



UNION EUROPÉENNE



**RÉGION
PROVENCE
ALPES
CÔTE D'AZUR**



FICHE OPÉRATION CRP INTERFONDS FEDER – FSE

Fonds :	Fonds européen de développement régional
N° opération :	PA0010848
Bénéficiaire :	50752380100334 SA SNCF - Gares et Connexions
Action en cours :	En attente comité décisionnel
État opération :	Présenté en comité décisionnel
Version de l'opération :	3

IDENTIFICATION DES BENEFICIAIRES

Chef de file / Bénéficiaire Ultime / Personne Morale	
N° SIRET :	50752380100334
Raison sociale :	SA SNCF - Gares et Connexions
Adresse :	CS 70014 13331 MARSEILLE CEDEX 3



RATTACHEMENT AU PROGRAMME

Codification principale	
Fonds :	Fonds européen de développement régional
Programme :	Programme Opérationnel FEDER-FSE Provence Alpes Côte d'Azur 2014-2020
Codification :	AP03 - Axe prioritaire : Transition énergétique et valorisation durable des ressources / OT04 - Objectif thématique : Soutenir la transition vers une économie à faible émission de carbone dans tous les secteurs / PI04e - Priorité d'investissement : Favoriser des stratégies de développement à faible émission de carbone pour tous les types de territoires, en particulier les zones urbaines, y compris la promotion d'une mobilité urbaine multimodale durable et des mesures d'adaptation au changement climatique destinées à l'atténuer / AP03-OT04-PI04e-OS4e - Objectif spécifique : Augmenter le report modal sur les transports collectifs / AP03-OT04-PI04e-OS4e-PACA - Sous action : Sous action rattachée à le Conseil Régional PACA

DESCRIPTION

Intitulé de l'opération	Pôle d'Echanges Multimodal de Cagnes-sur-Mer – Phase 1
Appartenance à un groupe d'opération :	Non

Localisation de l'opération	
Description :	Gare ferroviaire de Cagnes-sur-mer, parvis, accès (avenue de la gare, H. Boucher, rue Garigliano et A. Camus), parc relais
Adresse :	Gare ferroviaire de Cagnes sur mer Adresse :

Appel à projet	
Date limite de remise de dossier	06/02/2017
Référence de l'appel à projet	N° :AP-2016-FEDER-PI4e-PAR : Parc relais visant une augmentation de./.

Liste des comités				
Libellé	Type	Nature	Date	Avis
CRP Interfonds en consultation écrite du 23 mars 2018	Décisionnel	Dématérialisé	23/03/2018	Accepté
Comité régional de programmation en consultation écrite du 17 septembre 2021	Décisionnel	Dématérialisé	17/09/2021	Accepté
Comité régional de programmation en consultation écrite du 1er	Décisionnel	Dématérialisé	01/06/2022	



juin 2022				
-----------	--	--	--	--

Description de l'opération

Contexte

La gare actuelle de Cagnes-sur-Mer souffre d'un manque de visibilité et d'un environnement routier très contraint et saturé.

En particulier, les problématiques suivantes contraignent l'exploitation du site et nuisent au rabattement vers les transports en commun :

- Site sombre, peu lisible, parvis encaissé sous l'autoroute A8
- Résonnance sonore importante (rapport de mesures acoustiques _ CIA janvier 2016 jointe ne annexe)
- Stationnement insuffisant
- Saturation routière
- Site essentiellement dédié à la voiture, très peu de place pour les modes doux

Afin de favoriser le report modal vers les transports en commun, le projet de requalification de la gare et des espaces extérieurs comprend la création d'un parking relais et d'une gare routière, le réaménagement des accès au futur Pôle d'Echanges Multimodal et la mise en accessibilité totale du site.

Cet aménagement tient compte des contraintes fortes imposées par le PPRI de la ville, avec le classement en zone rouge de l'essentiel du site.

Par ailleurs, la gare de Cagnes-sur-Mer est inscrite parmi les gares prioritaires de l'Agenda Accessibilité Programmée (ADAP) de la Région Provence Alpes Côte d'Azur, délibéré le 26 juin 2015. Sa mise en accessibilité conformément à l'Ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, devant être réalisée au plus tard en 2024. Le présent projet garantit une accessibilité totale du site (parking relais / parvis / BV / quai).

Programme

En réponse à ces différents constats, les partenaires sont convenus de réaliser un projet de requalification globale de la gare et de son quartier (voir annexe 3) en 2 phases :

- Phase 1 : de 2017 à 2020 : études et réalisation du parking relais, des déviations routières, de la nouvelle gare routière, du parvis piétonnier et de ses équipements (vélo et auto en libre-service)
- Phase 2 : de 2018 à 2021 : réalisation d'un nouveau Bâtiment Voyageurs de la gare et d'un kiosque sur le parvis

L'objet de la présente demande d'aide européenne Programmation 2014- 2020 porte sur la Phase 1 dont le détail est présenté en annexe 3.

Une demande ultérieure de subvention relative à la Phase 2 sera adressée au titre de l'AAP PEM 2017 au Service de Gestion des Fonds Européens.

Le présent projet est partenarial. Après une première phase d'études préliminaires, une convention de financement des études et des travaux a été validée fin 2016, entre les partenaires suivants : la Région PACA, le Département des Alpes-Maritimes, la Métropole Nice-Côte-d'Azur, la Ville de Cagnes-sur-Mer et SNCF Gares & Connexions.

Parking Relais

La clef de voûte de la réorganisation de cette zone est la création d'un parking relais (cf. Annexe 3).

En cohérence avec les orientations d'aménagement et de développement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable de Cagnes-sur-Mer (PADD_PLU Cagnes-sur-Mer 2011), le parking relais vise, dans une logique intercommunale sur l'intégralité du bassin de vie de Cagnes-sur-Mer, à :

- Favoriser le développement des différents modes de transport en commun,
- Apaiser la circulation en zone urbaine,
- Réorganiser l'offre de stationnement en cohérence avec le développement des transports en commun et modes doux,
- Favoriser l'implantation de nouveaux parcs de stationnement en sous-sol et en élévation.

Par ailleurs, une première étude de stationnement menée en 2013 par la Métropole Nice Côte-d'Azur montrait une saturation de l'offre de stationnement sur le secteur de la gare. (MNCA_ Etude circulation secteur Villette/Gare 2013)

Dans le cadre de ce projet, SNCF Gares & Connexions a mené une nouvelle étude détaillée de stationnement (SNCF G&C_Etude stationnement_AREP 2017). Elle confirme la saturation du stationnement sur le site de la gare et dans les rues avoisinantes et met en évidence l'existence de stationnement illicite toute la journée pour cause de limite de capacité.

SNCF Gares & Connexions comme Maître d'Ouvrage Unique



En raison de la réalisation d'ouvrages relevant simultanément de la compétence de deux maîtres d'ouvrage (Métropole Nice Côte-d'Azur et SNCF Gares & Connexions), 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, les maîtres d'ouvrages s'accordent sur le principe d'une maîtrise d'ouvrage études et travaux unique assurée par SNCF Gares & Connexions.

Ainsi, un phasage de réalisation a été élaboré afin de limiter les impacts sur les 4000 voyageurs journaliers du TER, les 10 000 véhicules circulant sur l'avenue de la gare et les riverains, et de respecter les contraintes techniques générées par le PPRI (équilibre affouillements/exhaussements, écoulement des eaux souterraines et de surface pendant le chantier).

Ce phasage prévoit dans l'ordre la réalisation de la partie souterraine du parking relais et de ses accès souterrains sur lesquels est ensuite construite la déviation de l'avenue de la gare qui dégage l'emprise des travaux du parvis et de la gare routière. De la même manière, les autres éléments sont liés, comme par exemple le déménagement de la pharmacie actuellement située sur l'emprise de la future gare routière.

Ainsi, les partenaires ont-ils conclu que la maîtrise d'ouvrage unique de SNCF Gares & Connexions constituait la solution simple et efficace à la résolution de toutes ces problématiques et garantissait la gestion simultanée des flux routiers et des flux voyageurs pendant toute la période de travaux, l'optimisation de la durée des travaux et la limitation de l'ampleur des gênes occasionnées aux personnes et au fonctionnement des différents modes de transport.

La convention de maîtrise d'ouvrage unique figure en annexe au présent document.

Il est important de préciser que les procédures marchés appliquées par la SNCF érigent l'allotissement en principe, selon les termes du nouveau décret qui régit les marchés publics (n°2016-360), applicable à partir du 1er avril 2016. Le nombre, la taille et l'objet des lots doivent être réfléchis en fonction de la cohérence technique à regrouper des corps d'état, tout en évitant trop d'interface entre les entreprises et en optimisant les coûts. Des synergies entre les lots (installations de chantier, approvisionnement...) seront recherchées afin que les entreprises réalisent des économies d'échelle avec un impact recherché de diminuer le coût de réalisation. Ces lots seront également réfléchis afin d'atteindre une taille critique permettant de stimuler la concurrence du fait du renforcement de l'attrait du marché pour les entreprises. Il sera possible d'attribuer à un même fournisseur plusieurs lots tout en limitant le nombre (maintien de l'accès des PME aux différents marchés).

En sus de la publication des marchés au JOUE, les avis de marché seront publiés sur les sites Internet de SNCF. Tous les avis de marché publiés au JOUE seront envoyés par les acheteurs via le système informatique existant au sein de SNCF. Il est à noter une obligation issue du nouveau décret : la publication du / des DCE en même temps que le/les avis de publicité.

Les avis de marchés expliciteront clairement les renseignements juridiques, économiques, financiers et techniques à fournir par les candidats. Les marchés d'un montant supérieur à 1.500.000 €, ainsi que ceux pour lesquels une recherche de concurrence supplémentaire est souhaitable, pourront également faire l'objet d'une publication dans le journal « Le Moniteur ».

Certains marchés nécessitant une publicité particulière pourront faire l'objet d'une publication dans « Le Moniteur ».

Le journal « Le Moniteur » a un spectre national permettant de toucher les principaux acteurs du BTP. Il assure une diffusion traditionnelle des avis (support papier) ainsi qu'une diffusion informatique.

Objectifs recherchés :

Favoriser le report modal vers le mode ferroviaire et les transports en commun :

- Inciter les usagers de la voiture particulière à laisser leur véhicule dans un parking relais
- renforcer la connexion des transports collectifs urbains et interurbains
- créer les conditions d'utilisation des modes doux
- renforcer la connexion avec les quartiers de la ville (centre/mer)

Favoriser la mobilité durable :

- favoriser l'utilisation de tous les transports collectifs en développant l'offre de transport collectif et l'intermodalité
- réduire la production des gaz à effet de serre et diminuer la pollution de l'air
- concevoir un projet urbain répondant aux enjeux environnementaux spécifiques aux régions méditerranéennes (certification Quartier Durable Méditerranéen, démarche soutenue par l'Europe et la Région)

Améliorer le confort et la qualité des services :



- créer un nouvel espace public agréable, apaisé et confortable
- permettre l'accessibilité totale du site du parvis aux quais pour les personnes à mobilité réduite

Résultats escomptés (cible visée)

Le présent projet cible les améliorations fonctionnelles suivantes :

- augmentation du report modal vers le mode ferroviaire et les transports collectifs dans un contexte de saturation routière
- meilleure organisation du Pôle d'Echanges Multimodal
- organisation fluide des différents modes de transport desservant la gare y compris modes doux
- réduction des émissions de gaz à effet de serre et inscription dans une valorisation durable du territoire
- amélioration des conditions d'accueil et du confort des usagers du Pôle d'Echanges Multimodal
- mise en accessibilité totale des périmètres concernés pour tous les voyageurs y compris les personnes à mobilité réduite
- conception évolutive des espaces et des bâtiments dans la perspective d'une augmentation de la fréquentation du site (croissance du report modal vers le transport en commun, cohérence avec le projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur...)

Calendrier et phasage de l'opération :

Période prévisionnelle d'exécution	Début : 05/11/2018	Fin : 31/12/2022
<p>Déjà réalisé :</p> <p>Avril 2016 : études préliminaires</p> <p>Septembre 2016 : Avant-Projet Sommaire</p> <p>Novembre et décembre 2016 : validation partenariale des conventions de financement des études et travaux et de MOAU</p> <p>Etapes à venir (voir calendrier) :</p>		

DEPENSES ET RESSOURCES

Postes de dépense

Type d'assujettissement	HT
Type d'échéancier	Pas d'échéancier

Détails des postes de dépense

Catégorie de dépense	Direct/Indirect	Fonctionnement/ Investissement	Montant (HT)
Dépenses d'Investissement matériel et immatériel	Direct	Investissement	14 030 963,45 €
Travaux phase 1			
Total :			14 030 963,45 €

Ressources

Les co-financeurs sollicités couvrent-ils la même période d'exécution et la même assiette de dépenses éligibles ?	Oui
Le porteur a-t-il sollicité une avance pour le fond européen ?	Non



<i>Détails des ressources</i>								
<i>Financeur</i>	<i>Partenaire</i>	<i>Imputation</i>	<i>Régime d'aide</i>	<i>Taux(%)</i>	<i>Montant (€ HT)</i>	<i>Montant réalisé</i>	<i>Montant retenu</i>	<i>Taux d'avancement</i>
UNION EUROPEENNE	Fonds européen de développement régional		Auc / Aucun régime d'aide	50,00	7 015 981,73			
Autre partenaire récurrent	Métropole Nice Côte d'Azur			50,00	7 014 981,72			
Total co-financeur				100,00	14 030 963,45	0,00	0,00	0,00
Bénéficiaire				0,00	0,00			
COUT TOTAL ELIGIBLE				100,00	14 030 963,45	0,00	0,00	0,00



INSTRUCTION

Service instructeur :	Direction des Affaires Européennes - PACA	Avis du service instructeur :	Favorable
------------------------------	---	--------------------------------------	-----------

Motivation du service instructeur :

La reprogrammation n° 1 de l'opération portait uniquement sur le statut du bénéficiaire et le calendrier. La reprogrammation n° 2 de l'opération porte sur l'augmentation du coût total éligible estimé à 2 667 963,45 € HT, ce qui représente une augmentation de 23,5 % par rapport au coût total prévisionnel et dont les principales caractéristiques sont données ci-après.

1/ Programmation initiale

Coût total programmé = 11 363 000,00 € HT

Postes de dépenses

Travaux phase 1 :

- Création d'un parking relais en silo de 280 places ;
- Requalification urbaine des abords de la gare ferroviaire : voirie, cheminements piétons et cyclables, carrefours à feux, 4 quais bus, accès ;
- Aménagement d'un parvis piétonnier de 10 000m² ;
- Aménagement de la rue Garigliano.

L'aide porte sur la fourniture et les travaux du périmètre de phase 1.

Ressources MNCA : 5 682 000,00 €

Montant FEDER programmé 5 681 000,00 €

Taux FEDER programmé = 50 %

2/ Reprogrammation n°2

Coût reprogrammation n°2 = 14 030 963,45 HT

Postes de dépenses

Travaux phase 1 :

- Création d'un parking relais en silo de 280 places ;
- Requalification urbaine des abords de la gare ferroviaire : voirie, cheminements piétons et cyclables, carrefours à feux, 4 quais bus, accès ;
- Aménagement d'un parvis piétonnier de 10 000m² ;
- Aménagement de la rue Garigliano.

L'aide porte sur la fourniture et les travaux du périmètre de phase 1.

Raisons des surcoûts

- Contraintes concessionnaires = 350 590,66 € HT ;
- Mesures environnementales et réglementaires = 1 083 340,91 € HT ;
- Contraintes techniques de chantier = 1 234 031,88 € HT.

Montant total des surcoûts : 2 667 963,45 € HT

Ressources = MNCA 7 014 981,72 €

Montant FEDER programmé = 7 015 981,73 € HT

Taux FEDER programmé 50 %

Le détail des surcoûts figure à l'annexe jointe au courrier de demande d'avenant daté du 11 mars 2023.

L'objectif global de l'opération ainsi que son contenu restent inchangés. Ainsi, il est proposé de prendre en charge les surcoûts l'opération à hauteur de 50 % dans la mesure où ils n'étaient pas prévisibles avant le démarrage du chantier et que les partenaires financiers augmentent également leur participation pour permettre la finalisation de l'opération. A ce titre, l'avenant à la convention de financement des études et des travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs est en cours d'élaboration (opération plus globale).

3/ Avis motivé

Avis favorable dans la mesure où les modifications portent sur une augmentation du coût total de l'opération liée à



des contraintes de concessionnaires, des contraintes environnementales et réglementaires ainsi que des contraintes techniques non prévisibles avant le démarrage du chantier. A noter qu'un avenant à la convention de financement des études et des travaux de requalification de la gare et des espaces extérieurs est en cours d'élaboration (opération plus globale).

L'objectif global et le contenu de l'opération restent inchangés.