

**CONVENTION DE PARTENARIAT POUR LA REALISATION
D'ETUDES RELATIVES A L'AMELIORATION DES CONDITIONS DE
DEPLACEMENT SUR LE SECTEUR NICE-EST/LA TRINITE**

ENTRE

L'Etat, représenté par le préfet des Alpes-Maritimes, **Monsieur Georges-François LECLERC**,

La Région Provence Alpes-Côte d'Azur représentée par son président, **Monsieur Renaud MUSELIER**,

Le Département des Alpes-Maritimes, représenté par son président, **Monsieur Charles-Ange GINESY**,

La Métropole Nice Côte d'Azur représentée par son président, **Monsieur Christian ESTROSI**,

La Communauté de Communes du Pays des Paillons, représentée par son président, **Monsieur Maurice LAVAGNA**,

La Société des Autoroutes Estérel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (ESCOTA), représentée par son directeur général, **Monsieur Blaise RAPIOR**,

SNCF Réseau, représentée par son directeur territorial Provence Alpes Côte d'Azur, **Monsieur Jacques FROSSARD**,

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE :

A NICE, le carrefour des ponts GARIGLIANO est un nœud routier important où convergent de nombreuses voies dont certaines sont structurantes et à trafic élevé telles que l'échangeur NICE-EST de l'A8, la pénétrante du PAILLON et la RM19 notamment.

Compte-tenu de cette situation, cette intersection a toujours fait l'objet de difficultés notables aux heures de pointe.

En 2008, ce carrefour a fait l'objet d'une reconfiguration par le Conseil départemental des Alpes-Maritimes. Cette modification a consisté à transformer l'espace délimité, à l'Est par la pénétrante du Paillon et, à l'Ouest, par le bd de l'Ariane en un giratoire contrôlé par des feux tricolores.

Cette opération a permis d'améliorer la fluidité du trafic. Cependant, au fil des ans, la situation s'est à nouveau dégradée et ce, tout particulièrement depuis mi-2015.

Aujourd'hui, les principales difficultés aux heures de pointe sont les suivantes :

- Accès à l'A8 en direction de l'ouest difficile impliquant des remontées importantes de file sur la pénétrante du PAILLON (sens Nord/Sud), notamment en heure de pointe du matin ;
- Sortie de l'A8 en provenance de l'ouest difficile impliquant des remontées importantes de file sur la bretelle de sortie ;
- Remontées de file sur la RM19.

Afin de remédier aux difficultés observées sur la bretelle de sortie de l'A8, la société ESCOTA a proposé à la Direction des Infrastructures de Transport (DIT) un projet d'élargissement de la dite bretelle. En réponse, la DIT a souhaité que, dans un premier temps, soient étudiées les possibilités d'optimisation du carrefour des ponts GARIGLIANO. Les difficultés évoquées précédemment ont donné lieu à de nombreuses doléances de la part des élus des communes concernées.

En premier lieu, la ville de NICE s'est emparée de ce dossier en se faisant le porte-parole des usagers du bd de l'Ariane arrêtés chaque jour dans les files d'attente en approche du carrefour des ponts GARIGLIANO.

Ensuite, les maires des communes de St ANDRE DE LA ROCHE et de LA TRINITE ont exprimé les nuisances subies par leurs résidents. Pour la ville de St ANDRE DE LA ROCHE, il s'agit des embouteillages constatés quotidiennement sur la RM19 et, pour la ville de LA TRINITE, il s'agit de la présence même de la RM2204B, axe routier à fort trafic, qui scinde la commune en deux rendant difficile l'accès au centre-ville pour les habitants du quartier de « LA PLANA » et empêchant la réalisation d'un projet urbain sur le secteur « A. France ».

Enfin, les représentants de la communauté de communes du Pays des Paillons (CCPP) ont interpellé, à plusieurs reprises, la Métropole au sujet des difficultés subies par leurs résidents sur l'itinéraire de la M2204C, tant au niveau du carrefour des ponts GARGLIANO que du carrefour M2204C (Pénétrante du PAILLON)/Pont Anatole France/Bd de l'ARIANE et dans le tunnel de la CONDAMINE. L'intersection M2204C/Pont Anatole France/Bd de l'ARIANE fait l'objet de remontées de file d'attente importantes principalement à l'heure de pointe du matin.

En complément, les représentants de la CCPP ont attiré l'attention sur les difficultés de circulation provoquées par les fermetures occasionnelles du tunnel de la CONDAMINE (ouvrage CD06) à l'heure de pointe du matin.

Ces difficultés ont conduit les partenaires signataires à s'accorder sur la nécessité d'étudier les conditions favorables à une amélioration des déplacements sur ce secteur.

Dans cette optique, il convient de prendre en compte le projet de création de « services express » de transport par cars, Contes – Nice et L'Escarène – Nice, services directs qui pourraient venir en complément de l'offre actuelle (de cabotage) et offriraient un arrêt uniquement à La Pointe de Contes, à Drap-Cantaron avant prise de la pénétrante pour un accès direct à Nice Pont-Michel. L'offre serait de 3 A/R par jour (matin/soir). Sera également considéré dans le cadre d'un scénario de long terme, la possible mise en œuvre du projet ferroviaire visant à améliorer la desserte TER (ligne NICE/BREIL-SUR-ROYA). En effet, ce projet non programmé aujourd'hui, aurait un impact tant sur les déplacements en favorisant un report modal vers les transports en commun que sur les éventuels aménagements de voirie du secteur (modification du plan de circulation ou dénivellation de certains flux pour sécurisation du passage à niveau dans l'hypothèse d'une augmentation de fréquence des trains).

Afin de réduire rapidement les nuisances subies par les usagers dans ce secteur, il a été prévu de réaliser des premiers aménagements à court terme. Ceux-ci ne sont pas inclus à la présente convention mais ils doivent être considérés comme des hypothèses d'entrée de l'étude à mener.

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les éléments suivants dans le cadre des études à mener pour l'amélioration des conditions de déplacement sur le secteur NICE EST / LA TRINITE :

- Le contenu des études à réaliser ;
- Les modalités de pilotage de cette opération et de suivi des dites études ;
- Les modalités de leur financement ;
- Le délai de réalisation ;
- Les obligations des partenaires ;

ARTICLE 2 - PROGRAMME GENERAL DES ETUDES

Les études à mener se présentent sous les deux aspects suivants :

- L'étude de déplacements ;
- L'étude géométrique.

Etude de déplacements

L'étude de déplacements sera réalisée en 2 phases principales, à savoir :

- Le recueil des données ;
- L'étude proprement dite.

Le périmètre de l'étude s'étend du carrefour des ponts « GARIGLIANO » à la pointe de BLAUSASC.

Le recueil de données va consister à :

- Produire des données de trafic sur le périmètre d'étude en :
 - o Compilant les données existantes ;
 - o Complétant les données existantes par des comptages automatiques en section courante sur les principales voies ;
 - o Réalisant des enquêtes directionnelles pour les principaux carrefours ;
 - o Réalisant une enquête de type « origine/destination » sur le périmètre d'étude ;
 - o Mesurant les temps de parcours.
- Recueillir les données prévisionnelles de développement sur le périmètre d'étude ;
- Répertorier les projets d'infrastructure ;
- Faire un état de l'offre en matière de transports en commun et répertorier les projets associés.

L'étude de déplacements va consister à :

- Réaliser un diagnostic de l'existant ;
- Tester 4 scénarios de solutions grâce à un outil de modélisation des déplacements ;
 - o Scénario « Moyen terme » : Mise à double sens de la M2204B entre le bd A. France et le bd G. BUONO (M1019) et suppression de la bretelle d'accès à la Pénétrante à partir du bd Anatole France (scénario étudié par SNCF Réseau dans le cadre du diagnostic sécurité du PN3) ;
 - o Scénario « Moyen terme – Propositions de la commune de l'Escarène » ;
 - o Scénario « Long terme – Projet » : Liaison directe Pénétrante Nord/A8 aux ponts GARIGLIANO et continuité de la Pénétrante au droit de la commune de LA TRINITE ;

- Scénario « Long terme - Propositions d'aménagement établies à partir des résultats du diagnostic ».
- Réaliser des simulations dynamiques pour évaluer le scénario privilégié à chaque horizon ;
- Traiter la mission complémentaire suivante :
 - Formuler des propositions visant à limiter l'usage de la voiture particulière ;

Etude géométrique

A l'issue de l'étude de déplacements, la solution retenue pourra faire l'objet d'une étude géométrique qui sera constituée des prestations suivantes :

- Définition des contraintes ;
- Recherche du tracé optimal dans le respect des normes avec justification ;
- Réalisation d'esquisses ;
- Chiffrage sommaire.

Le cahier des charges complet de l'étude projetée figure en annexe de la présente convention.

ARTICLE 3 - PILOTAGE ET SUIVI

Pour assurer la préparation et le suivi des études, il est mis en place un comité technique (COTECH) piloté par la DDTM des Alpes-Maritimes.

Ce COTECH est composé des représentants des services techniques des différents partenaires de la présente convention. Il pourra être élargi aux entités et autorités concernées par le projet.

Chaque COTECH fait l'objet d'un compte-rendu établi par la DDTM qui sera transmis aux signataires de la présente convention pour information et observations éventuelles.

ARTICLE 4 - MAITRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage du recueil de l'ensemble des données de trafic routier nécessaire à la réalisation de l'étude de déplacement est assurée par la société ESCOTA.

La maîtrise d'ouvrage pour le recueil des données socio-économiques et de transports en commun ainsi que la réalisation de des études objet de la présente est assurée par la Métropole Nice Côte d'Azur.

ARTICLE 5 - COÛT ET FINANCEMENT

5.1 Coût prévisionnel

Le coût prévisionnel des études est estimé à 280 000 € TTC (hors recueil de données de trafic), soit 233 333,33 € HT se décomposant comme suit :

Désignation	Montant TTC
Etude de déplacement	180 000 €
Etude géométrique	100 000 €
TOTAL	280 000 €

Le montant de l'étude géométrique devra être évalué plus précisément en fonction du (des) scénario(s) retenu(s) et fera l'objet, si besoin, d'un avenant à la convention.

5.2 Plan de financement

La contribution financière, sur la base du montant hors taxes, des différents partenaires financeurs est précisée dans le tableau suivant :

ORGANISME	PARTICIPATION (%)	PARTICIPATION EN EUROS COURANTS
Métropole NICE CÔTE D'AZUR	35	81 667,00
Département des Alpes-Maritimes	20	46 667,00
Communauté de communes du pays des PAILLONS	15	35 000,00
ETAT	15	35 000,00
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	15	35 000,00
TOTAL	100	233 334,00

La participation de la société ESCOTA consiste en la fourniture des données de recueil de trafic nécessaires à l'étude.

La participation de SNCF Réseau consiste à fournir les données existantes relatives à son réseau et nécessaires à la réalisation de l'étude (sous réserve de l'accord des partenaires des différentes études dont sont issues les données).

5.3 Prise en charge des dépenses

Les contractants s'engagent à participer au financement de cette opération selon la répartition définie au paragraphe ci-dessus.

A cet effet, ils s'engagent à inscrire à leurs budgets respectifs, les crédits nécessaires au règlement de toutes les dépenses telles que définies à l'article « Coût prévisionnel » de la présente convention.

5.4 Modalités de paiement

Les maîtres d'ouvrages, désignés à l'article 4 de la présente convention, régleront l'intégralité du montant des études aux titulaires des marchés concernés.

Pour le recueil des données de trafic :

La société ESCOTA assume seule les dépenses liées au recueil des données de trafic.

Pour les études de déplacements et géométriques :

Les co-financeurs verseront 50% du montant prévisionnel de leur contribution au maître d'ouvrage dans le mois suivant la notification de la présente convention et ce, conformément à la répartition définie à l'article 5.2.

Cette disposition ne s'applique pas à l'Etat pour lequel la participation financière prendra la forme d'une subvention. A ce titre, la Métropole devra élaborer un dossier de demande de subvention en collaboration avec les services de l'Etat.

A l'issue des études et sur présentation par le maître d'ouvrage de l'étude et des justificatifs des dépenses et des recettes perçues (états signés par ordonnateur et comptable du maître d'ouvrage), un appel de fonds sera réalisé par le maître d'ouvrage auprès de chaque partenaire financeur pour le versement des sommes restant dues.

ARTICLE 6 - DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION

Le délai prévisionnel de réalisation de l'étude est estimé à 22 mois à compter de la date de notification de la présente convention et ce, hors délais de validation.

Ce délai prévisionnel se décompose de la manière suivante :

PHASE	DUREE
Procédure d'attribution du marché d'étude	8 mois
Recueil des données de trafic	2 mois
Etude de déplacements hors délai de validation et de convocation aux réunions du COTECH	6 mois
Etude géométrique	6 mois
Durée totale	22 mois

ARTICLE 7 - OBLIGATIONS DES PARTENAIRES

Les signataires de la convention s'engagent à :

- Participer aux réflexions et réunions nécessaires à la conduite des études ;
- Respecter un délai de réponse de 15 jours à compter de la réception de toute demande de transmission de données ou de validation d'un document qui leur serait transmise par le prestataire en charge des études ou par le maître d'ouvrage de l'étude ;
- Transmettre, dans les meilleurs délais, tout élément pertinent, en leur possession, qui pourrait contribuer à la réalisation de l'étude ;
- Pour les partenaires financeurs : participer au financement de l'étude selon les modalités définies à l'article 5 du présent document.

ARTICLE 8 - PRISE D'EFFET / DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à la date de sa notification.

Elle prend fin après le versement du solde de la participation de chaque co-financeur.

ARTICLE 9 - PROPRIETE, DIFFUSION ET COMMUNICATION DES ETUDES

Propriété des études :

Les études réalisées dans le cadre de la convention de financement restent la propriété du maître d'ouvrage, sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Diffusion des études :

Les rapports d'études et tous documents ou supports spécifiques réalisés dans le cadre de l'étude seront communiqués aux partenaires sous format numérique (sans que cela ne leur confère de droits sur ces résultats).

Toute diffusion par ces derniers à un tiers est subordonnée à l'accord préalable de l'ensemble des partenaires.

Communication des études :

Le Maître d'ouvrage informe les partenaires des dispositions qu'il envisage pour la communication sur le projet tout au long de l'opération.

Les dossiers d'études, documents et supports d'information mentionneront de façon spécifique le logo du Maître d'Ouvrage, et citeront les partenaires ou feront figurer leur logo..

Le Comité de pilotage pourra proposer au maître d'ouvrage au cas par cas les dispositifs de communication qu'il jugera utiles.

Le Maître d'ouvrage s'engage à fournir aux financeurs les éléments utiles à leur programme de communication, ces derniers s'engageant à le mentionner dans les documents concernés.

ARTICLE 10 - MODIFICATION DE LA CONVENTION

Toute modification de la consistance du programme d'étude ou tout dépassement du montant global prévisionnel défini à l'article 5.1 fera l'objet d'une information préalable, d'un accord écrit de l'ensemble des signataires et donnera lieu à l'établissement d'un avenant à la présente convention.

Aucune dépense ne pourra être engagée par le maître d'ouvrage des études au-delà du montant prévisionnel sans l'accord préalable de l'ensemble des partenaires.

ARTICLE 11 - CESSION / TRANSFERT / FUSION

Les parties ne pourront céder ou transférer tout ou partie de la convention de financement sans l'information de chacune des parties et la transmission préalable de tout élément permettant aux autres parties d'assurer la continuité dans l'exécution de la convention.

Cette disposition ne s'applique pas si une des parties est remplacée par son successeur légal, auquel cas la poursuite des engagements réciproques est de plein droit.

ARTICLE 12 - LITIGES

En cas de désaccord dans l'exécution ou l'interprétation de la présente convention et avant toute action contentieuse proprement dite devant le tribunal administratif de NICE, les signataires s'engagent à épuiser toutes les possibilités de conciliation.

ARTICLE 13 - DOMICILIATION

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de leur domicile en leur siège respectif.

Fait à Nice, le

La présente convention de partenariat a été établie en sept (7) exemplaires originaux, un exemplaire pour chaque signataire.

Pour l'Etat, Le préfet des Alpes-Maritimes, Georges-François LECLERC	Pour la Région Provence Alpes Côte d'Azur, Le président, Renaud MUSELIER
Pour la Métropole Nice Côte d'Azur, Le président, Christian ESTROSI	Pour le Département des Alpes-Maritimes, Le président, Charles-Ange GINESY
Pour la Communauté de Communes du Pays des Paillons, Le président, Maurice LAVAGNA	Pour la société ESCOTA, Le directeur général, Blaise RAPIOR
Pour SNCF Réseau, Le directeur territorial Provence Alpes Côte d'Azur, Jacques FROSSARD	