût » d'un montant de 735 000 € HT courants, et du planning se sont avérées nécessaires.

Ainsi, les Parties sont convenus du présent avenant 1 à la convention de financement susmentionnée :

- qui intègre la « réévaluation » du coût de la phase 1 de la gare routière supportée par MNCA en fonds propre en tant que maître d'ouvrage, pour un montant de 883 250 € HT, sans impact sur les financements des Parties,
- qui prend en compte les décisions prises lors du comité de pilotage des Partenaires du 2 mai 2023, à savoir :
 - Adaptation du programme de la gare routière,
 - Validation d'un nouveau planning,
 - Prise en compte du « surcoût » de 735 000 € HT courants et des participations des Parties justifiée par :
 - les révisions des prix dû à la variation « incontrôlée » consécutive à la crise en Ukraine
 - la réalisation de travaux divers (aléas géotechniques, modification de programme courant fort / courant faible, impacts liés au chantier du promoteur Quartus)
 - la réalisation de locaux chauffeurs provisoires et report de la phase 1 à la phase 2 des locaux chauffeurs définitifs
 - les optimisations et modifications de programme diverses n'impactant pas le niveau de performance ou les objectifs fixés
 - report de la phase 1 à la phase 2 de la démolition et du retrait de la voie grue et de ses fondations
 - une augmentation des coûts de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Les Parties sont ainsi convenues de porter le montant du projet de la gare routière à 22 748 205,00 € HT courants.

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

Article 1 Objet de l'avenant

Le présent avenant n°1 à la « Convention de financement des études de projet et de la réalisation des travaux de la phase 1 de la gare routière » signée le 20 juin 2019 (ci-après « la Convention initiale ») a pour objet :

- d'acter les modifications de programme de la gare routière,
- de modifier le montant des études et des travaux de réalisation du projet et les participations financières des Parties,
- d'acter le nouveau calendrier de la phase travaux de réalisation du projet.

Article 2 Modification de l'article 3 « Le programme »

L'article 3 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par ce qui suit :

Le périmètre « gare routière phase 1 », objet de cette convention de financement comprend :

- les études de projet de l'ensemble de la gare routière (phase 1 et phase 2) afin de garantir une cohérence d'ensemble de cet ouvrage
- la dalle nue et étanchée recouvrant les espaces de circulation et les 10 quais des bus et cars de la phase 1 de la gare routière et supportant l'espace public, dénommé ci-après parvis, établi à un niveau fini de 10,00 m NGF. A noter que le présent programme ne comprend pas les aménagements et équipements urbains du parvis relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'EPA ; cependant la conception de la dalle devra intégrer toutes les sujétions techniques nécessaires à la réalisation de cet espace public conformément aux dispositions définies par le maître d'œuvre urbain chargé de l'aménagement de la ZAC Grand Arénas et du Pôle d'Echange Multimodal
- les circulations verticales entre le parvis supporté par la dalle et l'axe Nord-Sud
- les circulations verticales reliant le parvis supporté par la dalle à l'espace public situé entre la plateforme ferroviaire et le volume de la gare routière
- les circulations verticales entre le parvis supporté par la dalle et le quai central de la gare routière phase 1
- la passerelle piétonne entre le parvis de la gare routière et le parvis de la gare ferroviaire
- les espaces de circulation des bus et cars dans la gare routière phase 1
- les 10 quais des bus et des cars dans la gare routière phase 1
- les espaces piétons de la gare routière phase 1
- les accès routiers et piétons à la gare routière phase 1 à partir de l'axe Nord-Sud
- les locaux d'exploitation provisoires de la gare routière y compris le local d'entretien des voiries, les modifications des aménagements paysagers et des installations courant fort et courant faible, du fait de l'impossibilité de disposer de l'espace initialement prévu dans la promotion immobilière « Quartus ». Que conformément à la décision du comité de pilotage du 2 mai 2023, le transfert des locaux d'exploitation provisoires de la gare routière au sein des locaux définitifs et le démantèlement

du chemin de grue et des fondations seront intégrés au programme de la phase 2 de la gare routière (tranche optionnelle 2).

- les dispositions conservatoires pour permettre à MNCA d'installer les distributeurs automatiques de billets
- l'information-voyageurs dynamique
- la signalétique directionnelle
- la vidéo surveillance de l'intérieur de la gare routière phase 1 qui sera reliée au centre de supervision existant de MNCA, la liaison entre la gare routière phase 1 et le centre de supervision n'étant pas compris dans le programme de la gare routière
- l'éclairage public à l'intérieur de la gare routière phase 1
- les systèmes de fermeture de la gare routière phase 1 en dehors des heures d'ouverture au public
- le cuvelage de la gare routière et les travaux à réaliser sur le cuvelage existant de l'axe nord-sud pour assurer leur continuité en matière d'étanchéité et la cohérence des espaces publics avec les accès de la future gare.

Article 3 Modification de l'article 6 « Délais de réalisation »

L'article 6 de la Convention initiale est supprimé et remplacé par ce qui suit :

« Les dates de mise en service prévisionnelles du pôle d'échanges multimodal comprenant la gare routière et la gare ferroviaire sont :

- Pour les périmètres « espaces voyageurs / parvis », « équipements et services sur les quais et aux accès aux quais » et « espaces distributeurs / billetterie » 1er septembre 2022
- Pour le périmètre « gare routière phase 1 » et « Espaces publics » septembre 2023.

Le planning prévisionnel des études de projet et des travaux est joint à l'annexe unique de l'avenant.

Ce planning prévisionnel de réalisation peut être modifié pour tenir compte de la durée effective des différentes procédures, dépôt de permis et autorisation et pour tenir compte des délais de validation des études.

A l'issue des études de projet, le planning prévisionnel des travaux ainsi que la date de mise en service sont confirmés ou ajustés et présentés aux Partenaires lors d'un comité technique.

La Convention de maîtrise d'ouvrage unique à convenir devra prévoir que ce planning est éventuellement prolongé des retards dont le MOAU ne pourrait être tenu pour responsable.

Toute évolution des dates de mise en service devra être soumise à l'approbation de MNCA, qui dispose d'un délai de quinze (15) jours de calendrier, à compter de la réception de la demande de modifications, pour faire part de ses observations. Les nouvelles dates sont ensuite soumises à la validation du comité de pilotage et sont confirmées par un avenant aux conventions de financement. »

Article 4 Modification de l'Article 7 « Dispositions financières »

Les articles 7.1 et 7.2 de la Convention initiale sont supprimés et remplacés par ce qui suit :

« 7.1 Coût de la phase PRO-REA

Le montant global des études et travaux de la phase 1 de la gare routière, financé dans le cadre de la présente convention, est évalué à 19 139 380,00 € HT constants (hors surcoût de réévaluation supporté par MNCA).

Le montant global des études et travaux de la phase 1 de la gare routière, financé dans la présente convention correspond à un besoin de financement évalué à 22 748 205,00 € HT courants fondés sur une date de mise en service en septembre 2023.

Ce montant comprend :

- la « réévaluation » du coût prévisionnel du périmètre de la gare routière phase 1 à la fin de la phase d'étude de projet d'un montant de 883 250 € courants, supportée en fonds propre par MNCA sans incidence sur les financements des autres co-financeurs,
- le « surcoût » lié à des modifications de programme et l'adaptation du planning validés par les Partenaires, d'un montant de 735 000 € HT courants.

Les coûts correspondant au montant des études de projet et des travaux décrits à l'Article 3 de la présente convention sont indiqués toutes natures de dépenses comprises. Ils incluent les frais de maîtrise d'ouvrage, de maîtrise d'œuvre et autres prestations intellectuelles correspondantes.

Conformément aux décisions du pilotage du 2 mai 2023, il est précisé que le financement prend notamment en compte :

- La révision des prix (variation incontrôlée du fait de la crise en Ukraine),
- Les impacts liés au chantier du promoteur Quartus :
 - persistance rideau palplanche
 - locaux chauffeurs provisoires,
 - frais d'avocats,
 - instrumentation des ouvrages de la gare routière pour le suivi des tassements en temps réel du fait des désordres observés sur le programme « Avant-Scène »,
 - constitution et dépôt de deux dossiers de permis de construire modificatifs,
 - frais d'arrêt de chantier suite chutes d'objets répétées depuis façade Quartus en attente de sécurisation,
- Les coûts de maîtrise d'ouvrage et d'assistance à maîtrise d'ouvrage,
- les optimisations et modifications de programme diverses n'impactant pas le niveau de performance ou les objectifs fixés.

Les montants en Euros HT constants sont aux conditions économiques de janvier 2017.

Les montants en Euros HT courants sont fondés sur une date de mise en service de la gare routière en septembre 2023 Ils sont calculés selon une hypothèse de progression de 6,8 % par an de l'indice TP01 par rapport aux conditions économiques de janvier 2023.

Si les conditions économiques (CE) générales conduisent à une évolution différente de la progression prise comme hypothèse, si les réglementations applicables conduisent à étudier ou mettre en œuvre des dispositions particulières, si une crise sanitaire ou si tout autre cas conduisent à une évolution substantielle du bilan, ces montants ou le programme est modifié par voie d'avenant à la présente convention.

Ces montants ne prennent en compte ni les frais des acquisitions foncières pour l'assiette foncière de la gare routière ni les frais des acquisitions immobilières pour les locaux d'exploitation à financer par MNCA sur fonds propres.

7.2 Participations financières

Il est ici rappelé à titre indicatif que, par arrêté du 18 juin 2018, le Préfet de Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a attribué à MNCA une subvention de 4 000 000 € au titre de la dotation de soutien à l'investissement local. L'arrêté, joint en annexe 4, fixe les modalités de règlement et de caducité de cette subvention qui ne sont pas modifiées par la présente convention.

Les Parties s'engagent à financer les dépenses réelles des études de projet et la réalisation des travaux de la présente convention.

Les Parties conviennent ainsi du plan de financement suivant :

	Répartition avant « réévaluation » et « surcoût » CE deuxième semestre 2021			Avenant - CE septembre 2023			Répartition après avenant - CE septembre 2023	
	Clé de répartition	Montant euros constants CE 01/2017	Montant en € courant CE deuxième semestre 2021	« Réévaluation » post-études de Projet Montant € courant (CE 09/2023)	« Surcoût » validé par les Parties (modification de programme et adaptation calendrier)		Clé de répartition	Montant en euros courant avec « réévaluation » et « surcoût » CE 09/2023
					Clé de répartition du « surcoût »	Montant en euros courant du « surcoût » CE 09/2023		
Etat	18,93 %	3 623 167,06 €	4 000 000,00 €	/	/	/	17,5838%	4 000 000,00 €
Région	14,20 %	2 717 375,30	3 000 000,00 €	/	18,734%	137 698,47 €	13,7931%	3 137 698,47 €
Département	4,73 %	905 791,77 €	1 000 000,00 €	/	6,245%	45 899,49 €	4,5977%	1 045 899,49 €
EPA	9,47 %	1 811 583,53 €	2 000 000,00 €	/	/	/	8,7919%	2 000 000,00 €
MNCA	42,67 %	8 167 524,35 €	9 017 000,00 €	883 250 €	61,825%	454 416,42 €	45,5185%	10 354 666,42 €
Ville de Nice	10 %	1 913 938,00 €	2 113 000,00 €	/	13,195%	96 985,62 €	9,7150%	2 209 985,62 €
Total	100,000%	19 139 380,00 €	21 130 000,00 €	/	100,000%	735 000,00 €	100,0000%	22 748 250,00 €

La participation financière de l'EPA est plafonnée à 2 000 000,00 € courants.

Ces participations s'analysent comme de subventions d'équipement et ne sont donc pas soumises à la TVA. »

Article 5 Mesure d'ordre

Les dispositions de la Convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent applicables en l'état.

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.

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par Partie)

Pour l'Etat

Fait à Marseille, le

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

Monsieur Christophe MIRMAND

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par partenaire

Pour la Région

Fait à Marseille, le

**Le Président du Conseil Régional
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Renaud MUSELIER

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par Partie)

Pour le Département

Fait à Nice, le

**Le Président du Conseil départemental
des Alpes-Maritimes**

Charles-Ange GINÉSY

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par Partie)

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Fait à Nice, le

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

Christian ESTROSI

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par Partie)

Pour la Ville

Fait à Nice, le

Le Maire de la Ville de Nice

Christian ESTROSI

Fait, en six (6) exemplaires originaux (un par Partie)

Pour l'EPA

Fait à Nice, le

**Le Directeur Général de l'établissement
public d'aménagement Nice Ecovallée -
plaine du Var**

Sarah BELLIER

**AVENANT n°1 A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
DES ETUDES DE PROJET ET DE LA REALISATION DES TRAVAUX
DE LA PHASE 1 DE LA GARE ROUTIERE**

ANNEXES



**PROTOCOLE D'INTENTION
RELATIF AU FINANCEMENT DE LA
« LIGNE NOUVELLE
PROVENCE-CÔTE D'AZUR »
Avenant n°2**

Entre :

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

SNCF Réseau, société anonyme, immatriculée au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représenté par Anne BOSCHE-LENOIR,

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 77.292.590 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 à l'effet des présentes par Stéphane LERENDU, Directeur des Grands Projets, dûment habilité à cet effet,

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

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Préambule

Le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), signé le 21 décembre 2021, a pour objet de consigner l'accord entre les parties sur les principes de réalisation et les modalités de financement du projet. Ces principes reposent sur une répartition entre, d'une part, l'Etat et, d'autre part, les collectivités territoriales, parties prenantes dans le projet. Un soutien de l'Union Européenne est également attendu. Le protocole institue des modalités de répartition du financement entre les collectivités pour les phases 1 et 2 du projet et fixe des engagements de solidarité pour les phases 3 et 4 entre elles. Les modalités de répartition reposent sur deux critères territoriaux la population et le potentiel fiscal, complétés par deux critères socio-économiques, les retombées fiscales directes générées et l'accroissement du nombre de voyageurs.

Par ailleurs, suite à l'enquête d'utilité publique réalisée entre le 17 janvier 2022 et le 28 février 2022 et les réserves de la commission d'enquête prises en compte par les maîtres d'ouvrage dans le projet ayant fait l'objet de la déclaration d'utilité publique du 13 octobre 2022, le coût prévisionnel du projet des phases 1&2 a évolué en passant de 3 459 M€ à 3 535 M€. Les évolutions de programme pour lever les réserves à l'issue de l'enquête publique et les coûts induits ont été approuvés par le comité de pilotage du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur du 4 octobre 2022.

Enfin, ce protocole prévoit la possibilité de créer un établissement public local, au titre de l'article 4 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet. Cet établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) a été créé par l'ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 dont l'organisation et le fonctionnement ont été définis par le décret n°2022-638 du 22 avril 2022.

Cette même ordonnance désigne SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions comme les maîtres d'ouvrage du projet LNPCA alors que le protocole indiquait qu'ils étaient les maîtres d'ouvrage naturels.

La loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023 instaure les ressources fiscales dédiées à la SLNPCA visant un apport de 50% de la part des collectivités alors que le protocole prévoyait un minimum de 30%.

Le protocole ne prévoyait pas que l'établissement public local participe au financement des études de niveau avant-projet. La SLNPCA étant créée, avec pour mission le financement de la part de ses collectivités membres au projet de la LNPCA et disposant de ressources propres, il est convenu d'intégrer explicitement les études de niveau avant-projet de phase 1&2 dans le financement apporté par la SLNPCA.

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales souhaitant participer au financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à l'établissement public SLNPCA. Cette adhésion est conditionnée notamment par la signature du protocole.

Ainsi un avenant n°1 au protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA a été signé le 3 juillet 2023 afin d'intégrer la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis dans le plan de financement du projet et permettre l'adhésion de cette dernière à la SLNPCA.

Il est donc proposé de signer un avenant n°2 au protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA afin de prendre en compte les décisions relatives à l'évolution du coût prévisionnel du projet à l'issue de l'enquête d'utilité publique, les décisions relatives à la création de la

SLNPCA et l'instauration de ses ressources, à la maîtrise d'ouvrage par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et d'intégrer le financement par la SLNPCA des études de niveau avant-projet de phase 1&2 dans le plan de financement du projet.

En conséquence de quoi, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet du présent avenant n°2

Le présent avenant n°2 a pour objet de modifier le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur afin de prendre en compte l'évolution du coût prévisionnel du projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur à l'issue de l'enquête d'utilité publique, la création de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur avec un périmètre de financement élargi aux études de niveau avant-projet des phases 1 & 2 et des ressources propres définies par la loi.

Article 2 : Modification de l'article 3 du protocole d'intention de financement

L'échéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement est modifié comme suit :

«

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement des études de niveau avant-projet (AVP) :

Phase	Période des études AVP	Montant en M€ HT constant	Référence € constant
Phase 1	2022 - 2024	28,60	CE 07/2020
Phase 2	2023 - 2027	88,71	CE 07/2022
Total AVP Phases 1+2	2022 - 2027	117,31	

Les financements des études de niveau avant-projet font l'objet de conventions de financement spécifiques, hors convention-cadre de financement prévue par l'ordonnance n°2022-306.

Echéancier prévisionnel de synthèse des besoins de financement (hors AVP) :

Phase	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
Total Phases 1+2 (hors AVP) post enquête publique							3 535
4^{ème} voie entre Blancarde et La Penne sur Huveaune		265	5	26	9	24	328
Phase 3 indicatif	2034 2043	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	4 141
Phase 4 indicatif	2039 2050	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	6 688
Total Phases 1 à 4, y compris 4^{ème} voie (hors AVP)	2023 2050	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	(nc)	14 692

PRI = Provisions Identifiées

PRNI = Provisions Non Identifiées

MOE = Maîtrise d'Œuvre

MOA = Maîtrise d'Ouvrage

CE = Conditions Economiques

Article 3 : Modification de l'article 4.1 du protocole d'intention de financement

L'article 4.1 est modifié comme suit :

« A la demande des Collectivités, l'Etat a créé, par ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 au titre de l'article 4 de la loi d'orientations des mobilités, un établissement public local baptisé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (SLNPCA) » dont la mission est de contribuer au financement du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et de gérer la participation financière de ses membres, les Collectivités (les collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales), au financement de ce projet.

Ce financement par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur couvre le périmètre détaillé dans l'article 3 du protocole et intègre aussi bien les études de niveau avant-projet des phases 1&2 que les études de projet, les acquisitions foncières et les travaux de phase 1&2.

Pour le cas spécifique des études de niveau avant-projet, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prendra en charge 100 % de la participation financière des collectivités membres, sauf pour la Métropole Aix-Marseille Provence et le Département des Bouches du Rhône où sa part de prise en charge sera de 50%.

Il bénéficie, à partir du 1^{er} janvier 2023, d'une ressource de financement propre visant 50% des charges financières des Collectivités identifiées dans les conventions initiales de financement des études d'avant-projet de phase 1 et de de phase 2 et dans la répartition du financement du projet aux articles 4.2, 4.3 et 4.4 du présent protocole, et assise sur des ressources dédiées créées par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023. »

Article 4 : Modification de l'article 4.2 du protocole d'intention de financement

Les 4^{ème} et 5^{ème} alinéas de l'article 4.2 sont modifiés comme suit : « Les Collectivités retiennent le principe d'un niveau maximum de financement des phases 1 et 2 à 40 % du montant global, soit une contribution de 1 414 M€ aux conditions économiques de juillet 2020. La création d'un établissement public local, tel qu'envisagé à l'article 4.1, viendrait réduire le niveau de financement global des Collectivités.

L'Etat s'engage sur un financement à parité avec les collectivités du reste à financer une fois les fonds européens déduits, quel que soit le niveau de fonds européens obtenus. Dans l'hypothèse d'une participation des Collectivités à hauteur de 40 %, la contribution de l'Etat serait donc identique, soit 1 414 M€ aux conditions économiques de juillet 2020.

Article 5 : Modification de l'article 4.3 du protocole d'intention de financement

Le quatrième alinéa, ainsi que le tableau, de l' « article 4.3 : Principes de répartition entre les collectivités » du protocole d'intention de financement sont modifiés comme suit :

« Sur cette base, les quotités indicatives dues par chaque Collectivité sont les suivantes, pour les études de projet et les travaux des phases 1 et 2 :

Pondération critère	30%	25%	20%	25%	100%	
	Population	Potentiel fiscal	Retombées fiscales	Socio Economie	Quotité	Montant (M€)
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	41,88%	35,36%	24,06%	39,21%	40,00%	565,60
Département des Alpes-Maritimes	9,20%	10,60%	3,69%	18,34%	10,07%	142,30
Département des Bouches du Rhône	14,97%	17,92%	17,84%	10,53%	14,23%	201,17
Département du Var	8,97%	6,54%	2,15%	4,83%	5,59%	79,14
Métropole Aix-Marseille Provence	14,03%	20,22%	42,37%	10,39%	19,07%	269,61
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,42%	2,98%	2,76%	2,13%	2,68%	37,90
Métropole Nice Côte d'Azur	4,38%	4,77%	5,39%	8,59%	5,37%	76,07
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,57%	0,32%	0,51%	0,46%	0,44%	6,14
CA Cannes Pays de Lerins	1,00%	0,37%	0,36%	2,24%	0,96%	13,53
CA du Pays de Grasse	0,53%	0,23%	0,12%	0,41%	0,32%	4,55
CA Sophia Antipolis	1,05%	0,69%	0,75%	2,87%	1,27%	18,00

Les montants indiqués dans le tableau ci-dessus seront réduits à due proportion des ressources fiscales, mentionnés à l'article 4.1, effectivement perçues par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur et prises en compte dans les appels de fonds de cette dernière auprès des collectivités en application des conventions particulières prévues à l'article 5 de l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022. »

Article 6 : Modification de l'article 5. du protocole d'intention de financement

L'article 5 du protocole d'intention de financement est modifié comme suit :

« Les parties prennent acte que SNCF Réseau, ainsi que sa filiale Gares et Connexions, sont, eu égard à leurs missions telles que définies à l'article L. 2111-9 du Code des transports, les maîtres d'ouvrage des opérations, des études aux travaux.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à ce que la LNPCA fasse l'objet d'une gouvernance forte, qui donne leur place légitime aux cofinanceurs et mette à leur disposition des leviers suffisants pour garantir la transparence, la participation et la performance des acteurs du projet.

Cette gouvernance devra notamment disposer de la capacité à :

- identifier, négocier, déclencher les solutions de ressources financières ;
- adapter le planning des opérations en fonction des ressources financières ;
- faire évoluer le programme d'opération en fonction des difficultés, des risques comme des opportunités ;
- négocier avec SNCF Réseau/Gares & Connexions les conditions de réalisation de chaque opération, en vue d'un optimum entre les ressources, les coûts, le planning, les conditions d'exploitation du réseau... ;
- participer en accord avec SNCF Réseau/Gares & Connexions à la définition des stratégies d'allotissement, dans le domaine des achats, celui des procédures d'autorisation, etc. ;
- s'agissant des opérations faiblement interfacées avec le réseau en exploitation, définir avec SNCF Réseau/Gares & Connexions celles qui feront l'objet de marchés globaux (marché conception/réalisation, de performance, de partenariat, voire concession ou de maîtrise d'ouvrage par une structure ad-hoc).

Ces principes s'appliqueront dans le cadre du Comité de Suivi des Engagements et des Risques mentionné au V de l'article 1^{er} de l'ordonnance susvisée.

Ils seront déclinés dans la convention-cadre de financement et les conventions de financement opérationnelles d'application pour les études de projet et les travaux de phase 1&2 de la LNPCA.

Article 7 : Modification de l'article 6. du protocole d'intention de financement

Le troisième alinéa de l'article 6 du protocole d'intention de financement est modifié comme suit :

« Les modalités d'appels de fonds du maître d'ouvrage vers les cofinanceurs seront définies dans les conventions de financement ultérieures avec comme principe une neutralité de la trésorerie »

« Les parties prennent acte que SNCF Réseau, ainsi que sa filiale Gares et Connexions, sont, eu égard à leurs missions telles que définies à l'article L. 2111-9 du Code des transports, les maîtres d'ouvrage des opérations, des études aux travaux.

Article 8 : Modification de l'annexe 4

L'annexe 4 est modifiée comme suit :

« Echancier prévisionnel de financement des phases 1 et 2, hors études AVP :

Echancier dépenses en euros constants aux conditions de juillet 2020

Echancier en M€ constants aux conditions de Juillet 2020		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement du projet aux CE de juillet 2020														
Total Phase 1 (hors AVP)	875	15	63	88	171	249	203	87						
Total Phase 2 (hors AVP)	2 660	2	9	43	76	83	266	409	399	462	381	309	221	
TOTAL Phases 1+2 (hors AVP)	3 535	17	71	131	248	332	469	496	399	462	381	309	221	

Echéancier autorisations d'engagement en euros constants aux conditions de juillet 2020

Echéancier AE Ph1&2 LNPCA en M€ constants aux conditions économiques de juillet 2020 <small>Ce tableau ne représente pas les financements nécessaires par année mais l'échelonnement aux CE de juillet 2020</small>	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036
Total Phase 1 (hors AVP)	875	302	559	9									
Total Phase 2 (hors AVP)	2 660	62	68	129	2 003	398							
TOTAL AE courant Phases 1+2 (hors AVP)	3 535	364	627	138	2 003	398							

Article 9 : Date d'effet du présent avenant n°2

Le présent avenant n°2 du protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Article 10 : Portée du présent avenant n°2

Les dispositions du protocole d'intention de financement initial, signé le 21 décembre 2021 et de son avenant n°1, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°2 demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Le présent avenant n°2 est établi en quatorze (14) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

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

Christophe MIRMAND

Pour SNCF Réseau

La Directrice Générale Déléguée

Anne BOSCHE - LENOIR

Pour Gares & Connexions

Le Directeur des Grands Projets

Stéphane LERENDU

Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le Président du Conseil régional

Renaud MUSELIER

Pour le Département des Bouches-du-Rhône

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

Pour le Département des Alpes-Maritimes

Le Président du Conseil départemental

Charles Ange GINÉSY

Pour le Département du Var

Le Président du Conseil départemental

Jean-Louis MASSON

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL

Pour la Métropole Nice Côte d'Azur

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Le Président de la Métropole

Jean-Pierre GIRAN

Pour la Communauté d'agglomération Cannes Pays
de Lérins

Le Président de la Communauté d'agglomération

David LISNARD

Pour Dracénie Provence Verdon agglomération

Le Président de la Communauté d'agglomération

Richard STRAMBIO

Pour la Communauté d'agglomération du Pays de Grasse

Le Président de la Communauté d'agglomération

Jérôme VIAUD

Pour la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis

Le Président de la Communauté d'agglomération

Jean LEONETTI



Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur



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

Convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 1 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA

Avenant n°1

Entre :

L'État (Ministère de la Transition Écologique), représenté par M. Thierry COQUIL, 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. M. Patrice VERGRIETE, autorisé pour ce faire par la délibération n° du conseil d'administration en date du ;

Ci-après désignée « l'AFITF »

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, représenté M. Jean-Pierre GIRAN, 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 de 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 »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par M. Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du

Ci-après désignée « la SLNPCA »

et :

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, représentée par Madame Anne BOSCHELENOIR, 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'AFITF, 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, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- 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 ;
- le protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021 ;
- l'avenant n°1 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 3 juillet 2023 ;
- l'avenant n°2 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le ;
- la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 4 octobre 2022 ;

Étant préalablement exposé que :

Le protocole d'intention de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoyait la possibilité de créer un établissement public local, au titre de l'article 4 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet. Cet établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) a été créé par l'ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 dont l'organisation et le fonctionnement ont été définis par le décret n°2022-638 du 22 avril 2022.

Le conseil d'administration de la SLNPCA du 30 novembre 2022 a acté le fait que l'établissement public entrerait pleinement en action en 2023 pour assurer le financement des collectivités partenaires au projet LNPCA, en particulier pour la réalisation des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2.

La SLNPCA disposant de ressources propres par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023, il a été décidé qu'elle participerait effectivement au financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et 2.

La mise en place de ce financement nécessite de modifier par avenant la convention de financement des études d'avant-projet de phase 1 d'un montant total de 30 200 000 € courants signée le 4 octobre 2022 entre l'Etat, AFIT France, 11 collectivités territoriales, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin que la SLNPCA prenne en charge, selon la volonté des différentes collectivités, soit leur part soit la moitié de leur part, non encore appelée par les deux maîtres d'ouvrage, les collectivités ayant opté pour cette seconde modalité conservant 50% du financement directement à leur charge.

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA afin de prendre en compte le financement par la SLNPCA de tout ou partie de la contribution de la Région et des collectivités infrarégionales.

Article 2 : Modification de l'article 4 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

Le 1^{er} alinéa du sous-article 4.4 « plan de financement des études » de l'article 4 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

« Les parties conviennent par la présente convention de contractualiser un financement à hauteur de 30,20 M€ HT courants apportés par l'AFIT France (Etat), la Région, les collectivités infrarégionales et la SLNPCA selon les clés de répartition ci-après et couvrant le périmètre défini à l'article 3.6 :

Financiers CFI AVP phase 1	%	FINANCEMENT AVP PHASE 1	Appel de fonds n°1 réalisé en oct-nov 2022	Appel de fonds n°2 juin 2023	Financiers avenant n°1 CFI AVP phase 1	%	Besoin de financement AVP 1 à la date de notification de l'avenant n°1			
Etat – AFITF	50,0000%	15 100 000,00 €	3 020 000 €	3 775 000 €	Etat - AFITF	50%	8 305 000€			
Région	25,0000%	7 550 000,00 €	1 510 000 €	1 887 500 €	SLNPCA	45,84%	7 612 911,12 €			
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €						
Département du Var	3,7500%	1 132 500,00 €	226 500,00 €	283 125,00 €						
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	817 906,60 €	163 581,32 €	204 476,65 €						
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €						
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	1 132 500,00 €	226 500,00 €	283 125,00 €						
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	817 906,60 €	163 581,32 €	204 476,65 €						
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	251 656,60 €	50 331,32 €	62 914,15 €						
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	503 343,40 €	100 668,68 €	125 835,85 €						
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	251 656,60 €	50 331,32 €	62 914,15 €						
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	125 843,40 €	25 168,68 €	31 460,85 €						
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €				Département des Bouches du Rhône	2,08%	346 044,44 €
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €				Métropole Aix-Marseille Provence	2,08%	346 044,44 €
TOTAL	100,00%	30 200 000 €	6 040 000 €	7 550 000 €	16 610 000 €					
Avancement			20%	25%			55% à réaliser			

Le financement pris en charge effectivement par la SLNPCA correspond au besoin de financement résiduel en euros courants, soit le besoin de financement en euros courants susmentionné auquel sont déduits les paiements appelés, à la date de notification du présent avenant, auprès de la Région et des collectivités infrarégionales à la suite des appels de fond réalisés dans le cadre de l'article 8.

Article 3 : Modification de l'article 6 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

Le point 6.1 « comité de pilotage LNPCA » de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

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

- le Préfet de région ;
- le Président de chaque collectivité territoriale co-financeuse ou son représentant ;
- le représentant de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer ;
- le Directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement ou son représentant ;
- le représentant de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;
- le Président de SNCF Réseau ou son représentant ;
- le Président de SNCF Gares & Connexions ou son représentant.

Le point 6.2 est ajouté comme suit :

« 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.

Les points 6.2, 6.3, 6.4 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA deviennent 6.3, 6.4, 6.5.

Article 4 : Modification de l'article 8 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

Le membre de phrase du 3^{ème} alinéa de l'article 8 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de l'AFIT France, de la Région et des autres collectivités infrarégionales avant la date de notification de l'avenant n°1, puis à compter de sa notification, auprès de l'AFIT France, de la SLNPCA, du Département des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille Provence, comme suit : »

Le membre de phrase du 12^{ème} alinéa de l'article 8 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

« Au-delà des 80%, 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 80%, 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 SLNPCA et des collectivités infrarégionales au titre de la présente convention en euros courants. »

Article 5 : Modification de l'article 9 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

L'article 9 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

	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	<u>455 Promenade des Anglais – Immeuble Plaza – 06200 NICE</u>	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.
<u>SLNPCA</u>	<u>27 place Jules Guesde</u> <u>13481 MARSEILLE Cedex</u> <u>20</u>	<u>Direction générale</u>	SLNPCA_DG@mregionssud.fr
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
<u>SLNPCA</u>	<u>920 979 390 00019</u>	<u>FR76920979390</u>
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR51507523801
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Article 6 : Modification de l'article 13 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

L'article 13 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

« L'AFIT France, l'État, la SLNPCA, 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 7 : Modification de l'article 14 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

L'article 14 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est modifié comme suit :

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

Article 8 : Modification de l'article 17 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 1 »

A l'article 17 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA est ajouté :

«

Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Nom : Le Directeur général

Adresse : 27 place Jules Guesde 13 481 MARSEILLE Cedex 20

Tél : 04 88 73 66 67

E-mail : SLNPCA_DG@maregionsud.fr »

Article 9 : Date d'effet du présent avenant n°1

Le présent avenant n°1 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Article 10 : Portée du présent avenant n°1

Les dispositions de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1 de la LNPCA initiale, signé le 4 octobre 2022, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1 demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Le présent avenant n°1 est établi 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**

Jean-Pierre GIRAN

**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 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

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

Renaud MUSELIER

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



Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur



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

Avenant n°1

Entre :

L'État (Ministère chargé des transports), représenté par M. Thierry COQUIL, 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. Patrice VERGRIETE, autorisé pour ce faire par la délibération n° - - du conseil d'administration en date du ;

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. Jean-Pierre GIRAN, 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 »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par M. Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du ;

Ci-après désignée « la SLNPCA »

et :

SNCF Réseau, société anonyme au capital de 621.773.700 euros, ayant son siège social 15-17 rue Jean-Philippe Rameau 93200 Saint Denis, immatriculée auprès du registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 412 280 737, 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 et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie ».

VU :

- 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 ;
- le protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021;
- l'avenant n°1 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 3 juillet 2023 ;

- l'avenant n°2 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le _____ ;
- la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le _____ ;

Étant préalablement exposé que :

Le protocole d'intention de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoyait la possibilité de créer un établissement public local, au titre de l'article 4 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet. Cet établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) a été créé par l'ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 dont l'organisation et le fonctionnement ont été définis par le décret n°2022-638 du 22 avril 2022.

Le conseil d'administration de la SLNPCA du 30 novembre 2022 a acté le fait que l'établissement public entrerait pleinement en action en 2023 pour assurer le financement des collectivités partenaires au projet LNPCA, en particulier pour la réalisation des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2.

La SLNPCA disposant de ressources propres par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023, il a été décidé qu'elle participerait effectivement au financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et 2.

La mise en place de ce financement nécessite de modifier par avenant la convention de financement des études d'avant-projet de phase 2 d'un montant total de 100 580 000 € courants, avec les mêmes signataires, validée par le comité de pilotage du 30 novembre 2022 et signée le _____ entre l'Etat, AFIT France, 11 collectivités territoriales, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, afin que la SLNPCA prenne en charge, selon la volonté des différentes collectivités, soit leur part soit la moitié de leur part, non encore appelée par les deux maîtres d'ouvrage, les collectivités ayant opté pour cette seconde modalité conservant 50% du financement directement à leur charge.

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

Article 1 : Objet

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA afin de prendre en compte le financement par la SLNPCA de tout ou partie de la contribution de la Région et des collectivités infrarégionales.

Article 2 : Modification de l'article 4 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

Le 1^{er} alinéa du sous-article 4.4 « plan de financement des études » de l'article 4 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

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), la Région, les collectivités infrarégionales et la SLNPCA selon les clés de répartition ci-après et couvrant le périmètre défini à l'article 3.7 :

<i>Financiers CFI AVP phase 2</i>	<i>%</i>	<i>FINANCEMENT AVP PHASE 2</i>	<i>Appel de fond n°1</i>	<i>Financiers avenant n°1 CFI AVP phase 2</i>	<i>%</i>	<i>Besoin de financement AVP 2 à la date de notification de l'avenant n°1</i>
Etat - AFITF	50,0000%	50 290 000,00 €	10 058 000,00 €	Etat - AFITF	50%	40 232 000 €
Région	20,0000%	20 116 000,00 €	4 023 200,00 €	SLNPCA	41.67%	33 533 734,09 €
Département du Var	2,7957%	2 811 915,06 €	562 383,01 €			
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	5 061 889,66 €	1 012 377,93 €			
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	1 346 162,72 €	269 232,54 €			
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	2 702 886,34 €	540 577,27 €			
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	220 672,52 €	44 134,50 €			
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	484 594,44 €	96 918,89 €			
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	161 430,90 €	32 286,18 €			
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	638 783,58 €	127 756,72 €			
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	7 155 864,68 €	1 431 172,94 €			
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	9 589 800,10 €	1 917 960,02 €	Métropole Aix-Marseille Provence	4.77%	3 835 920,04 €
TOTAL	100,00%	100 580 000 €	20 116 000 €	80 464 000 €		

Le financement pris en charge effectivement par la SLNPCA correspond au besoin de financement résiduel en euros courants, soit le besoin de financement en euros courants susmentionné auquel sont déduits les paiements appelés, à la date de notification du présent avenant, auprès de la Région et des collectivités infrarégionales à la suite des appels de fond réalisés dans le cadre de l'article 9. »

Le point 4.5 « Evolution du plan des financement des études » de l'article 4 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est supprimé.

Article 3 : Modification de l'article 9 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

Le membre de phrase du 3^{ème} alinéa de l'article 9 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

« SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions procèdent aux appels de fonds auprès de l'AFIT France, de la Région et des autres collectivités infrarégionales avant la date de notification de l'avenant n°1, puis à compter de sa notification, auprès de l'AFIT France, de la SLNPCA, du Département des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille Provence, comme suit : »

Le membre de phrase du 12^{ème} alinéa de l'article 9 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

« 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 SLNPCA et des collectivités infrarégionales au titre de la présente convention en euros courants. »

Le membre de phrase du 22^{ème} alinéa de l'article 9 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

« 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 auprès de la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, du Département des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille Provence. »

Article 4 : Modification de l'article 10 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

L'article 10 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
	Nom du service	N° téléphone / adresse électronique

Etat	<p>Ministère chargé des transports</p> <p>Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)</p> <p>Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports</p> <p>Sous-direction des infrastructures ferroviaires</p> <p>Tour Séquoïa</p> <p>92055 La Défense Cedex</p>	<p>Bureau du développement du réseau ferroviaire et des opérations contractualisées</p>	<p>if2.dtffp.dgitm@developpement-durable.gouv.fr</p> <p>Copie à :</p> <p>uppr.stim.drealProvence-Alpes-Côte d'Azur@developpement-durable.gouv.fr</p>
AFIT France	<p>AFIT France</p> <p>La Grande Arche – Paroi Sud – 23^{ème} étage</p> <p>92055 La Défense Cedex</p>	<p>Secrétariat général</p>	<p>paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr</p>
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	<p>Conseil régional Provence – Alpes – Côte d'Azur</p> <p>Hôtel de Région</p> <p>27, Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20</p>	<p>DGTMGE</p> <p>Service Administratif et Financier</p>	<p>04 91 57 57 64</p> <p>ggainlet@maregionsud.fr</p>
Département 13	<p>Conseil départemental des Bouches-du-Rhône</p> <p>Hôtel du Département</p> <p>52 avenue de Saint Just</p> <p>13256 Marseille</p>	<p>DGA Stratégie et Développement du Territoire</p>	<p>L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.</p>
Département 83	<p>Conseil départemental du Var</p> <p>Hôtel du département</p> <p>390, Avenue des Lices</p> <p>BP 1303</p> <p>83076 Toulon Cedex</p>	<p>Direction des Infrastructures et de la mobilité</p>	<p>04.83.95.77.00</p> <p>L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.</p>

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	<u>455 Promenade des Anglais – Immeuble Plaza – 06200 NICE</u>	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.

<u>SLNPCA</u>	<u>27 place Jules Guesde</u> <u>13481 MARSEILLE</u> <u>Cedex 20</u>	<u>Direction</u> <u>générale</u>	<u>SLNPCA DG@maregions sud.fr</u>
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
<u>SLNPCA</u>	<u>920 979 390 00019</u>	<u>FR76920979390</u>
SNCF Gares & Connexions	507 523 801 02157	FR51507523801
SNCF RÉSEAU	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

Article 5 : Modification de l'article 13 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

L'article 13 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

« L'AFIT France, l'État, la SLNPCA, 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 6 : Modification de l'article 14 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

L'article 14 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est modifié comme suit :

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

Article 7 : Modification de l'article 17 de la convention « LNPCA – COFI AVP Phase 2 »

A l'article 17 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA est ajouté :

«

Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Nom : Le Directeur général

Adresse : 27 place Jules Guesde 13 481 MARSEILLE Cedex 20

Tél : 04 88 73 66 67

E-mail : SLNPCA_DG@maregionsud.fr »

Article 8 : Date d'effet du présent avenant n°1

Le présent avenant n°1 de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Article 9 : Portée du présent avenant n°1

Les dispositions de la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2 de la LNPCA initiale, signé le 2023, qui ne sont pas modifiées par le présent avenant n°1 demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Le présent avenant n°1 est établi 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**

Jean-Pierre GIRAN

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

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

Renaud MUSELIER

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



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Société de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur



Convention

Relative au financement des acquisitions
foncières anticipées du projet de
Ligne Nouvelle Provence – Côte d'Azur

Avenant n°1

COMPTE F45893	ARCOLE	GCF
---------------	--------	-----

ENTRE LES SOUSSIGNES

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

Ci-après désigné « **L'Etat** »

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

Ci-après désignée « **la Région** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désigné « **Le Département des Bouches du Rhône** »

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désigné « **Le Département des Alpes-Maritimes** »

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désigné « **Le Département du Var** »

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désignée « **la Métropole Aix Marseille Provence** »

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désignée « **la Métropole Nice Côte d'Azur** »

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du,

Ci-après désignée « **La Métropole Toulon Provence Méditerranée** »

La Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, représentée par M. Renaud MUSELIER, Président du conseil d'administration, autorisé à signer la présente convention par délibération n°..... en date du,

Ci-après désignée « **la SLNPCA** »

Et,

SNCF Réseau, société anonyme, immatriculée au Registre du commerce de Bobigny sous le n° B.412.280.737 - (02 B 08113), dont le siège est 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine St Denis Cedex, représenté par Anne BOSCHE-LENOIR,

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

VU :

- 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 ;

- le protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021;
- l'avenant n°1 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 3 juillet 2023 ;
- l'avenant n°2 du protocole d'intention de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le _____ ;
- la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 17 décembre 2021 ;

Étant préalablement exposé que :

Le protocole d'intention de financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prévoyait la possibilité de créer un établissement public local, au titre de l'article 4 de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, pouvant permettre de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, parties prenantes du projet. Cet établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) a été créé par l'ordonnance n°2022-306 en date du 2 mars 2022 dont l'organisation et le fonctionnement ont été définis par le décret n°2022-638 du 22 avril 2022.

Le conseil d'administration de la SLNPCA du 30 novembre 2022 a acté le fait que l'établissement public entrerait pleinement en action en 2023 pour assurer le financement des collectivités partenaires au projet LNPCA, en particulier pour la réalisation des études de niveau avant-projet de phase 1 et de phase 2.

La SLNPCA disposant de ressources propres par la loi n° 2022-17261 du 30 décembre 2022 de finances pour 2023, il a été décidé qu'elle participerait effectivement au financement des études de niveau avant-projet de phase 1 et 2. Le conseil d'administration de la SLNPCA du _____ a décidé qu'elle assurerait également le financement des acquisitions foncières anticipées avant la signature d'une nouvelle convention de financement des acquisitions foncières.

La mise en place de ce financement nécessite de modifier par avenant la convention de financement des acquisitions foncières anticipées signée le 17 décembre 2021 entre l'Etat, La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône, le Département des Alpes-Maritimes, le Département du Var, la Métropole Aix Marseille Provence, la Métropole Toulon Provence Méditerranée et la Métropole Nice Côte d'Azur. L'élaboration de cette convention a démarré avant l'élargissement du partenariat des collectivités cofinanceurs et aujourd'hui membres de la SLNPCA.

La convention de financement des acquisitions anticipées devait permettre des acquisitions d'opportunités pour la réalisation du projet et des acquisitions anticipées à caractère réglementaire avant la déclaration d'utilité publique (DUP). La DUP a été signée le 13 octobre 2022 et aucune acquisition anticipée a été réalisée avant cette date. Cependant, il est proposé de mobiliser le financement prévu à la convention pour réaliser les acquisitions importantes au plus tôt, par voie amiable dès 2024, notamment sur la Pauline, et ce avant la signature de conventions financières sur les acquisitions foncières.

Dans ces conditions, il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1. OBJET

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur afin de prendre en compte le financement par la SLNPCA de la contribution des collectivités signataires. Pour l'Etat et la SLNPCA, la contribution au titre de la présente convention constitue une avance sur la part de participation de l'Etat

d'une part et de l'ensemble des membres de l'établissement public local d'autre part, aux phases ultérieures du projet, et notamment sur la phase de réalisation.

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

« LNPCA – COFI FONCIER Phase 1&2 »

ARTICLE 2. MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 DE LA CONVENTION « LNPCA – COFI FONCIER PHASE 1 & 2 »

Le 3^{ème} alinéa de l'article 6 est modifié comme suit :

« Il est rappelé que l'enveloppe de 6 M€ est une première assiette de financement pour couvrir les besoins de financements fonciers estimés jusqu'à la signature d'une convention de financement des acquisitions foncières pour la réalisation du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA. »

Le 3^{ème} alinéa du sous-article 6.1 « assiette de financement » de l'article 6 est modifié comme suit :

« Compte tenu de ces incertitudes, **la présente convention fixe une première assiette de financement de 6 000 000 euros courants HT** pour couvrir les besoins de financements fonciers estimés jusqu'à la signature d'une convention de financement des acquisitions foncières pour la réalisation du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA. »

Le tableau du sous-article 6.2 – « plan de financement » de l'article 6 est modifié comme suit :

LES COCONTRACTANTS s'engagent à participer au financement des acquisitions foncières anticipées objet de la présente convention selon la clé de répartition suivante :

Co-Financeurs	Clef de répartition	Montant en € HT courants	Appel de fond n°1 réalisé en juin 2022	Financeurs avenant n°1 CFI foncier	Clé de répartition	Besoin de financement foncier à la date de notification de l'avenant n°1
Etat	33,3333%	2 000 000 € HT	400 000 € HT	Etat	33,3333%	1 600 000 €
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT	SLNPCA	66,6667%	3 200 000 €
Département des Bouches-du-Rhône	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT			
Département du Var	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT			
Département des Alpes-Maritimes	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT			
Métropole Aix-Marseille Provence	16,6667%	1 000 000 € HT	200 000 € HT			
Métropole Toulon Provence Méditerranée	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT			
Métropole Nice Côte d'Azur	8,3333%	500 000 € HT	100 000 € HT			
Total :	100,0000 %	6 000 000,00 € HT				
Avancement			20%			80 % à réaliser

Après le 3^{ème} alinéa du sous-article 6.2 - « plan de financement », est ajouté :

« Les avances consenties par les parties au titre de la présente convention seront déduites des premiers appels de fonds réalisés auprès de l'Etat et de la SLNPCA au titre de la première convention de financement des acquisitions foncières du projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence

Côte d'Azur. Pour la SLNPCA, les avances de ses membres apportées à l'issue du premier appel de fonds au titre de la présente convention seront déduites des appels de fonds qu'elle réalisera auprès d'eux dans la cadre de la convention particulière d'application de la première convention de financement des acquisitions foncières

ARTICLE 3. MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 DE LA CONVENTION « LNPCA – COFI FONCIER PHASE 1 & 2 »

Le tableau du sous-article 7.3 « Domiciliation de la facturation » de l'article 7 est modifié comme suit :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures	
		Nom du service	N° téléphone / adresse électronique
Etat	DREAL PACA 36 Bd des dames 13002 Marseille	Service Transports Infrastructures et Mobilités Unité Programmation et Pilotage des Ressources	04 88 22 61 00 uppr.sti.drealpaca@developpement-durable.gouv.fr
Région	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@regionpaca.fr

Département des Bouches-du-Rhône	Conseil départemental des Bouches-du-Rhône Hôtel du Département 52, Avenue de Saint-Just 13256 Marseille Cedex 20	DGA Stratégie et Développement du Territoire	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds
Département du Var	<u>Conseil départemental du Var</u> <u>Hôtel du département</u> <u>390, Avenue des Lices</u> <u>BP 1303</u> <u>83076 Toulon Cedex</u>	<u>Direction des Infrastructures et de la mobilité</u>	<u>04 83 95 77 00</u> L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds
Département des Alpes-Maritimes	<u>Département des Alpes Maritimes</u> CADAM 147 Boulevard du Mercantour BP 3007 06201 Nice Cedex 3	<u>DGA Ressources et Moyens</u> <u>Direction des Finances</u>	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds
Métropole Aix-Marseille Provence	Métropole Aix Marseille Provence Les docks – Atruim 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.
Métropole Toulon Provence Méditerranée	<u>Toulon Provence Méditerranée</u> <u>Hôtel de la Métropole</u> <u>107, Boulevard Henri Fabre</u> <u>CS 30536</u> <u>83041 Toulon Cedex 09</u>	Direction des finances	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
Métropole Nice Côte d'Azur	<u>455 Promenade des Anglais –</u> <u>Immeuble Plaza – 06200 NICE</u>	<u>Direction Déléguée aux grands projets</u>	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.
<u>SLNPCA</u>	<u>Société de la Ligne Nouvelle</u> <u>Provence Côte d'Azur</u> <u>Hôtel de Région</u> <u>27, Place Jules Guesde</u> <u>13481 Marseille Cedex 20</u>	<u>Secrétariat de la SLNPCA</u>	<u>0488736604</u> SLNPCA_secretariat@maregion.sud.fr
SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	<u>Direction Générale Finances Achats –</u> <u>Unité Credit management</u>	L'adresse électronique du gestionnaire financier sera communiquée lors du premier appel de fonds.

Le tableau du sous-article 7.4 « Identification » de l'article 7 est modifié comme suit :

	N° SIRET	N° TVA intracommunautaire
Etat	130 006 380 00013	/
Région	2 313 00021 00012	FR 02 231 300 021
Département 13	221 300 015 00247	FR 47221300015
Département 83	228 300 018 00113	FR 0Q228300018
Département 06	220 600 019 00016	FR 12 220 600 019
AMP	200 054 807 00017	FR 19200054807
NCA	200 030 195 00024	FR 00200030195
TPM	248 300 543 00217	FR 35248300543

SLNPCA	920 979 390 00019	FR 76920979390
SNCF Réseau	412 280 737 20375	FR 73 412 280 737

ARTICLE 4. MODIFICATION DE L'ANNEXE DE LA CONVENTION « LNPCA – COFI FONCIER PHASE 1 & 2 »

L'annexe est modifiée comme suit :

« Calendrier révisable des appels de fonds

N° CFI 2000120

FINANCEMENT			MONTANTS APPELES	APPELS DE FONDS 2024	%	APPELS DE FONDS 2025	%
Financiers	%	Montants					
Etat	33,33%	2 000 000 €	400 000 €	66 666,67 €		1 533 333,33 €	
Région	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Département 13	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Aix Marseille Provence	3,33%	200 000 €	200 000 €				
Département 06	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Département 83	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Nice Côte d'Azur	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Société LNPCA	53,33%	3 200 000 €		133 333,33 €		3 066 666,67 €	
TOTAL	100,00%	6 000 000 €	1 200 000 €	200 000 €	23,33%	4 600 000 €	100,00%

»

ARTICLE 5. DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT N°1

Le présent avenant n°1 de la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties

ARTICLE 6. PORTEE DU PRESENT AVENANT N°1

Les dispositions de de la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, signée le 17 décembre 2021, demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

Le présent avenant n°1 est établi en dix (10) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

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

Christophe MIRMAND

**Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur
Le Président du Conseil Régional**

Renaud MUSELIER

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

Martine VASSAL

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

Jean-Louis MASSON

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

Charles Ange GINESY

Pour la Métropole Aix Marseille Provence,

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL

Pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée,

Le Président de la Métropole

Jean-Pierre GIRAN

**Pour la Métropole
Nice Côte d'Azur,**

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

**Pour la Société de la Ligne Nouvelle Provence
Côte d'Azur,**

Le Président du conseil d'administration

Renaud MUSELIER

**Pour SNCF Réseau,
La Directrice Générale Déléguée**

Anne BOSCHE - LENOIR

Convention de financement

Annexe

Calendrier révisable des appels de fonds

N° CFI 2000120

FINANCEMENT			MONTANTS APPELES	APPELS DE FONDS 2024	%	APPELS DE FONDS 2025	%
Financeurs	%	Montants					
Etat	33,33%	2 000 000 €	400 000 €	66 666,67 €		1 533 333,33 €	
Région	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Département 13	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Aix Marseille Provence	3,33%	200 000 €	200 000 €				
Département 06	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Département 83	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Métropole Nice Côte d'Azur	1,67%	100 000 €	100 000 €				
Société LNPCA	53,33%	3 200 000 €		133 333,33 €		3 066 666,67 €	
TOTAL	100,00%	6 000 000 €	1 200 000 €	200 000 €	23,33%	4 600 000 €	100,00%

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



**Convention particulière de financement des
acquisitions foncières anticipées
des phases 1 & 2
de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur**

Entre :

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

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

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

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Visas

VU l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur;

VU le décret n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur;

VU le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021;

VU l'avenant n°1 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 3 juillet 2023 ;

VU l'avenant n°2 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le _____ ;

VU la convention de financement des acquisitions foncières anticipées du projet de Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 17 décembre 2021, et son avenant n°1 signé le;

VU la délibération n°2023- - du _____ du conseil d'administration la Société de la _____ Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur approuvant la convention particulière de financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention particulière est conclue en application du III de l'article 5 de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle vise à définir, dans le prolongement de la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur établie entre SNCF Réseau, l'Etat et les collectivités partenaires, ainsi que de son avenant :

A – le programme des acquisitions foncières anticipées des phases 1 et 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

B - les modalités de prise en charge par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur de la contribution totale des membres de l'établissement public local à la réalisation des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

C - la répartition des contributions des membres de la Société de la Ligne Nouvelle et leurs conditions de versement

Elle s'inscrit en application de l'avenant n°1 de la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées, établi entre SNCF Réseau, l'Etat, 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 et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Article 2 : Programme des acquisitions foncières anticipées

Le programme des acquisitions foncières anticipées au titre de la présente convention porte essentiellement sur 2 axes :

- **Axe 1 : Acquisitions d'opportunités pour la réalisation du projet**

L'objectif est de financer l'acquisition à l'amiable de surfaces nécessaires à la maîtrise foncière des opérations de phase 1 et de phase 2 afin de respecter le planning annoncé.

- **Axe 2 : Acquisitions anticipées à caractère réglementaire**

Cet axe concerne les mises en demeure d'acquies susceptibles d'intervenir sur les phases 1 et 2 dans le cadre du dispositif de préservation foncière qui sera mis en place (arrêté de prise en considération de la mise à l'étude d'un projet, arrêté de projet d'intérêt général).

Article 3 : Coûts des acquisitions foncières anticipées et plan de financement

3.1 Coûts des acquisitions foncières anticipées

Le montant prévisionnel de la totalité des besoins fonciers sur les opérations des phases 1 et 2 a été évalué provisoirement à **49 millions d'euros** :

- **Phase 1 : 14,2 M€** incluant :
 - 3,2 M€ pour les opérations des Bouches-du-Rhône,
 - 3,8 M€ pour les opérations du Var,

- 7,2 M€ pour l'opération de Nice Aéroport TGV (foncier appartenant à NCA donc non concerné par la présente convention d'acquisitions anticipées),
- **Phase 2 : 34,8 M€** incluant :
 - 13,3 M€ pour les opérations des Bouches-du-Rhône (dont 9,9 M€ pour les têtes de tunnel),
 - 21,5 M€ pour les opérations des Alpes-Maritimes.

3.2 Assiette de financement

Plusieurs facteurs induisent d'importantes incertitudes à la fois sur cette estimation et sur le rythme des dépenses correspondantes :

- l'absence de définition fine, à ce stade, des impacts fonciers du projet (certaines opérations font l'objet de variantes avec des besoins fonciers différents),
- le caractère assez imprévisible des acquisitions d'opportunités qui pourraient être identifiées.

Compte tenu de ces incertitudes, la convention de financement des acquisitions foncières anticipées fixe une première assiette de financement de **6 000 000 euros courants HT** pour couvrir les besoins de financements fonciers estimés jusqu'à la signature d'une convention de financement des acquisitions foncières pour la réalisation du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA.

Elle comprend :

- une somme de 40 000 euros courants correspondant aux frais de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau associés aux actions foncières anticipées et notamment au fonctionnement de l'observatoire du foncier,
- la valeur vénale des biens, les indemnités accessoires, les frais d'acquisition,
- les dépenses afférentes aux obligations légales et au dispositif de gestion des biens acquis par anticipation, et notamment, les revenus et dépenses d'exploitation et de gestion, la rémunération des éventuels opérateurs à qui la gestion des biens serait confiée, les obligations et prérogatives du propriétaire pour la maintenance et l'entretien des biens.

3.3 Reste à financer à la date de la substitution de la SLNPCA à ses membres dans le financement des acquisitions foncières

La présente convention particulière de financement met en application la substitution de la SLNPCA à ses membres dans le financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, dans les conditions prévues par l'avenant n°2 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur et par l'avenant n°1 à la convention de financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2.

Cette substitution intervient en cours d'exécution de la convention et à l'issue de premiers appels de fonds effectués directement par SNCF Réseau auprès des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales signataires de la convention.

Le besoin de financement estimé à la date de la substitution correspond au montant des acquisitions foncières encore à réaliser et à financer et est égal à la différence entre l'assiette de financement décrite au sous-article 3.2 et les montants appelés directement auprès des

collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales à la date de notification de la convention.

Le besoin de financement est évalué de la manière suivante :

Financiers CFI acquisitions foncières anticipées	%	FINANCEMENT	ADF n°1 réalisé en 2022	Besoin de financement à la date de la substitution
Etat	33,33%	2 000 000 €	400 000 €	1 600 000 €
Région	8,33%	500 000 €	100 000 €	3 200 000 €
Département des Bouches du Rhône	8,33%	500 000 €	100 000 €	
Département du Var	8,33%	500 000 €	200 000 €	
Département des Alpes Maritimes	8,33%	500 000 €	100 000 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	16,67%	1 000 000 €	100 000 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	8,33%	500 000 €	100 000 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	8,33%	500 000 €	100 000 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,00%	0 €	0 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,00%	0 €	0 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,00%	0 €	0 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,00%	0 €	0 €	
TOTAL	100,00%	6 000 000 €	1 200 000 €	4 800 000 €
Avancement			20%	80% à réaliser

3.4 Plan de financement des acquisitions foncières anticipées à compter de la substitution

L'avenant n° 1 à la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées contractualise un financement correspondant au besoin de financement à la date de la substitution à hauteur de **4 800 000 M€ HT courants**, avec comme co-financeurs l'Etat et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, selon les clés de répartition ci-après :

Plan de financement AFA phase 1&2	Clé de répartition (%)	Besoin de financement en euros HT courants
Etat	33,33%	1 600 000 €
Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur	66,67%	3 200 000 €

Total	100,00%	4 800 000 €
--------------	---------	--------------------

Conformément aux principes de répartition fixés par l'avenant n°1 à la convention de financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'engage à prendre en charge, dans le respect des délais fixés, la contribution totale des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales suivants :

- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Département des Bouches du Rhône
- Département des Alpes-Maritimes,
- Département du Var,
- Métropole Aix-Marseille Provence,
- Métropole Toulon Provence Méditerranée,
- Métropole Nice Côte d'Azur,

3.5 Prise en compte des dépenses et de l'évolution du plan de financement dans le budget prévisionnel de la SLNPCA

Les dépenses totales à prendre en charge par la SLNPCA au titre du 3.3 sont intégrées en autorisation de programme dans son budget supplémentaire 2023 et en crédits de paiement sur les budgets annuels de l'année 2024 et 2025 en fonction des prévisions d'appels de fond transmis par SNCF Réseau à la SLNPCA.

Article 4 : Répartition de la contribution due au titre des acquisitions foncières anticipées entre la SLNPCA et ses membres

4.1 Détermination des contributions des membres au budget de la SLNPCA

La SLNPCA verse l'intégralité des appels de fonds à SNCF Réseau et :

- Finance sur fonds propres sa quote part à hauteur de 50% ;
- Se fait rembourser par ses membres, pour lesquels la SLNPCA assure la totalité du financement, à hauteur de 50% pour la part qui incombe à ces derniers ; ces contributions prennent la forme de subventions d'équipement non grévées de TVA ;

La contribution totale des membres est définie annuellement dans le budget primitif de la SLNPCA.

Les dépenses induites pour la SLNPCA liées à la gestion de la convention de financement des acquisitions foncières anticipées (suivi, frais financiers intercalaires, ...) sont prises en charge selon les règles établies annuellement au budget de la SLNPCA.

Les membres, pour la part qui leur revient sont appelés selon les règles suivantes :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage
Région	20,0000%
Département des Bouches du Rhône	7,1146%

Département du Var	2,7957%
Département des Alpes Maritimes	5,0327%
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%

4.2 Evolution de la gouvernance de la SLNPCA

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, tout établissement public local, de même que toute autorité locale étrangère, au sens de l'article L. 1115-1 du code général des collectivités territoriales, ou tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à la SLNPCA.

Le mandat de négociation des conditions d'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux membres, non signataires de la présente convention, sera laissé à la discrétion de la SLNPCA qui s'assurera de l'obtention des meilleures conditions financières et intégrant des objectifs sur les niveaux de prise en charge des échéances restantes à verser et déjà versées par les cofinanceurs dans le cadre d'appels de fonds antérieurs à l'entrée du ou des nouveau(x) membres.

Le retrait d'un ou plusieurs membres n'entraîne aucune modification de la répartition, les sommes étant réputées dues en totalité par la collectivité sortante.

Selon les principes de solidarité définis dans le protocole de financement, la participation d'un ou de plusieurs nouveaux membres portera sur la globalité du projet, à savoir les études et la réalisation des phases 1&2.

4.3 Appels de fonds et versements

Dans le cadre de l'exécution de ses budgets, la SLNPCA procédera aux appels de fonds auprès de ses membres conformément à la répartition définie au 4.1. et selon l'échéancier prévisionnel et indicatif joint en *Annexe*. Ce dernier est susceptible d'évoluer selon les modifications de l'échéancier prévisionnel opérées par SNCF Réseau.

Les signataires de la présente convention particulière procéderont au mandatement et au paiement des échéances conformément à l'échéancier actualisé de paiement des contributions des collectivités à la SLNPCA. Cet échéancier prévoira le mandatement des échéances 60 jours calendaires avant le mandatement par la SLNPCA des échéances à SNCF Réseau.

Les paiements seront réalisés directement sur le compte de la SLNPCA dont les références sont les suivantes :

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

En cas de défaut de paiement, les sommes dues seront majorées des intérêts de retard calculés sur la période de retard.

4.4 Prise en compte des appels de fonds effectués par les collectivités avant la substitution par la SLNPCA

Les avances consenties par les parties à l'avenant n°1 à la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées seront déduites des premiers appels de fonds réalisés par SNCF Réseau auprès de l'Etat et de la SLNPCA au titre de la première convention de financement des acquisitions foncières du projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Pour la SLNPCA, les avances de ses membres apportées à l'issue du premier appel de fonds au titre de la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées seront déduites des appels de fonds qu'elle réalisera auprès d'eux dans la cadre de la convention particulière d'application de la première convention de financement des acquisitions foncières

4.5 Evolution des coûts et appels de fonds

Les appels de fonds pourront évoluer selon les cas suivants :

- **actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par SNCF Réseau après décision conforme du comité de pilotage LNPCA et du conseil d'administration de la SLNPCA** : les contributions annuelles des collectivités sont établies lors de la construction du budget primitif. A ce titre, l'actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maitres d'ouvrage n'est pas encore connue pour l'exercice en cours. Dès connaissance de l'actualisation de l'échéancier, le prochain appel de fonds est recalculé et intègre le montant d'actualisation appelé. L'échéance sera recalculée dans un délai de 60 jours calendaires minimum avant l'appel de fonds.
- **adhésion ou retrait de nouveaux membres** : la répartition de la contribution totale des collectivités sera recalculée à partir de l'échéance suivant l'entrée du ou des nouveau(x) membre(s).

La SLNPCA doit fournir un suivi annuel des éléments suivants :

- Montant des appels de fonds versés
- Montant des appels de fonds à verser
- Appel de fonds réalisés auprès des co-financeurs et montants encaissés et à encaisser
- Modalités d'actualisation de l'échéancier prévisionnel des acquisitions foncières.

Les co-financeurs peuvent à tout moment demander à la SLNPCA la communication de toutes les pièces permettant de justifier les appels de fonds.

Article 5 : Règlement des litiges

a. Principes

Les parties reconnaissent que la présente convention doit être exécutée de bonne foi et dans un esprit de coopération et de partenariat.

Elles veilleront en conséquence notamment à une bonne information mutuelle et à la prévention des contentieux.

En particulier, tout signataire anticipant un éventuel défaut de paiement doit en informer le Directeur général de la SLNPCA afin d'étudier les dispositions possibles à mettre en œuvre.

b. Règlement à l'amiable

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends (défauts de paiements, difficulté sur les garanties...) relatifs à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention.

En particulier, en cas de défaut de paiement d'une des collectivités signataires, le directeur général de la SLNPCA convoque sous 15 jours, après avoir notifié le défaut de paiement, le comité technique des membres de la SLNPCA afin de trouver un règlement à l'amiable.

Le conseil d'administration est informé du défaut de paiement à sa première réunion consécutive après la réunion du comité technique des membres de la SLNPCA.

c. Procédure de conciliation

A défaut de règlement amiable de leur(s) différend(s), les parties peuvent décider que les litiges qui résultent de l'exécution de la présente convention font l'objet d'une tentative de conciliation par une commission composée de trois conciliateurs : le premier est désigné par le conseil d'administration de la SLNPCA, le deuxième par la partie en différend et le troisième par les deux premiers conciliateurs.

Si l'une ou les parties ne désigne(nt) pas son (leur) conciliateur(s) dans un délai de quinze (15) Jours à compter de la survenance du litige qui les oppose, celui-ci (ceux-ci) sera (-ont) désigné(s) par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

Si les deux premiers conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième dans un délai de trente (30) Jours à compter de la date la survenance du litige, le troisième conciliateur sera désigné par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la Partie la plus diligente.

La commission de conciliation doit rendre son avis et/ou sa proposition dans un délai de trente (30) Jours à compter de sa constitution.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, et notamment en cas de désaccord entre les Parties pour s'en remettre à l'avis et/ou la proposition de la commission, le tribunal administratif compétent pourra être saisi à l'initiative de la Partie la plus diligente.

La saisine d'une commission de conciliation suspend les délais de recours jusqu'à la notification aux deux parties de l'avis et/ou la proposition de ladite commission de conciliation.

Le délai de recours suspendu repart ensuite pour la durée restant à courir au moment de la saisine de la commission de conciliation.

d. Contentieux

Les litiges relatifs à l'exécution de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Marseille.

Article 6 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde de la contribution du dernier partenaire à la SLNPCA.

La modification du terme de la convention pourra être décidée par voie d'avenant à la présente convention dans le cas où le terme de la convention relative au financement des acquisitions foncières anticipées est modifié par avenant.

Le présente convention particulière est établie en douze (12) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

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

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jean-Louis MASSON

Convention particulière relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la LNPCA

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

Charles Ange GINESY

Convention particulière relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la LNPCA

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

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jean-Pierre GIRAN

Convention particulière relative au financement des acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la LNPCA

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

Christian ESTROSI

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

Richard STRAMBIO

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

David LISNARD

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

Jean LEONETTI

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

Jérôme VIAUD

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

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

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement des
acquisitions foncières anticipées des phases 1&2 de la
LNPCA

Annexe : échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds

	Clé de répartition foncier (%)	Montant	Clé de répartition protocole (%)	Appels de fond foncier anticipé SNCF R		Appels de fond AVP phase 2 SLNPCA auprès des collectivités						
				2022	2023 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2024 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2025 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2026 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2027 avec prise en charge SLNPCA (50%)	TOTAL avec prise en charge SLNPCA	Besoin de financement AVP2 à la date de transfert	
Plan de financement foncier anticipé												
Etat	33,33%	2 000 000 €	50,00%	400 000 €	0 €	66 667 €	1 533 333 €	0 €	0 €	2 000 000 €	1 600 000 €	
Région	8,33%	500 000 €	20,00%	100 000 €	0 €	26 667 €	613 333 €	0 €	0 €	740 000 €		
Département des Bouches du Rhône	8,33%	500 000 €	7,11%	100 000 €	0 €	9 486 €	218 181 €	0 €	0 €	327 667 €		
Département du Var	8,33%	500 000 €	2,80%	200 000 €	0 €	3 728 €	85 735 €	0 €	0 €	289 462 €		
Département des Alpes Maritimes	8,33%	500 000 €	5,03%	100 000 €	0 €	6 710 €	154 336 €	0 €	0 €	261 046 €		
Métropole Aix-Marseille Provence	16,67%	1 000 000 €	9,53%	100 000 €	0 €	12 713 €	292 391 €	0 €	0 €	405 104 €		
Métropole Toulon Provence Méditerranée	8,33%	500 000 €	1,34%	100 000 €	0 €	1 785 €	41 044 €	0 €	0 €	142 829 €		
Métropole Nice Côte d'Azur	8,33%	500 000 €	2,69%	100 000 €	0 €	3 583 €	82 411 €	0 €	0 €	185 994 €		
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,00%	0 €	0,22%	0 €	0 €	293 €	6 728 €	0 €	0 €	7 021 €		
Communauté d'agglomération Carpiagne	0,00%	0 €	0,48%	0 €	0 €	642 €	14 775 €	0 €	0 €	15 418 €		
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,00%	0 €	0,64%	0 €	0 €	847 €	19 476 €	0 €	0 €	20 323 €		
Communauté d'agglomération du Pays d'Azur	0,00%	0 €	0,16%	0 €	0 €	214 €	4 922 €	0 €	0 €	5 136 €		
Contribution SLNPCA (fiscalité)						66 667 €	1 533 333 €	0 €	0 €	1 600 000 €		
SLNPCA						133 333 €	3 066 667 €	0 €	0 €		3 200 000,00 €	
Total		6 000 000 €		1 200 000 €	0 €	200 000 €	4 600 000 €	0 €	0 €	6 000 000 €	4 800 000 €	

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



**Convention particulière de financement des
études de niveau avant-projet
des phases 1 & 2
de la Ligne Nouvelle
Provence Côte d'Azur**

Entre :

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

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par Monsieur Charles Ange GINESY, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Le Département du Var, représenté par Monsieur Jean-Louis MASSON, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Nice Côte d'Azur, représentée par Monsieur Christian ESTROSI, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par Monsieur Jean-Pierre GIRAN, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, représentée par Monsieur David LISNARD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par Monsieur Richard STRAMBIO, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération du Pays de Grasse, représentée par Monsieur Jérôme VIAUD, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, représentée par Monsieur Jean LEONETTI, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n°..... du

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

Ci-après dénommés ensemble « les Parties »,

Visas

VU l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur;

VU le décret n° 2022-638 du 22 avril 2022 relatif à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur;

VU le protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 21 décembre 2021;

VU l'avenant n°1 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 3 juillet 2023 ;

VU l'avenant n°2 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signé le _____ ;

VU la convention de financement des études d'avant projet de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signé le 17 décembre 2021, et son avenant n°1 signé le _____ ;

VU la convention de financement des études d'avant projet de la phase 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur signé le _____ , et son avenant n°1 signé le _____ ;

VU la délibération n°2023- - _____ du _____ du conseil d'administration la Société de la _____ Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur approuvant la convention particulière de financement des études d'avant-projet des phases 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ;

Article 1 : Objet de la convention

La présente convention particulière est conclue en application du III de l'article 5 de l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Elle vise à définir, dans le prolongement des conventions relatives au financement des études d'avant-projet de phase 1 et de phase 2 respectivement établies entre les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, les collectivités partenaires et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, ainsi que de leurs avenants :

A – le contenu des AVP phase 1 et 2 (le détail des travaux prévus en phase 1 et 2 est renseigné en *Annexe 1*)

B - les modalités de prise en charge par la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur de la contribution totale des membres de l'établissement public local à la réalisation des études de niveau avant-projet des phase 1&2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

C - la répartition des contributions des membres de la Société de la Ligne Nouvelle et leurs conditions de versement

Elle s'inscrit en application des avenants aux conventions relatives au financement des études d'avant-projet de phase 1 et de phase 2 respectivement établies entre les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, l'Etat, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, les collectivités partenaires et la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Article 2 : Objectifs et contenu des études AVP (A)

Ces études AVP visent pour les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions deux natures d'objectifs :

1) d'une part, des objectifs standards d'un AVP classique pour la phase 1&2 :

- 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" pour la phase 2 :

- 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
 - produire des études niveaux "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.

Les études portent sur l'ensemble des périmètres suivants : infrastructures ferroviaires, installations fixes du transporteur, pôle d'échanges.

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 & 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 compensatoire, 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.
- **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 d'exploitation des phases travaux (niveau PRO) ;
 - les études de tracé (niveau PRO), de terrassements, de structure de la plateforme, d'hydraulique et de confortement d'ouvrage en terre : notice incluant notamment les conditions d'intervention vis-à-vis du trafic (restrictions, déviation, 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 dérogation éventuel, tableaux de résultats de calcul de tracé (rayon, dévers, insuffisance, les limites de raccordement progressifs), tableau 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 des 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, les 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 ;
- 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'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%.

Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :

SNCF Gares & Connexions, aux côtés de SNCF Réseau, ayant pour objectif de s'engager sur des coûts définitifs en fin de phase AVP, sollicitera son maître d'œuvre et ses bureaux d'études sur l'ensemble des sites des phases 1&2 pour que le niveau de détails des livrables permette d'engager sa responsabilité.

Les produits de sortie des AVP seront d'une part :

- Les études détaillées du programme fonctionnel et technique de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions ; Incluant les prescriptions techniques de l'ensemble des espaces et pour l'ensemble des corps d'états techniques et architecturaux pour chaque site :
 - Tableau de surfaces ;
 - Schéma de fonctionnement des espaces ;
 - Objectifs liés au confort thermique ;
 - Nécessité de raccordement en fluides ;
 - Niveau de performance des matériaux, compatibilité à l'usage, durée de vie, cycles de maintenance prévisionnels, préconisations liées à la maintenance et spécifiquement aux risques ferroviaires...
 - Projet architectural et paysager du PEM et du parc de stationnement ;
 - Production de plans de masse, de coupes, et de vues 3D ;
 - Les acquisitions de données d'entrée ;
 - L'intégration urbaine du PEM (schéma fonctionnel...) ;
 - Étude de conception des quais et de leurs accès ;
 - études Sécurité Incendie ;
 - études Réglementation thermique.

D'autre part (niveau AVP+) :

- Le détail des estimations de l'opération pour le périmètre SNCF Gares & Connexions avec un niveau de tolérance 0/-10%. Pour atteindre ce niveau de précision, les estimations devront notamment reposer sur des études

non usuellement incluses dans des AVP pour l'ensemble des sites. Les livrables attendus seront à minima :

- Etude Voirie Réseaux Divers (VRD) et gestion des Eaux Pluviales (aménagements viaires, réseaux, aménagements paysagers, etc.), En ce compris le calcul des volumes captés et le descriptif des solutions de rétention et d'infiltration ainsi que des pré-positionnement des dispositifs spécifiques. Lorsque nécessaire une modélisation hydrodynamique du comportement du site en cas d'aléa climatique majeur (inondations) ;
- Etude du dimensionnement des espaces voyageurs, première modélisation dynamique des espaces voyageurs, évaluation du niveau de confort des espaces en comparaison à l'échelle ;
- Plan d'Aménagement Intérieur de la Gare/ Plan d'Occupation des Quais en ce compris schéma de fonctionnement de l'ensemble des dispositifs relatifs à l'information voyageurs et à l'accessibilité des espaces ;
- Étude de sécurité et de sûreté publique ;
- Etudes géotechniques de niveau G2 AVP, réalisation de campagnes de sondages pour élaboration ultérieure de la G2-PRO ;
- Etudes structure : Plans des ouvrages, pré-dimensionnements, notes de calculs, descentes de charge ;
- Les études techniques relatives au corps d'états suivants :
 - Courant fort : Bilan de puissance, dimensionnement des installations, synoptiques généraux, positionnement des points d'alimentation, positionnement des TGBT et TD. Choix de conception en termes de production et d'alimentation ;
 - Courant faible : Schéma de fonctionnement des installations, études de programmation, schémas de raccordements ;
 - Radio : Dimensionnement des équipements primaires et secondaires, études de diffusion, vérification des "effets masques" générés par les ouvrages ;
 - CVCD : Bilan de puissance, dimensionnement des installations de production, des sous-station, synoptiques généraux, schémas de desserte ;
- Les études environnementales sur le périmètre SNCF Gares & Connexions ;
- Phasage des travaux pour le périmètre SNCF Gares & Connexions, incluant les plans de circulation des voyageurs durant les phases travaux ;
- 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'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%.

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, dossier pour enquête parcellaire...) ; La mise à jour de tous les cahiers territoriaux pour les Dossiers d'autorisation environnementale ;
- un dossier des études pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau comprenant les études permettant si nécessaire d'engager un marché de conception réalisation pour la traversée souterraine 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 un marché de conception réalisation 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'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%.

Article 3 : Coût des études

3.1 Coût des études aux conditions économiques de référence

L'estimation du coût des études d'avant-projet de la phase 1 de la LNPCA, appelé « Cout estimatif phase 1 » dans la suite de la convention dont le financement fait l'objet de la présente convention, est fixée à 28 100 000 € HT aux conditions économiques de juillet 2020.

- L'estimation des études AVP relevant du périmètre SNCF Réseau est de 23,45 M€ aux conditions économiques de juillet 2020 ;
- L'estimation des études AVP relevant du périmètre SNCF Gares & Connexions est de 4,65 M€ aux conditions économiques de juillet 2020 ;

L'estimation du coût des études d'avant-projet de la phase 2 de la LNPCA, appelé « Coût estimatif phase 2 » 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 ;

3.2 Coût des études aux conditions économiques de réalisation

A - Le coût des études d'avant-projet de la phase 1 relatif au périmètre défini à l'article 2, est estimé à **30,2 M€ HT courants** sur la base d'une durée des études de 24 mois à compter de la

notification de convention de financement le 4 octobre 2022. 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 de coordination des MOA, de production des livrables communs et de préparation de la phase ultérieure, particulièrement sur les procédures administratives (études de niveau projet - PRO) sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est évalué à **5,2 M€ HT courants**,
- le besoin de financement des missions relatives à la part ferroviaire sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau est évalué à **20,0 M€ HT courants**,
- le besoin de financement des études relatives à la part gare sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Gares & Connexions est évalué à **5,0 M€ HT courants**.

A titre indicatif, le détail estimatif des coûts des études est précisé en *Annexe 2*.

Une partie des études d'avant-projet présentées dans la présente convention est financée par la convention de financement (avenant n°3) concernant les études préalables à la déclaration d'utilité publique citée en préambule, l'estimation ci-dessus correspond aux financements complémentaires nécessaires.

B - Le coût des études d'avant-projet de la phase 2 de la LNPCA relatif au périmètre défini à l'article 2, est estimé à **100,58 M€ HT courants (70,90 M€ HT courants sur le périmètre SNCF Réseau et 29,68 M€ HT courants sur le périmètre Gares & Connexions)** (ci-après « le Besoin de financement »)

C – Détermination des conditions économiques estimées en euros courants :

Les conditions économiques réelles de réalisation des phases 1 et 2 sont estimées, 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.

C'est sur cette hypothèse que l'actualisation en euros courants a été faite.

Le Besoin de financement est régulièrement révisé en fonction de l'évolution réelle de ces indices.

A titre indicatif, le détail estimatif du coût des études est précisé en *Annexe 2*.

3.3 Reste à financer à la date de la substitution de la SLNPCA à ses membres dans le financement des études

La présente convention particulière de financement met en application la substitution de la SLNPCA à ses membres dans le financement des études de niveau-avant projet de phase 1 et phase 2, dans les conditions prévues par l'avenant n°2 au protocole de financement de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, par l'avenant n°1 à la convention de financement des études AVP Phase 1 et par l'avenant n°1 à la convention de financement des études AVP Phase 2.

Cette substitution intervient en cours de réalisation des études et à l'issue de premiers appels de fonds effectués directement par SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions auprès des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales signataires de la présente convention.

Le besoin de financement estimé à la date de la substitution correspond au montant des études encore à réaliser et à financer et est égal à la différence entre le coût des études calculé dans les conditions décrites à l'article 3.2 et les montants appelés directement auprès des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales à la date de notification de la convention.

Le besoin de financement est évalué de la manière suivante :

- pour les études AVP de phase 1 :

<i>Financiers CFI AVP phase 1</i>	%	FINANCEMENT AVP PHASE 1	ADF n°1 réalisé en oct-nov 2022	ADF n°2 juin 2023	Besoin de financement AVP 1 à la date de la substitution	
Etat - AFITF	50,0000%	15 100 000,00 €	3 020 000 €	3 775 000 €	8 305 000 €	
Région	25,0000%	7 550 000,00 €	1 510 000,00 €	1 887 500 €	8 305 000 €	
Département des Bouches du Rhône	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €		
Département du Var	3,7500%	1 132 500,00 €	226 500,00 €	283 125,00 €		
Département des Alpes Maritimes	2,7083%	817 906,60 €	163 581,32 €	204 476,65 €		
Métropole Aix-Marseille Provence	4,1667%	1 258 343,40 €	251 668,68 €	314 585,85 €		
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%	1 132 500,00 €	226 500,00 €	283 125,00 €		
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%	817 906,60 €	163 581,32 €	204 476,65 €		
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%	251 656,60 €	50 331,32 €	62 914,15 €		
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%	503 343,40 €	100 668,68 €	125 835,85 €		
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%	125 843,40 €	25 168,68 €	31 460,85 €		
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%	251 656,60 €	50 331,32 €	62 914,15 €		
TOTAL	100,00%	30 200 000 €	6 040 000 €	7 550 000 €		16 610 000 €
Avancement			20%	25%		55% à réaliser

- pour les études AVP de phase 2 :

<i>Financiers CFI AVP phase 2</i>	%	FINANCEMENT AVP PHASE 2	ADF M0	Besoin de financement
-----------------------------------	---	-------------------------	--------	-----------------------

				AVP 2 à la date de la substitution
Etat - AFITF	50,0000%	50 290 000,00 €	10 058 000,00 €	40 232 000 €
Région	20,0000%	20 116 000,00 €	4 023 200,00 €	40 232 000 €
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	7 155 864,68 €	1 431 172,94 €	
Département du Var	2,7957%	2 811 915,06 €	562 383,01 €	
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	5 061 889,66 €	1 012 377,93 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	9 589 800,10 €	1 917 960,02 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	1 346 162,72 €	269 232,54 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	2 702 886,34 €	540 577,27 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	220 672,52 €	44 134,50 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	484 594,44 €	96 918,89 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	161 430,90 €	32 286,18 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	638 783,58 €	127 756,72 €	
TOTAL	100,00%	100 580 000,00 €	20 116 000,00 €	80 464 000 €

20% 80% à réaliser

3.4 Plan de financement des études à compter de la substitution

Les avenants n° 1 aux conventions relatives au financement des études d'avant-projet de phase 1 et de phase 2 contractualisent un financement correspondant au besoin de financement à la date de la substitution à hauteur de **97,074 M€ HT courants**, avec comme co-financeurs l'AFIT France (Etat), la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône et la Métropole Aix Marseille Provence, selon les clés de répartition ci-après :

Plan de financement AVP phase 1&2	Clé de répartition (%)	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF G&C	Besoin de financement en euros HT courants
Etat	50,00%	35 290 000 €	13 247 000 €	48 537 000,00 €
Société de la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur	42,47%	29 990 810,62 €	11 155 834,60 €	41 146 645,21 €
Département des Bouches du Rhône	3,27%	2 306 452,87 €	901 937,44 €	3 208 390,31 €
Métropole Aix-Marseille Provence	4,27%	2 992 736,51 €	1 189 227,97 €	4 181 964,48 €

Total	100,00%	70 580 000 €	26 494 000 €	97 074 000 €
--------------	---------	---------------------	---------------------	---------------------

Conformément aux principes de répartition fixés par l'avenant n°1 à la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 1, d'une part, et par l'avenant n° 1 à la convention de financement des études de niveau avant-projet de phase 2, d'autre part, la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur s'engage :

- à prendre en charge, dans le respect des délais fixés, la contribution totale des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales suivants :
 - Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
 - Département des Alpes-Maritimes,
 - Département du Var,
 - Métropole Nice Côte d'Azur,
 - Métropole Toulon Provence Méditerranée,
 - Communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins,
 - Dracénie Provence Verdon agglomération,
 - Communauté d'agglomération du Pays de Grasse,
 - Communauté d'agglomération Sophia Antipolis
- à prendre en charge 50 % de la contribution totale du Département des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille Provence.

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

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.

3.5 Conditions de versement des contributions de la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage

La SLNPCA procédera aux versements de sa contribution aux maîtres d'ouvrage au fur et à mesure des appels de fonds par ces derniers aux conditions suivantes :

- validation par le comité de pilotage de la LNPCA et la commission des investissements de la SLNPCA de l'avancement physique et financier des études justifiant les montants appelés
- validation par le comité de pilotage de la LNPCA et de la commission des investissements de la SLNPCA du respect par les maîtres d'ouvrage dispositions et engagements contenus dans les conventions de financement des études de niveau avant-projet des phases 1&2. Au titre de ses engagements figure la transmission des livrables intermédiaires des études et la transmission dans un délai de dix (10) jours avant les réunions de comité technique les cahiers des charges des études.

3.6 Evolutions du plan de financement suite à l'intégration d'un financement européen

La convention relative au financement des études d'avant-projet de phase 2 engage les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, à solliciter un financement européen et prendre en charge la demande de subvention et sa gestion administrative.

En cas de financement européen, le plan de financement est modifié par avenant et les montants versés par l'Etat et la SLNPCA aux maîtres d'ouvrage au titre de la subvention européenne sont déduits des participations financières des co-financeurs.

Lors de chaque appel de fonds, le montant théorique en euros courants de l'échéance calculé conformément à l'annexe 3 est réduit du montant des subventions perçues par SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions a due proportion de la clé de répartition précitée pour chacun des co-financeurs.

3.7 Prise en compte des dépenses et de l'évolution du plan de financement dans le budget prévisionnel de la SLNPCA

Les dépenses totales à prendre en charge par la SLNPCA au titre du 3.3 sont intégrées en autorisation de programme dans son budget primitif 2023 et en crédits de paiement sur les budgets annuels de l'année 2023 à 2028 en fonction des prévisions d'appels de fond transmis par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions à la SLNPCA.

En cas de financement européen, la prise en compte dans les appels de fonds auprès de la SLNPCA des subventions européennes reçues par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions, est intégralement répercutée dans les budgets de la SLNPCA, et contribue à réduire à parité avec la contribution de l'Etat, les contributions des collectivités signataires de la présente convention appelées par la SLNPCA.

Article 4 : Répartition de la contribution due au titre des études AVP entre la SLNPCA et ses membres

4.1 Détermination des contributions des membres au budget de la SLNPCA

La SLNPCA verse l'intégralité des appels de fonds aux maîtres d'ouvrage et :

- Finance sur fonds propres sa quote part à hauteur de 50% ;
- Se fait rembourser par ses membres, pour lesquels la SLNPCA assure la totalité du financement, à hauteur de 50% pour la part qui incombe à ces derniers ; ces contributions prennent la forme de subventions d'équipement non grévées de TVA ;

La contribution totale des membres est définie annuellement dans le budget primitif de la SLNPCA.

Les dépenses induites pour la SLNPCA liées à la gestion des conventions AVP phase 1 et phase 2 (suivi, frais financiers intercalaires, ...) sont prises en charge selon les règles établies annuellement au budget de la SLNPCA.

Les membres, pour la part qui leur revient sont appelés selon les règles suivantes :

- Pour les études AVP de phase 1 :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage
Région	25,0000%
Département des Bouches du Rhône	0 %
Département du Var	3,7500%
Département des Alpes Maritimes	2,7083%
Métropole Aix Marseille Provence	0%
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,7500%
Métropole Nice Côte d'Azur	2,7083%
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,8333%
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,6667%

Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,4167%
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,8333%

- Pour les études AVP de phase 2 :

	% des montants appelés à la SLNPCA par les maîtres d'ouvrage
Région	20,0000%
Département des Bouches du Rhône	0%
Département du Var	2,7957%
Département des Alpes Maritimes	5,0327%
Métropole Aix-Marseille Provence	0%
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%

4.2 Evolution de la gouvernance de la SLNPCA

Toute collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales, tout établissement public local, de même que toute autorité locale étrangère, au sens de l'article L. 1115-1 du code général des collectivités territoriales, ou tout Etat tiers, souhaitant participer au financement de la LNPCA peut être autorisé par le conseil d'administration à adhérer à la SLNPCA.

Le mandat de négociation des conditions d'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux membres, non signataires de la présente convention, sera laissé à la discrétion de la SLNPCA qui s'assurera de l'obtention des meilleures conditions financières et intégrant des objectifs sur les niveaux de prise en charge des échéances restantes à verser et déjà versées par les co-financeurs dans le cadre d'appels de fonds antérieurs à l'entrée du ou des nouveau(x) membres.

Le retrait d'un ou plusieurs membres n'entraîne aucune modification de la répartition, les sommes étant réputées dues en totalité par la collectivité sortante.

Selon les principes de solidarité définis dans le protocole de financement, la participation d'un ou de plusieurs nouveaux membres portera sur la globalité du projet, à savoir les études et la réalisation des phases 1&2.

4.3 Appels de fonds et versements

Dans le cadre de l'exécution de ses budgets, la SLNPCA procédera aux appels de fonds auprès de ses membres conformément à la répartition définie au 4.1. et selon l'échéancier prévisionnel et indicatif joint en *Annexe 3*. Ce dernier est susceptible d'évoluer selon les

modifications de l'échéancier prévisionnel opérées par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions.

Les signataires de la présente convention particulière procéderont au mandatement et au paiement des échéances conformément à l'échéancier actualisé de paiement des contributions des collectivités à la SLNPCA. Cet échéancier prévoira le mandatement des échéances 60 jours calendaires avant le mandatement par la SLNPCA des échéances aux maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions.

Les paiements seront réalisés directement sur le compte de la SLNPCA dont les références sont les suivantes :

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

En cas de défaut de paiement, les sommes dues seront majorées des intérêts de retard calculés sur la période de retard .

4.4 Evolution des coûts et appels de fonds

Les appels de fonds pourront évoluer selon les cas suivants :

- **actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage, SNCF Réseau et SNCF Gares&Connexions après décision conforme du comité de pilotage LNPCA et du conseil d'administration de la SLNPCA** : les contributions annuelles des collectivités sont établies lors de la construction du budget primitif. A ce titre, l'actualisation de l'échéancier prévisionnel opérée par les maîtres d'ouvrage n'est pas encore connue pour l'exercice en cours. Dès connaissance de l'actualisation de l'échéancier, le prochain appel de fonds est recalculé et intègre le montant d'actualisation appelé. L'échéance sera recalculée dans un délai de 60 jours calendaires minimum avant l'appel de fonds.
- **versement d'une subvention européenne** : les montants appelés pour la prochaine échéance seront réduits d'un niveau égal à la réduction du montant appelé par les maîtres d'ouvrage auprès de la SLNPCA du fait de la subvention européenne et revenant aux collectivités selon les clés de répartition établies pour les études AVP de la phase 1 et de la phase 2. Dans l'hypothèse où la réduction de l'appel de fonds d'une collectivité se traduirait par un montant négatif, le montant appelé sera nul et la réduction reportée sur la ou les échéances suivantes.
- **adhésion ou retrait de nouveaux membres** : la répartition de la contribution totale des collectivités sera recalculée à partir de l'échéance suivant l'entrée du ou des nouveau(x) membre(s).

La SLNPCA doit fournir un suivi annuel des éléments suivants :

- Montant des appels de fonds versés
- Montant des appels de fonds à verser
- Appel de fonds réalisés auprès des co-financeurs et montants encaissés et à encaisser
- Modalités d'actualisation de l'échéancier prévisionnel des coûts AVP

Les co-financeurs peuvent à tout moment demander à la SLNPCA la communication de toutes les pièces permettant de justifier les appels de fonds.

Article 5 : Règlement des litiges

a. Principes

Les parties reconnaissent que la présente convention doit être exécutée de bonne foi et dans un esprit de coopération et de partenariat.

Elles veilleront en conséquence notamment à une bonne information mutuelle et à la prévention des contentieux.

En particulier, tout signataire anticipant un éventuel défaut de paiement doit en informer le Directeur général de la SLNPCA afin d'étudier les dispositions possibles à mettre en œuvre.

b. Règlement à l'amiable

Les parties s'efforcent de régler à l'amiable leurs éventuels différends (défauts de paiements, difficulté sur les garanties...) relatifs à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention.

En particulier, en cas de défaut de paiement d'une des collectivités signataires, le directeur général de la SLNPCA convoque sous 15 jours, après avoir notifié le défaut de paiement, le comité technique des membres de la SLNPCA afin de trouver un règlement à l'amiable.

Le conseil d'administration est informé du défaut de paiement à sa première réunion consécutive après la réunion du comité technique des membres de la SLNPCA.

c. Procédure de conciliation

A défaut de règlement amiable de leur(s) différend(s), les parties peuvent décider que les litiges qui résultent de l'exécution de la présente convention font l'objet d'une tentative de conciliation par une commission composée de trois conciliateurs : le premier est désigné par le conseil d'administration de la SLNPCA, le deuxième par la partie en différend et le troisième par les deux premiers conciliateurs.

Si l'une ou les parties ne désigne(nt) pas son (leur) conciliateur(s) dans un délai de quinze (15) Jours à compter de la survenance du litige qui les oppose, celui-ci (ceux-ci) sera (-ont) désigné(s) par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la partie la plus diligente.

Si les deux premiers conciliateurs ne parviennent pas à s'entendre sur la désignation du troisième dans un délai de trente (30) Jours à compter de la date la survenance du litige, le troisième conciliateur sera désigné par le Président du tribunal administratif compétent, à la demande de la Partie la plus diligente.

La commission de conciliation doit rendre son avis et/ou sa proposition dans un délai de trente (30) Jours à compter de sa constitution.

En cas d'échec de la procédure de conciliation, et notamment en cas de désaccord entre les Parties pour s'en remettre à l'avis et/ou la proposition de la commission, le tribunal administratif compétent pourra être saisi à l'initiative de la Partie la plus diligente.

La saisine d'une commission de conciliation suspend les délais de recours jusqu'à la notification aux deux parties de l'avis et/ou la proposition de ladite commission de conciliation.

Le délai de recours suspendu repart ensuite pour la durée restant à courir au moment de la saisine de la commission de conciliation.

d. Contentieux

Les litiges relatifs à l'exécution de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Marseille.

Article 6 : Entrée en vigueur et terme de la convention

La convention entre en vigueur à compter de sa notification.

La convention de financement prend fin à la date de versement du solde de la contribution du dernier partenaire à la SLNPCA. En tout état de cause, la présente convention prend fin au plus tard le 1^{er} mars 2030.

La modification du terme de la convention pourra être décidée par voie d'avenant à la présente convention dans le cas où le terme de la convention relative au financement des études de niveau avant-projet de la phase 2 de la LNPCA est modifié par avenant.

Le présente convention particulière est établie en douze (12) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

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

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jean-Louis MASSON

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Charles Ange GINESY

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Martine VASSAL

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jean-Pierre GIRAN

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Christian ESTROSI

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Richard STRAMBIO

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

David LISNARD

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jean LEONETTI

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Jérôme VIAUD

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

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

Renaud MUSELIER

Convention particulière relative au financement des études
AVP des phases 1&2 de la LNPCA

Annexe 1 : Programme des opérations des phases 1 & 2 de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

1. Présentation générale du projet

Ce projet des phases 1 et 2 répond prioritairement, à travers ses 25 opérations 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 :

- créer trois réseaux express métropolitains sur les métropoles d'Aix-Marseille, 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 ferroviaire robuste et résilient aux changements.

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

- **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) : doublement de la ligne entre Saint-Charles et Arenc, optimisation du faisceau d'Arenc, site de maintenance et de remisage pour le corridor, 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.

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

Phase	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
Total Phases 1+2 (hors AVP) post enquête publique							3 535

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

3. Programme fonctionnel des phases 1&2

Les objectifs de service de la phase 1 & 2 ont été définis avec les partenaires du projet, et en premier lieu avec la Région, autorité organisatrice des mobilités. Ces objectifs sont présentés dans le dossier d'enquête publique du projet.

Le schéma ci-dessous présente les objectifs de services pour la phase 1 du projet.

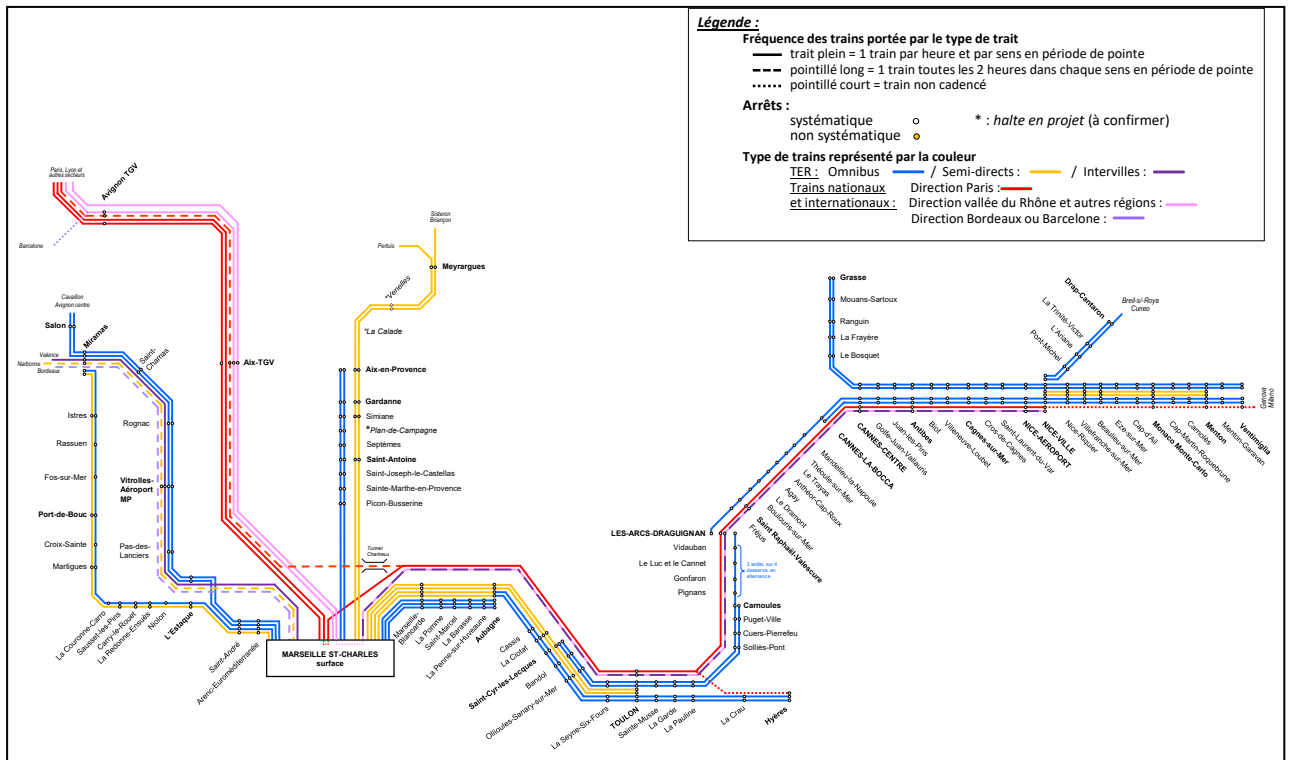


Figure 2 : Trame systématique en heure de pointe en phase 1 (Dossier d'enquête publique).

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

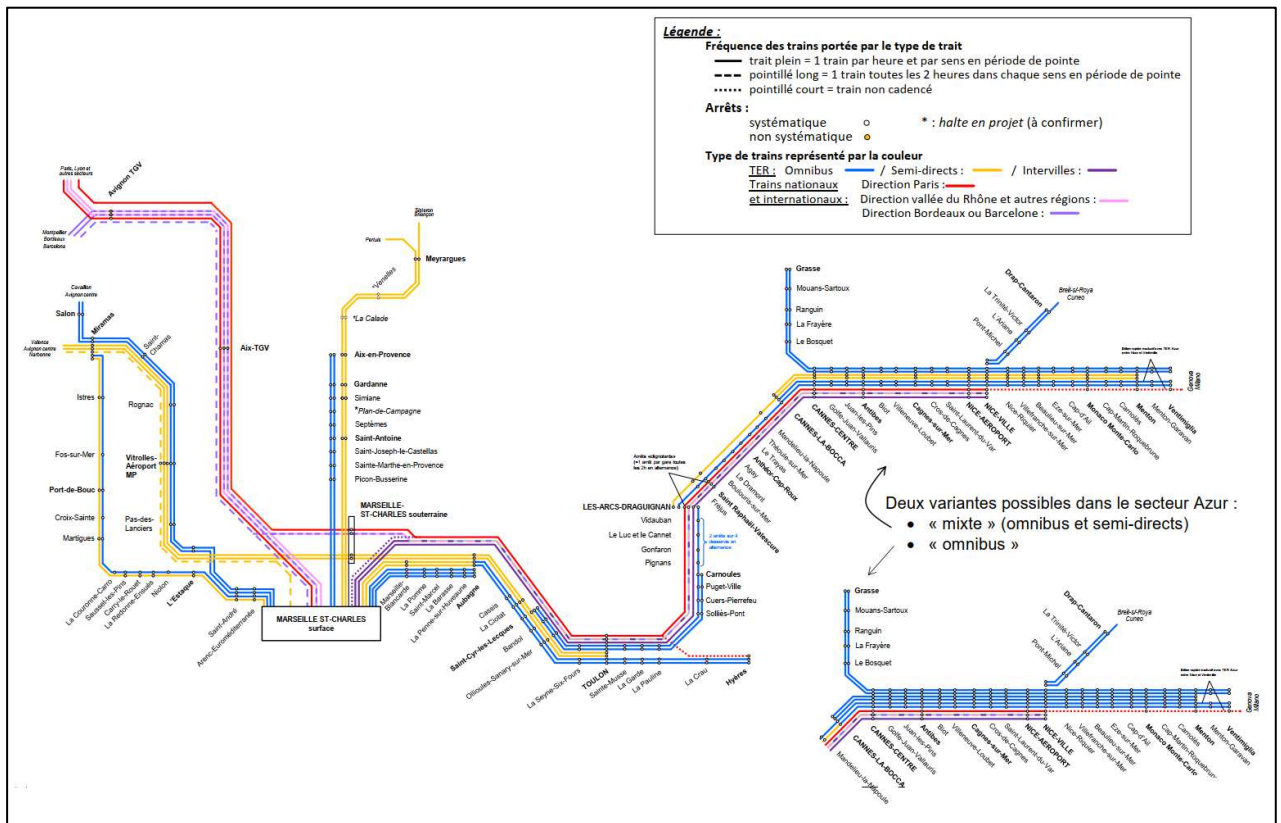


Figure 3 : Trame systématique en heure de pointe en phase 2 – hors aménagements complémentaires

(Dossier d'enquête publique).

En outre, la Région 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 convention de financement relative aux études AVP de phase 1&2 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.

4. Programme des opérations de la phase 1 & 2

Le programme des opérations des phase 1&2 est inscrit dans le dossier d'enquête publique ainsi que dans le protocole de financement du projet.

Les opérations de phase 1

Les chapitres suivants présentent, par opération, le programme en début de phase AVP en conformité avec le programme fonctionnel précisé au point 3.

Gare Nice Aéroport TER-TGV avec 4 voies à quai

Les études d'avant-projet concernent la réalisation d'une gare TER-TGV à Nice Aéroport (NAE) à 4 voies à quai de 400 m à la place de la gare Nice Saint-Augustin (NSA) déplacée qui est à 2 voies de 220 m, avec un développement du Pôle d'échange multimodal.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - dépose des voies d'accès au MIN aux Fleurs (déjà libérée par l'EPA) ;
 - prolongement des voies à quai de la gare NSA (220 à 400 m) ;
 - création de 2 voies à quai de 400 m au nord des voies à quai NSA déplacée ;
 - déplacement du pas d'IPCS à l'Est de la gare NSA dans le premier alignement droit ;
 - modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
 - modification des installations de traction électrique ;
 - rampe d'accès technique à la plateforme ferroviaire à l'ouest des quais depuis le boulevard Maïcon ;
 - mur de soutènement soutenant la plateforme et le BV entre la passerelle sur voies et le Pont-Rail Saint-Augustin (axe Nord-Sud) ;
 - Maïcon : création d'un Pont Rail – Longueur 40 m et Largeur de 12 à 14 m (2 voies routières + 1 piste cyclable bidirectionnelle et un trottoir piétons) – Gabarit véhicules légers.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - allongement des quais de NSA, élargissement du quai nord et création d'un troisième quai (configuration finale 1 quai central + 2 quais latéraux) ;
 - mur de soutènement annexe soutenant les parkings voitures et vélos entre Maïcon et la passerelle sur voies ;
 - création d'un bâtiment voyageur NAE pour environ 6000 m² SDP, dont systèmes d'information voyageurs :
 - niv. 3 NGF : Hall d'intermodalité, dépose minute, taxis, liaisons à la gare routière, fonction logistique,
 - niv. 10 NGF : hall principal avec accueil, services et commerces,
 - niv. 13.50 NGF : mezzanine avec locaux d'exploitation,
 - niv. 17 NGF : passerelle de services et d'accès aux 4 quais de 15 m de large ;
 - réalisation d'un ensemble de parkings au nord en ouvrages de 800 places, conçu pour être compatible avec des extensions dans une phase ultérieure à 1200 places réparties sur les îlots 2.6, 5.7 et 5.6 ;
 - création d'une passerelle piétonne SNCF d'accès aux quais et au nouveau Bâtiment Voyageurs ;
 - réalisation de parkings à vélos sécurisés (480 places) ;
 - création de liaisons directes entre les quais et l'axe Nord-Sud (sous le pont rail où passe le tramway) à dimensionner ;
 - partie routière sous l'ouvrage Maïcon, du parking Nord au boulevard Cassin exclus.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- Raccordement et aménagements routier de part et d'autre du pont rail de Maïcon (à la charge de l'EPA) ;
- Prolongement routier de l'ouvrage de franchissement de la plate-forme et des parkings au-delà des 4 voies de phase 1 et du quai Nord ;
- Prolongement de la passerelle d'accès à l'îlot 3.5 qui n'est plus utile du fait du Pont Rail Maïcon ;
- Parking dans l'îlot 3.5 bis.

Le programme de base de l'AVP tient aussi compte d'une libération du Marché d'Intérêt National (MIN) en amont des travaux de la gare de Nice Aéroport.

Dénivellation en terrier de la bifurcation de la Pauline et aménagement de la gare

Les études d'avant-projet concernent la dénivellation en terrier de la bifurcation vers Hyères à La Pauline et l'aménagement de la gare de Pauline.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - démolition des bâtiments annexes à la gare (halle de marchandises, poste électrique, bâtiment sur le quai nord-ouest) impactés par la modification du plan de voie, les quais existants ainsi que la passerelle d'accès aux quais ;
 - dénivellation de la bifurcation de la Pauline par création d'une voie nouvelle passant en dessous de la ligne Marseille-Vintimille par l'intermédiaire d'un pont rail inférieur dit "en terrier" ;
 - aménagements environnementaux liés au bois des Tourraches ;
 - rétablissement des voiries impactées par les modifications d'infrastructure côté Sud-Est (av. Eugène Augias, ch. des Tourraches) ;
 - aménagement du plan de voie de la gare pour 4 voies à quai 220 ml ;
 - modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS ;
 - modification des installations de traction électrique et de changement de phase ;
 - réalisation des murs de soutènement ;
 - création d'une desserte directe depuis Marseille de l'ITE Pétrogarde ;
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - création d'un passage souterrain traversant d'accès aux quais ;
 - création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé 40 places, arrêt de bus, bâtiment abri des services aux voyageurs, guichets automatiques ;
 - création d'un parking de plain-pied 140 places ;
 - modifications des quais pour passer de 2 quais latéraux à 2 quais centraux ;
 - gestion des interfaces urbaines Est/ Ouest : création de liaisons mode doux, création d'espaces verts, aménagements routiers d'accès au PEM côté Nord-Ouest.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- relocalisation de Fabemi et de Cemex (l'hypothèse étant que ces entreprises restent en place) ;

- aménagements routiers hors pôle d'échange.

Origine terminus ouest de la navette toulonnaise à Saint-Cyr

Les études d'avant-projet concernent le déplacement de la gare de Saint-Cyr vers l'ouest de 350m environ et le réaménagement de la gare et des voies de garage fret pour permettre l'origine-terminus Ouest de la navette toulonnaise.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - création de 2 voies tiroir centrales de 220 m en impasse pour les terminus ouest des navettes toulonnaises ;
 - reconstruction à l'ouest des voies de garage fret de 750 m à l'ouest de la gare par élargissement du remblai ou avec murs de soutènement ;
 - bassin de rétention sur la parcelle située à l'ouest d'Aqualand le long du faisceau ferroviaire pair ;
 - reprise de 5 ponts-rails ;
 - allongement de 3 ouvrages hydrauliques ;
 - démolition des quais existants et des bâtiments de la gare existante ;
 - infrastructure ferroviaire (voie, signalisation, télécom, traction électrique...) ;
 - modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement ;
 - modification des installations de traction électrique.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - déplacement de la gare de St-Cyr vers l'ouest de 350 m environ ;
 - création de 2 quais centraux de 220 m pour que les 4 voies soient à quai (y compris équipements d'accueil des voyageurs) ;
 - création d'un passage souterrain d'accès aux quais ;
 - création d'un parking silo 300 places environ ;
 - bâtiment abri des services aux voyageurs avec guichets automatiques ;
 - création d'un parvis avec dépose minute, abris vélos sécurisé de 40 places, arrêt de bus ;
 - création de voiries au droit du pôle d'échanges.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- aménagements routiers au-delà du pôle d'échange ;
- reconstitution d'espace public de la gare existante après travaux.

Origine terminus est de la navette toulonnaise à Carnoules et suppression de traversées voies piétonnes (TVP) en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville

Les études d'avant-projet concernent d'une part l'aménagement en gare de Carnoules pour réception sur voie centrale des TER de la navette toulonnaise en terminus intermédiaire, et

d'autre part la création de passerelles d'accès aux quais pour remplacer les TVP existantes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville.

L'opération en gare de Carnoules nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - aménagement à Carnoules de la voie de service côté Est pour qu'elle puisse accueillir un TER de 220 m en remisage temporaire diurne sans abandon machine ;
 - adaptation de la voie centrale pour l'exploitation du fret ;
 - modification du poste ARGOS et du paramétrage ERTMS qui seront mis en exploitation préalablement ;
 - modification des installations de traction électrique ;
 - intégration de la commande du poste ARGOS et des équipements de traction électrique depuis le futur bâtiment CCR/CSS de Marseille.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - création d'une passerelle à Carnoules pour accéder au quai central (aujourd'hui TVP) y compris circulations verticales ;
 - aménagements d'un parking de plain-pied côté Marseille de la gare de Carnoules dans les emprises SNCF.

Les opérations en gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville nécessiteront :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - suppression des traversées voies piétonnes dans les gares de Solliès-Pont, Cuers et Puget-Ville.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - création de passerelles d'accès aux quais (accessibles aux personnes à mobilité réduite) pour remplacer les TVP existantes (y compris circulations verticales).

Libération du site ferroviaire des Abeilles phase 1

Les études d'avant-projet concernent la libération, sur le site ferroviaire des Abeilles de Marseille Saint-Charles, de l'emprise nécessaire au réaménagement du bloc est de Marseille Saint-Charles.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - détournement des réseaux ferroviaires ;
 - adaptation des voies et des équipements ferroviaires entre halles A et B pour permettre le remisage des trains jusqu'à la phase 2 de libération d'Abeilles ;
 - construction d'un bâtiment à la cour des pierres ;
 - modification des installations de signalisation dont le PRCI Poste 1 de Marseille ;
 - modification des installations de traction électrique ;

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage Groupe SNCF :
 - démolition partielle de la halle A (yc travaux de dépollution) et pour cela relogement / déplacement des activités s'y trouvant grâce notamment à la construction d'un bâtiment cour des pierres (activités SNCF R) et de baux extérieurs ;
 - construction d'un parking provisoire pour les besoins de service SNCF.

Création du bloc Est de la gare Saint-Charles phase 1

Les études d'avant-projet concernent la création du bloc Est de la gare Saint-Charles et le réaménagement de l'avant-gare.

L'opération nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - séparation des flux du bloc Aix (auquel 2 voies seront donc consacrées) de ceux du bloc Est (2 paires de voies, lentes et rapides) ;
 - maintien de la voie A à 400 m utiles ;
 - création de 3 voies supplémentaires à quai sur ce bloc : 7, 9 et 11, de sorte à disposer de 5 voies (3 à 11) de 220 m utiles ;
 - maintien de la voie diagonale donnant accès depuis Abeilles à Pautrier et aux voies PLM ;
 - reprise de l'ensemble des installations de signalisation et caténaires ;
 - création d'un poste de signalisation PAI pour l'accès à ces voies.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - équipement information voyageur des quais ;
 - création des quais supplémentaires nécessaires aux voies 7, 9 et 11 et équipements d'accueil des voyageurs.

Corridor Ouest Arenc Phase 1

Les études d'avant-projet du Corridor Ouest concernent divers aménagements sur la ligne de Marseille à L'Estaque passant par Arenc :

- doublement voies du port jusqu'au Bloc Ouest ;
- doublement en place de la halte Arenc ;
- remisage - maintenance TER sur le faisceau d'Arenc (Niveaux 1et 2) - les coûts du protocole d'intention de financement d'avril 2021 ont provisionné ces aménagements ;
- remplacement des PN des voies du port ;
- halte à Saint André ;
- relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque ;
- communications supplémentaires en gare de l'Estaque.

Une étude d'opportunité sur l'implantation d'un centre de maintenance TER N3 pour les circulations de l'Ouest sera menée à trois horizons :

- mise en service du Corridor Ouest en phase du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;
- mise en service de la phase 2 du projet des phases 1 & 2 de la LNPCA ;

- mise en service des projets connexes sur l'Ouest des Bouches du Rhône.

Dans le cadre de cette étude, le site de Miramas sera examiné sur la base des hypothèses de service à ces horizons de l'Autorité Organisatrice des Mobilités.

Le cout de la partie bâtiment de l'atelier N3 pour le Corridor Ouest est intégrée en provision pour risque.

Corridor Ouest - Doublement des voies du port jusqu'au Bloc Ouest

Le doublement de la ligne entre le Nord du pont rail sur la rue Guibal et le faisceau d'Arenc avec un relèvement de vitesse à V60, nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - remplacement d'un pont-route (avenue Belle Vue) et d'un pont-rail métallique (rue de la Belle de mai) ;
 - reprise des murs de soutènement.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- création d'une voie verte le long de la ligne ferroviaire et travaux de modification de la plate-forme la permettant.

Corridor Ouest - Doublement en place de la halte Arenc

Le doublement de la halte d'Arenc nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - élargissement de la tranchée ;
 - création d'une seconde voie (doublement) ;
 - création d'une dalle au-dessus des voies qui portera les installations billettiques et depuis laquelle on accèdera au quai ;
 - modification de la commande de signalisation et de traction électrique, le nouveau poste de signalisation étant repris dans le chapitre " Remisage - maintenance TER sur faisceau d'Arenc".
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - création d'un quai central de 220 m ;
 - aménagement et équipements pour l'accueil des voyageurs, et circulations verticales.

Corridor Ouest - Remisage maintenance TER (Niveau 1 et 2) sur faisceau d'Arenc

L'aménagement du plan de voies d'Arenc pour les installations de remisage ou de maintenance des TER du corridor ouest et la reconstitution des fonctionnalités actuelles nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - basculage des 2 voies principales au centre du faisceau ;
 - création d'un poste d'aiguillage intégré à la commande actuelle de Marseille (PCD) en remplacement des deux postes existants ;
 - modifications du plan de voies de service :
 - mise en position centrale des deux voies principales,

- création de cinq voies de remisage de 220 m ou plus, deux voies de maintenance fosse passerelle de 110m, une voie pour machine à laver, deux voies d'entretien logistique (vidange WC, sablage, refueling) de 220m, 1 voie de circulation,
- création de 2 voies pour la maintenance et les travaux de l'infrastructure,
- création des accès routiers nécessaires ;
- reconstitution des 2 voies de réception pour ITE Storione ;
- reconstitution côté mer de 4 voies fret de 565 m de longueur utile et maintien des accès ITE existants à fonctionnalités conservées tout en préservant les possibilités de développements ultérieurs ;
- décalage des voies côté mer pour dégager un retrait de 15 m qui permettra l'élargissement du boulevard du Radoub.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- 2 voies de réception pour logistique urbaine pour ITE Sogaris ;
- 5 Voies fret longues (≥ 750 m) : Passerelles nouvelles urbaines.

Corridor Ouest - Remplacement des PN des voies du port

La suppression des PN de St-Henri et de St-André pour la sécurisation des circulations nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - PN 1 : reconstitution d'une voirie d'accès selon la variante 2 (du chemin du Passet au chemin de la Pelouque le long de la voie ferrée de Marseille à l'Estaque par Arenc) ;
 - PN 2 :
 - création d'un ouvrage de franchissement des voies ferrées, dans le prolongement du bd Cauvet (double sens, accessible aux bus de gabarit normal h 4,00 m – 12 m de large), avec reprise du profil en long du chemin de St-Louis-au-Rove (hors aménagements tramway) y compris sous le pont de l'A55, et reconstitution du bassin de rétention ;
 - reprise du gabarit de l'ouvrage du Bd Barnier pour le rendre accessible aux bus de gabarit ordinaire (h 3,80 m) ;
 - aménagement routier pour adapter les flux routiers en relation avec le désenclavement de Saint-André.

Corridor Ouest - Halte à Saint André

La création de la halte prévoit l'aménagement d'une halte TER à 2 voies à quai dans le secteur entre les bd A Roussin et F Sardou selon le scénario 1 étudiée pour l'enquête publique, et nécessitera :

- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau :
 - adaptation des artères et des supports caténaires.
- Pour le périmètre sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions :
 - création de 2 quais latéraux de 220 m avec accès, y compris équipements d'accueil des voyageurs ;
 - accès aux quais : un seul accès côté zone d'activité –A Roussin ;

- création d'un parvis, des cheminements jusqu'à l'arrêt de tram, abris vélos sécurisés de 40 places, arrêt de bus, dépose minute, parking voiture de plain-pied 80 places (parking-relai en cohérence avec le PDU) ;
- bâtiment abri des services aux voyageurs.

Les éléments suivants ne sont pas inclus dans le programme :

- programme de développement immobilier intégrant le cas échéant le parking dans un même ouvrage ;
- compléments si choix du scénario 2 (+5 M€) :
 - aménagement de la station tramway ;
 - aménagements routiers autour de la halte ;
 - quai sur l'ouvrage F Sardou ;
 - passerelle vers le quartier du chemin du passé sur l'avenue Roussin.

Corridor Ouest - Relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque, et communications supplémentaires en gare de l'Estaque

Ces éléments, sous périmètre de maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau, nécessiteront :

- relèvement de vitesse entre Arenc et l'Estaque à 90 km/h pour les TER seulement ;
- communication en gare de l'Estaque entre voies centrales et voies latérales pour permettre aux TER PLM depuis ou vers Miramas ou voies du port de s'arrêter sur les voies à quai centrales dans les deux sens en vue de la limitation des conflits en gare de l'Estaque.

Les opérations de phase 2

Le programme technique des études AVP de phase 2 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	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(3)
Libération Abeilles Ph2	<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.</p> <p>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)
<p>Gare souterraine de Marseille</p> <p>(3/3)</p>	<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 - Dévoisement de la voie V1 existante y compris au-dessus des tranchées couvertes pour raccordement - Création de 2 nouveaux ouvrages de franchissement de la L2 à poutres latérales hautes permettant sans appui central afin de conserver la hauteur libre sous l'ouvrage ainsi que l'ouverture et donc la continuité de l'axe piéton / modes doux sur la dalle de la L2 - Elargissement du pont rail chemin de la Parette en tenant compte des contraintes d'accès par le sud avec la porte d'Air Bel - Raccordement des deux voies du tunnel - Rétablissement des accès pour les riverains des locaux bleus vers la rue Hrant Dink ou chemin de la Parette dont les besoins seront affinés durant les études AVP en associant MAMP - Installations de chantier au PK 4.9 au Sud des voies à l'Est de la L2 - Installation ferroviaire provisoire pour l'évacuation des matériaux par fer - Aménagements 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 (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (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 (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (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 (1)	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP (2)	Éléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP (3)
<p>Gare Cannes-Marchandises TER</p>	<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 : dépose-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 azurée en terminus – voies centrales accessibles des deux côtés en alternat - Reconstitution des accès au faisceau de voies du technicentre côté pair (mer) et remaniement de ce faisceau - Reconstitution de 6 voies de remisage de 220 m - Modification du poste Argos et du paramétrage ERTMS - Remaniement des voies de service côté impair (terre) pour restitution des fonctionnalités existantes (dont 2 voies de garage TER) - Ouvrages de compensation hydraulique <p>Des acquisitions prévues au nord et au sud de la gare, acquisitions qui seront confirmées et affinées durant les études AVP.</p> <p>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 intégré niveau AVP dans la convention de financement - En revanche, elle sera étudiée dans la thématique des phases 3 et 4 de la convention EPEUP au niveau faisabilité (ferroviaire et bâtiment) en vu d'apprécier les enjeux techniques et financiers afin de prendre une décision 1 an après le début des études AVP du périmètre de base de la gare de Cannes Marchandises - Si le projet de 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	Éléments 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	Éléments 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 COPIL, 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	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(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	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(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	Variantes techniques étudiées en études niveau AVP	Eléments hors programme Protocole et hors Études niveau AVP
	(1)	(2)	(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 2 : Détail du coût estimatif des études de phase 1 & 2 aux conditions économiques de réalisation

AVP Phase 1

<i>Décomposition donnée à titre indicatif</i>	Maitrise d'œuvre	Acquisition de données et missions complémentaires	Maitrise d'ouvrage	Total Euros courants
AVP SNCF RESEAU	13 M€	2,5 M€	4,5 M€	20 M€
AVP G&C	3,5 M€	0,4 M€	1,1 M€	5 M€
Coordination MOA	2 M€	1,2 M€	2 M€	5,2 M€

Les frais de coordination MOA portent sur les missions qui sont communes aux deux MOA dans les différentes composantes :

- Planification générale des opérations et du projet ;
- Procédures règlementaires communes ;
- Missions foncières ;
- Acquisitions de données communes ;
- Programme d'axe commune pour les réservations de capacité et de personnel ;
- La concertation continue ;
- La préparation des subventions européennes ;
- Les reportings au niveau gestion ;
- Présentation commune aux instances ;
- La production de plans de synthèse des deux périmètres de MOA ;
- Conception des ouvrages communs : murs, bassins, etc.
- Etc.

Phase 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 €

Maitrise d'œuvre	18 810 000 €
Maitrise d'œuvre Etudes (Missions MOP)	11 740 000 €

Conduite d'Opération	2 480 000 €
----------------------	-------------

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 3 : échéancier prévisionnel et indicatif des appels de fonds

			Appels de fond AVP phase 1 SNCF R et SNCF G&C				Appels de fond AVP phase 1 SLNPCA auprès des collectivités				
	Clé de répartition CPER (%) sans UE	AVP phase 1 sans prise en charge SLNPCA	2022	2023 avant prise en charge SLNPCA	2023 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2024 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2025 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2026 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2027 avec prise en charge SLNPCA (50%)	TOTAL avec prise en charge SLNPCA	Besoin de financement AVP1 à la date de transfert
Plan de financement AVP phase 1											
État	50,00%	15 100 000 €	3 020 000 €	3 775 000 €	3 775 000 €	4 530 000 €				15 100 000 €	8 305 000 €
Région	25,00%	7 550 000 €	1 510 000 €	1 887 500 €	943 750 €	1 132 500 €				5 473 750 €	
Département des Bouches du Rhône	4,17%	1 258 343 €	251 669 €	314 586 €	0 €	0 €				912 299 €	
Département du Var	3,75%	1 132 500 €	226 500 €	283 125 €	141 563 €	169 875 €				821 063 €	
Département des Alpes Maritimes	2,71%	817 907 €	163 581 €	204 477 €	102 238 €	122 686 €				592 982 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	4,17%	1 258 343 €	251 669 €	314 586 €	0 €	0 €				912 299 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,75%	1 132 500 €	226 500 €	283 125 €	141 563 €	169 875 €				821 063 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	2,71%	817 907 €	163 581 €	204 477 €	102 238 €	122 686 €				592 982 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,83%	251 657 €	50 331 €	62 914 €	31 457 €	37 748 €				182 451 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	1,67%	503 343 €	100 669 €	125 836 €	62 918 €	75 502 €				364 924 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,83%	251 657 €	50 331 €	62 914 €	31 457 €	37 748 €				182 451 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,42%	125 843 €	25 169 €	31 461 €	15 730 €	18 877 €				91 236 €	
Contribution SLNPCA (fiscalité)					1 887 500 €	2 265 000 €				4 152 500 €	
SLNPCA					3 460 414 €	4 152 497 €					7 612 911 €
Département des Bouches du Rhône					157 293 €	188 752 €					346 044 €
Métropole Aix-Marseille Provence					157 293 €	188 752 €					346 044 €
Total	100%	30 200 000 €	6 040 000 €	7 550 000 €	7 550 000 €	9 060 000 €	0 €	0 €	0 €	30 200 000 €	16 610 000 €
			Appels de fond AVP phase 2 SNCF R et SNCF G&C				Appels de fond AVP phase 2 SLNPCA auprès des collectivités				
	Clé de répartition protocole (%) sans UE	AVP phase 2	2022	2023 avant prise en charge SLNPCA	2023 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2024 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2025 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2026 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2027 avec prise en charge SLNPCA (50%)	TOTAL avec prise en charge SLNPCA	Besoin de financement AVP2 à la date de transfert
Plan de financement AVP phase 2											
État	50%	50 290 000 €	0 €	10 058 000 €		13 603 000 €	7 543 500 €	12 572 500 €	6 513 000 €	50 290 000 €	40 232 000 €
Région	20,0000%	20 116 000 €	0 €	4 023 200 €		2 720 600 €	1 508 700 €	2 514 500 €	1 302 600 €	12 069 600 €	
Département des Bouches du Rhône	7,1146%	7 155 865 €	0 €	1 431 173 €		0 €	0 €	0 €	0 €	4 293 519 €	
Département du Var	2,7957%	2 811 915 €	0 €	562 383 €		380 299 €	210 894 €	351 489 €	182 084 €	1 687 149 €	
Département des Alpes Maritimes	5,0327%	5 061 890 €	0 €	1 012 378 €		684 598 €	379 642 €	632 736 €	327 780 €	3 037 134 €	
Métropole Aix-Marseille Provence	9,5345%	9 589 800 €	0 €	1 917 960 €		0 €	0 €	0 €	0 €	5 753 880 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée	1,3384%	1 346 163 €	0 €	269 233 €		182 063 €	100 962 €	168 270 €	87 170 €	807 698 €	
Métropole Nice Côte d'Azur	2,6873%	2 702 886 €	0 €	540 577 €		365 553 €	202 716 €	337 861 €	175 024 €	1 621 732 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,2194%	220 673 €	0 €	44 135 €		29 845 €	16 550 €	27 584 €	14 290 €	132 404 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,4818%	484 594 €	0 €	96 919 €		65 539 €	36 345 €	60 574 €	31 380 €	290 757 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,6351%	638 784 €	0 €	127 757 €		86 393 €	47 909 €	79 848 €	41 364 €	383 270 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,1605%	161 431 €	0 €	32 286 €		21 833 €	12 107 €	20 179 €	10 453 €	96 859 €	
Contribution SLNPCA (fiscalité)						6 801 500 €	3 771 750 €	6 286 250 €	3 256 500 €	20 116 000 €	
SLNPCA						11 338 223 €	6 287 575 €	10 479 292 €	5 428 644 €		33 533 734,09 €
Département des Bouches du Rhône						967 799 €	536 690 €	894 483 €	463 374 €		2 862 345,87 €
Métropole Aix-Marseille Provence						1 296 978 €	719 235 €	1 198 725 €	620 982 €		3 835 920,04 €
Total	100%	100 580 000 €	0 €	20 116 000 €	0 €	27 206 000 €	15 087 000 €	25 145 000 €	13 026 000 €	100 580 000 €	80 464 000 €
			Appels de fond AVP phase 1 + 2 SNCF R et SNCF G&C				Appels de fond AVP phase 1 + 2 SLNPCA auprès des collectivités				
		AVP phase 1 + 2	2022	2023 avant prise en charge SLNPCA	2023 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2024 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2025 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2026 avec prise en charge SLNPCA (50%)	2027 avec prise en charge SLNPCA (50%)	TOTAL avec prise en charge SLNPCA	Besoin de financement AVP1+2 à la date de transfert
Plan de financement AVP phase 1&2											
État		65 390 000 €	3 020 000 €	13 833 000 €	3 775 000 €	18 133 000 €	7 543 500 €	12 572 500 €	6 513 000 €	65 390 000 €	48 537 000 €
Région		27 666 000 €	1 510 000 €	5 910 700 €	943 750 €	3 853 100 €	1 508 700 €	2 514 500 €	1 302 600 €	17 543 350 €	
Département des Bouches du Rhône		8 414 208 €	251 669 €	1 745 759 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	5 205 818 €	
Département du Var		3 944 415 €	226 500 €	845 508 €	141 563 €	550 174 €	210 894 €	351 489 €	182 084 €	2 508 212 €	
Département des Alpes Maritimes		5 879 796 €	163 581 €	2 126 855 €	102 238 €	807 284 €	379 642 €	632 736 €	327 780 €	3 630 116 €	
Métropole Aix-Marseille Provence		10 848 144 €	251 669 €	2 232 546 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	6 666 179 €	
Métropole Toulon Provence Méditerranée		2 478 663 €	226 500 €	552 358 €	141 563 €	351 938 €	100 962 €	168 270 €	87 170 €	1 628 760 €	
Métropole Nice Côte d'Azur		3 520 793 €	163 581 €	745 054 €	102 238 €	488 239 €	202 716 €	337 861 €	175 024 €	2 214 714 €	
Dracénie Provence Verdon agglomération		472 329 €	50 331 €	107 049 €	31 457 €	67 593 €	16 550 €	27 584 €	14 290 €	314 855 €	
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins		987 938 €	100 669 €	222 755 €	62 918 €	141 041 €	36 345 €	60 574 €	31 380 €	655 681 €	
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis		890 440 €	50 331 €	190 671 €	31 457 €	124 141 €	47 909 €	79 848 €	41 364 €	565 721 €	
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse		287 274 €	25 169 €	63 747 €	15 730 €	40 709 €	12 107 €	20 179 €	10 453 €	188 095 €	
Contribution SLNPCA (fiscalité)					1 887 500 €	9 066 500 €	3 771 750 €	6 286 250 €	3 256 500 €	24 268 500 €	
SLNPCA					3 460 414 €	15 490 720 €	6 287 575 €	10 479 292 €	5 428 644 €		41 146 645 €
Département des Bouches du Rhône					157 293 €	1 156 551 €	536 690 €	894 483 €	463 374 €		3 208 390,31 €
Métropole Aix-Marseille Provence					157 293 €	1 485 730 €	719 235 €	1 198 725 €	620 982 €		4 181 964,48 €
Total		130 780 000 €	6 040 000 €	27 666 000 €	7 550 000 €	36 266 000 €	15 087 000 €	25 145 000 €	13 026 000 €	130 780 000 €	97 074 000 €

