

AR PREFECTURE

006-210600110-20180919-06-DE
Reçu le 28/09/2018



POLE D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE BEAULIEU-SUR-MER

PROTOCOLE D'INTENTION GENERALE RELATIF A L'AMENAGEMENT DU PEM

Entre :

- **L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologie et Solidaire), représenté par le Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Monsieur Pierre DARTOUX.
Et dénommée ci-après « l'Etat »,
- **La Région SUD Provence-Alpes-Côte d'Azur**, représentée par le Président du Conseil régional Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil régional n°
Et dénommée ci-après « la Région »,
- **Le Département des Alpes-Maritimes**, représentée par son Président, Monsieur Charles Ange GINESY, dûment habilité par la délibération du Conseil départemental n°
Et désignée ci-après par « le Département »
- **La Métropole Nice Côte D'azur**, représentée par son Président, Monsieur Christian ESTROSI, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil métropolitain n° en date du.....
Et dénommée ci-après « la Métropole »
- **La Ville de Beaulieu**, représentée par son Maire, Monsieur Roger ROUX, dûment habilité par la délibération du Conseil municipal n°
Et dénommée ci-après « la Ville »
- **SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le N° B. 412.280.737, représenté par le Directeur Territorial Provence-Alpes-Côte d'Azur, Monsieur Jacques FROSSARD, dûment habilité à cet effet,
Et dénommée ci-après « SNCF Réseau »
- **SNCF Mobilités**, Etablissement Public Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 9, rue Jean-Philippe Rameau, CS 20012 – 93212 Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Thierry JACQUINOD Directeur de l'Agence Gares Méditerranée de Gares et Connexions,
Et ci-après dénommée « Gares & Connexions »

La Région, le Département, la Métropole, la Ville, SNCF Mobilités - prise dans sa branche Gares & Connexions et SNCF Réseau sont désignés collectivement par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

- VU le Code général des collectivités territoriales ;
- VU le code des Transports ;
- VU la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- VU la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite loi MAPTAM ;
- VU la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et ses décrets d'application ;
- VU la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République dite LOI NOTRE ;
- VU la délibération n° 08-7 de la Commission permanente du Conseil régional en date du 8 février 2008 approuvant le Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau régional de transport de voyageurs ;
- VU la délibération n° 14-580 de la Commission permanente du Conseil régional en date du 27 juin 2014 approuvant l'Actualisation du Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau régional de transport de voyageurs ;
- VU la délibération n°15-1 du 20 février 2015 du Conseil régional approuvant le Protocole d'accord Etat-Région, Contrat de Plan 2015-2020 ;
- VU la délibération n°15-550 du 29 mai 2015 du Conseil régional adoptant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ;
- VU la délibération n°15-554 du 29 mai 2015 du Conseil régional adoptant le Schéma directeur d'adaptation des quais des gares et haltes en Provence-Alpes-Côte d'Azur entre l'Etat, la Région, et la SNCF ;
- VU la délibération n°15-584 du 26 juin 2015 du Conseil régional approuvant l'Agenda d'accessibilité programmé ;
- VU la délibération n°15-960 du 16 octobre 2015 du Conseil régional approuvant l'avenant n°1 du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 ;
- VU la délibération n°15-1253 du 16 octobre 2015 du Conseil régional approuvant la convention de financement des études d'avant-projet pour la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs Beaulieu-sur-Mer ;
- VU la délibération n°16-565 du 13 juillet 2016 du Conseil régional approuvant l'avenant n°2 du Contrat de Plan 2015-2020 ;
- VU la délibération n°16-707 du 12 octobre 2016 du Conseil régional approuvant la convention de financement des études Pro et travaux pour des aménagements d'accessibilité du bâtiment la gare de Beaulieu-sur-Mer ;
- VU la délibération n° 16-847 du 3 Novembre 2016 du Conseil régional approuvant l'avenant n°3 du Contrat de Plan 2015-2020 ;
- VU la délibération n° du 29 juin 2018 du Conseil régional approuvant la stratégie régionale pour l'aménagement des gares et PEM en région Provence Alpes Côte d'Azur ;

SOMMAIRE

PREAMBULE.....	5
ARTICLE 1 - OBJET DU PROTOCOLE ET PERIMETRE D'APPLICATION.....	7
1.1 Objet du protocole.....	7
1.2 Périmètre d'application du protocole.....	7
ARTICLE 2 – OBJECTIF DES ETUDES EN COURS ET QUI SERONT MENEES.....	7
ARTICLE 3 PROGRAMME GENERAL ENVISAGE.....	7
ARTICLE 4 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI.....	8
ARTICLE 5 – PLANNING PREVISIONNEL.....	9
ARTICLE 6 – MODIFICATION ou RESILIATION DU PRESENT PROTOCOLE.....	9
ARTICLE 7 - DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE.....	10
ARTICLE 8 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION.....	10
ARTICLE 9 - LITIGES.....	10
ARTICLE 10 – MESURES D'ORDRE.....	10
ARTICLE 11 – LISTE DES ANNEXES.....	10
ARTICLE 12 - NOMBRE D'EXEMPLAIRES.....	11

PREAMBULE

Forte de 46 communes et de 536 000 habitants, la métropole Nice Côte d'Azur couvre aujourd'hui un territoire représentatif dont l'organisation reste fortement tournée vers le littoral, qui concentre plus de 80% des populations et accueille les principaux pôles générateurs de déplacements sur une étroite bande côtière... Au droit des problématiques complexes de desserte qui en découlent, et des effets de saturation des voies routières déjà effectives, l'alternative d'une offre en transports en commun est porteuse d'enjeux majeurs.

La voie ferrée littorale, reliant Mandelieu à Vintimille, bénéficie d'un positionnement particulièrement stratégique en matière de déplacements au regard de l'urbanisation du territoire.

La commune de Beaulieu-sur-Mer est membre de la Métropole Nice Côte d'Azur. Le tourisme, le casino et la navigation de plaisance sont des piliers de l'économie locale. Située dans « la grande banlieue » de Nice, Beaulieu-sur-Mer entretient d'étroites relations avec celle-ci. Pour les Berlugans ainsi que pour les touristes, Nice est le plus grand pôle de services de la région. Il y existe des échanges du même type entre Beaulieu-sur-Mer et Monaco, dans une moindre mesure car cette dernière se trouve un peu plus loin sur la côte. Nice et Monaco sont toutes les deux reliées à Beaulieu-sur-Mer en train par la ligne Mandelieu – Nice – Vintimille,

La population de la commune de Beaulieu compte 3 796 habitants et peut atteindre jusqu'à 8000 résidents en saison touristique. Beaulieu-sur-Mer est une station balnéaire très prisée de la Côte d'Azur. Les services et les équipements destinés à accueillir les touristes sont très développés. Pour cette raison, les usagers de la gare sont non seulement des pendulaires au départ et à destination de Beaulieu-sur-Mer mais aussi des voyageurs internationaux occasionnels. Sa fréquentation est marquée par la saisonnalité. La gare se trouve en centre-ville, à 5 minutes à pied du port de plaisance, à 10 minutes à pied de la Baie des Fourmis (2 minutes en bus, ligne 84). L'office de tourisme est implanté à la sortie de la gare et de nombreux hôtels sont situés à proximité immédiate.

En 2014, le projet de Pôle d'échanges Multimodal (PEM) de Beaulieu a fait l'objet d'études préliminaires. Ces études ont été menées par Gares & Connexions dans le cadre d'un partenariat entre la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la Métropole Nice Côte d'Azur, la Ville de Beaulieu, G&C, et le Département des Alpes Maritimes.

Le PEM est inscrit au Contrat Régional d'Equilibre Territorial signé entre la Région et la Métropole le 24 juin 2016. Il figure parmi les PEM stratégiques du réseau régional et métropolitain.

La gare de Beaulieu-sur-Mer est également inscrite parmi les sites prioritaires de l'Agenda d'accessibilité programmé de la Région. Une convention partenariale pour mener les études AVP entre SNCF Réseau, l'Etat et la Région a été signée fin 2017, pour 500 000 euros. Le projet consiste à étudier finement les 2 solutions pour l'accès aux quais, ainsi que les différents travaux complémentaires. Les résultats sont prévus au second semestre 2018 et selon les travaux seraient programmer en 2022.

La desserte actuelle de la gare de Beaulieu-sur-Mer est d'un train tous les ¼ d'heure en pointe et toutes les 30 minutes hors pointe.

Le temps de parcours à partir de la gare de Beaulieu-sur-Mer, est de 10 minutes pour rejoindre la gare de Nice Ville, 10 à 14 minutes (selon les trains) pour la gare de Monaco et de 38 minutes pour la gare de Vintimille.

La gare de Beaulieu est également desservie par le réseau urbain « lignes d'Azur » mis en place par la Métropole avec les lignes 81 et 84, ainsi que par la ligne 100 de la Région (plus grosse ligne interurbaine du département). Certaines lignes peuvent proposer des trajets en « concurrence » avec l'offre ferroviaire, en interconnexion avec la gare, bien qu'elles assurent principalement une desserte fine du territoire.

La fréquentation de la gare en 2016 était de 469 459 voyages décomptés. La gare a connu une progression de 9 000 voyages entre 2015 et 2016, mais reste encore en deçà de sa fréquentation de 2013.

Le périmètre du pôle d'échanges comprend la gare ferroviaire, le parvis, le parking sous horodateur, les arrêts bus, les places réservées aux taxis et deux-roues motorisés.

D'après le diagnostic intermodal, réalisé en 2011, par le bureau d'étude MTI Conseil, les axes à améliorer en priorité portent principalement sur :

- L'offre de rabattement : absence de correspondance des transports collectifs avec les trains, aucun aménagement dédié aux vélos, pas de service de location n'est proposé pour cette gare touristique, une dépose-minute non organisée fonctionnant difficilement, manque de places de stationnement.
- L'information : l'information statique incomplète sur périmètre SNCF et arrêts urbains, absence d'échanges entre les transporteurs et système d'information dynamique est absent pour les bus...
- La distribution : absence de titres intermodaux.
- L'accessibilité aux PMR : aucun périmètre totalement accessible.
- L'accueil : information intermodale pas fournie, attente des bus et taxis relativement inconfortable et peu de services adaptés proposés à la gare.

Si certains aménagements ont déjà été réalisés, notamment au sein du bâtiment des voyageurs, le périmètre intermodal et les quais de la gare ferroviaire doivent encore faire l'objet d'une réhabilitation fonctionnelle et accessible pour l'ensemble des usagers.

La volonté des partenaires est de développer un véritable pôle de transports regroupant sur le site les différentes dessertes TC et en assurer les correspondances permettant de renforcer l'attractivité du train :

- le PEM aura pour vocation première le report modal d'un maximum de voyageurs vers le mode ferroviaire. L'objectif est de rendre possible les ruptures de charge en modifiant le réseau de transport public et en créant notamment un parking à proximité immédiate de la gare ferroviaire pour que le transfert de mode entre VP et train soit une alternative réaliste, dans la mesure des besoins de stationnements qui auront été mesurés ;
- il a également pour objectif de redynamiser le quartier, en modernisant les équipements et en améliorant l'environnement immédiat de la gare. Il doit permettre l'insertion du site de la gare dans son environnement urbain et renforcer la liaison piétonne à la gare, voir cyclable le cas échéant ;

La faisabilité du projet ayant été avérée, les partenaires conviennent du présent protocole pour confirmer les objectifs du projet de pôle d'échanges multimodal de Beaulieu-sur-Mer et en organiser le montage opérationnel en vue de sa réalisation. Il doit permettre d'assurer les parties sur les intentions de faire et d'ouvrir la phase des études APD. Il n'est pas engageant et les hypothèses financières qu'il émet sont encore à étudier.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 - OBJET DU PROTOCOLE ET PERIMETRE D'APPLICATION**1.1 Objet du protocole**

Par le présent protocole les Partenaires souhaitent acter leur volonté commune d'aménager le PEM de Beaulieu-sur-Mer, chacun dans le cadre de ses compétences propres.

Toutefois, le présent protocole ne peut en aucun cas constituer pour les maîtres d'ouvrage un engagement de réaliser les ouvrages relevant de leur compétence.

Seules les conventions particulières conclues au fur et à mesure de l'avancement du projet revêtent un caractère contraignant. Il s'agit, sans que la liste soit exhaustive, de conventions de financement, de conventions relatives à l'organisation des maîtres d'ouvrage (ex. groupement de commande, maîtrise d'ouvrage unique), de conventions domaniales.

Sur la base du présent protocole, les partenaires souhaitent notamment conduire en concertation :

- les études d'aménagement du pôle d'échanges permettant sa réalisation,
- les études de définition de montages opérationnels et financiers,
- La mise au point de conventions de financement d'études de projet et de réalisation du projet.

1.2 Périmètre d'application du protocole

Le présent protocole porte sur quatre périmètres d'intervention du Pôle d'Echanges Multimodal :

- les bâtis SNCF,
- les quais de la gare ferroviaire,
- le parc relais (pas de choix d'emplacement à ce stade),
- l'insertion urbaine et liaison modes doux (parvis et liaison entre la gare ferroviaire, parc relais et arrêts TC).

Un plan est joint en annexe 1.

ARTICLE 2 – OBJECTIF DES ETUDES EN COURS ET QUI SERONT MENEES

Les résultats de ces études doivent permettre, pour les périmètres d'intervention identifiés :

- la précision des périmètres d'intervention des différents maîtres d'ouvrage,
- la validation des montages financiers et opérationnels,
- la conclusion de conventions de financement d'études de projet et de réalisation du projet.

Une première approche du montage opérationnel de l'opération, non engageante, est jointe en annexe 2 pour servir de base de travail. Elle est établie sur la base des études préliminaires menées en 2014.

Périmètre Quais :

Ce périmètre est sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau.

Une convention de financement des études PRO et de REA pour la mise en accessibilité des quais doit être finalisée pour 2019 afin de bloquer les plages travaux pour une période de réalisation 2021-2022.

Périmètres bâtiment voyageurs, parking et insertion et liaison urbaine (dont parvis et liaison piétonne) :

L'hypothèse de travail porte sur :

- une maîtrise d'ouvrage unique confiée à Gares & Connexions pour la réalisation de ces ouvrages, par SNCF Réseau notamment pour la réalisation de la mise en accessibilité des quais
- l'exploitation du parc relais à définir, selon les partenariats possibles et sa localisation

ARTICLE 3 PROGRAMME GENERAL ENVISAGE

Les Pôles d'échanges multimodaux représentent pour les usagers :

- une porte d'entrée quotidienne vers les réseaux de transports publics
- un lieu de changement de modes de transports où la correspondance doit être assurée dans de bonnes conditions pour sécuriser le choix de transport.

Leur intégration urbaine, leur conception, l'efficacité de leur gestion et la variété des services qu'ils peuvent offrir aux voyageurs doivent contribuer à valoriser l'offre globale de transports publics en région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA). Ces caractéristiques multifformes faisant partie de champs de compétences variés et territorialisés, impliquent la nécessité d'une action partenariale. C'est ensemble, que les acteurs du transport doivent répondre aux besoins de déplacements des tous les usagers dans un niveau d'exigence élevé en matière d'accessibilité, de confort et de sécurité.

Les exigences de services dépendront de la stratégie régionale des gares et PEM en région Provence Alpes Côte d'Azur.

Le programme général du pôle d'échanges multimodal porte sur :

- l'aménagement d'un véritable parvis revalorisant l'entrée de la gare et assurant toutes les fonctionnalités intermodales attendues (taxis, vélos bleus, autos bleues...),
- l'aménagement d'un parc relai
- la mise en continuité de l'espace de la gare avec les abords immédiats du boulevard General Leclerc et la ville historique,
- la mise en accessibilité PMR des espaces publics et de la gare dans son ensemble (bâtiment voyageurs, quais),
- l'évolution qualitative des bâtis SNCF et leur valorisation

ARTICLE 4 - ORGANISATION DU PILOTAGE ET DU SUIVI

4.1 Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé des partenaires signataires de la présente. Il définit les grandes orientations permettant un développement coordonné et cohérent de l'ensemble du projet.

Le comité de pilotage est le lieu de rapprochement des objectifs des partenaires. A ce titre, il oriente, arbitre et valide le programme d'études à engager, les éléments de programmes de chacun des périmètres et le calendrier des opérations.

Ce comité de pilotage, animé et coprésidé par la Région et la Ville de Beaulieu-sur-Mer, se réunira à l'initiative du comité technique ou à la demande de l'un des signataires. Les décisions du comité de pilotage seront prises à l'unanimité des participants.

Lesdits programmes, calendriers et plans de financement pourront faire l'objet de délibérations et de décisions concordantes de leurs organes statutaires ou légaux.

Celui-ci pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de cette convention mais pouvant être concernés par le projet. En particulier, les représentants de la Principauté de Monaco seront invités à participer aux comités de pilotage, car le territoire de la principauté de Monaco est le pôle générateur principal des déplacements au départ et en provenance du périmètre de transport urbain de la Métropole.

4.2 Comité technique

Le comité de pilotage est assisté d'un comité technique chargé de préparer les réunions du comité de pilotage, d'assurer le suivi et la mise en œuvre des orientations du comité de pilotage.

Le comité technique est composé des équipes techniques des partenaires signataires de la présente convention. Chaque partenaire désignera son représentant au comité technique. Le comité technique, animé par la Région, se réunira à leur initiative ou à celle de tout autre partenaire signataire de la convention, pour faire un point sur l'avancement du projet.

Celui-ci pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de cette convention mais pouvant être concernés par le projet. En particulier, les représentants de la Principauté de Monaco pourront être invités à participer aux comités techniques.

Le comité technique assiste le comité de pilotage et, à ce titre :

- propose les ordres du jour et rédige le compte-rendu des réunions du comité de pilotage,
- propose au comité de pilotage les orientations à donner aux études,
- organise la coordination de l'action de tous les acteurs et recherche les consensus financiers et opérationnels en vue de la mise en œuvre des décisions du comité de pilotage,
- s'assure de la bonne coordination et de l'avancement des différentes études,
- réalise la synthèse des études et rassemble les coûts estimés afin d'établir les budgets des opérations,
- fixe le planning des réunions.

ARTICLE 5 – PLANNING PREVISIONNEL

Les signataires du présent protocole s'engagent à élaborer ensemble les perspectives du développement d'un pôle d'échanges multimodal.

En prenant en compte les études préalables réalisées, les différentes étapes de la démarche partenariale, objet du présent protocole, sont établies selon le calendrier prévisionnel suivant, sur une hypothèse de notification du protocole en septembre 2018 :

Approbation de la convention de financement des études APD pour le périmètre de mise en accessibilité des quais	Octobre 2017
Approbation de la convention de financement des études APD pour le périmètre BV, parking et insertion urbaine et liaison modes doux	Octobre 2018
Approbation de la convention de financement des études PRO et des travaux de réalisation pour le périmètre de mise en accessibilité des quais	Octobre 2019
Comité technique de validation des études APD pour le périmètre BV, parking et insertion urbaine et liaison modes doux	Quatrième trimestre 2019
Comité de pilotage	Quatrième trimestre 2019
Approbation de la convention de financement des études PRO et des travaux de réalisation pour le périmètre BV, parking et insertion urbaine et liaison modes doux	Premier trimestre 2020
Démarrage des études PRO si accord des partenaires	Deuxième trimestre 2020
Démarrage des travaux	Premier trimestre 2021

Fonction des résultats des études APD

ARTICLE 6 – MODIFICATION ou RESILIATION DU PRESENT PROTOCOLE

Toute modification au présent protocole, donne lieu à l'établissement d'un avenant sans toutefois que celui-ci ne modifie l'objet du présent protocole.

En cas de non-respect par l'une des parties des engagements réciproques au titre de ce protocole, celui-ci peut être résilié de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Le comité de pilotage valide cette décision et avise le ou les Partenaires concernés par lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure. Si cette dernière reste sans effet à l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant sa réception par le ou les Partenaire(s) défaillant(s), les autres Partenaires se réunissent pour décider du sort du présent protocole. La résiliation de ce dernier peut être prononcée et entérinée selon les modalités qui ont gouverné sa conclusion.

En cas d'abandon total ou partiel de l'opération ou en cas de résiliation du présent protocole, les parties tirent les conséquences quant à la suite à donner aux conventions signées ultérieurement.

ARTICLE 7 - DATE D'EFFET ET DUREE DU PROTOCOLE

Le présent protocole prend effet à la date de la notification du dit protocole par la Région, transmis simultanément à tous les cosignataires.

La validité des dispositions de ce protocole prend fin à la signature de conventions se substituant au présent accord ou bien à la fin de la réalisation du programme décrit dans l'Article 2.

ARTICLE 8 – PROPRIETE, DIFFUSION DES ETUDES, COMMUNICATION

Les études menées sur la base du présent protocole restent la propriété de chaque maître d'ouvrage.

Les résultats des études et tous documents et supports spécifiques à la réalisation des travaux selon demande, seront communiqués aux partenaires sous format numérique et papier. Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable de chaque maître d'ouvrage concerné.

Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication des études.

ARTICLE 9 - LITIGES

Les Parties s'efforceront de résoudre à l'amiable tout différend qui pourrait s'élever entre elle à l'occasion de l'exécution du présent protocole.

Faute d'y parvenir, les litiges seront portés devant le Tribunal Administratif territorialement compétent.

ARTICLE 10 – MESURES D'ORDRE

Les frais de timbres et d'enregistrement sont à la charge de celle des parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

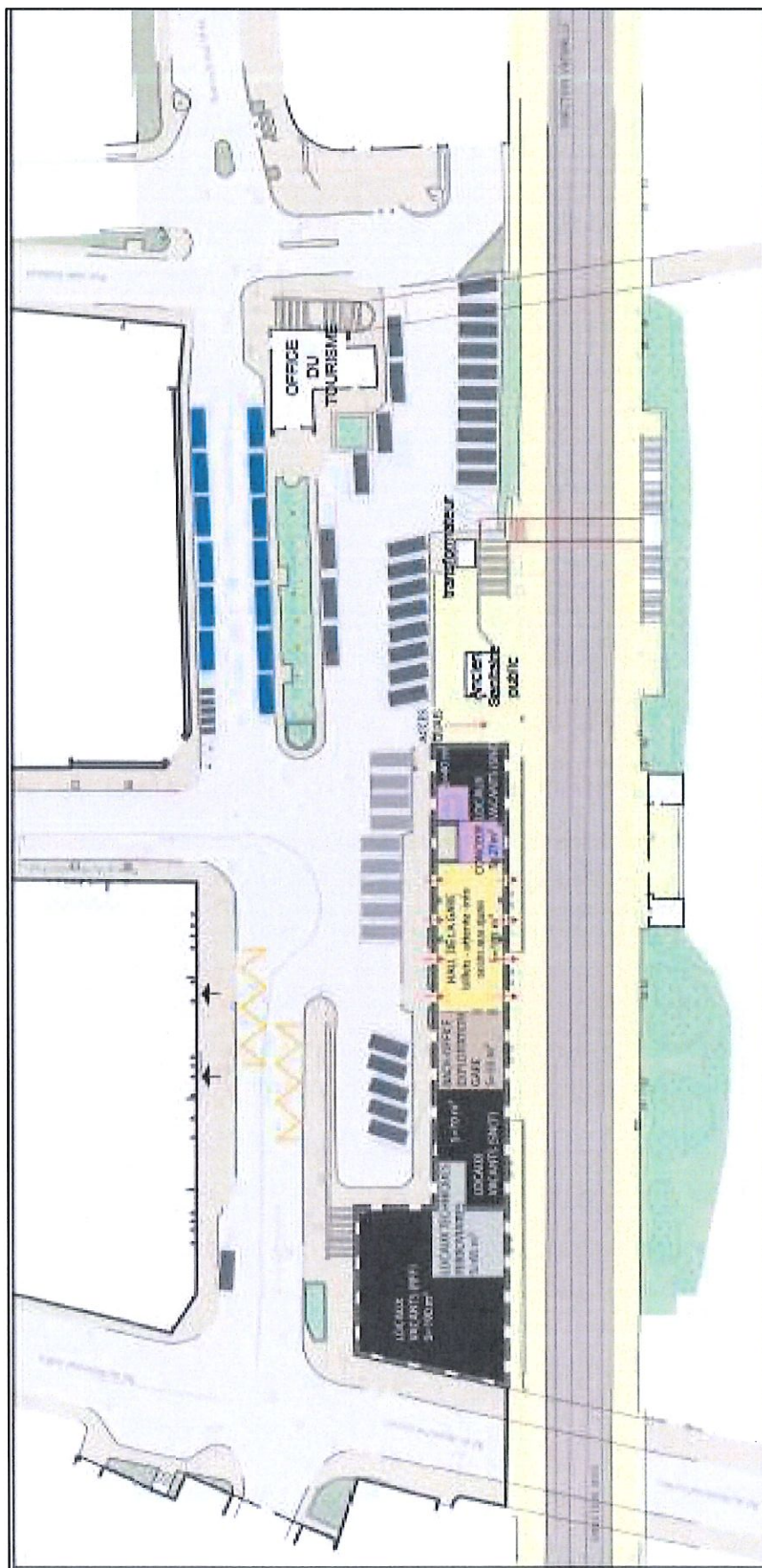
Pour l'exécution du présent protocole, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

ARTICLE 11 – LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Plan des périmètres d'intervention du protocole

Annexe 2 : Hypothèse de plan de financement

Annexe 1 : Plan des périmètres d'intervention du protocole



Annexe 2 : Première approche du montage opérationnel de l'opération (issue des études préliminaires de 2014)

PREMIERE APPROCHE DE MONTAGE OPERATIONNEL EN VUE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

POLE D'ECHANGES MULTIMODAL

	montant	Partenaires financeurs	MOA à déterminer
Aménagement du parvis et du pavillon	2 497 500 €	Région / CG06 / NCA / Ville / Monaco ?	NCA / Ville / SNCF
modernisation de la gare	800 000 €	Région / SNCF / NCA / Ville	SNCF
mise en accessibilité des quais	4 061 000 €	Région / RFF / NCA / Ville	RFF
contribution au parking souterrain	à évaluer	Région / CG06 / NCA / Ville / Monaco ?	NCA / Ville / Opérateur

FINANCEMENT : répartition à déterminer

Maitrise d'ouvrage:

- scénario variante sans pk souterrain > **G&C pourrait être MOA du parvis et de la gare**
- Scénario avec pk souterrain > **MOA Parking est MOA du parvis**