

CONVENTION DE PARTENARIAT SITES PILOTES PROGRAMME ACTION CŒUR DE VILLE

**Provence Alpes Aggro
Ville de Digne-les-Bains**

PROJET « QUARTIER GARE »

2025-2026

Entre

La Caisse des dépôts et consignations, établissement spécial créé par la loi du 28 avril 1816 codifiée aux articles L.518-2 et suivants du code monétaire et financier, dont le siège est sis 56, rue de Lille 75007 Paris, représentée par Christian CARIOU en sa qualité de Directeur territorial Alpin Rhodanien, dûment habilité à l'effet des présentes.

Ci-après indifféremment dénommée la « **CDC** » ou la « **Caisse des Dépôts** » d'une part,

Et

La Communauté d'agglomération Provence Alpes Aggro (PAA) ayant son siège au 4 rue Klein, 04000 DIGNE-LES-BAINS représentée par Patricia GRANET BRUNELLO dûment habilité(e) à signer par délibération n° 16 du 2 avril 2025 du Conseil d'Agglomération.

La Ville de Digne-les-Bains ayant son siège au 1 Bd Martin Bret, 04990 Digne-les-Bains représentée par Francis KUHN, 1^{er} Adjoint au Maire, dûment habilité à signer par délibération n° du 3 avril 2025 du Conseil Municipal.

Ci-après dénommée « **LA COLLECTIVITÉ** » d'autre part,

Et

SNCF Gares & Connexions, société anonyme au capital de 213 710 030,00 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 Jérôme BINI, Directeur Régional des Gares Sud, sise au 4, rue Léon Gozlan 13003 Marseille, dûment habilité à cet effet

Ci-après dénommée « **SNCF Gares & Connexions** » d'autre part,

Ci-après désignées ensemble les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE

La Caisse des Dépôts et ses filiales constituent un groupe public au service de l'intérêt général et du développement économique du pays. Ce groupe remplit des missions d'intérêt général en appui des politiques publiques conduites par l'Etat et les collectivités locales.

En son sein, partenaire privilégié des collectivités territoriales, la direction de la Banque des Territoires accompagne la réalisation de leurs projets de développement. A ce titre, elle souhaite renforcer son appui aux acteurs du territoire, pour mieux répondre à leurs besoins.

Par l'intermédiaire de la Banque des Territoires, la Caisse des Dépôts intervient en qualité de prêteur et d'investisseur avisé et de long terme dans les domaines d'utilité collective insuffisamment pris en compte par le secteur privé afin de générer des effets d'entraînement et de favoriser la constitution de partenariats publics-privés.

Elle accompagne les acteurs des territoires dans la construction et la mise en œuvre de leurs projets d'avenir grâce à une large palette d'offres et de solutions : accompagnement amont et ingénierie, conseil, financement en fonds propres et en dette long terme, services bancaires, consignations et dépôts spécialisés, gestion de mandats publics, exploitation.

Partnaire du programme Action Cœur de Ville depuis 2017, la Caisse des Dépôts, poursuit plusieurs objectifs :

- Permettre à ces territoires d'avoir accès à un accompagnement et à une expertise adaptée pour favoriser la réalisation de leur projet de revitalisation et transformer dans le temps du Programme des opérations concrètes ;
- Faciliter la mise en place de solutions innovantes contribuant au développement durable du territoire ;
- Favoriser les conditions de l'investissement privé dans les villes moyennes, en co-investissant dans des projets, dans une perspective de développement territorial et de création de valeur ;
- Apporter des solutions de financement, à travers des prêts spécifiques, mobilisables notamment dans les périmètres des Opérations de Redynamisation Territoriale (ORT) ;
- Apporter des solutions de sécurisation des projets en mobilisant les différentes modalités de consignations.

Alors que le programme Action Cœur de Ville a fait la preuve de son effet structurant en matière d'émergence et de structuration de projets, la Caisse des Dépôts souhaite que la prolongation du programme sur la période 2023-2026 soit tournée vers la concrétisation des actions et la prise en compte de nouveaux enjeux auxquels sont confrontées les villes moyennes.

A cette fin, la Caisse des Dépôts cible son intervention sur trois enjeux prioritaires, déployés à différentes échelles géographiques (centre-ville, ville-centre, bassin de vie) :

- L'accompagnement de la transition démographique, par le soutien à des projets permettant de faire revenir des habitants dans le centre-ville, de proposer des services et des équipements adaptés au vieillissement de la population, de maintenir les populations les plus susceptibles de quitter les coeurs de ville et de développer les usages du centre-ville chez les non-résidents. A cette fin, une attention spécifique est accordée aux problématiques d'habitat et de santé.

- Le développement économique et la redynamisation commerciale, visant à la fois à maintenir et réintroduire des activités (économiques, productives, servicielles et commerciales) en centre-ville, à adapter l'immobilier aux nouveaux usages économiques et commerciaux et à assurer les complémentarités entre les différentes centralités à vocation économique (centre-ville, entrées de ville, quartier de gare...).
- L'adaptation au changement climatique, en favorisant la sobriété foncière et la trajectoire vers le « zéro artificialisation nette » à horizon 2050, en intégrant notamment des actions spécifiques sur la rénovation thermique des bâtiments publics, le développement des énergies renouvelables, l'accompagnement à la décarbonation de la mobilité et le renforcement de la place de la nature en ville.

Dans ce cadre, la Caisse des Dépôts mobilise des offres sur mesure pour accompagner des projets spécifiques portant plus spécifiquement sur les thématiques suivantes :

- Le développement de la nature en ville ;
- La sobriété foncière et le Zéro Artificialisation Nette ;
- La redynamisation des entrées de villes ;
- L'aménagement des quartiers de gare.

Cet accompagnement sera mobilisé sur des projets précis identifiés par Provence Alpes Agglo, la Ville de Digne-les-Bains et la Banque des Territoires, ci-après désignés « les sites pilotes ».

ARTICLE 1. CONTEXTE

Pour la Banque des Territoires :

La Banque des Territoires a retenu quatre priorités pour son intervention au titre du programme Action Cœur de Ville 2023-2026.

- Le développement de la nature en ville ;
- La sobriété foncière et le Zéro Artificialisation Nette ;
- La redynamisation des entrées de villes ;
- L'aménagement des quartiers de gare.

Le développement de la nature en ville

La proximité de la nature constitue un avantage comparatif des villes moyennes et la présence de la nature en ville apparaît, dès lors, comme un signe de qualité de vie et d'attractivité de ces territoires. Alors que les villes moyennes portent de nombreux projets relevant de la transition écologique, le développement de la nature en ville s'impose comme un moyen aux services de différentes politiques publiques :

- L'adaptation au changement climatique : la nature en ville est un levier permettant de se préparer aux impacts du changement climatique et à l'anticipation de ses conséquences. Renforcer la place de la nature en ville permet de prévenir la formation des îlots de chaleur urbains (ICU), d'améliorer la gestion des eaux pluviales afin de mieux lutter contre les inondations mais également les sécheresses en maintenant des réserves d'eau douce. Plus largement, la végétalisation permet de favoriser la résilience des systèmes urbains, tout en permettant de faciliter la préservation des espaces naturels, en ayant un impact positif sur la santé.
- La préservation et la restauration de la biodiversité : la mise en œuvre de projets relatifs à la nature en ville permet notamment la préservation des ressources naturelles, la restauration et la création d'habitat riche en biodiversité ou encore la mise en place de corridors écologiques.

- La stratégie foncière : la nature en ville est un levier dans la logique du « Zéro artificialisation Nette ». En effet, la lutte contre l'artificialisation des sols se traduit par une approche qualitative, liée à la qualité du sol, et va impliquer des actions en matière de renaturation des friches qui bénéficient à la biodiversité.

A une autre échelle, la réflexion sur la nature en ville peut être prolongée à travers la mise en œuvre de projets de compensation (carbone, écologique et/ou foncière), en lien avec le cadre de la mise en œuvre de la séquence Eviter – Réduire – Compenser.

Pour la Banque des Territoires, il s'agit d'accompagner les villes du programme Action Cœur de Ville dans la mise en œuvre d'actions structurantes en faveur du développement de la nature en ville, en les invitant à mettre en œuvre des opérations ambitieuses et à promouvoir les « solutions fondées sur la nature » qui permettent de tirer parti des fonctions écosystémiques qui protègent la biodiversité, stockent le carbone, favorisent l'adaptation au changement climatique tout en ayant des avantages sur le plan social.

La sobriété foncière et le Zéro Artificialisation Nette

L'impératif de sobriété foncière dans le développement territorial s'est imposé comme une réponse à l'augmentation de l'artificialisation des sols et à ses conséquences à la fois sociales et écologiques. Le foncier, jusqu'alors considéré comme une ressource presque inépuisable devient rare, mais reste à mobiliser pour répondre aux besoins de développement du territoire, dans une démarche nouvelle de limitation voire de compensation de l'artificialisation via la doctrine de Zéro Artificialisation Nette, définie dans la loi du 22 août 2021 dite « Climat et Résilience ».

Cette approche invite les acteurs de la chaîne de valeur immobilière et foncière à mobiliser les espaces déjà artificialisés pour penser le développement urbain de la ville, ainsi qu'à compenser les artificialisations déjà réalisées et à venir par des opérations de renaturation ou de désimperméabilisation des sols. Elle emporte de nombreuses conséquences en matière de modèle économique des projets d'aménagement : coûts de la maîtrise foncière, des opérations de renouvellement urbain par rapport aux opérations en extension urbaine, déficit structurel d'opérations de recyclage urbain, financement de la renaturation...

Dans ce contexte, les villes moyennes, qui présentent des spécificités en termes d'urbanisation (forte présence de friches administratives et industrielles, croissance urbaine de la périphérie au détriment des centres-villes...), sont confrontées à un triple défi :

- Limiter l'extension des espaces périphériques, y compris en confortant l'attractivité des villes-centres ;
- Favoriser la requalification des espaces existants, à la fois par des opérations de renouvellement urbain, de recyclage des friches et de transformation du foncier déjà artificialisé, en centre-ville comme en entrées de ville, mais également par la densification des espaces résidentiels et d'activités en périphérie ;
- Favoriser le maintien et le développement des espaces naturels et agricoles, ce qui suppose à la fois des actions de préservation des espaces existants, mais également des actions en matière de désartificialisation / renaturation des espaces artificialisés.

Pour la Banque des Territoires, il s'agit d'accompagner les villes du programme Action Cœur de Ville en les appuyant :

- au niveau stratégique, dans la mobilisation active de la ressource foncière au service de l'intérêt général ;
- au niveau des projets, dans la massification de la réalisation de projets de recyclage urbain abordables et qualitatifs ainsi que dans l'accompagnement de la désartificialisation et la renaturation des friches et sols dégradés.

La redynamisation des entrées de ville

Les entrées de ville désignent l'urbanisation qui se développe de part et d'autre des principales voies d'accès d'une ville. Accueillant des activités fortement consommatrices d'espaces (industrie, logistique, commerce...), elles sont souvent marquées par la multiplication des zones d'activités et commerciales et des aménagements routiers qui marginalisent la place des piétons, par la banalisation des paysages bâtis et la perte de qualité des espaces publics. Les entrées de villes sont confrontées à de nombreux défis : l'évolution des modes de consommation avec une fissuration du modèle de la consommation de masse, le renforcement des déséquilibres économiques et territoriaux, la pression croissante sur l'environnement liée à la consommation d'espace naturels et agricoles et à l'usage quasi exclusif de l'automobile.

Les collectivités qui souhaitent intervenir sur les entrées de villes font face à des situations complexes sur le plan économique (du fait du coût des opérations de renouvellement urbain et de la valeur des actifs, notamment commerciaux), technique (en raison de la complexité des montages) et partenarial (du fait du grand nombre d'acteurs détenteurs de foncier et susceptibles d'intervenir sur la zone).

Pour la Banque des Territoires, l'accompagnement des villes du programme Action Cœur de Ville à la requalification des entrées de ville a vocation à intervenir à l'intersection des réflexions sur :

- les équilibres économiques (notamment commerciaux), à l'échelle de la commune voire de l'agglomération, alors que de nombreuses entrées de villes voient leur attractivité décliner ou, au contraire, sont confrontées à une sur fréquentation ;
- la sobriété foncière et la lutte contre l'artificialisation des sols en périphérie, dans la perspective de la mise en œuvre d'une trajectoire « Zéro Artificialisation Nette » ;
- la diversification fonctionnelle des entrées de ville.

Il s'agit donc d'appuyer la mise en œuvre de projets visant à réduire les dysfonctionnements observés sur des zones d'entrées de ville, notamment en encourageant la mise en place d'alternatives fonctionnelles au déclin des activités économiques et commerciales, mais également en accompagnant des projets de renaturation et de constitution de réserves foncières.

L'aménagement des quartiers de gare

Les quartiers de gare désignent à la fois la gare et ses espaces annexes, la zone ferroviaire composée des voies et des bâtiments dédiés à l'exploitation ferroviaire, mais aussi le quartier alentour de la gare, composé d'un tissu urbain productif ou de centre-ville.

Ces quartiers se sont développés au XIX^{ème} siècle en périphérie des centres historiques, sur de vastes emprises foncières alors libres. Dans de nombreuses villes moyennes, ils correspondent à une centralité complémentaire au centre-ville, en concentrant de nombreuses fonctions (résidentielles, économiques, servicielles). Avec la baisse du trafic ferroviaire au profit du transport routier, la désindustrialisation des villes moyennes, la suppression de certaines haltes ferroviaires, beaucoup de ces quartiers de gare ont été dévalorisés dès le milieu du XX^{ème} siècle.

L'intervention sur les quartiers de gare répond à plusieurs enjeux :

- Une volonté affirmée de renforcer le réseau ferroviaire, avec un plan ferroviaire destiné à développer le réseau express régional et une ambition nationale d'améliorer la desserte Intercités et TER afin de rendre tous les territoires plus accessibles ;

- La nécessité environnementale d'une lutte contre l'étalement urbain, ce qui implique un renouvellement de la ville sur elle-même, en cohérence avec le cadre posé par la loi Climat et résilience ;
- La volonté de mutation du patrimoine foncier et bâti des opérateurs ferroviaires (SNCF Réseau, SNCF Immobilier, Gares et Connexions) ;
- Les impératifs d'une adaptation des villes au changement climatique et d'une lutte contre les pollutions (sol, air), qui encouragent à relier davantage planification urbaine et des déplacements.

Pour les villes moyennes, il s'agit :

- De favoriser l'attractivité des quartiers de gare, en considérant la gare et ses environs comme « porte d'entrée » de la ville, une « vitrine », et « porte d'accès » aux territoires environnants et vers les pôles urbains plus lointains ;
- D'intégrer au reste du tissu urbain ces quartiers parfois monofonctionnels, tout en évitant de concurrencer les fonctions historiques des centres-villes, à travers, notamment :
 - Le renforcement des liens fonctionnels et spatiaux entre les quartiers de gare et le centre-ville ;
 - Une gestion optimale des flux multimodaux ;
 - La création de « coutures » et de franchissements pour lutter contre la fragmentation urbaine liée à la présence de faisceaux ferroviaires ;
 - La requalification de friches ferroviaires ;
 - La requalification de l'environnement des gares
 - Le développement d'une mixité fonctionnelle apaisée (habitat, activités, transports) ;
 - L'adaptation des espaces publics, etc.

Pour la Banque des Territoires, il s'agit d'accompagner les projets globaux visant à la requalification et au développement des quartiers de gare, afin de trouver des solutions adaptées aux villes moyennes, à la valeur d'usage du quartier et aux besoins du territoire.

Pour la collectivité :

Provence Alpes Agglo et la Ville de Digne-les-Bains ont retenu les trois thématiques prioritaires soutenues par la Banque des Territoires, à partir des arguments exposés ci-dessous :

- La métamorphose d'un quartier de gare (thématique principale) :

La collectivité est engagée depuis longtemps dans plusieurs projets liés aux mobilités qui viennent « s'accrocher » sur le site de la gare ferroviaire : le retour en 2026 du Train des Pignes (Chemin de fer de Provence), la création d'une antenne d'un PEM multisites, et éventuellement à long terme la réouverture de la LNC Digne/Saint-Auban.

Au-delà de ces projets, la volonté de la collectivité est de dépasser cette dimension « mobilité » et de développer une réflexion stratégique et opérationnelle pour faire muter en profondeur ce « quartier de gare », en anticipant la valorisation d'emprises foncières susceptibles d'être libérées, en vue de concevoir à terme un nouveau quartier de ville.

- La redynamisation d'une entrée de ville :

Le site pilote concerne un quartier ayant une réelle fonction d'entrée de ville (par le train des Pignes, le PEM ou encore la voiture avec l'axe majeur de l'avenue de Verdun – ancienne route Napoléon), mais il constitue aujourd'hui une réelle fracture urbaine (liée à la présence des voies ferrées et à sa topographie), qu'il serait souhaitable de résorber.

A travers un projet urbain global, la volonté de la collectivité vise ainsi à « recoudre » les liens entre le secteur gare ferroviaire, les quartiers Saint-Véran (équipements publics, au Nord), Tivoli (commerces, en pleine transformation, au Sud) et le cœur de ville, pour faire ce secteur une « porte d'entrée » sur la ville et plus largement sur le territoire.

- ***Une démarche de sobriété foncière :***

Le site pilote comporte un certain nombre de bâtiments en friche ou sous-occupés (notamment les bâtiments voyageurs de la gare ou d'autres liés à l'histoire ferroviaire), qui présentent des opportunités de transformation vers de nouveaux usages.

A travers le projet de transformation du site, la collectivité souhaite inscrire la mutation du quartier dans une démarche de sobriété foncière, en réutilisant l'existant et en limitant l'artificialisation sur le site.

ARTICLE 2. OBJET DE LA CONVENTION DE PARTENARIAT

A travers la présente convention, la Banque des Territoires propose un accompagnement sur mesure à Provence Alpes Agglo et la Ville de Digne-les-Bains pour :

- Les accompagner dans l'approfondissement de leur réflexion stratégique, dans une logique d'aide à la décision
- Leur apporter un appui opérationnel à la réalisation de projets et expérimenter de nouvelles solutions
- Identifier les projets pouvant faire l'objet d'un financement par la Caisse des Dépôts.

La présente convention et ses annexes (ci-après « la Convention ») a été élaborée avec l'assistance de Sabrina Charriere (Julhiet Sterwen) et Emmanuel Redoutey (ER U&P) à partir d'entretiens réalisés avec l'ensemble des Parties entre décembre 2024 et février 2025, dans le cadre d'une mission d'accompagnement financée par la Caisse Des Dépôts.

La présente convention et ses annexes (ci-après « la Convention ») a pour objet de :

- Définir un cadre collaboratif entre les signataires de la présente convention : Provence Alpes Agglo, la Ville de Digne-les-Bains, la Caisse des Dépôts, SNCF Gare & Connexions et la Région Sud PACA ;
- Lister les actions portées par SNCF Gare & Connexions et la Région Sud PACA qui contribuent au projet de transformation global du site-pilote et sont indispensables à la mise en œuvre du projet ;
- Lister les actions portées par Provence Alpes Agglo, la Ville de Digne-les-Bains qui feront l'objet d'un soutien de la Caisse des Dépôts sur la période 2025-2026 ;
- Préciser les modalités pratiques et financières de ce soutien ;
- Identifier les opérations pouvant, le cas échéant, faire l'objet de financements par la Caisse des Dépôts.

La convention de partenariat porte sur le site-pilote du quartier de gare ferroviaire de Digne-les-Bains (cf. périmètre présenté page suivante).



Périmètre de réflexion et p

Le périmètre d'étude et de réflexion (pointillé orange) recouvre largement le foncier ferroviaire qui constitue le cœur du site-pilote mais élargit et prolonge les enjeux à prendre en compte aux quartiers Saint-Véran (au Nord de l'emprise ferroviaire) et Tivoli (au Sud de celle-ci), afin de contribuer à « recoudre » ces quartiers en mutation de l'Est de la Ville de Digne-les-Bains. De même, il s'étend du rond-point du Tivoli (à l'Est) jusqu'à l'accroche du cœur de ville avec le rond-point du 11 novembre 1918 (à l'Ouest, site de la gare routière), afin de travailler de manière cohérente cet axe majeur d'entrée de ville.

Au sein de ce périmètre, 4 secteurs d'enjeux ont été identifiés :



Le périmètre opérationnel du site-pilote correspond, quant à lui, au périmètre « mutable » à savoir d'une part le foncier n'ayant plus d'usage ferroviaire, pouvant donc faire l'objet d'un transfert puis changement d'affectation (cœur du site-pilote qui présente les principaux enjeux de mutation, en lien avec les projets de mobilité : retour du train des Pignes, PEM notamment), et d'autre part les voies principales (rond-point du Tivoli, avenue de Verdun, avenue de Saint-Véran, deux ponts sur la Bléone, rond-point du 11 novembre 1918) pour lesquelles il est souhaitable de travailler un plan de maillage et de circulation tous modes, en lien avec les franges urbaines qu'elles desservent.

ARTICLE 3. PRÉSENTATION DES ACTIONS

3.1. Description des actions

La convention de partenariat porte sur les actions suivantes :



Action	Consolidation des besoins, des attentes et des objectifs de la collectivité
Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre à plat et objectiver les besoins de la collectivité ▪ Mettre à plat et prioriser les intentions exprimées jusqu'à ce jour ▪ Construire et affirmer le positionnement et les objectifs de la collectivité quant à la vocation au devenir du quartier Gare à moyen et long terme ▪ Consolider une stratégie et une position de maître d'ouvrage urbain vis-à-vis des partenaires pour un projet d'ensemble et multi-partenarial sous l'égide de la collectivité
Détail des actions	<p><u>1.1 Mise en place</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Constitution d'un groupe de travail resserré associant les élus et les services Agglo/Ville avec la tenue de 2 séminaires de travail. ▪ Mobilisation du marché à bons de commandes de la Banque des territoires pour l'animation des séminaires et la production d'un document-cadre. <p><u>1.2 Livrable : note prospective, stratégique et opérationnelle</u></p> <p>Sommaire indicatif :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Grandes lignes du diagnostic et des enjeux d'aménagement urbain, paysager et écologique ▪ Recensement et hiérarchisation des besoins de la collectivité (mobilités, services et équipements, habitat, etc.) en lien avec les documents de planification et le programme ACV ▪ Expression d'une vision à moyen et long terme pour la vocation et le devenir du site ▪ Feuille de route stratégique ▪ Cahier des charges de la mission de MOE (action 2.1)
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action organisée par Provence Alpes Agglomération en partenariat étroit avec la Ville de Digne-les-Bains, avec le soutien de la Banque des Territoires dans la cadre de son appui aux villes ACV ▪ La collectivité est susceptible de mobiliser d'autres acteurs locaux.
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Engagement en 2025 dès signature de la convention</u> : action prioritaire et stratégique pour fixer rapidement les orientations de la collectivité ▪ 1 mois pour l'organisation du premier séminaire (ou comité de pilotage) puis 2 mois au maximum pour aboutir à la note stratégique validée
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prise en charge par le MABC de la Banque des Territoires, pour une mission < 15 jours, soit environ 15 000 € HT
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La portée stratégique de l'action impliquera éventuellement une présentation en bureau ou en conseil municipal et communautaire.

Action 1.2
Mise à plat des conditions de libération du foncier ferroviaire non utile

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mettre à plat et expliquer toutes les contraintes techniques et opérationnelles d'une libération ciblée d'entreprises ferroviaires libérables, en regard des différents scénarios d'exploitation future ▪ Mettre à plat les objectifs et les intentions des acteurs du domaine ferroviaire en présence, en fonction en fonction de leurs périmètres, de leurs politiques et de leurs contraintes propres ▪ Préciser les incidences financières et foncières pour les entités SNCF (Réseau, Immo et G&C)
Détail des actions	<p><u>Livrable : vademecum ferroviaire et technique</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Établissement d'un document unique exposant l'état des lieux, les invariants et toutes les contraintes et les implications de mutation des entreprises ferroviaires non utiles à terme, de manière lisible pour faciliter les arbitrages et les choix à conduire dans le cadre d'un projet multi-partenarial.
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ L'action est entièrement portée et réalisée par les branches concernées de la SNCF au niveau régional et/ou national, sous le pilotage de Gares & Connexions. ▪ L'action doit permettre au groupe SNCF d'exprimer également ses intentions et ses exigences.
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 à 3 mois à partir de la signature de la convention, de façon concomitante et disjointe de l'action 1.1 menée parallèlement par la collectivité ▪ Calendrier et déroulement de l'action entièrement géré par Gare & Connexions
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action prise en charge par SNCF G&C
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Validation interne avant présentation puis transmission à la collectivité

2.0
Point d'étape stratégique : CAHIER DES CHARGES d'un projet urbain

- Les deux documents issus de l'action 1.1 (note prospective, stratégique et opérationnelle) et de l'action 1.2 (vademecum ferroviaire et technique) feront l'objet d'une présentation croisée en vue de poser un premier protocole d'accord entre les parties prenantes. À cette étape, la présente convention pourra faire l'objet d'une mise à jour ou d'un avenant dans une logique d'adaptation, de progressivité et d'amélioration.
- Ce protocole d'accord débouchera sur la production d'un cahier des charges basé sur ces 2 documents-clés pour l'élaboration d'un plan générale de mobilités et programme d'actions (action 2.1).
- La rédaction de ce cahier des charges sera prise en charge par un AMO du MABC de la Banque des Territoires pour une mission < 15 jours, soit environ 15 000 € HT

Action 2.1

Plan général de mobilités et programme d'actions

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Formaliser un <u>plan général de mobilités</u> à court, moyen et long terme, à l'échelle du quartier gare et du cœur de ville ▪ Établir un <u>programme d'action phasé</u> dans le temps, en fonction du calendrier des modifications foncières, de la réouverture de la ligne des Pignes et de l'aménagement du pôle d'échanges ▪ Améliorer le fonctionnement du quartier gare et contribuer à la requalification des espaces publics pour les habitants, les usagers et les futurs visiteurs
Détail des actions	<p>Mission confiée à une équipe spécialisée en mobilités et transport, <u>avec une compétence en urbanisme et paysage</u>, en vue d'établir un schéma de mobilités tous modes à l'échelle du périmètre élargi, à partir des usages actuels et futurs (plan de circulation, liaisons piétonnes et cyclables, gestion du stationnement), en articulation avec le projet du PEM. Livrables indicatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan de maillage urbain et viaire (en lien avec la thématique des ENTRÉE DE VILLE) : établissement d'un schéma de circulation et d'accessibilité générale pour améliorer les liaisons inter-quartiers et gare <> centre-ville, avec l'amélioration et la sécurisation des carrefours (rond-point Tivoli). ▪ Plan de maillage paysager (en lien avec la thématique NATURE EN VILLE) : schéma de liaisons piétonnes et de proximité à l'échelle du quartier Gare, en vue de programmer des aménagements d'espace public et/ou des actions de végétalisation accompagnant les principaux itinéraires piétons. ▪ Plan d'intermodalités (en lien avec la thématique TRANSPORTS URBAINS LOCAUX) : schéma général des intermodalités à l'échelle du site de la gare et du cœur de ville avec une réflexion sur l'accueil des usagers (lisibilité des parcours depuis la gare, signalétique, services...). <p>La mission porte deux finalités à préciser dans le cahier des charges :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Établir un <u>programme d'actions chiffrées et phasées</u>, soutenable par la collectivité, cohérent avec le projet de PEM ▪ Dessiner les <u>grandes lignes d'une OAP</u> pour le quartier gare
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mission copilotée par Provence Alpes Agglomération (maître d'ouvrage coordinateur) et la Ville de Digne-les-Bains, avec Département et Région
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Production du cahier des charges : 2 mois ▪ Délais de consultation : 3 mois jusqu'à la réunion effective de lancement ▪ Phase 1 : Diagnostics et plan directeur : 7 mois ▪ Phase 2 : Programme d'actions : 3 mois
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mission d'étude estimée entre 75 000 € HT et 90 000 € HT (selon option retenue / tranche optionnelle, voir action 3.1)
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Validation par la collectivité dans la cadre d'un comité de pilotage partenarial avec les signataires et partenaires de la présente convention

Action 2.2
Aménagement transitoire pour accueillir le train des Pignes

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Réaliser les études techniques et engager des travaux préalables et nécessaires à la mise en service du train de Pignes, sur les emprises ferroviaires et en fonction de la date précise de réouverture, lorsqu'elle sera connue (2026 annoncé) ▪ Réaliser les aménagements légers et minimaux d'accompagnement en termes d'accueil, signalétique et service aux voyageurs (quais, parvis et/ou bâtiment ou abri voyageur le cas échéant)
Détail des actions	<p style="text-align: center;"><u>1.1 – Études techniques et de conception</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ À préciser par le maître d'ouvrage, en s'appuyant sur les orientations de la mission de maîtrise d'œuvre selon son avancement (actions 1.1, 1.2, et 2.1) <p style="text-align: center;"><u>1.2 – Maîtrise d'œuvre et réalisation</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ À préciser par le maître d'ouvrage, en s'appuyant sur les besoins, attentes et objectifs de la collectivité, ainsi que sur les orientations du plan guide paysager
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action prise en charge par SNCF, Gares & Connexions, la Région PACA en concertation avec la Ville et l'Agglomération
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Études à engager ou compléter courant 2025 et 2026 ▪ Engagement des travaux envisagés en 2026
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action prise en charge par SNCF G&C + Région PACA
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessité d'une validation par tous les parties impliquées (SNCF G&C, Région, Agglo, Ville)

3.0
Point d'étape stratégique : Clarification VOLET FONCIER ET MONTAGE JURIDICO-OPÉRATIONNEL

- Les actions 2.1 et 2.2 détermineront les engagements opérationnels et les actions d'aménagement. Il est ainsi proposé de mobiliser une assistance à maîtrise d'ouvrage, via le MABC de la Banque des Territoires, pour une étape de clarification du VOLET FONCIER et OPÉRATIONNEL.
- Cette mission d'appui, à un moment charnière / point d'étape clé de la convention, comprendra les prestations suivantes :
 - o Étude flash des modalités juridico-opérationnelles de transfert(s) foncier(s)
 - o Assistance à la négociation des conditions et des modalités de mise en œuvre des projets d'aménagement
 - o Feuille de route opérationnelle pour la collectivité (PAA et Ville de Digne-les-Bains)
- Cette mission sera prise en charge par un AMO du MABC de la Banque des Territoires pour une mission < 7 jours, soit environ 5 000 € HT

Action 3.1
Conception et réalisation d'aménagements viaires, urbains et paysagers définis par le programme d'actions

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anticiper la réalisation rapide d'aménagements transitoires ou pérennes considérés comme nécessaires et prioritaires
Détail des actions	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Toutes études et actions opérationnelles pour la réalisation de travaux dans le domaine public, y compris des actions de végétalisation
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Maîtrises d'ouvrage à préciser entre Provence Alpes Agglomération (compétences mobilités et transports publics) et la Ville de Digne-les-Bains (espaces publics communaux)
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ <u>Option 1</u> : inclure une ou plusieurs tranche(s) conditionnelle(s) à la mission 2.1 pour des études de niveau ESQ et/ou une mission d'OPC ▪ <u>Option 2</u> : reporter la définition des aménagements urbains et les études de MOE après le bon achèvement de la mission 2.1
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budget à préciser à l'occasion de la rédaction du cahier de charges de l'action 2.1 (si choix de l'option 1 : inclusion d'une tranche optionnelle pour environ 15 000 € HT)
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Action à discuter et valider à l'occasion de la rédaction du cahier de charges de l'action 2.1

Action 3.2

Pôle d'échanges multimodal (urbain)

Objectifs	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Finaliser les études et le dimensionnement du pôle multimodal en fonction des hypothèses de fréquentation et des besoins estimés ▪ Assurer le bon fonctionnement des circulations et de l'intermodalité ▪ Veiller à la bonne insertion du PEM dans le plan général d'aménagement et de valorisation urbaine, paysagère et touristique du site ▪ Engager les aménagements selon un calendrier propre au PEM tout en veillant à la cohérence avec les autres interventions projetées
Détail des actions	<p style="text-align: center;"><u>1.1 – Finalisation des études de maîtrise d'œuvre PEM</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Contenus et points d'arbitrage à préciser par le maître d'ouvrage du PEM <p style="text-align: center;"><u>1.2 – Engagement et phasage des travaux d'aménagement PEM</u></p> ▪ Selon les impératifs et le calendrier du maître d'ouvrage <p style="text-align: center;"><u>1.3 – Aménagements dédiés aux services voyageurs</u></p> ▪ La programmation finale du PEM après l'arrivée du train des Pignes doit permettre de finaliser les aménagements et les services aux voyageurs. Dans ce cadre, le devenir, l'utilisation et la gestion des locaux disponibles dans les deux bâtiments de gare pourra être rediscutée en vue de définir des occupations pérennes ou provisoires, en fonction de la propriété du bâti et des modes d'occupation.
Gouvernance	<ul style="list-style-type: none"> ▪ MOA : SNCF G&C, en tant que propriétaire foncier ▪ Région PACA, au titre des aménagements des chemins de fer de Provence et du PEM ▪ Provence Alpes Agglo, au titre de sa compétence Mobilités
Calendrier / déroulement	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À préciser par SNCF G&C + Région PACA + PAA (au moment du point d'étape stratégique 2.0)
Budget	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À préciser par SNCF G&C + Région PACA + PAA (au moment du point d'étape stratégique 2.0)
Modalité de validation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ À préciser par SNCF G&C + Région PACA + PAA (au moment du point d'étape stratégique 2.0)

3.2. Calendrier des actions

L LANCEMENT V VALIDATION

CP Comité de pilotage

REÇU EN PREFECTURE
le 10/04/2025
Application agréée E-legalite.com
99 DE-004-200067437-20250402-16 02042025

ARTICLE 4. MODALITES FINANCIERES

4.1. Coût total des actions

<i>Actions identifiées</i>	<i>Maîtrise d'ouvrage</i>	<i>Coût total (€ HT)</i>	<i>Contribution de la CDC (€)</i>	<i>Reste à charge collectivité (Ville / Agglo)</i>
ACTION 1.1 <i>Consolidation des besoins, des attentes et des objectifs de la collectivité</i>	MOA partagée : Provence Alpes Agglo comme chef de file + Ville de Digne-les-Bains	15 000	MABC (100%) : 15 000	
ACTION 1.2 <i>Mise à plat des conditions de libération du foncier ferroviaire non utile</i>	MOA SNCF G&C	À définir + pris en charge par SNCF G&C		
2.0 – Point d'étape stratégique : <i>CAHIER DES CHARGES d'un projet urbain</i>	MOA partagée : Provence Alpes Agglo comme chef de file + Ville de Digne-les-Bains	15 000	MABC (100%) : 15 000	
ACTION 2.1 <i>Plan général de mobilités et programme d'actions</i>	Pilotage Provence Alpes Agglo en partenariat avec Ville de Digne-les-Bains	Mission d'étude estimée entre 75 000 et 90 000 <i>(selon option retenue / tranche optionnelle, voir action 3.1)</i>	Cofinancement (50%) : entre 37 500 et 45 000	Cofinancement (50%) : entre 37 500 et 45 000 à répartir entre Ville / Agglo
ACTION 2.2 <i>Aménagement transitoire pour accueillir le Train des Pignes</i>	MOA SNCF G&C + Région PACA	À définir + pris en charge par SNCF G&C + Région PACA		
3.0 – Point d'étape stratégique : <i>Clarification VOLET FONCIER ET MONTAGE JURIDICO-OPÉRATIONNEL</i>	MOA partagée : Provence Alpes Agglo comme chef de file + Ville de Digne-les-Bains	5 000	MABC (100%) : 5 000	
ACTION 3.1 <i>Conception et réalisation d'aménagements viaires, urbains et paysagers</i>	Portage à préciser	Budget à préciser dans le cadre de l'action 2.1	Cofinancement éventuel à préciser dans le cadre d'un copil (début 2027)	Cofinancement éventuel à préciser dans le cadre d'un copil (début 2027)
ACTION 3.2 <i>POLE MULTIMODAL (URBAIN)</i>	MOA : SNCF G&C + Région PACA, + PEM + Provence Alpes Agglo	À définir + pris en charge par SNCF G&C + Région PACA + PAA	Cofinancement éventuel à préciser (au moment du point d'étape stratégique 2.0)	À définir + pris en charge par SNCF G&C + Région PACA + PAA
TOTAL			MABC : 40 000 Cofinancement : entre 37 500 et 45 000	Cofinancement (50%) : entre 37 500 et 45 000 à répartir entre Ville / Agglo

4.2. Montant de la subvention de la Caisse des Dépôts

L'accompagnement de la **Caisse des Dépôts** au titre de cette Convention Site-pilote Quartier de Gare s'élève à entre **77 500 € et 85 000 €**, répartis entre 37 500 € à 45 000 € de missions cofinancées et 40 000 € de prise en charge à 100% par la **Caisse Des Dépôts**, comme suit :

- **Action 1.1** : prestation financée à 100% par la Caisse des Dépôts via le Marché à bon de commandes Banque des Territoires, soit 15 000 € HT
- **2.0 - Point d'étape stratégique** : prestation financée à 100% par la Caisse des Dépôts via le Marché à bon de commandes Banque des Territoires, soit 15 000 € HT
- **Action 2.1** : prestation d'étude cofinancée par la Caisse des Dépôts à hauteur de 50% du montant HT de l'étude, soit entre 37 500 € et 45 000 € selon l'option retenue / tranche optionnelle (voir action 3.1)
- **3.0 - Point d'étape stratégique** : prestation financée à 100% par la Caisse des Dépôts via le Marché à bon de commandes Banque des Territoires, soit 5 000 € HT

D'autres interventions, via un cofinancement éventuel des actions 3.1 et 3.2, pourront être déterminées et validées ultérieurement dans le cadre de comités de pilotage à venir. Et le cas échéant, la présente convention pourra être amenée à évoluer au moyen d'avenants.

Les Parties s'accordent à honorer leurs engagements à leurs propres frais, dans le cadre du fonctionnement de leurs activités habituelles, sans que les tâches nécessaires à leur réalisation n'appellent de rémunération supplémentaire d'aucune sorte.

Chaque étude fera l'objet par la maîtrise d'ouvrage d'une sollicitation financière auprès de la Banque des Territoires. L'accompagnement de la Banque des Territoires sera subordonné aux critères d'éligibilité de ses axes d'intervention ainsi qu'à l'accord préalable de ses organes décisionnels compétents.

Le financement des actions pourra être complété par l'offre de prêts de la Caisse des Dépôts. Les crédits d'ingénieries et les prêts de la Caisse des Dépôts sont soumis à la validation de ses comités internes.

4.3. Utilisation de la subvention Caisse des Dépôts

La subvention visée ci-dessus est strictement réservée à la réalisation des actions prévues à la Convention à l'exclusion de toute autre affectation.

En cas de non-respect de cette obligation, le montant de la subvention dont l'emploi n'aura pu être justifié, fera l'objet d'un reversement à la Caisse des Dépôts sur simple demande de cette dernière.

ARTICLE 5. MODALITES DE SUIVI ET DE MISE EN ŒUVRE

5.1. Suivi de la Convention

Un comité de pilotage sera constitué pour suivre la mise en œuvre de la Convention.

La première réunion de ce comité de pilotage aura lieu à l'issue des actions 1.1 et 1.2 et prendra la forme d'un « comité d'accord », permettant de partager les intérêts de toutes les

parties prenantes quant à la transformation du site-pilote, et à l'issue duquel sera établi un « protocole d'accord » fixant le première précis et les modalités de libération du foncier non utile à l'activité ferroviaire.

Les Parties conviennent de se réunir 1 à 2 fois par an en comité de pilotage, qui aura en charge :

- de faire le bilan de la mise en œuvre de la convention, sur la base d'un tableau de bord approprié ;
- de définir le programme opérationnel annuel ;
- d'orienter les actions en fonction des évolutions constatées ;
- de valider le déclenchement des actions, lorsque celles-ci sont conditionnées à la réalisation d'autres actions.

Ce comité sera composé de la manière suivante :

- pour la Caisse des Dépôts : du Directeur Régional ou de son représentant
- pour la Ville de Digne-les-Bains : Maire et Adjoint.es
- pour Communauté d'agglomération Provence Alpes Agglo (PAA) : Présidente et Vice-Président.es
- pour SNCF Gare & Connexions : du Directeur Régional ou de son représentant

Par ailleurs, les Parties désigneront respectivement, en leur sein, un référent qui sera chargé du suivi global de l'application de la convention.

De façon générale, la Caisse des Dépôts sera associée au suivi de la réalisation des actions selon les modalités suivantes :

- Association à des comités techniques sur les différentes études identifiées
- Communication des livrables sur toutes les avancées des études ;
- Consultation sur les montages financiers et les modalités de financement des projets.

Le Bénéficiaire fournira à la Caisse des Dépôts toute information et tout document découlant de ses travaux et permettant de rendre compte du déroulement de chaque axe, de la réalisation de ses engagements et de l'utilisation de la subvention, en application de la Convention.

5.2. Evaluation de la Convention et mesure d'impact

La Caisse des Dépôts se réserve le droit de vérifier, à tout moment, la bonne utilisation de la subvention et pourra demander au Bénéficiaire tout document ou justificatif. Elle pourra également demander l'évaluation des actions identifiées dans la convention, afin de mesurer l'impacts de celles-ci sur le territoire.

Dans cette perspective, le Bénéficiaire accepte que les modalités de réalisation du Programme de travail puissent donner lieu à une évaluation par la Caisse des Dépôts ou par tout organisme dûment mandaté par elle.

ARTICLE 6. DUREE

La convention sera déclinée sur 2 exercices. Elle entre en vigueur à la date de la signature de la présente convention et son terme est fixé au 31 décembre 2026, étant expressément

convenu que les stipulations relatives au comité de pilotage continueront de s'appliquer jusqu'à l'expiration des conventions particulières.

ARTICLE 7. INFORMATIONS ET CONFIDENTIALITE

Les Parties s'engagent à veiller au respect de la confidentialité des informations et documents, de quelque nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports, qui leur auront été communiqués ou dont elles auront eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention, sous réserve de ceux dont elles auront convenu expressément qu'ils peuvent être diffusés.

Sont exclues de cet engagement :

- les informations et documents qui seraient déjà dans le domaine public ou celles notoirement connues au moment de leur communication ;
- les informations et documents que la loi où la réglementation oblige à divulguer, notamment à la demande de toute autorité administrative ou judiciaire compétente.

La présente obligation de confidentialité demeurera en vigueur pendant toute la durée de la Convention et pour une durée de deux (2) années à compter de la fin de la Convention, quelle que soit sa cause de terminaison.

Dans l'hypothèse où les Parties feraient appel à un tiers, y compris lorsqu'il s'agit d'une entité du Groupe Caisse des Dépôts, le présent article n'interdit pas la divulgation d'informations ou documents à ce tiers, à condition qu'il ait préalablement signé un engagement de confidentialité.

En tout état de cause, les Parties veilleront à ne pas transmettre des informations susceptibles de porter atteinte à l'égalité entre des candidats dans le cadre d'éventuelles procédures de mise en concurrence organisées par Provence Alpes Agglo ou la Ville de Digne-les-Bains ou les autres personnes amenées à intervenir et soumises aux règles de la commande publique.

Lorsque les travaux réalisés au titre de la Convention seront utilisés dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence au titre de la commande publique, il est d'ores et déjà décidé par les Parties que ces travaux seront rendus publics et mis à disposition de l'ensemble des candidats à ladite procédure.

ARTICLE 8. COMMUNICATION ET PROPRIETE INTELLECTUELLE

8.1. Communication :

8.1.1. Communication par Provence Alpes Agglo et la Ville de Digne-les-Bains :

Toute action de communication, écrite ou orale, menée par le Partenaire et impliquant la Caisse des Dépôts fera l'objet d'un accord préalable par la Caisse des Dépôts. La demande sera soumise à la Caisse des Dépôts dans un délai de quinze (15) jours ouvrés avant l'action prévue. La Caisse des Dépôts s'engage à répondre dans un délai de trois (3) jours ouvrés. La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications ou s'opposer à toute communication qu'elle estimera de nature à porter atteinte à son image ou à sa renommée.

En cas d'accord de la Caisse des Dépôts, le Partenaire s'engage à apposer ou à faire apposer en couleur, le logotype « Banque des Territoires » en version identitaire selon les modalités visées ci-après, et à faire mention du soutien de la Banque des Territoires de la Caisse des Dépôts au Programme d'actions, lors de toutes les interventions ou présentations orales dans le cadre d'opérations de relations publiques et de relations presse, réalisées dans le cadre de la Convention, pendant toute la durée de la Convention.

Le format, le contenu et l'emplacement de ces éléments seront déterminés d'un commun accord entre les Parties, en tout état de cause, leur format sera au moins aussi important que celui des mentions des éventuels autres partenaires de Provence Alpes Agglo et de la Ville de Digne-les-Bains. De manière générale, le Partenaire s'engage, dans l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée de la Caisse des Dépôts.

Toute utilisation, représentation ou reproduction des signes distinctifs de la Caisse des Dépôts par le Partenaire non prévu par le présent article, est interdite.

Aux seules fins d'exécution et pour la durée de la Convention, la Caisse des Dépôts autorise le Partenaire, à utiliser la marque française semi-figurative « Banque des Territoires Groupe Caisse des Dépôts » n° 19/4.524.153 (version identitaire du logotype Banque des Territoires) et en cas de contraintes techniques, et dans ce seul cas, la version carrée du logotype Banque des Territoires à savoir la marque française semi-figurative « Banque des Territoires » et logo n°18/4.456.087, conformément aux représentations jointes en annexe 1. La Caisse des Dépôts autorise ainsi en outre le Bénéficiaire à utiliser dans ce cadre, la marque française semi-figurative « Groupe Caisse des Dépôts » et logo n° 19/4.519.996.

A l'extinction des obligations visées par la présente Convention, Provence Alpes Agglo et la Ville de Digne-les-Bains s'engagent à cesser tout usage des signes distinctifs de la Banque des territoires, sauf accord exprès écrit de celle-ci.

8.1.2. Communication par la Caisse des Dépôts :

Toute action de communication, écrite ou orale, de la Caisse des Dépôts impliquant le Partenaire fera l'objet d'un accord préalable de celui-ci. La demande sera soumise au Partenaire dans un délai de deux (2) jours ouvrés. Le Partenaire s'engage à répondre dans un délai de deux (2) jours ouvrés.

De manière générale, la Caisse des Dépôts s'engage, dans l'ensemble de ses actions de communication, d'information et de promotion, à ne pas porter atteinte à l'image ou à la renommée du Partenaire.

Aux seules fins d'exécution des obligations visées à la présente Convention, le Partenaire autorise la Caisse des Dépôts à utiliser, dans le cadre du partenariat objet des présentes et avec son accord préalable, le logotype de Provence Alpes Agglo et de la Ville de Digne-les-Bains, à savoir le bloc-marque et la signature de Provence Alpes Agglo et de la Ville de Digne-les-Bains telle/tels que reproduite(s) en annexe 2.

8.2. Propriété intellectuelle :

Dans le cadre de conventions spécifiques de financements des études prévues par la présente Convention, les modalités de cession des droits de propriété intellectuelle seront décidées entre Provence Alpes Agglo et la Ville de Digne-les-Bains et la Caisse des Dépôts.

ARTICLE 9. STIPULATIONS DIVERSES

9.1. Election de domicile – Droit applicable – Litiges :

Les Parties élisent respectivement domicile en leur siège figurant en tête des présentes. La Convention est soumise au droit français.

Tout litige concernant la validité, l'interprétation ou l'exécution de la Convention sera, à défaut d'accord amiable, soumis aux tribunaux compétents du ressort de la juridiction de Paris.

9.2. Intégralité de la Convention :

Les Parties reconnaissent que la présente Convention constitue l'intégralité de l'accord conclu entre elles relativement à leur partenariat et se substitue à tout accord antérieur, écrit ou verbal, relatif au même sujet.

9.3. Modification de la Convention :

Aucune modification de la Convention, quelle qu'en soit l'objet, ne produira d'effet entre les Parties sans prendre la forme d'un avenant dûment daté et signé entre elles.

9.4. Résiliation :

La Convention peut être dénoncée avant le terme contractuel par l'une ou l'autre des Parties par notification écrite moyennant le respect d'un préavis de trois (3) mois.

Fait à , le , en
exemplaires originaux.

Pour la Ville de Digne-les-Bains

Le 1^{er} Adjoint au Maire de Digne-les-Bains

Francis KUHN

**Pour la Communauté d'agglomération
Provence Alpes Agglo (PAA)**

Présidente

Patricia GRANET-BRUNELLO

Pour la Caisse des Dépôts
Directeur territorial Alpin Rhodanien

Pour SNCF Gare & Connexions
Directeur Régional des Gares Sud

Christian CARIOU

Jérôme BINI

ANNEXE 1

Logotype de la Banque des Territoires - Groupe Caisse des Dépôts

■ Le logo identitaire est le bloc-marque



Sa hauteur minimum : 13 mm du haut au bas de l'hexagone.

Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.

Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

■ Il existe un autre format : le logo carré



Sa longueur minimum : 20 mm (du G de GROUPE au S de DÉPÔTS).

Son espace de protection : il est intégré dans le logo (filet) et doit impérativement être respecté.

Il ne doit être ni altéré, ni déformé. C'est un ensemble immuable.

ANNEXE 2

Logotype de la Ville de Digne-les-Bains



Logotype de la Communauté d'agglomération Provence Alpes Agglo (PAA)

