

METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

NOTE DE SYNTHÈSE RELATIVE AU RAPPORT AU BUREAU DE LA METROPOLE

APPROBATION DE L'AVENANT N°3 À LA CONVENTION DE PARTENARIAT SUR LE PROGRAMME ET FINANCEMENT DES ETUDES PRÉALABLES À L'ENQUÊTE D'UTILITÉ PUBLIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE PROVENCE-CÔTE-D'AZUR

Le projet Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur suit toujours son cours de grand projet national. Une concertation vient de se terminer en octobre dernier.

Pour notre Métropole, l'enjeu principal et immédiat porte sur la réalisation de la gare souterraine de Saint Charles, qui permet la désaturation du complexe ferroviaire de l'agglomération. La congestion ferroviaire, qui résulte principalement du « cul-de-sac » historique de la gare Saint Charles, empêche aujourd'hui d'introduire les trains supplémentaires qui permettraient de développer un vrai RER métropolitain.

Cet objectif de réaliser la gare souterraine a été inscrit dans le projet de loi d'orientation sur les Mobilités et son exposé des motifs, en cours d'examen au Parlement. A la suite de la récente concertation, une décision ministérielle est attendue pour confirmer le lancement de la préparation de l'enquête publique.

La convention de partenariat sur le lancement des études préalables à l'enquête d'utilité publique avait été signée en 2010 par tous les partenaires.

Un avenant n°1 a été passé en décembre 2017. Il remettait à jour le contenu des études et en réévaluait le montant pour 16 millions.

L'avenant n°2 a été adopté par la Métropole l'année dernière et récemment signé par tous les partenaires. Il actualisait le nouveau périmètre et l'objet des études. Il ne modifiait pas les montants financiers engagés.

Un avenant n°3 à la convention initiale était déjà prévu pour compléter les financements nécessaires pour la préparation et l'obtention de la déclaration d'utilité publique. C'est donc l'objet de cet avenant n°3 de préparer directement l'enquête publique, désormais prévue en 2021 pour une DUP espérée en 2023.



**CONVENTION DE PARTENARIAT
PROGRAMME ET FINANCEMENT
DES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE
PUBLIQUE ET DE L'ENQUETE PUBLIQUE DE LA LIGNE
NOUVELLE
PROVENCE COTE D'AZUR
AVENANT N°3**

Entre :

L'ETAT (Ministère de la Transition écologique et solidaire), représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

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

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

Le Département du Var, représenté par M. Marc GIRAUD, Président du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n° du

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

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

La Métropole Toulon Provence Méditerranée, représentée par M. Hubert FALCO, Président de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

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

Dracénie Provence Verdon agglomération, représentée par M. Olivier AUDIBERT-TROIN, Président de la Communauté d'agglomération, agissant en vertu de la délibération n° du

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

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

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

et :

SNCF Réseau, établissement public industriel et commercial immatriculé 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, désigné dans ce qui suit par SNCF Réseau, représenté par le Directeur Général Délégué, Alain QUINET ;

Vu :

- le Code général des collectivités territoriales,
- le Code des Transports, et notamment les articles L.2111.9 et L.2111.25,
- le Code de la commande publique,
- la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982,
- la loi du 23 juillet 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,
- la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPTAM »,
- la loi n°2018-515 du 27 juin 2018, pour un nouveau pacte ferroviaire.
- le décret n°2015-140 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de SNCF Réseau,
- le contrat de projets État-Région 2007-2013 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 20 mars 2007, notamment l'article n°I.3.1 relatif à l'amélioration de l'accessibilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé le 29 mai 2015 modifiés par ses avenants, en particulier l'avenant 5 signé le 6 août 2019, notamment l'article n°III.2 relatif à la poursuite de la modernisation des réseaux ferroviaires en synergie avec le projet de Ligne Nouvelle,
- le rapport de la commission parlementaire Mobilité 21 et le courrier ministériel du 21 octobre 2013,
- le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures publié le 1^{er} février 2018.
- la décision du 29 juin 2009 du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer relative à la poursuite du projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de RFF relative à la poursuite des études de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.
- la décision ministérielle du 7 mai 2014 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 1,
- la décision ministérielle du 13 avril 2015 relative à la zone de passage préférentielle des sections relevant de la priorité 2,
- la décision ministérielle du 18 avril 2017 relative à la validation des conclusions de la concertation de 2016 et aux modalités de poursuite des études,
- la décision ministérielle du 4 mars 2019 relative au nouveau phasage du projet et à la demande d'engagement de la concertation sur les phases 1 et 2,
- la convention du 21 février 2005 relative au financement et aux modalités générales d'exécution des études et des actions en vue du débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- la convention du 27 novembre 2007 relative au financement des études complémentaires sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Provence-Alpes- Côte d'Azur,
- la convention cadre du volet ferroviaire du contrat de projets Etat / Région entre l'Etat, la Région et RFF, signée le 3 décembre 2007, et les conventions départementales d'application,
- la convention de partenariat relative aux études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur signée le 23 décembre 2010, son avenant n°1 signé le 8 décembre 2017, et son avenant n°2 signé le 23 juillet 2019.

Préambule

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) et l'exposé des motifs du projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) ont réaffirmé la nécessité de poursuivre le projet LNPCA au titre de la désaturation prioritaire des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice.

Le COI avait ainsi recommandé d'inscrire le projet LNPCA dans un phasage en quatre temporalités conduisant à réaliser par ordre :

Phase 1 : un premier réaménagement et une optimisation du fonctionnement du plateau Saint Charles à Marseille, une première phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint Augustin à Nice et de la gare de la Pauline à Toulon pour 860 M€ incluant les crédits complémentaires pour la première phase de déploiement de l'ERTMS2.

Phase 2 : la gare souterraine et la finalisation des aménagements du plateau ST Charles à Marseille ainsi que la bifurcation de Grasse et le remisage des TER à Cannes, m'aménagement de la ligne classique Cannes-Nice (pour passer à 8 trains/heures) pour 2,9 Md€.

Phase 3 : la gare de la Bocca à Cannes, la deuxième phase de l'aménagement du pôle d'échange multimodal (PEM) de Saint Augustin à Nice et la ligne nouvelle Nice-Cannes (boucle azurée) pour 3,9 Md€.

Phase 4 : les sections de ligne nouvelle entre Aubagne et Toulon et entre Cannes et le Muy pour 6,4 Md€.

La création d'installations Origine Terminus autour de Toulon fait partie de la phase 1 avec l'aménagement de la gare de la Pauline.

Le COI a examiné par ailleurs trois scénarios de financement d'ambitions et de planifications temporelles différentes. C'est le scénario 2 qui a été retenu par l'Etat dans le projet de Loi d'orientation des Mobilités. Pour le projet LNPCA ce scénario préconise :

- d'engager la phase 1 dès l'année 2020
- la réalisation de la phase 2 à partir de la période 2028/2032
- l'engagement de la phase 3 au plus tôt à partir de la période 2033/2037
- les travaux de la phase 4 à partir de 2038 au plus tôt.

A ce titre, en cohérence avec les orientations fixées par l'exposé des motifs du projet de LOM, il a été demandé à SNCF Réseau, dans le cadre de la décision ministérielle du 4 mars 2019 et du comité des financeurs du 1^{er} avril 2019, de poursuivre les études de recalage des phases 1 et 2 du projet afin d'engager une concertation publique sur ces deux phases entre juin et octobre 2019.

La décision ministérielle du 4 mars 2019 a aussi précisé les modalités de mise en œuvre du financement pour la poursuite des études du projet. Ainsi, la ministre a « *demandé au Préfet de Région, en accord avec le Président du Conseil Régional, de faire un point précis sur les coûts prévisionnels des deux premières phases d'études de la LNPCA, les engagements financiers qui ont déjà été pris dans le cadre du CPER, les besoins futurs nécessaires à la poursuite des études jusqu'à l'enquête publique et de [...] proposer toutes les optimisations pour se rapprocher des engagements pris dans ce CPER* ».

Les coûts prévisionnels des études ont été présentés au comité des financeurs du 1^{er} avril 2019 avec l'hypothèse d'une enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2 du projet. Ils nécessitent de contractualiser un financement complémentaire de 24 M€, objet du présent avenant n°3.

La mise en œuvre des engagements adoptés par délibérations des cofinanceurs dans le cadre du présent avenant sera effective après décision ministérielle confirmant notamment le périmètre des études devant être approfondies en vue du dossier d'enquête publique et objet du financement complémentaire.

Le périmètre du projet a évolué par intégration technique et financière de projets préalablement financés via le contrat de plan Etat/Région : nœud ferroviaire marseillais, navette toulonnaise et adaptation de la ligne Marseille à l'Estaque – Cap Arenç. En termes fonctionnels, le projet se substitue aux objectifs qui étaient portés par ces projets CPER, conformément à l'avenant n°5 du CPER du 6 août 2019.

Parallèlement, il nécessite une coordination précise, fonctionnelle et technique avec le projet Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV - ERTMS). Outre les actions du maître d'ouvrage, cette coordination s'articule autour de Comités Techniques jumelés.

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

Article 1 Objet de l'avenant

Le présent avenant a pour objet de modifier les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 7 de la convention de partenariat (programme et financement) des études préalables à l'enquête d'utilité publique du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur, signée le 23 décembre 2010.

Ces modifications prennent en compte, d'une part l'intégration au plan de financement de la participation de quatre nouveaux cofinanceurs, et d'autre part le financement complémentaire de 24 millions d'euros afin d'assurer la réalisation de toutes les étapes nécessaires permettant de conduire à la déclaration d'utilité publique des phases 1 et 2 :

- études de niveau avant-projet sommaire (APS), étude d'impact, dossier d'enquête publique,
- reprise d'études suite à observations des services instructeurs,
- concertation complémentaire et continue,
- enquête publique phases 1 et 2,
- anticipation des parties d'AVP nécessaires pour les travaux de la phase 1 à anticiper en 2023,
- études visant à identifier le foncier réservable de la phase 3 dans les zones de pression foncière,
- études sommaires phase 4 pour mise à jour de la zone de passage Le Muy-Cannes suite à la décision de passage de la ligne nouvelle par Cannes-la-Bocca.

Une convention de financement est en cours d'élaboration pour les acquisitions foncières.

Cet avenant n°3 ne sera opérationnel qu'une fois que la DM aura défini les opérations soumises à l'enquête publique préalable à la DUP intégrant le périmètre des phases 1 et 2.

L'objectif de réalisation de l'enquête publique est au second semestre 2021 de manière à permettre l'engagement des travaux dès 2023 et permettre des mises en service entre 2025 et 2028 pour les opérations de la phase 1 et à l'horizon 2029-2035 pour les opérations de la phase 2, sous réserve de la signature de conventions de financement ad hoc.

Les études de cet avenant n°3 seront conduites en coordination avec les travaux de la mission financement.

Par ailleurs, les nouvelles études relatives au périmètre du projet ont vocation à être menées dans le cadre de la gouvernance de la convention LNPCA.

Article 2 Modifications des clauses conventionnelles

1 MODIFICATION DE L'ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

Annule et Remplace le contenu de l'Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les obligations réciproques de chacune des parties relatives aux modalités de financement et d'exécution des études préalables à l'enquête d'utilité publique et de l'enquête publique de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (dite LN PCA).

La présente convention s'inscrit dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (article I.3.1) et dans le cadre du contrat de plan 2015-2020 Etat-Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

2 MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 – CONSISTANCE DES ETUDES PREALABLES A L'ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE ET DE L'ENQUETE PUBLIQUE

Suite à la décision ministérielle du 18 avril 2017 et postérieurement à l'avis du COI, il a été décidé à l'unanimité d'engager des études de recalage en utilisant une partie des financements restants à partir du 14 juin 2018.

Modification de l'article 3.2 « Programme des études » comme suit :

3.2.1 Etudes de recalage du programme d'opération suite au COI

Dans l'attente de la LOM et de l'engagement de l'étape 3 des études, le comité technique LNPCA du 14 juin 2018 a validé à l'unanimité des partenaires l'engagement d'études spécifiques visant à actualiser le programme des opérations constitutives de la LNPCA, notamment des phases 1 et 2 du COI.

Ces études de niveau études préliminaires (EP) portent sur les zones d'opération relevant de ces deux (2) phases et visent à :

- redéfinir les objectifs de service,
- bâtir un schéma d'exploitation aux deux horizons,
- étudier techniquement et chiffrer ces opérations,
- évaluer les éléments socio-économiques.

L'enjeu est de disposer sur l'axe d'une vision transversale des objectifs de service et de l'exploitation à chaque phase, et de définir les infrastructures qui y répondent.

3.2.2 Etudes et concertation en vue de l'enquête publique

Conformément à la décision ministérielle du 4 mars 2019, SNCF Réseau engage entre juin et octobre 2019 une concertation publique sur les phases 1 et 2 du projet LNPCA.

Suite au bilan de cette concertation, un dossier d'approbation ministérielle sera transmis au gouvernement afin qu'il approuve le lancement des études sur les phases 1 et 2 afin de préparer le dossier d'enquête publique et confirme le périmètre de celle-ci, ainsi que les études à mener pour approfondir les scénarii et les schémas de desserte sur les différentes phases du projet.

3.2.2.1 Etudes des phases 1 et 2 pour la préparation de l'enquête publique

Des études de niveau avant-projet sommaire (APS) seront engagées sur les phases 1 et 2. Elles devront permettre de préparer le dossier de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et comprendront, pour chaque opération :

- études techniques et environnementales de niveau APS par opération :
 - acquisition de données (sondages géotechniques, inventaires écologiques, topographie, documents de planification territoriale type SCOT, zonage PLU...),
 - études de l'infrastructure : voie, signalisation/programme, caténaires, dimensionnement électrique, Télécom, ouvrages en terre, ouvrages d'art, tunnel et génie civil pour gare souterraine, études géotechniques, hydrauliques, hydrogéologiques, aérauliques, études de rétablissements routiers, études de déviations de réseaux, études environnementales (études de conception durable et notamment gestion matériaux, conception non vulnérable au changement climatique, conception bas carbone, bilans carbone, expertises écologiques, évaluation Natura 2000, acoustique, modélisations pollution de l'air, vibrations), documents de niveau AVP, chiffrage, phasage, planning,...
 - études urbaines et de circulation co-pilotées avec les collectivités publiques (préférentiellement sous leur maîtrise d'ouvrage) ;
 - études foncières pour définir les acquisitions nécessaires ;
 - phasage technico-financier.
- études horaires et exploitation :
 - construction horaire à l'échelle régionale (GET, GOV),
 - modélisation exploitation pour évaluation robustesse, analyse stochastique,
 - optimisation SIF,
 - programme d'exploitation,
 - étude des remisages,
 - études pour le dimensionnement électrique ;
- dossier de définition de sécurité pour l'EPSF ;
- études socio-économiques :
 - mise à jour des prévisions de trafics régionales et nationales / internationales (nouveau cadrage socio-économique national),
 - bilans socio-économiques,
 - analyse de risques,
 - étude de prospective territoriale (notamment appuyée sur les études et modèles de trafic des collectivités).
- estimation des bilans économiques des éventuelles opérations foncières sur le RFN autour des gares. Les résultats et les hypothèses de ces études seront mis à disposition à l'ensemble des financeurs.

Ces études viseront à optimiser les coûts des opérations de phase 1 et 2.

3.2.2.2 Relations avec la mission de financement

SNCF RESEAU travaillera en collaboration avec la mission de financement en communiquant à celle-ci et aux co-financeurs les hypothèses, les principes et les résultats de toutes les études socio-économiques.

3.2.2.3 Etudes sur la phase 3 pour préserver le foncier

Des études seront engagées sur la phase 3 pour permettre d'identifier le foncier réservable sur les zones hors tunnel :

- Gare de Cannes Marchandises TGV-TER y compris reconstitution de la base travaux et tête de tunnel à l'Est,
- Gare de Sophia Antipolis et les têtes de tunnel encadrantes, y compris examen du point de passage du tunnel sous la Brague,
- Saint-Laurent du Var : tête de tunnel, gare et franchissement du fleuve Var, en lien avec les enjeux de circulation routière,
- Gare Nice Aéroport 6 voies à quai : compatibilité avec les projets EPA.

3.2.2.4 Etudes sommaires sur la phase 4 sur la zone de passage Le Muy-Cannes

Des études sommaires seront engagées sur la phase 4 pour mettre à jour la zone de passage entre Le Muy et Cannes suite à la décision de desserte de Cannes-la-Bocca par la ligne nouvelle.

Les études d'opportunité réalisées entre 2010 et 2012 dans le cadre du CPER intitulées « Raccordement de Draguignan au réseau ferroviaire en transport collectif » seront actualisées en prenant en considération la nouvelle gare Est-Var comme point de raccordement au réseau ferroviaire.

3.2.2.5 Etudes complémentaires

Certaines études consécutives à la concertation seront pilotées dans le cadre du projet. Une convention de financement complémentaire sera conclue à cet effet. Il s'agit d'études de niveau EP concernant :

- Un RER toulonnais élargi en positionnant la gare Origine Terminus à l'ouest de Toulon sur la base des mêmes hypothèses fonctionnelles : 4 TER/H/S cadencées au ¼ heure.
- La création d'une halte à Saint André sur la ligne de Marseille à l'Estaque.
- Selon les résultats de l'actualisation des études précédemment citées au 3.2.2.4, l'étude technique du raccordement de la ligne Marseille Vintimille vers Draguignan sera intégrée à la convention de financement complémentaire.

3.2.2.6 Concertation complémentaire en 2020

Une concertation continue sera réalisée en 2020 :

- sur les opérations de phases 1 et 2 pour lesquelles la concertation 2019 n'aurait pas permis de conclure sur le choix entre les variantes déjà étudiées.
- sur d'autres sujets consécutifs à la décision ministérielle post-concertation 2019.

3.2.2.7 Elaboration des dossiers réglementaires

- Rédaction du dossier d'enquête publique incluant notamment :
 - l'étude d'impact du projet LNPCA,
 - l'évaluation socio-économique,
 - les dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- Echanges avec les services instructeurs.
- Maquettage du dossier et version informatique interactive.

3.2.3 Instruction du dossier d'enquête publique

SNCF Réseau engagera ensuite la phase d'instruction du dossier d'enquête publique et de l'étude d'impact :

- concertation inter-administrative formelle (organisation CIA, recensement des remarques, réponses, reprises du dossier d'enquête publique),
- saisine de l'Autorité environnementale (mémoire en réponse à l'avis de l'Ae et reprises du dossier d'enquête publique),
- saisine des collectivités territoriales et de leurs groupements intéressés par le projet (article L.122-1 du code de l'environnement),
- contre-expertise du Secrétariat général pour les investissements (SGPI).

SNCF Réseau finalisera le dossier d'enquête publique en tenant compte des remarques exprimées pendant cette phase d'instruction.

3.2.4 Enquête publique

Suite aux études régies par la présente convention, SNCF Réseau sera chargé du pilotage de l'enquête publique sur le périmètre des phases 1 et 2. Il s'agira notamment de :

- saisir le tribunal administratif pour la désignation de la commission d'enquête,
- organiser la logistique de l'enquête publique,
- contrôler la conformité formelle du déroulement de la procédure d'enquête (constats d'huissiers),
- relever et analyser l'ensemble des avis exprimés lors de l'enquête,
- préparer les mémoires en réponse au rapport de la commission d'enquête puis à l'avis du Conseil d'État.

Suite à l'enquête publique, le MOA sera chargé de mettre à jour la conception du projet (dont le Plan Général des Travaux) et l'étude d'impact jusqu'à l'obtention du décret de DUP en coordination avec l'établissement des dossiers des engagements communaux et/ou intercommunaux.

Il réalisera aussi les études permettant de choisir le montage pour le financement et la réalisation du projet (conception-réalisation, MOA directe...), en tenant compte des résultats de la mission de financement.

3.2.5 AVP des travaux préparatoires de phase 1

Dans l'attente de la signature des CFI AVP complètes, la présente convention couvre des parties d'AVP des opérations de phase 1 afin de tenir le planning de réalisation prévisionnel présenté par le COI et repris dans l'exposé des motifs de la LOM :

- APO (« avant-projet » et « projet ») de l'opération de Remisage Blancarde,
- 20% de l'AVP de l'opération de Libération du site des Abeilles phase 1 (avec priorité sur bâtiment Cour des Pierres),
- 20% de l'AVP de l'opération Nice Aéroport 4 voies à quai,
- 20% de l'AVP de l'opération de la Bifurcation à La Pauline.

Ces « AVP » incluent les missions de maîtrise d'œuvre, maîtrise d'ouvrage, d'acquisition de données et de missions complémentaires.

La poursuite de ces études au-delà de l'anticipation est conditionnée à la signature des conventions AVP et APO correspondantes couvrant l'intégralité du besoin de financement.

3 MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 – CALENDRIER

Ce calendrier prend l'hypothèse d'une décision ministérielle de périmètre de l'enquête publique en janvier/février 2020 et de la signature du présent avenant n°3 à la convention initiale délibérée au premier trimestre 2020.

Annule et Remplace le contenu de l'Article 4 - Calendrier

Le calendrier prévisionnel de production de l'ensemble des études et prestations à réaliser dans le cadre de la présente convention est le suivant :

Etudes sur ancien programme du projet (LGV PACA puis LNPCA priorités 1 et 2)

- phase d'étude 1 des EPEUP (étude des zones de passage et concertation) : de 2009 à 2013,
- phase d'étude 2 des EPEUP (études des variantes de tracés de la priorité 1 et concertation) : de 2014 à 2016,
- études complémentaires suite à la concertation de 2016 : février 2017 – septembre 2017,
- accompagnement des réflexions du COI : octobre 2017 – juin 2018,

Etudes sur nouveau programme du projet (LNPCA phases 1 à 4)

- études de recalage du programme d'opération suite au COI : 14 juin 2018 – 30 avril 2019,
- concertation sur les phases 1 et 2 du projet : 12 juin 2019 – 18 octobre 2019,
- études de niveau APS sur les opérations des phases 1 et 2 du projet et rédaction de l'étude d'impact et du dossier d'enquête publique : 2020-2021,
- instruction du dossier d'enquête publique (CIA, saisine Ae, contre-expertise SGPI, avis des collectivités concernées) : 2021,
- enquête publique sur les phases 1 et 2 du projet : 2^{ème} semestre 2021,
- déclaration d'utilité publique des phases 1 et 2 par le Conseil d'Etat : au plus tard 18 mois après l'enquête publique.

4 MODIFICATION DE L'ARTICLE 5 – PILOTAGE ET SUIVI DES ETUDES

Complète le contenu de l'Article 5.2 – Comité de Pilotage :

Est inséré après le para.2 :

Le comité de pilotage suit le déroulement des études et donne sa position sur les propositions du maître d'ouvrage présentées au comité technique, la situation des dépenses et les évolutions ayant une incidence sur le calendrier. SNCF Réseau présente aux partenaires l'avancement des études et de la concertation ainsi que la situation financière détaillée (états des engagements et des dépenses, prévisions d'engagements etc).

Est inséré après le para.3 :

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

Est inséré à la fin de l'article :

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

Annule et Remplace le contenu de l'Article 5.2 – Comité technique:

5.2 – Comité technique

Le comité technique a pour missions :

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

Les hypothèses de services et de périmètres doivent être cohérentes avec les décisions ministérielles. Ces hypothèses définies par le COTEC sont un cadrage que le MOA prend en compte pour bâtir son cahier des charges et conduire ces études

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

Les hypothèses et résultats d'études, intermédiaires et finaux, une fois validés par le maître d'ouvrage, sont présentés régulièrement en comité technique.

Le comité technique se réunit tous les deux mois en moyenne. SNCF Réseau présente aux partenaires, l'état d'avancement des études et la consommation des crédits un comité sur deux (situation financière tous les 3 mois). Les éléments sont adressés aux partenaires, au moins une semaine avant la date de réunion du comité technique.

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

En tant que de besoin, SNCF Réseau pourra solliciter ses prestataires aux étapes-clés des études, afin d'apporter en comité technique les éléments nécessaires au bon suivi des études, objets de la présente convention.

5 MODIFICATION DE L'ARTICLE 6 – ESTIMATION DU COUT

Annule et Remplace le contenu de l'Article 6 - Estimation du coût :

Le coût prévisionnel des phases 1 et 2 présentées à la concertation de 2019 est estimé à 3 481 M€ aux conditions économiques de janvier 2015 (études, travaux et foncier).

Ce coût sera affiné en fonction du périmètre d'enquête publique défini par décision ministérielle et en fonction des études qui se poursuivront jusqu'à l'enquête publique.

Le coût prévisionnel des phases ultérieures est estimé à 3 950 millions d'euros pour la phase 3 et 6 380 millions d'euros pour la phase 4 (aux conditions économiques de janvier 2015).

6 MODIFICATION DE L'ARTICLE 7 – DISPOSITIONS FINANCIERES

Annule et Remplace le contenu de l'article 7.2.1 :

7.2.1 Plan de financement

Le projet est pris en charge par l'Etat, SNCF Réseau et des collectivités territoriales, complété par un financement de l'Union Européenne.

Les partenaires co-financeurs se sont engagés à participer au financement des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la LNPCA sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau selon les clefs de répartition suivantes et dans la limite des montants en euros courants ci-après :

Co-Financeurs	Clef de répartition en %	Financement en € HT
ETAT	29,94%	33 162 750
SNCF Réseau	20,87%	23 111 000 ¹
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	12,33%	13 654 500
Département des Alpes-Maritimes	5,03%	5 575 750
Département du Var	5,26%	5 825 750
Département des Bouches-du-Rhône	5,35%	5 925 750
Métropole Aix Marseille Provence (Territoire Marseille Provence)	5,35%	5 925 750
Métropole Aix Marseille Provence (Territoire du Pays d'Aix)	4,31%	4 777 750
Métropole Toulon Provence Méditerranée	5,26%	5 825 750
Dracénie Provence Verdon agglomération	0,18%	200 000
Métropole Nice Côte d'Azur	5,03%	5 575 750
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0,36%	400 000
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0,18%	200 000
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0,09%	100 000
SNCF	0,45%	500 000
Total Etat, SNCF Réseau, SNCF et Collectivités Territoriales dans le cadre de la présente convention de financement	100,00	110 760 500
<i>Participation Union Européenne</i>		7 433 500
Total des contributions		118 194 000

La clef de répartition contractuelle précitée est valable pour la phase d'études couverte par la présente convention dans le cadre et dans les limites rappelées à l'article 3.

Ladite clef n'engage en aucun cas les parties signataires de la présente, ni sur une participation financière, ni le cas échéant sur un taux de financement, pour les phases ultérieures d'études et de réalisation du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

En cas de non obtention ou d'obtention partielle du financement européen attendu, les Parties s'engagent à mobiliser les contributions complémentaires nécessaires au financement de l'opération, un avenant à la présente convention sera alors établi.

En cas d'obtention de financements européens supplémentaires, les Parties décideront de leur affectation en comité de pilotage dans le respect des règles régissant ce financement ; Un avenant à la présente convention sera alors établi.

¹ Montant plafond en raison des contraintes induites par l'application du dispositif de la règle d'or (cf : code des transports – modifié par la Loi du 4 août 2014 - décret n° 2017-443 du 30 mars 2017 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau).

Annule et Remplace le contenu de l'Article « 7.2.2 – Modalités de versement » :

Compte tenu, d'une part de la durée importante couverte par la présente convention (2010-2023), et d'autre part des modifications successives apportées à cette dernière via trois avenants, les appels de fonds sont réalisés selon trois tranches distinctes avec des clés de financement différentes :

- 1) Entre 2010 et 2018, 72 387 800 euros sont appelés selon les clés de répartition de la convention initialement signée et 433 000 euros supplémentaires pour l'État.
- 2) Entre 2018 et 2020, 21 806 200 euros sont appelés selon les clés de répartition stipulées dans l'avenant n°2.

Il s'agit des clés de répartition du financement disponible sur la convention lors de la décision de juin 2018 de relancer les études sur le nouveau phasage du projet proposé par le COI.

- 3) Entre 2020 et 2023, 24 000 000 euros sont appelés selon les clés de répartition stipulées à l'article 7.2.1 de la présente convention.

Il s'agit des clés de répartition du financement complémentaire de 24 M€ apporté par l'avenant n°3, et intégrant de nouveaux cofinanceurs.

Ces trois tranches sont détaillées dans le tableau ci-après, suivi de l'échéancier détaillé des appels de fonds prévus.

Co-Financeurs	1/ Appels de fonds de 2010 à 2018		2/ Appels de fonds de 2018 à 2020		3/ Appels de fonds de 2020 à 2023 (avenant n°3)	
	%	Montant en € HT	%	Montant en € HT	%	Montant en € HT
ETAT	25,00%	17 199 900*	22,07%	3 962 850	50,00%	12 000 000
SNCF Réseau	25,00%	17 199 900	32,92%	5 911 100	0 %	0
Région Provence - Alpes - Côte d'Azur	6,25%	4 300 425	18,68%	3 354 075	25,00%	6 000 000
Département des Alpes-Maritimes	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	2,71%	650 000
Département du Var	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	3,75%	900 000
Département des Bouches-du-Rhône	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	4,17%	1 000 000
Métropole Aix Marseille Provence (Territoire Marseille Provence)	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	4,17%	1 000 000
Métropole Aix Marseille Provence (Territoire du Pays d'Aix)	6,25%	4 300 425	2,66%	477 325	0 %	0
Métropole Toulon Provence Méditerranée	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	3,75%	900 000
Dracénie Provence Verdon agglomération	0 %	0	0 %	0	0,83%	200 000
Métropole Nice Côte d'Azur	6,25%	4 300 425	3,48%	625 325	2,71%	650 000
Communauté d'agglomération Cannes Pays de Lérins	0 %	0	0 %	0	1,67%	400 000
Communauté d'agglomération Sophia Antipolis	0 %	0	0 %	0	0,83%	200 000
Communauté d'agglomération du Pays de Grasse	0 %	0	0 %	0	0,42%	100 000
SNCF	0 %	0	2,78%	500 000	0 %	0
Sous-total Etat, SNCF Réseau, SNCF et Collectivités Territoriales	100 %	68 803 200	100 %	17 957 300	100 %	24 000 000
Participation Union Européenne		3 584 600		3 848 900		0
Total		72 387 800		21 806 200		24 000 000

* Un appel de fonds supplémentaire de 433 000 euros a été payé par l'État sur la période 2010-2018, qui sera donc à déduire des appels de fonds de 2018 à 2020

1/ Appels de fonds 2010-2018 (clés de la convention initiale)

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de l'ensemble des cofinanceurs comme indiqué ci-après, sur la base des clés de financement de la colonne 1/ du tableau ci-avant :

- en avril 2011, un appel de fonds de 10 666 800 €,
- en janvier 2012, un appel de fonds de 10 666 800 €,
- en septembre 2012, un appel de fonds de 10 666 800 €,
- en juillet 2014, un appel de fonds de 12 267 600 €,
- en juillet 2015, un appel de fonds de 12 267 600 €,
- en mai 2016, un appel de fonds de 12 267 600 €,

Les appels de fonds auprès de l'État sont réalisés selon des modalités spécifiques stipulés dans une convention bilatérale ; un appel de fonds supplémentaire de 433 000 euros a été payé par l'État fin 2014.

Les appels de fonds auprès de l'Union Européenne sont réalisés selon des modalités spécifiques stipulés dans une convention bilatérale.

2/ Appels de fonds 2018-2020 (clés de l'avenant n°2)

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de l'ensemble des cofinanceurs comme indiqué ci-après, sur la base des clés de financement de la colonne 2/ du tableau ci-avant :

- en octobre 2018, un appel de fonds de 2 600 000 € correspondant à 50% du montant prévu pour les études de recalage du programme d'opération,
- en juillet 2019, un appel de fonds de 2 600 000 € correspondant à 50% du montant prévu pour les études de recalage du programme d'opération,
- en juillet 2019, un appel de fonds de 1 800 000 € correspondant au montant prévu pour la préparation par la MOA des étapes suivantes d'études sur la base des orientations fixées par la LOM.
- en octobre 2019, un appel de fonds de 3 000 000 € correspondant à la concertation 2019 et aux études des demandes de la concertation,
- en avril 2020, un appel de fonds de 6 000 000 € correspondant aux premières études APS des phases 1 et 2,
- en octobre 2020, un appel de fonds de 1 957 300 €.

Les appels de fonds auprès de l'État sont réalisés selon des modalités spécifiques stipulés dans une convention bilatérale ; l'appel de fonds supplémentaire de 433 000 euros payé par l'État fin 2014 sera à déduire des appels de fonds sur cette période.

Les appels de fonds auprès de l'Union Européenne sont réalisés selon des modalités spécifiques stipulés dans une convention bilatérale.

Une partie de la subvention européenne est conditionnée à l'accord de la Commission Européenne sur la demande de l'Etat de prolonger la subvention de deux ans pour tenir compte du nouveau planning du projet suite à la pause des grands projets et à la décision du nouveau phasage.

3/ Appels de fonds 2020-2023 (clés de l'avenant n°3)

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de l'ensemble des cofinanceurs comme indiqué ci-après, sur la base des clés de financement de la colonne 3/ du tableau ci-avant :

- en juillet 2020, un appel de fonds de 9 000 000 € en vue de la finalisation des études APS et à la préparation du dossier d'enquête publique, ainsi qu'aux engagements des études des phases 3 et 4 décrites
- en avril 2021, un appel de fonds de 7 000 000 € en vue de la phase d'instruction et aux reprises du dossier d'enquête publique, ainsi qu'aux premières parties d'AVP anticipés de phase 1,
- en septembre 2021, un appel de fonds de 5 000 000 € en vue de l'organisation et aux frais d'enquête publique, ainsi qu'à la poursuite des parties d'AVP anticipés de phase 1,
- en avril 2022, un appel de fonds de 2 000 000 € en vue de la production des études entre l'enquête publique et la DUP,

L'échéancier prévisionnel ci-dessus pourra être revu en fonction de l'avancement financier effectif du projet.

Pour l'État, les modalités des appels de fonds seront précisées dans des conventions particulières.

Ces appels de fond sont conditionnés à l'adoption de la décision ministérielle qui définira le périmètre des études à lancer. En cas d'absence de celle-ci, le MOA n'engagera pas les dépenses correspondantes.

Solde de la convention

Sur présentation d'un certificat d'achèvement des études, SNCF Réseau présente le décompte général définitif sur la base des dépenses constatées, incluant notamment les prestations de maîtrise d'ouvrage. Ce décompte est prévu en 2024.

La caducité de la présente convention est prévue 24 mois après ce décompte et au plus tard au 31 décembre 2026.

Sur la base de celui-ci, SNCF Réseau procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde dans la limite du montant du besoin de financement visé à l'article 7.2.1.

L'article 7.5 suivant est ajouté :

7.5 Reporting de gestion financière de la convention

Tous les trimestres, le MOA transmettra aux partenaires un état récapitulatif :

- des dépenses :
 - o comptabilisées dans les charges de SNCF Réseau,²
 - o engagées par SNCF Réseau,³
- des appels de fonds :
 - o émis auprès des cofinanceurs,
 - o payés par les cofinanceurs.

SNCF Réseau ne peut engager des dépenses que si elles sont préalablement couvertes par des appels de fonds.

Annule et Remplace le contenu de l'Article 11 – Propriété et diffusion des études

Article 11 : Propriété et diffusion des études

Les études qui résultent de l'exécution de la présente convention sont conduites sous la responsabilité du maître d'ouvrage, pilote des études, qui en est le propriétaire. L'ensemble des résultats des études, y compris les résultats intermédiaires, est transmis aux cofinanceurs. Ces résultats peuvent sur demande être communiqués à d'autres collectivités locales concernées par la présente opération, après autorisation donnée par SNCF Réseau.

Les co-financeurs et l'Etat peuvent utiliser librement, pour les besoins liés à l'élaboration ou à la mise en œuvre de la politique des déplacements, les résultats produits (dossiers, plans, documents divers, etc.).

² Le montant comptabilisé correspond à la somme des facturations des entreprises, des charges à payer et des imputations d'heures d'agents SNCF Réseau

³ Le montant engagé correspond à la somme des marchés notifiés aux entreprises, imputation d'heures d'agents SNCF Réseau

Article 3 Mesures d'ordre

Les stipulations de la convention initiale non modifiées par le présent avenant demeurent applicables dès lors qu'elles ne sont pas contraires aux stipulations du présent avenant.

Le présent avenant prendra effet à la date de signature par l'ensemble des partenaires.

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

La présente convention est établie en treize (13) exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le *(Date à apposer par le dernier signataire)*

Pour l'Etat

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

Pierre DARTOUT

**Pour la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Le Président du Conseil Régional

Renaud MUSELIER

Pour le Département des Bouches-du-Rhône,

La Présidente du Conseil départemental

Martine VASSAL

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

Marc GIRAUD

Pour le Département des Alpes-Maritimes,

Le Président du Conseil départemental

Charles Ange GINESY

Pour la Métropole Aix Marseille Provence,

La Présidente de la Métropole

Martine VASSAL

**Pour la Métropole Toulon Provence
Méditerranée,**

Le Président de la Métropole

Hubert FALCO

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

Le Président de la Métropole

Christian ESTROSI

**Pour la Communauté d'agglomération
Dracénie Provence Verdon agglomération,**

**Le Président de la Communauté
d'agglomération**

Olivier AUDIBERT-TROIN

**Pour la Communauté d'agglomération
Cannes Pays de Lérins,**

**Le Président de la Communauté
d'agglomération**

David LISNARD

**Pour la Communauté d'agglomération
Sophia Antipolis,**

**Le Président de la Communauté
d'agglomération**

Jean LEONETTI

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

**Le Président de la Communauté
d'agglomération**

Jérôme VIAUD

**Pour SNCF Réseau,
Le Directeur Général Délégué**

Alain QUINET