

Accusé de réception en préfecture : 006-220600019-20221007-lmc124330-DE-1-1

Date de télétransmission : 14 octobre 2022

Date de réception : 14 octobre 2022

DEPARTEMENT  
des  
ALPES-MARITIMES

République Française

COMMISSION PERMANENTE

*Séance du 7 OCTOBRE 2022*

DELIBERATION N° 23

**FERROVIAIRE - AVENANTS AUX CONVENTIONS DE COFINANCEMENT  
DU PÔLE MULTIMODAL DE CAGNES-SUR-MER, DE LA LIGNE DES  
CHEMINS DE FER DE PROVENCE NICE-DIGNE ET, AVENANT AU  
PROTOCOLE DE FINANCEMENT DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE-  
CÔTE D'AZUR**

⌘⌘⌘⌘

La commission permanente,

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

Vu la délibération prise le 1<sup>er</sup> juillet 2021 par l'assemblée départementale donnant délégation à la commission permanente ;

Vu la convention du 17 mai 2018 relative au financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer ;

Vu l'avenant n°1 à ladite convention signé le 20 mars 2020 modifiant la convention initiale pour tenir compte notamment de l'obtention de subventions FEDER et de l'intégration des acquisitions foncières pour la construction du parking relais ;

Considérant que le Département participe au financement de la phase 1 du projet, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Nice Côte d'Azur, qui porte sur l'aménagement du parvis (comprenant la déviation de l'avenue de la gare) et le réaménagement des parcs

de stationnement, étant précisé que la phase 2, sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF Gares & connexions, vise à reconstruire le bâtiment voyageurs ;

Considérant que le plan de financement global de l'opération doit être actualisé pour intégrer plusieurs paramètres externes (évolution réglementaire, conjoncture économique, résultats de l'enquête publique), des ajustements de programme demandés par les partenaires et gestionnaires (espaces verts, adaptation du réseau pluvial), ainsi que des aléas (réseaux non signalés, décalage d'éviction de la pharmacie) ;

Vu le contrat de plan Etat-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 entre l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Vu l'avenant n°7 audit contrat, signé le 1<sup>er</sup> février 2021 validant la prolongation de la programmation financière jusqu'à fin 2022 entre l'Etat et la Région ;

Vu la convention de financement avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur relative à la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence pour la sécurisation et l'accessibilité entre Plan du Var et Digne-les-Bains, notifiée le 6 juillet 2017 ;

Considérant la nécessité de mettre en cohérence ladite convention, par rapport à la nouvelle durée de la programmation financière du contrat de plan Etat-Région validée par l'Etat et la Région jusqu'au 31 décembre 2022 ;

Vu le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), signé le 21 décembre 2021 ;

Considérant que dans ce cadre, afin de faciliter le financement du projet par les collectivités territoriales, un établissement public local, nommé « Société de la Ligne Nouvelle Provence- Côte d'Azur (SLNPCA) », a été créé par l'ordonnance n°2022-306 du 2 mars 2022 dont l'organisation et le fonctionnement ont été définis par le décret n°2022-638 du 22 avril 2022 ;

Considérant que son Conseil d'administration est composé des représentants des collectivités territoriales et groupement de collectivités territoriales signataire du protocole ;

Considérant que 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 ;

Vu la délibération prise le 13 décembre 2021 par le Conseil communautaire de la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis (CASA) sollicitant son adhésion à la Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (SLNPCA) ;

Vu le rapport de son président proposant la signature de :

- l'avenant n°2 à la convention relative au financement des études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer destiné à compléter le financement de la phase 1 et à optimiser la

conception de la phase 2 ;

- l'avenant n°1 à la convention de financement relative à la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence : sécurisation et accessibilité entre Plan-du-Var et Digne-Les-Bains, validant la prolongation de la programmation financière jusqu'à fin 2022 entre l'Etat et la Région ;
- l'avenant n°1 au protocole d'intention relatif au financement de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, afin d'intégrer la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dans le plan de financement du projet ;

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

Après en avoir délibéré ;

Décide :

1°) Concernant les études et travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer :

- d'approuver les termes de l'avenant n°2 à la convention de financement des études et des travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs du pôle d'échanges multimodal de Cagnes-sur-Mer, signée le 17 mai 2018, ayant pour objet d'acter :
  - le complément de financement nécessaire à la réalisation de la phase 1 ;
  - les évolutions de programme de conception de la phase 2 (optimisation du nouveau bâtiment voyageurs et suppression du kiosque sur le parvis) sur la base d'un besoin de financement complémentaire maximal de 3 M€ ;
  - le nouveau planning prévisionnel ;
- d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ledit avenant à intervenir avec l'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, la commune de Cagnes-sur-Mer et la SNCF Gares & connexions, dont le projet est joint en annexe, ainsi que tous les documents y afférents ;
- de prendre acte que la participation complémentaire du Département est arrêtée à 969 589,42 € constants, limitée à la phase 1 du projet ;
- de prélever les crédits nécessaires sur les disponibilités du programme « Contrat de plan départemental » du budget départemental ;

2°) Concernant la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence : sécurisation et accessibilité entre Plan-du-Var et Digne-les-Bains :

- d'approuver les termes de l'avenant n°1 à la convention de financement signée le 6 juillet 2017, relative à la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence : sécurisation et accessibilité entre Plan-du-Var et Digne-Les-Bains, dont le seul objet vise à prolonger sa durée de validité jusqu'au 31 décembre 2022 ;
  - d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ledit avenant, à intervenir avec la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le projet est joint en annexe, ainsi que tous les documents y afférents ;
- 3°) Concernant le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur :
- d'approuver les termes de l'avenant n°1 au protocole d'intention, signé le 21 décembre 2021, relatif au financement de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, ayant pour objet d'intégrer la Communauté d'Agglomération Sophia Antipolis dans le plan de financement du projet ;
  - d'autoriser le président du Conseil départemental à signer, au nom du Département, ledit avenant, à intervenir avec l'Etat, la SNCF Réseau, la SNCF Gares & connexions, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur, les Communautés d'Agglomérations Sophia Antipolis, Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse, dont le projet est joint en annexe, ainsi que tous les documents y afférents ;
  - de prendre acte que la quotité due par le Département qui s'élevait à 143,16 M€ (10,35 %) s'établira à 139,24 M€ (10,07 %) ;
- 4°) de prendre acte que Mme PAPY et M. CONSTANT se déportent.

Signé

**Charles Ange GINESY**  
**Président du Conseil départemental**



## **POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE CAGNES-SUR-MER**

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

## **AVENANT N° 2**

## **Table des matières**

<b>ARTICLE 1</b>	<b>OBJET DE L'AVENANT</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 2</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 2 – CONTENU DES ETUDES ET TRAVAUX A REALISER, MAITRISES D'OUVRAGE »</b>	<b>5</b>
<b>ARTICLE 3</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 4 – MONTANT DU PROJET ET PRINCIPES DE FINANCEMENT »</b>	<b>7</b>
<b>ARTICLE 4</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.1 – ENGAGEMENT FINANCIER »</b>	<b>9</b>
<b>ARTICLE 5</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.2 – MODALITES DE VERSEMENT »</b>	<b>11</b>
<b>ARTICLE 6</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 5.3 – FACTURATION ET RECOUVREMENT</b>	<b>12</b>
<b>ARTICLE 7</b>	<b>MODIFICATION DE L'ARTICLE « 6 – CALENDRIER DES ETUDES, DEMARCHES ADMINISTRATIVES ET TRAVAUX »</b>	<b>14</b>
<b>ARTICLE 8</b>	<b>MESURE D'ORDRE</b>	<b>14</b>

**Entre :**

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

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

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

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

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

**Et,**

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

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

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

## PRÉAMBULE

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

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

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

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

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

## Article 1 Objet de l'avenant

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

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

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

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

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

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

L'annexe 2 de la Convention est supprimée.

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

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

### Études de conception

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

### Travaux

La réalisation du projet se décompose en deux phases de travaux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 4.1 Montant du projet

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

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

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

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

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

## 4.2 – Principe de financement

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **5.1 – Engagement financier des Partenaires**

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans ces conditions :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **5.2 – Modalités de versement**

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

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

Les fonds FEDER sont versés à SNCF G&C qui les reverse à MNCA.

MNCA effectue le portage financier des études de projet et des travaux de réalisation des ouvrages de son périmètre de maîtrise d'ouvrage. MNCA procède aux appels de fonds correspondants auprès des Parties au prorata de leur participation, selon les modalités suivantes :

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

Pour mémoire, SNCF G&C procède auprès de MNCA aux appels de fonds relatifs aux études de projet et aux travaux réalisés sur les ouvrages relevant du périmètre de maîtrise d'ouvrage de MNCA conformément aux stipulations de la convention de maîtrise d'ouvrage unique entre SNCF G&C et MNCA.

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

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

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

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

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

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

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

L'annexe 4 de la Convention est supprimée.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## **Article 8      Mesure d'ordre**

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

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

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

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

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

**Monsieur Christophe MIRMAND**

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

**Monsieur Renaud MUSELIER**

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

**Monsieur Charles Ange GINESY**

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

**Monsieur Christian ESTROSI**

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

**Monsieur Louis NEGRE**

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

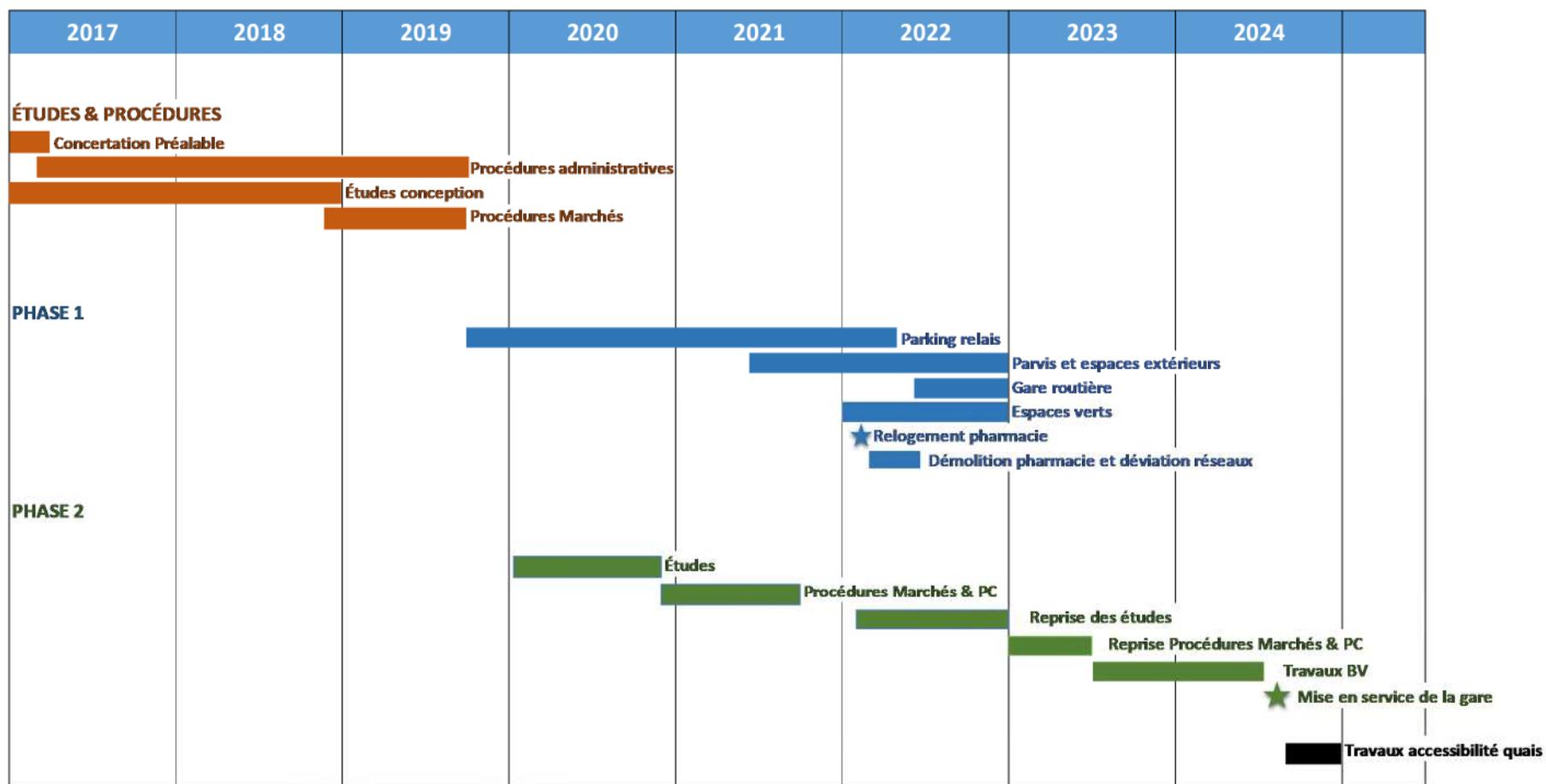
**Monsieur Stéphane LERENDU**

# **Annexe 1 de la Convention Plan général du projet**



# **Annexe 2 de la Convention**

## **Calendrier du projet**



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

# Pôle d'échanges multimodal de Cagnes sur Mer

---

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

Demande de financement complémentaire  
présentée par SNCF Gares & Connexions

Document de décembre 2020 actualisé en  
octobre 2021

## Table des matières

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

# 1 Contexte

## 1.1 Le projet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour répondre à ces objectifs le projet consiste en :

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

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

## 1.2 L'organisation conventionnelle

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

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

Cette convention a été signée en septembre 2017.

## 1.3 Le planning initial de réalisation

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

Le planning enveloppe annexé à ces conventions indiquait :

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

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

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

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

# 2 Objet de la demande de financement complémentaire

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

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

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

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

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

- Une évolution du volume des travaux

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

## 2.1 Les évolutions du volume des travaux

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

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

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

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

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

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

Ces évolutions sont classées en 3 catégories :

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

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

## 3 Éléments justifiant la demande de rémunération complémentaire

### 3.1 Les évolutions du volume des travaux

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

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

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

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

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

### 3.4 Justification des coûts supplémentaires

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

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

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

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

Ces procédures administratives ont nécessité des études et actions complémentaires.

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

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

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

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

Les études complémentaires ont notamment porté sur :

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

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

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

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

Pour exemples :

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

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

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

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

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

Pour exemples :

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

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

### **Evolutions liées à la valorisation environnementale du projet**

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

Pour exemples :

- Diagnostic déchets et valorisation des démolitions
- Etudes photovoltaïques

### **Evolutions liées à l'allongement du calendrier**

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

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

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

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

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

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

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

Cependant, suivant les phases les décalages sont plus marqués :

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

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

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

### **Un pilotage par la MOA de missions complémentaires**

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

Pour exemples :

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

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

## 4 Éléments financiers

Les coûts supplémentaires représentent pour :

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

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

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

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

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

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

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

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

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

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

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

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

Le tableau en annexe reprend le détail de ces évolutions.

#### **4.4 Le transfert de la pharmacie : 1 000 000 €**

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

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

Il ressort aussi de ces tableaux que :

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

## **5 Conclusion**

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

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

## PEM de Cagnes-sur-Mer

### Les évolutions du coûts des travaux

Travaux	Budget convention € 2016			Référence à l'article 4 de la note de synthèse	Désignation	Référence	Demande de Financement Complémentaire					Coût final prévisionnel					
							Montants HT Avant économies			Pistes d'économies	Economies retenues par modification du programme				Montant DFC avec économies	Répartition par phase après prises en compte des économies	
	Phase1	Phase 2	Total				Engagés	A engager	Total DFC			Total	Total	Total		Phase1	Phase 2
<b>Totaux</b>	<b>11 820 000</b>	<b>4 838 000</b>	<b>16 658 000</b>				<b>1 297 957,16</b>	<b>4 554 344,01</b>	<b>5 852 301,17</b>	<b>694 902,24</b>	<b>364 959,12</b>	<b>5 487 342,05</b>	<b>3 146 400,05</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>14 966 400,05</b>	<b>7 178 942,00</b>	<b>22 145 342,05</b>
<b>Fondations - Gros Oeuvre - Ascenseurs - Peinture Commande initiale 48493#0000017529</b>	<b>5 431 085</b>		<b>5 431 085</b>				<b>104 317,30</b>	<b>239 431,32</b>	<b>343 748,62</b>	<b>259 186,12</b>	<b>210 000,00</b>	<b>133 748,62</b>	<b>133 748,62</b>		<b>5 564 833,62</b>	<b>0,00</b>	<b>5 564 833,62</b>
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 1	Dévolement réseaux sous rue de Villeneuve : Adaptation , aléas chantier	FTM 1	239 522,91		239 522,91		239 522,91	239 522,91				
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 2	Plancher Coupe Feu 2H / Colonne sèche : Retour du SDIS suite changement de réglementation entre la date du dépôt du PC et son obtention	FTM 2	38 607,49		38 607,49		38 607,49	38 607,49				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 3	Confortement bâtiment pharmacie et suivi : suite référé préventif	FTM 3 : Devis N°2016/12A-12B-12C	58 854,92		58 854,92		58 854,92	58 854,92				
				4.1.2	Fiche Travaux Modificatif 4	Plus value structure sur la totalité du dernier niveau suite demande de la ville : Etude	FTM 4	12 848,30		12 848,30		12 848,30	12 848,30				
				4.1.2	Option charpente couverture dernier niveau du parc relais	Option charpente (double L) = 210 ke		210 000,00		210 000,00	210 000,00	210 000,00	0,00	0,00			
				4.1.3	Fiches Travaux Modificatifs à venir (Travaux supplémentaires identifiés)	Peintures (10ke), reprise éclairage etc...100 ke)		29 431,32		29 431,32	29 431,32	29 431,32	29 431,32				
						Plue-value structure porteuse façades autour des escaliers du parking-relais		19 755		19 754,80	19 754,80	19 754,80	19 754,80				
						FTM 8 : "Amenée/repli/carottage : Repositionnement de la colonne sèche suite réunion avec le SDIS *Confort de giration : Sciage des relevés des rampes intérieures sur 1,5ml p pour 16 u et reprise rampe extérieure ( 20 582€) *Petits travaux divers de maçonnerie	FTM8	29 991		29 991,00		29 991,00	29 991,00				
						FTM 5 (Avenant N°2) : Chasses roues Fourniture et pose de chasses roues dans les tunnels d'accès du parking. Cela permet également de faire cheminer les réseaux pour les barrières et éviter des fixations sur les tunnels cuvelés à 100%.	FTM5	20 415,83		20 415,83		20 415,83	20 415,83				
						FTM 6 (Avenant N°2) : Modification du complexe du niveau 6 : y compris les formes de pentes, hauteur du bandeau périphérique, poteaux et voiles bétons du niveau 5.	FTM6	25 407,05		25 407,05		25 407,05	25 407,05				
				4.1.3	Négociations	Négociations : Marché signé à 5 090 000 €		-341 085,00		-341 085,00		-341 085,00	-341 085,00				
<b>Façades - Métallerie</b>	<b>1 368 915</b>		<b>1 368 915</b>				<b>0,00</b>	<b>609 286,70</b>	<b>609 286,70</b>	<b>411 601,00</b>	<b>130 844,00</b>	<b>478 442,70</b>	<b>478 442,70</b>	<b>0,00</b>	<b>1 847 357,70</b>	<b>0,00</b>	<b>1 847 357,70</b>
				4.1.1	Façades : Option façades métal déployé	Façades métal déployé : Refus du SDIS de mettre de la végétations en façade comme prévu au projet (nécessité d'assurer 50% d'ouverture pour ventilation / désenfumage naturel)		214 357,00		214 357,00	214 357,00	214 357,00	214 357,00				
				4.1.2	Façades : Socle vitré	Socle vitré : demande ville		66 400,00		66 400,00	66 400,00	66 400,00	66 400,00				
				4.1.2	Façades : Option support structure ombrière et ombrière	Plus value ombrière sur la totalité de la surface : suite extension de l'ombrière : demande ville		130 844,00		130 844,00	130 844,00	130 844,00	0,00	0,00			
				4.1.3	Travaux supplémentaires	Divers travaux supplémentaires		33 000,00		33 000,00		33 000,00	33 000,00				
				4.1.3	Plus value coût objectif 2016 >> 2021	Plus value coût objectif 2016 >> 2021		164 685,70		164 685,70		164 685,70	164 685,70				
<b>CVC - Plomberie Commande initiale 17709</b>	<b>255 000</b>		<b>255 000</b>				<b>3 305,00</b>	<b>11 695,00</b>	<b>15 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>15 000,00</b>	<b>15 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>270 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>270 000,00</b>
				4.1.1	Travaux supplémentaires identifiés	Redimensionnement des descentes d'eaux pluviales, ajout d'un colonnes sèche (1 montante et 1 descendante + départ des vannes de branchement dans les SAS : demande du SDIS)		11 695,00		11 695,00		11 695,00	11 695,00				
						FTM01 - Modifications de travaux plomberie – CVC : -Pompe de relevage, Eaux pluviales, Colonnes sèches, Conduit coupe-feu.	FTM1	38 305,00		38 305,00		38 305,00	38 305,00				
				4.1.3	Négociation	Négociations : marché signé à 220 000 €		-35 000,00		-35 000,00		-35 000,00	-35 000,00				
<b>Electricité Commande 48493#0000017532 : 512 530 € Commande 48493#0000017592 : 110 412 €</b>	<b>770 000</b>		<b>770 000</b>				<b>-90 835,12</b>	<b>24 115,12</b>	<b>-66 720,00</b>	<b>24 115,12</b>	<b>24 115,12</b>	<b>-90 835,12</b>	<b>-90 835,12</b>	<b>0,00</b>	<b>679 164,88</b>	<b>0,00</b>	<b>679 164,88</b>
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 1	Chemin de câbles + câbles supplémentaire liés à mise en place d'un transfo plutôt qu'un TGBT pour anticipation des recharges électrique à plusieurs niveaux du P+R... interphone d'urgence, adaptation de l'éclairage de sécurité à la demande du SDIS	FTM 1	21 460,32		21 460,32		21 460,32	21 460,32				
				4.1.3	Travaux supplémentaires identifiés restant à engager	Complément éclairage chantier : Eclairages extérieurs, modification éclairage sous pergola, cheminement extérieur fourreaux chemin de câble, option photovoltaïque		24 115,12		24 115,12	24 115,12	24 115,12	0,00	0,00			
						1 : Complément de candélabre d'éclairage niveau 6 – suite à la suppression de la PERGOLA. 2 : Création d'un éclairage extérieur Fourniture, pose et câblage de 3 candélabres (IDEM candélabre marché VRD) 3 : Complément d'éclairage de chantier suite de la demande MOET/CSPS.	FTM2	34 762,56		34 762,56		34 762,56	34 762,56				
				4.1.3	Négociation	Marché signé à 622 942€		-147 058,00		-147 058,00		-147 058,00	-147 058,00				
<b>Base via - Voirie Réseaux Divers - Eclairages extérieurs Commande 48493#0000019997 : 4 913 215,25 € (dont 135 671€ convention ADAP) soit pour le projet PEM = 4 777 544,20 € (dont 34650€ BPU Covid)</b>	<b>3 924 000</b>	<b>427 000</b>	<b>4 351 000</b>				<b>1 183 875,96</b>	<b>139 700,00</b>	<b>1 323 575,96</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1 323 575,96</b>	<b>1 323 575,96</b>	<b>0,00</b>	<b>5 247 575,96</b>	<b>427 000,00</b>	<b>5 674 575,96</b>
				4.1.1		Reprise du projet de gestion des EP suite instruction PC	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00				
				4.1.3		Gestion des terres polluées	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00				
				4.1.2	Adaptation projet 2016 >> 2020 = 426 544,20 €	Adaptation éclairage public suite retour concessionnaire	48493#0000019997	31 894,20		31 894,20		31 894,20	31 894,20				
				4.1.2		Reprise des dimensionnements des voiries suite retour gestionnaire	48493#0000019997	60 000,00		60 000,00		60 000,00	60 000,00				
				4.1.2		Tranchées pour dévolement réseaux concessionnaires suite échanges avec les concessionnaires	48493#0000019997	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00				
				4.1.3		BPU COVID	48493#0000019997	34 650,00		34 650,00		34 650,00	34 650,00				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 1	Fondations mur antibruit	FTM 1	118 127,00		118 127,00		118 127,00	118 127,00				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 2	Création piste pour travaux zone rue Camus, aire de livraison groupe scolaire, pose panneaux base vie, création 2ème accès chantier sur emprise P+R	FTM 2	57 180,07		57 180,07		57 180,07	57 180,07				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 4	Modification structure chaussée (+104k€), revêtement de surface ( 20 k€), bordures avaloirs à la place de grilles simples (+3 k€ demande MNCA)	FTM 4	86 436,36		86 436,36		86 436,36	86 436,36				
				4.1.2		Bordures quais bus (demande MNCA = 29 725,22€) + augmentation section câble éclairage public (demande MNCA = 8 279,64€)				38 004,86		38 004,86	38 004,86				

## PEM de Cagnes-sur-Mer

### Les évolutions du coûts des travaux

Travaux	Budget convention € 2016			Référence à l'article 4 de la note de synthèse	Demande de Financement Complémentaire										Coût final prévisionnel		
					Référence	Montants HT Avant économies			Pistes d'économies	Economies retenues par modification du programme	Montant DFC avec économies	Répartition par phase après prises en compte des économies					
	Désignation	Engagés	A engager			Total DFC	Total	Total				Total	Phase1	Phase 2	Phase1	Phase 2	Total
<b>Totaux</b>	<b>11 820 000</b>	<b>4 838 000</b>	<b>16 658 000</b>				<b>1 297 957,16</b>	<b>4 554 344,01</b>	<b>5 852 301,17</b>	<b>694 902,24</b>	<b>364 959,12</b>	<b>5 487 342,05</b>	<b>3 146 400,05</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>14 966 400,05</b>	<b>7 178 942,00</b>	<b>22 145 342,05</b>
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 5	Traversée de chaussée sur rue Camus (car tvx après les vacances d'été = 3782,32€) + complément de bordures et enrobé sur partie trottoir Hélène Boucher (zone du PEM trottoir H. BOUCHER non prévue (180 m²/90ml = 17 391,25 €)	FTM 5	59 178,43		21 173,57		21 173,57	21 173,57				
				4.1.2	Fiche Travaux Modificatif 6	Aménagement espace vert / jardin groupe scolaire Daudet		13 258,29		13 258,29		13 258,29	13 258,29				
				4.1.1	Fiche Travaux Modificatif 8	Réalisation d'un mur acoustique entre le groupe scolaire et l'avenue de la Gare		75 537,72		75 537,72		75 537,72	75 537,72				
				4.1.3	Fiche Travaux Modificatif 9	Mise en sens unique et déviation de l'avenue de la Gare		97 400,00		97 400,00		97 400,00	97 400,00				
				4.1.2	Reste à engager - Travaux supplémentaires identifiés	Travaux divers identifiés : Groupe scolaire (solde 30k€-13258) + Mur technique 20k€ + réseaux secs compl. 33 822 €		0,00		0,00		0,00	0,00				
				4.1.3	Reste à engager pour aléas et travaux supplémentaires VRD	Reste à engager pour aléas et travaux de VRD (300 ke - 97 400)		69 700,00		69 700,00		69 700,00	69 700,00				
						Astreinte inondation		30 000,00		30 000,00		30 000,00	30 000,00				
						FTM15 : Dalle Enedis, cheminement piéton Villeneuve, GBA trx façades, fouilles EU+EP	FTM15	30 360,00		30 360,00		30 360,00	30 360,00				
						Panneaux de signalisation supplémentaires		13 100,00		13 100,00		13 100,00	13 100,00				
						FTM16 : Massifs vélos bleus	FTM16	8 810,00		8 810,00		8 810,00	8 810,00				
						FTM16 : Raccordement BTA école Daudet	FTM16	6 830,00		6 830,00		6 830,00	6 830,00				
						FTM16 : Création accès PL au transformateur	FTM16	11 200,00		11 200,00		11 200,00	11 200,00				
						FTM 10 : Suivant Aléas de chantier, Reprise du réseau EU de l'école DAUDET. Conflit avec la semelle du mur acoustique – reprise du réseau sur 32ml		24 453,42		24 453,42		24 453,42	24 453,42				
						FTM 11.24 – mur technique pour recevoir les équipements ENEDIS et l'ensemble des TD PARVIS. 25 – système de pilotage de l'éclairage depuis les TD (demande MNCA) et réalisation des TD pour divers concessionnaires du parvis.		40 241,51		40 241,51		40 241,51	40 241,51				
						Travaux d'aménagement de l'école DAUDET – Phase 2 – Zone de livraison – Suivant demande de la Commune et de la MOA		40 797,96		40 797,96		40 797,96	40 797,96				
						Reprofilage A Camus entre école Daudet et carrefour Ave de la gare	FTM ??	35 290,00		35 290,00		35 290,00	35 290,00				
						Refection carrefour J Verne / Ave de la gare	FTM??	9 131,00		9 131,00		9 131,00	9 131,00				
						Réclamation du SMIAGE		70 000,00		70 000,00		70 000,00	70 000,00				
<b>BV yc option GTB + acoustique + Kiosque</b>		<b>3 513 000</b>	<b>3 513 000</b>				<b>0,00</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2 340 942,00</b>	<b>0,00</b>	<b>5 853 942,00</b>	<b>5 853 942,00</b>
				4.1.3	Estimation BV + Kiosque : Plus value coût objectif 2016 -> 2020	Plus value par rapport au budget initial suite résultat de la consultation	Estim. BV + Kiosque	1 440 942,00		1 440 942,00		1 440 942,00	1 440 942,00				
				4.1.1	Estimation réouverture accès Minoterie	Réouverture accès Minoterie (hors rampe et ascenseur) demande suite Enquête publique	Estim. Accès Minoterie	100 000,00		100 000,00		100 000,00	100 000,00				
				4.1.3	Incertitudes chiffrages / Reste à engager pour aléas et Travaux suppl.	Incertitudes chiffrages / Reste à engager pour aléas et Travaux suppl.	Reste à engager tvx suppl.	800 000,00		800 000,00		800 000,00	800 000,00				
<b>Espaces verts</b>		<b>238 000</b>	<b>238 000</b>				<b>0,00</b>	<b>47 400,00</b>	<b>47 400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>47 400,00</b>	<b>47 400,00</b>	<b>0,00</b>	<b>47 400,00</b>	<b>238 000,00</b>	<b>285 400,00</b>
				4.1.2	Estimation Espaces Verts : Plus value liées aux demandes et échanges Cagnes sur Mer	Adaptation suite aux échanges avec la ville : consultation à lancer	Estimation	47 400,00		47 400,00		47 400,00	47 400,00				
<b>Démolitions</b>	<b>71 000</b>	<b>100 000</b>	<b>171 000</b>				<b>0,00</b>	<b>29 000,00</b>	<b>29 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>29 000,00</b>	<b>29 000,00</b>	<b>0,00</b>	<b>100 000,00</b>	<b>100 000,00</b>	<b>200 000,00</b>
				4.1.3	Estimation incertitude chiffrage restant à engager pour aléas et TS	Diagnostics à finaliser et consultations à lancer	Estimation	29 000,00		29 000,00		29 000,00	29 000,00				
<b>Travaux divers et provisions</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>				<b>97 294,02</b>	<b>1 112 773,87</b>	<b>1 210 067,89</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>1 210 067,89</b>	<b>1 210 067,89</b>	<b>0,00</b>	<b>1 210 067,89</b>	<b>0,00</b>	<b>1 210 067,89</b>
				4.1.3	Travaux divers engagés	Débroussaillage, abattage d'arbres pour préparation terrain emprise archéo	48493#0000017921	3 089,81		3 089,81		3 089,81	3 089,81				
				4.1.2	Travaux divers engagés	Création palissade pour communication	48493#0000018203	25 378,73		25 378,73		25 378,73	25 378,73				
				4.1.2	Travaux divers engagés	Renfort de palissade suite retour BCT	48493#0000018677	10 922,35		10 922,35		10 922,35	10 922,35				
				4.1.3	Travaux divers engagés	Dévolement AEP sous rue de Villeneuve	48493#0000020331	9 679,00		9 679,00		9 679,00	9 679,00				
				4.1.3	Travaux autres restant à engager	Indemnité d'éviction pharmacie : Relogement suivant protocole	Estimation	1 000 000,00		1 000 000,00		1 000 000,00	1 000 000,00				
				4.1.1	Travaux autres restant à engager	Mur antibruit/acoustique : suite à EIE	Estimation	0,00		0,00		0,00	0,00				
				4.1.2	Travaux autres restant à engager	Provision poste public et raccordements		51 775,87		51 775,87		51 775,87	51 775,87				
				4.1.3	Autres travaux divers non encore identifiés (Réserve)	Autres travaux divers non encore identifiés (Réserve)		60 998,00		60 998,00		60 998,00	60 998,00				
				4.1.3	Frais de raccordement engagés	Commande ENEDIS 20429		38 545,30		38 545,30		38 545,30	38 545,30				
				4.1.3	Frais de raccordement engagés	Commande ENEDIS 19112		9 678,83		9 678,83		9 678,83	9 678,83				
<b>Pour mémoire</b>	<b>0</b>	<b>560 000</b>	<b>560 000</b>						<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>560 000,00</b>	<b>560 000,00</b>
	0	450 000	450 000		Contrats cadres SNCF PEM				0,00			0,00					
		10 000	10 000		SNCF RESEAU Infra: personnel pour sécurité ferroviaire				0,00			0,00					
		100 000	100 000		SNCF RESEAU ASTI: personnel pour mise en service équipements				0,00			0,00					

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

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



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

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



**CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION  
2015-2020 PROLONGE JUSQU'EN 2022**

**AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT ENTRE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE  
D'AZUR ET LE DEPARTEMENT DES ALPES-MARITIMES**

**MODERNISATION DE LA LIGNE DES CHEMINS DE FER DE PROVENCE :  
SECURISATION ET ACCESSIBILITE ENTRE PLAN DU VAR ET DIGNE-LES-BAINS**

Entre les soussignés,

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

Et,

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

VU :

- Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 entre l'Etat et la Région Provence Alpes Côte d'Azur, et son avenant n°7 en date du 1<sup>er</sup> février 2021 ;
- La convention de financement entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département des Alpes-Maritimes relative à la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence : sécurisation et accessibilité entre Plan du Var et Digne-les-Bains notifiée le 6 juillet 2017 ;

## **PREAMBULE**

---

Le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 a été signé par l'Etat et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 29 mai 2015. Instrument majeur de planification des investissements structurants, il détermine les priorités et axes d'intervention de l'Etat et la Région pour le territoire régional.

Un avenant n°7, signé le 1<sup>er</sup> février 2021, a validé la prolongation de la programmation financière jusqu'à fin 2022 entre l'Etat et la Région.

## **ARTICLE 1 – OBJET DE L'AVENANT**

---

Afin de mettre en cohérence la convention de financement entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Département des Alpes-Maritimes sur la modernisation de la ligne des Chemins de fer de Provence : sécurisation et accessibilité entre Plan du Var et Digne-les-Bains, par rapport à la nouvelle durée de la programmation financière validée par l'Etat et la Région, le présent avenant a pour objet de modifier l'article 4 traitant de la durée de l'opération.

Cet avenant est sans incidence financière.

## **ARTICLE 2 – MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 - DUREE DE L'OPERATION**

---

Les dispositions de l'article 4 de la convention initiale – « Durée de l'opération » étaient rédigées comme suit :

*« Le calendrier de réalisation de l'opération prévoit l'exécution des travaux de 2017 à 2021 sur la section comprise entre Plan-du-Var et Digne-les-Bains.*

*La convention sera définitivement soldée avant la fin de l'exercice 2021. »*

Le présent avenant modifie l'article 4 de la convention initiale ainsi :

*« Le calendrier de réalisation de l'opération prévoit l'exécution des travaux de 2017 à 2022 sur la section comprise entre Plan-Var et Digne-les-Bains.*

*La convention sera définitivement soldée avant la fin de l'exercice 2023 sur les dépenses liées aux travaux réalisés avant le 31 décembre 2022. »*

## **ARTICLE 3 – DATE DE PRISE D'EFFET**

---

Le présent avenant prend effet à la date de sa notification par la Région. Les autres articles de la convention de financement restent inchangés.

Fait le

<p><b>Le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur</b></p> <p><b>Renaud MUSELIER</b></p>	<p><b>Le Président du Conseil départemental des Alpes-Maritimes</b></p> <p><b>Charles Ange GINESY</b></p>
---	---



**PROTOCOLE D'INTENTION  
RELATIF AU FINANCEMENT DE LA  
« LIGNE NOUVELLE  
PROVENCE-CÔTE D'AZUR »  
Avenant n°1**

**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 Marc GIRAUD, 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 Hubert FALCO, 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 .....,

**La Communauté d'agglomération de la Dracénie Provence Verdon**, 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.

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.

L'article 3 de l'ordonnance précise que le conseil d'administration est composé des représentants des collectivités territoriales et groupements de collectivités territoriales signataires du protocole signé le 21 décembre 2021, à savoir la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les Départements des Bouches du Rhône, du Var, des Alpes-Maritimes, les Métropoles Aix-Marseille Provence, Toulon Provence Méditerranée, Nice Côte d'Azur et les Communautés d'agglomération Dracénie Provence Verdon, Cannes Pays de Lérins et Pays de Grasse.

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.

La Communauté d'agglomération Sophia Antipolis, partenaire et financeur des études préliminaires à l'enquête d'utilité publique de la LNPCA et des études d'avant-projet de phase 1, a décidé, par délibération du 13 décembre 2021, d'approuver sa participation financière au projet des phases 1 & 2 conformément aux règles édictées dans le protocole et d'affirmer sa volonté de rejoindre la gouvernance de la SLNPCA.

Il est donc proposé de signer un avenant n°1 au protocole d'intention relatif au financement de la LNPCA afin d'intégrer la Communauté d'agglomération Sophia Antipolis dans le plan de financement du projet.

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

### Article 1 : Objet du présent avenant n°1

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier le protocole d'intention relatif au financement de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur afin d'intégrer la communauté d'agglomération Sophia Antipolis dans le plan de financement du projet.

### Article 2 : Modification de l'article 4.2 du protocole d'intention de financement

La note de bas de page de l' « article 4.2 : Principes de répartition du financement pour les phases 1 et 2 » du protocole d'intention de financement est modifié comme suit :

« <sup>1</sup> Les Collectivités représentent les 11 signataires du protocole soit : 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 Nice Côte d'Azur, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la communauté d'agglomération de Cannes Pays de Lérins, Dracénie Provence Verdon agglomération, la communauté d'agglomération du Pays de Grasse et la communauté d'agglomération Sophia Antipolis ».

### Article 3 : 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 l'ensemble 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%	<b>40,00%</b>	<b>553,34</b>
Département des Alpes-Maritimes	9,20%	10,60%	3,69%	18,34%	<b>10,07%</b>	<b>139,24</b>
Département des Bouches du Rhône	14,97%	17,92%	17,84%	10,53%	<b>14,23%</b>	<b>196,84</b>
Département du Var	8,97%	6,54%	2,15%	4,83%	<b>5,59%</b>	<b>77,35</b>
Métropole Aix-Marseille Provence	14,03%	20,22%	42,37%	10,39%	<b>19,07%</b>	<b>263,79</b>
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,42%	2,98%	2,76%	2,13%	<b>2,68%</b>	<b>37,03</b>
Métropole Nice Côte d'Azur	4,38%	4,77%	5,39%	8,59%	<b>5,37%</b>	<b>74,35</b>
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,57%	0,32%	0,51%	0,46%	<b>0,44%</b>	<b>6,07</b>
CA Cannes Pays de Lerins	1,00%	0,37%	0,36%	2,24%	<b>0,96%</b>	<b>13,33</b>
CA du Pays de Grasse	0,53%	0,23%	0,12%	0,41%	<b>0,32%</b>	<b>4,44</b>
CA Sophia Antipolis	1,05%	0,69%	0,75%	2,87%	<b>1,27%</b>	<b>17,57</b>

».

#### Article 4 : Modification de l'annexe 5

L'annexe 5 est modifiée comme suit :

« Calcul détaillé des quotités à financer par chaque Collectivité au sein de l'enveloppe Collectivités

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%	<b>40,00%</b>	<b>553,34</b>
Département des Alpes-Maritimes	9,20%	10,60%	3,69%	18,34%	<b>10,07%</b>	<b>139,24</b>
Département des Bouches du Rhône	14,97%	17,92%	17,84%	10,53%	<b>14,23%</b>	<b>196,84</b>
Département du Var	8,97%	6,54%	2,15%	4,83%	<b>5,59%</b>	<b>77,35</b>
Métropole Aix-Marseille Provence	14,03%	20,22%	42,37%	10,39%	<b>19,07%</b>	<b>263,79</b>
Métropole Toulon Provence Méditerranée	3,42%	2,98%	2,76%	2,13%	<b>2,68%</b>	<b>37,03</b>
Métropole Nice Côte d'Azur	4,38%	4,77%	5,39%	8,59%	<b>5,37%</b>	<b>74,35</b>
Dracénie Provence Verdon Agglomération	0,57%	0,32%	0,51%	0,46%	<b>0,44%</b>	<b>6,07</b>
CA Cannes Pays de Lerins	1,00%	0,37%	0,36%	2,24%	<b>0,96%</b>	<b>13,33</b>
CA du Pays de Grasse	0,53%	0,23%	0,12%	0,41%	<b>0,32%</b>	<b>4,44</b>
CA Sophia Antipolis	1,05%	0,69%	0,75%	2,87%	<b>1,27%</b>	<b>17,57</b>

».

#### Article 5 : Date d'effet du présent avenant n°1

Le présent avenant n°1 du protocole prend effet à la date de sa signature par l'ensemble des parties.

#### Article 6 : Portée du présent avenant n°1

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

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 GINESY***

Pour le Département du Var

Le Président du Conseil départemental

***Marc GIRAUD***

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

***Hubert FALCO***

Pour la Communauté d'agglomération Cannes  
Pays de Lérins

Le Président de la Communauté d'agglomération

***David LISNARD***

Pour la Communauté d'agglomération  
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***