



Ville de Demain

Programme d'investissements d'avenir

**CONVENTION TCSP
ENTRE
LA CAISSE DES DEPOTS ET CONSIGNATIONS
ET
LA COMMUNAUTE URBAINE DE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE**

Octobre 2012



Programme Investissements d'Avenir Convention de Subvention d'Investissement Transports collectifs en site propre

Vu le Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n°1191/69 et (CEE) n°1107/70 du Conseil, publié au Journal Officiel de l'Union européenne n° L 315 du 3.12.2007 (le **Règlement CE Transport**) ;

Vu l'article 8 de la loi n° 2010-237 du 9 mars 2010 de finances rectificative pour 2010 relative au Programme d'Investissements d'Avenir,

Vu la convention du 28 septembre 2010 entre l'Etat et la Caisse des dépôts et consignations, publiée au Journal officiel du 30 septembre 2010 (la **Convention Etat-CDC**) relative au Programme d'Investissements d'Avenir (action *Ville de Demain*) et portant création, dans les livres de la Caisse des dépôts et consignations d'un fonds, dénué de la personnalité morale, dénommé fonds *Ville de Demain* (le **Fonds**),

Vu la délibération du comité de pilotage de l'action *ville de demain*, en date du 8 décembre 2010 autorisant l'attribution d'une subvention d'investissement dans le cadre de la présente convention,

Vu la décision du Premier Ministre en date du 9 mars 2011 dont la copie figure en annexe 1 des présentes (la **Décision du Premier Ministre**),

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 56, rue de Lille, 75007 Paris, agissant en son nom et pour le compte de l'Etat, en vertu de la Convention Etat-CDC, en qualité de gestionnaire du Fonds, représentée par Jean-Paul Guérin, dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée la **Caisse des Dépôts**,

ET

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, dont le siège administratif est situé 10 Place de la Joliette Atrium 10.7 13 002 Marseille, représentée par son Président, Monsieur Eugène CASELLI dûment habilité à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée le **Bénéficiaire**,

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

SOMMAIRE

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITES ET CALENDRIER DE REALISATION DU PROJET

ARTICLE 3 – MODALITES DE LA SUBVENTION

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITE

ARTICLE 6 – PROPRIETE INTELLECTUELLE

ARTICLE 7 – DUREE

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GENERALES

ANNEXE 1 – COPIE DE LA DECISION DU PREMIER MINISTRE

ANNEXE 2 – COPIE DE LA PROPOSITION RELATIVE AU PROJET ET CALENDRIER

ANNEXE 3 – DEPENSES ELIGIBLES

ANNEXE 3 BIS – ANNEXE FINANCIERE

ANNEXE 4 – INFORMATION- REPORTING

IL A ETE PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIIT :

- (A) La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole a été sélectionnée dans le cadre de l'appel à projets EcoCités lancé le 22 octobre 2008 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer.
- (B) En application de la Convention Etat-CDC, les collectivités sélectionnées dans ce cadre sont éligibles pour présenter des actions en vue d'obtenir un financement au titre du programme des Investissements d'Avenir, dès lors que lesdites actions remplissent les critères d'éligibilité précisés dans le cahier des charges relatif à l'action *Ville de Demain* (volet 1 EcoCités) publié le 6 novembre 2010 à l'initiative de l'Etat.
- (C) Aux termes du cahier des charges susvisé, il est prévu d'allouer au maximum une enveloppe de 200 millions d'euros (200 M€) aux projets de transports en commun en site propre (TCSP) sélectionnés dans le cadre de l'appel à projets lancé par le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer le 4 mai 2010.
- (D) Le Bénéficiaire a présenté au titre de l'appel à projets susvisé un projet de transports en commun en site propre consistant en la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et Saint Antoine (Vallon des Tuves) à Marseille (15^{ème} et 16^{ème} arrondissements) (le **Projet**) et s'inscrivant dans l'axe *Mobilité* d'intervention du Fonds.
- (E) Par décision en date du 9 mars 2011, le Premier Ministre a décidé, en application de l'article 2.4.1.1 de la Convention Etat-CDC, d'attribuer au Bénéficiaire une subvention d'un montant maximum de 8 680 000 euros, conformément aux termes de la présente convention.
- (F) Le comité opérationnel des financements compétent a approuvé le contenu de la présente convention.

Ainsi, la Caisse des Dépôts et le Bénéficiaire ont conclu la présente convention.

Dans la présente convention, les références à la Caisse des Dépôts sont des références à la Caisse des Dépôts agissant en son nom et pour le compte de l'Etat au travers du Fonds.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIIT :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention incluant son préambule et ses annexes (la **Convention**) a pour objet de définir (i) les conditions du versement de la subvention par la Caisse des Dépôts aux fins de la réalisation du Projet (la **Subvention**) et (ii) les obligations qui sont mises à la charge du Bénéficiaire dans ce cadre.

ARTICLE 2 – OBJET, MODALITES ET CALENDRIER DE REALISATION DU PROJET

Le Projet consiste en la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et Saint Antoine (Vallon des Tuves) à Marseille (15^{ème} et 16^{ème} arrondissements).

Il intègre, en outre, la création d'un pôle d'échanges au niveau du boulevard du Capitaine Gèze.

La création du pôle d'échanges Gèze comprend une station de métro, un parking relais, une gare bus et un parc à vélo, à laquelle viendront s'ajouter, dans un second temps avec l'aménagement urbain porté par l'EPAEM, une programmation commerciale, services, bureaux et logements. Cet aménagement permettra aussi de rabattre les lignes de cars interurbains venant du périmètre de l'étang de Berre, leur terminus actuel étant à Saint Charles. De plus les lignes urbaines venant du Nord et dont le terminus actuel est la station de métro de Bougainville seront rabattues sur Capitaine Gèze, ce qui favorisera l'intermodalité.

La création de la ligne de BHNS Bougainville-Saint Antoine et du pôle d'échanges Gèze permet de répondre aux objectifs de desserte des quartiers Nord de Marseille annoncés dans le Plan de Déplacement Urbain de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, approuvé le 13 février 2006.

Pour sa part, la ligne de BHNS participera à une redistribution des espaces dédiés à la desserte locale et au stationnement, et à une requalification des quartiers traversés.

La création du pôle d'échanges Gèze s'accompagne d'une volonté d'initier la transformation du territoire qui se poursuivra par le projet urbain d'extension du périmètre d'Euroméditerranée.

Les objectifs principaux du projet sont donc les suivants :

1- Une meilleure desserte des quartiers Nord de Marseille

Entre la station de métro Bougainville et le Vallon des Tuves, la desserte est actuellement assurée par la ligne de bus n°26, deuxième ligne du réseau de bus de Marseille.

Du fait notamment du fort trafic de véhicules (VL et PL) et du stationnement illicite, elle connaît une forte irrégularité et une sous capacité en heures de pointe pouvant se traduire par une file d'attente aux arrêts. Les pertes de temps constatées sur la ligne 26 sont dues aux congestions du trafic et aux temps d'attente en station.

En remplaçant la ligne de bus n°26 actuelle par un BHNS, le secteur Nord de Marseille sera mieux desservi ; les habitants pourront accéder au centre ville plus rapidement qu'aujourd'hui. La création du pôle d'échanges et l'extension du métro à Gèze facilitera les échanges modaux, ce qui réduira les temps de parcours entre Saint Antoine et le centre ville.

L'objectif du projet consiste donc à améliorer le service de transports en commun vers les quartiers Nord grâce à un accroissement de la vitesse commerciale, des fréquences et amplitudes horaires et de la régularité.

En outre, avec la construction du pôle d'échanges Gèze, en lien avec l'extension de la ligne de métro 2, l'opération répond à un besoin d'intermodalité dans ce secteur en pleine mutation.

2- Garantir un service de qualité

Le choix de créer une ligne de BHNS traduit la volonté de la Communauté Urbaine d'accroître considérablement l'offre de transport et la qualité du service dans ce secteur de l'agglomération.

Par conséquent, l'efficacité, la régularité et le confort ont été recherchés tant au niveau du matériel roulant, des aménagements linéaires que des stations.

La qualité concerne également la connexion de la ligne de BHNS aux équipements existants : station de métro de Bougainville, gare TER de Saint Antoine, parcs relais, noyaux villageois, grâce à une signalisation lisible, des cheminements piétons et cycles sécurisés, des aménagements visant à favoriser l'intermodalité.

3- Repenser le stationnement et la desserte locale

La RN8, qu'emprunte le BHNS, est longée, d'une part, par des zones d'activités importantes (entreprises, industries, commerces de gros, commerces de proximité), d'autre part par des pôles de services et des espaces publics (mairie, écoles, parcs...). Elle sert donc à la fois d'axe de transit pour les véhicules qui veulent rejoindre le centre ville, d'axe de livraison des nombreux pôles d'activités, de voie de desserte locale des habitations et des commerces et de zones de stationnement.

Le stationnement occupe une part importante de l'espace : en plus des deux files latérales autorisées, de nombreux véhicules sont garés en double file. Tous ces usages cohabitent sur une largeur variant de 15 à 18 m au détriment, bien souvent, des cheminements piétons. De ce fait, la circulation est dense tout au long de la journée, les congestions, notamment au niveau des noyaux villageois, sont fréquentes ; les cheminements piétons peu confortables.

L'enjeu de cette opération consiste à redistribuer les espaces dédiés aux différents usages dans les emprises de voirie existantes. Elle a comme objectif de supprimer le stationnement illicite, améliorer le trafic de transit, faciliter la desserte locale et recréer des cheminements piétons confortables.

4- Favoriser l'intermodalité

Le pôle bus du pôle d'échanges Gèze prévoit un quai de desserte qui jouxte la station du métro. Les cheminements piétons sont ainsi facilités et sécurisés. Les bus repartent ensuite vers leur quai départ, à proximité immédiate du quai arrivée. Sa conception favorisera l'intermodalité et, par conséquent, l'utilisation des transports en commun.

5- Requalifier les quartiers traversés

Le BHNS va entraîner une réorganisation des espaces situés le long de l'ex-RN8. Il s'accompagnera d'une requalification des voies, carrefours et places jouxtant son tracé.

Une attention particulière sera apportée à la requalification des noyaux villageois afin de recréer des lieux de vie fonctionnels et d'offrir un cadre de vie plus urbain aux habitants.

Extrêmement soigné en matière de sécurisation des usagers et de fluidité de fonctionnement, le pôle d'échange Gèze permettra de favoriser le développement des quartiers alentours tout en fluidifiant la circulation dans l'hyper centre.

L'échéancier de réalisation du projet prévoit une mise en service du BHNS Bougainville – Saint Antoine pour le début d'année 2014 et une mise en service du pôle d'échanges Gèze pour avril 2015. Ainsi, afin de respecter ces délais, un démarrage des travaux est envisagé dès le second semestre 2012 pour le BHNS et dès décembre 2012 pour le pôle Gèze.

2.1 Le tracé

2.1.1 Tracé et desserte du projet

La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Bougainville – Saint Antoine remplacera l'actuelle ligne de bus n°26 qui dessert les quartiers Nord de Marseille.

Son itinéraire, d'une longueur de 11 km, suit l'ancienne RN8 et dessert plusieurs noyaux villageois : Les Crottes, la Cabucelle, Saint Louis, La Viste, Saint Antoine. Il traverse des secteurs industriels au Sud et plus résidentiels au Nord.

LOCALISATION

BHNS Bougainville - Vallon des Tuves



Itinéraire de la ligne de bus n°26 (source : EGIS France)

La ligne de BHNS empruntera les voies suivantes depuis la station de métro Bougainville :

- la traverse du Bachas
- le Boulevard Christophe Moncada
- la rue de Lyon
- l'avenue de Saint Louis
- l'avenue de La Viste
- l'avenue de St Antoine
- l'avenue du Vallon Dol
- le chemin des Bourelly
- le boulevard Dramard
- le boulevard du Bosphore

Lorsque la station de métro Gèze aura été mise en service, le terminus du BHNS situé à Bougainville sera déplacé sur le pôle d'échanges Gèze.

Dans un premier temps, il y aura 67 arrêts BHNS. A la mise en service du pôle d'échanges Gèze, futur terminus de la ligne BHNS, 5 stations BHNS seront supprimées.

De son côté, le pôle d'échanges multimodal de Gèze connectera plusieurs modes de transport en commun : métro, BHNS, bus interurbains et urbains, mais aussi, permettra les cheminements piétons et cycles. A terme, une deuxième ligne de Bus à Haut Niveau de Service viendra compléter ce pôle ; elle reliera le quartier Euroméditerranée au technopole de Château-Gombert via la L2 Nord.

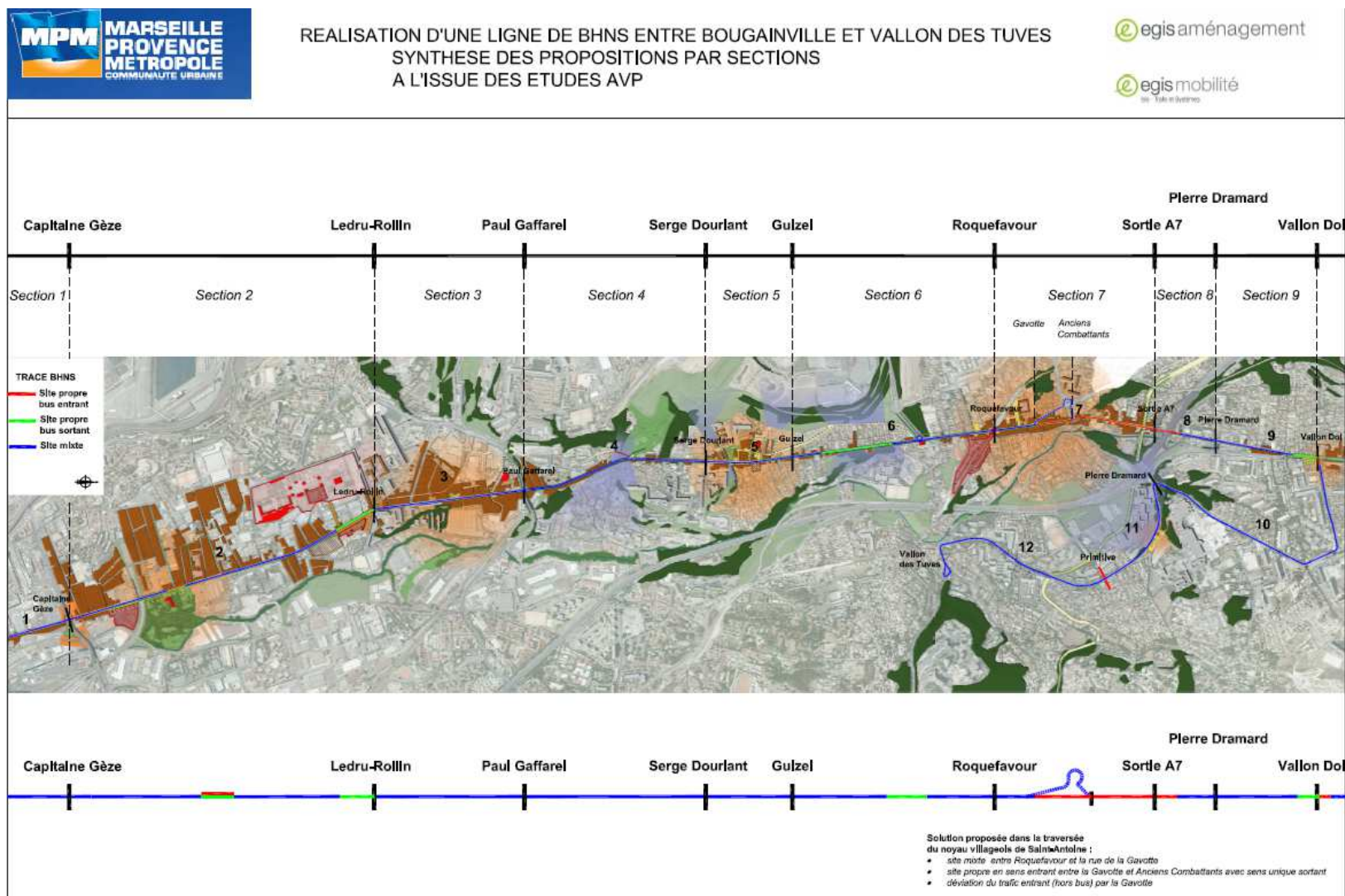
Le pôle d'échanges comprendra en outre un parc relais. Ce dernier favorisera d'une part le report modal de la voiture vers les transports en commun, et il offrira d'autre part du stationnement aux habitants et à l'ensemble des usagers susceptibles de rabattement avant l'entrée dans l'hyper centre. Accessible depuis les autoroutes A7 et A55, il intégrera à proximité immédiate des commerces de proximité et des services dans le futur aménagement de la place de la Cabucelle, dont la maîtrise d'ouvrage est assurée par l'EPAEM.



Plan de situation du pôle d'échanges Gèze (source : MPM)

2.1.2 Caractéristiques du BHNS par section

A l'issue des études d'avant-projet, les caractéristiques techniques du BHNS par section sont les suivantes :



Des couloirs d'approche sont prévus sur la rue de Lyon à proximité du carrefour avec le Boulevard de la Méditerranée et le Boulevard Ledru Rollin, ainsi que sur l'avenue de Saint Antoine, au niveau du carrefour du Boulevard du Vallon Dol.

Une section de 250 m de site propre dans le sens Sud → Nord est envisagée sur l'avenue de La Viste, entre le Boulevard de la Minoterie et la Traverse du Viaduc.

Enfin, une section de site propre de 700 m de long dans le sens Nord → Sud est prévue sur l'avenue de Saint Antoine, entre l'avenue Anne Marie et la route de la Gavotte.

Section concernée	Caractéristiques du site propre à l'issue des études AVP		
	Longueur du site propre	Largeur du site propre (séparateur infranchissable compris)	Site propre en sens unique ou en voie unique en gestion alternée
De la station de métro Bougainville à l'avenue du Capitaine Gèze	BHNS en site mixte (dans la circulation générale). Tronçon provisoire : Après la mise en service du pôle d'échanges Gèze, le terminus du BHNS sera reporté de Bougainville vers le nouveau pôle.		
Avenue Capitaine Gèze – rue Ledru-Rollin	Couloirs d'approche à proximité du carrefour avec le Boulevard de la Méditerranée et le Boulevard Ledru Rollin : • <u>Bd de la Méditerranée</u> : 70 m de couloir d'approche de part et d'autre du carrefour, soit 140 m au total. • <u>Bd Ledru Rollin</u> : 200 m de couloir d'approche dans le sens sortant de Marseille.		
Rue Ledru-Rollin – Boulevard Guizel	BHNS en site mixte avec priorité aux carrefours		
Boulevard Guizel - Roquefavour	BHNS en site mixte avec priorité aux carrefours. Un couloir d'approche de 250 m dans le sens Sud → Nord sera créé sur l'avenue de La Viste, entre le Boulevard de la Minoterie et la Traverse du Viaduc.		
Roquefavour – sortie A7	Une section de site propre de 700 m de long dans le sens Nord → Sud est sera créée sur l'avenue de Saint Antoine, entre l'avenue Anne Marie et la route de la Gavotte.		
Sortie A7 – Pierre Dramard	BHNS en site mixte avec priorité aux carrefours		
Pierre Dramard – Avenue de Vallon Dol	Couloirs d'approche sur l'avenue de Saint-Antoine, au niveau du Boulevard du Vallon Dol : • <u>Sens entrant vers Marseille</u> : 70 m de couloir d'approche. • <u>Sens sortant de Marseille</u> : 135 m de couloir d'approche.		
Avenue de Vallon Dol – Vallon des Tuves	BHNS en site mixte avec priorité aux carrefours		

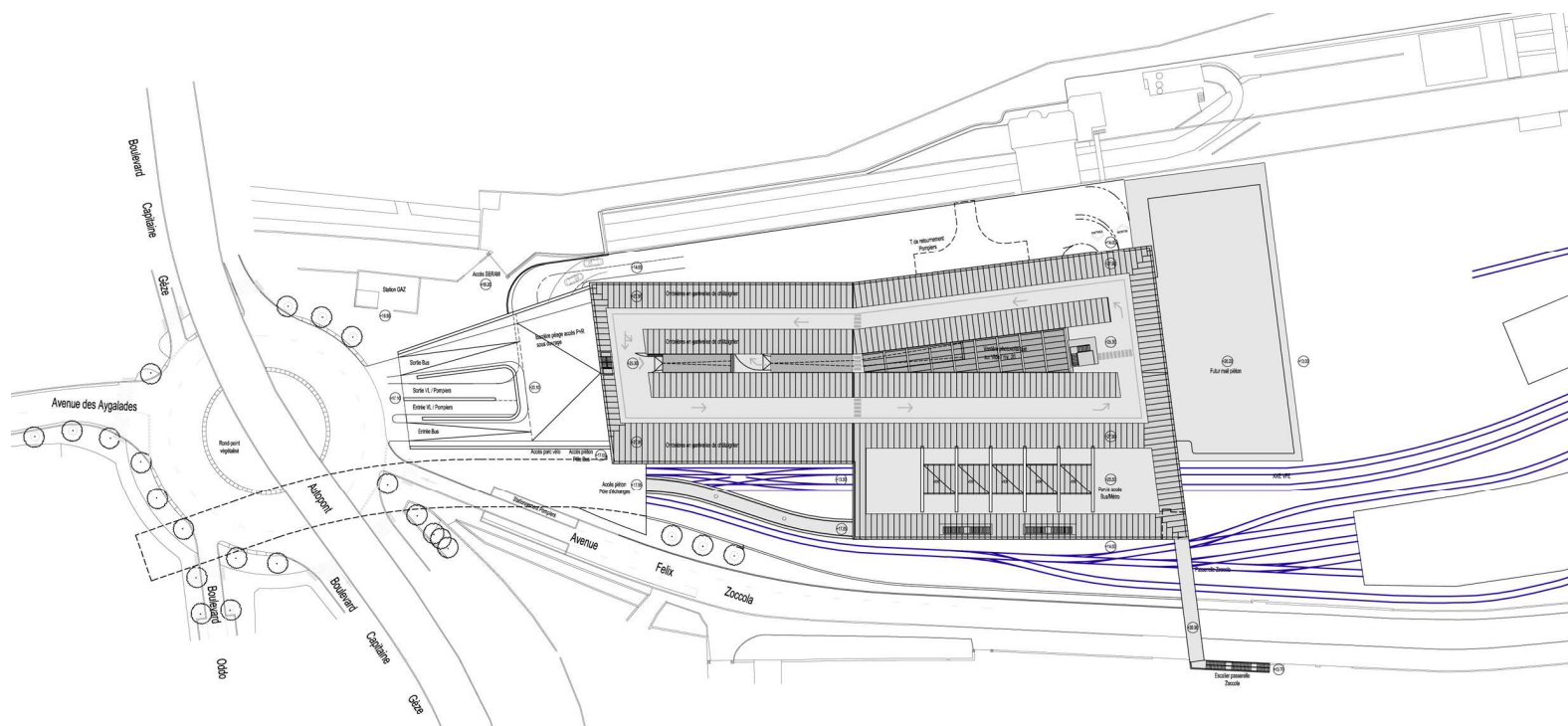
Les travaux du BHNS s'accompagneront également de la mise en place d'un système de priorité aux feux pour le BHNS permettant à ce dernier de gagner en régularité de service et en vitesse commerciale.

2.1.3 Caractéristiques du pôle d'échanges Gèze

2.1.3.1 La composition du pôle d'échanges

Le pôle d'échanges est un bâtiment unique qui intègre :

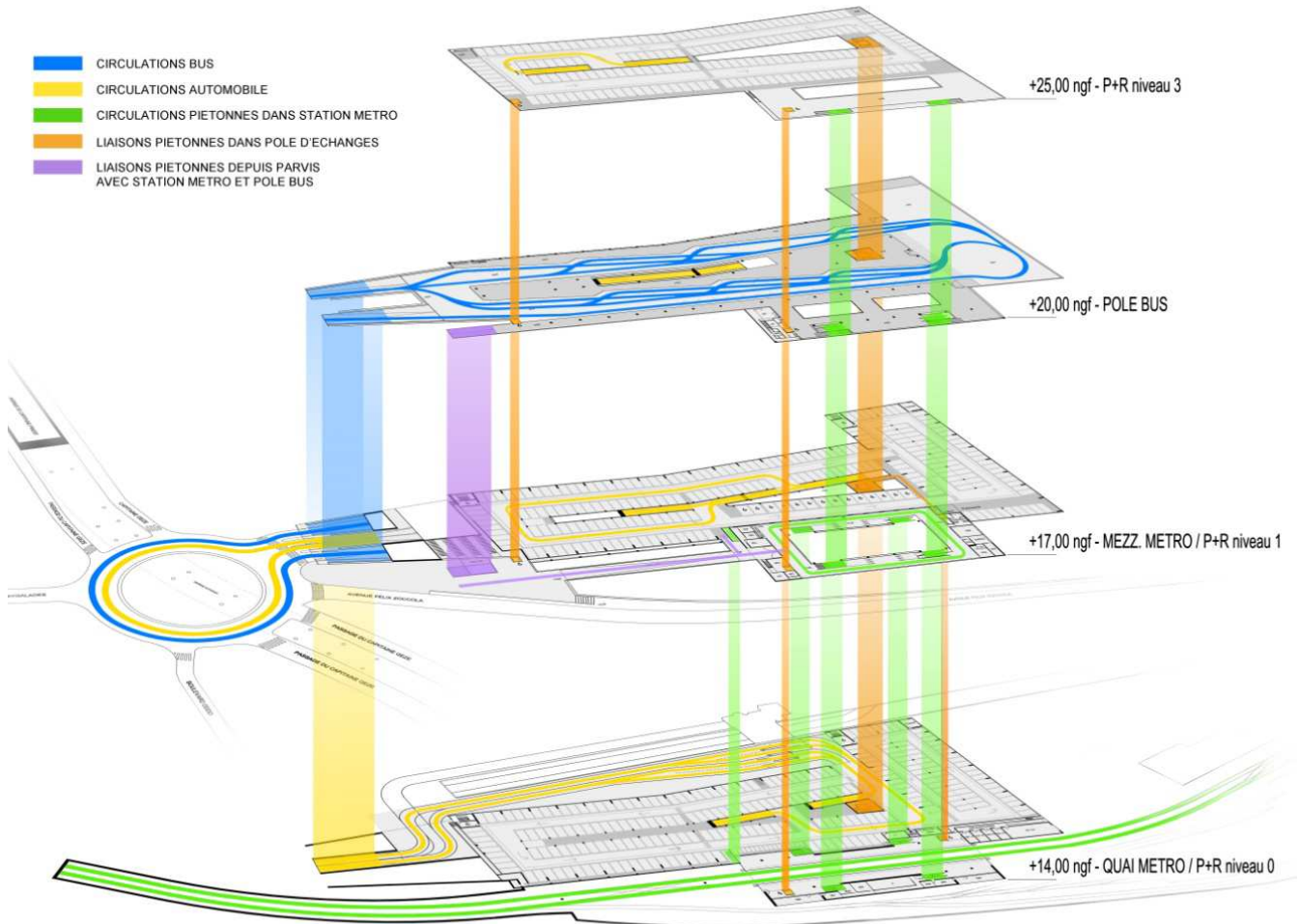
- Une station métro apte à être exploitée en terminus et en station de passage.
- Une gare de bus avec un quai utile de 105 m dédié au débarquement des passagers acceptant des lignes en terminus et les lignes de passages, 1 poste double pour bus articulés de 18 m, 5 postes doubles pour les bus standards de 12 m, 1 poste double pour les bus de 15 m du Conseil Général. 5 bus en attente peuvent stationner.
- Un parc relais d'environ 625 places, incluant 12 places personnes à mobilité réduite (PMR) et 12 places pour les véhicules électriques.
- Un abri pour les vélos de 60 emplacements.



2.1.3.2 La typologie du pôle d'échanges

L'ensemble du pôle d'échanges a été conçu pour :

- optimiser les déplacements, y compris pour les transitions de niveaux,
- éviter les conflits de cheminements y compris pour les voiries d'accès,
- maintenir un mouvement sur l'ensemble des surfaces.



POLE D'ECHANGE - SCHEMA DES FLUX

Le pôle d'échanges est organisé sur la base des 3 niveaux de référence du projet urbain :

- Le niveau +14,00 ngf : niveau du dépôt Zoccola et du métro. Ce niveau est la référence d'altitude des quais ;
- Le niveau +20,00 ngf : niveau des futurs aménagements de surface du projet Euroméditerranée ;
- Le niveau +17,00 ngf : niveau intermédiaire entre les deux références précédente ; ce niveau correspond à l'altitude moyenne des voiries de raccordement actuelles.

C'est ce niveau 17 qui sert de niveau d'échange de l'ensemble des flux passagers. La salle des billets, et les lignes de contrôle des accès au métro se font sur ce niveau. Par conséquent, l'ensemble des cheminements ont pour origine ou destination ce niveau.

Pour éviter l'enfermement et les montées descentes inutiles, la gare bus est située sur le niveau 20. Cette disposition permet une ouverture maximale en liaison avec le futur mail

piéton au sud et la future place de la Cabucelle au nord. La gare bus est raccordée au rond-point par deux rampes (arrivée et départ) distinctes.

Le niveau +14,00 ngf est le niveau de référence des quais du métro ; ceux-ci sont situés immédiatement sous la salle des billets.



Epure architecturale du pôle d'échanges Gèze

2.1.3.3 La capacité du pôle d'échanges

Pour déterminer les cheminements, les équipements électromécaniques et l'organisation globale du pôle d'échange, les éléments suivants ont été pris en compte :

- prévision de trafic journalière : 20 000 passagers dont 15% en heure de pointe,
- 5 lignes de bus standard en terminus (122 passagers maximum pour les CITARO EVOBUS),
- 1 ligne de bus articulé long (170 passagers) en terminus
- 1 ligne de bus du CG13 (63 passagers maximum) en terminus
- en passage une ligne de bus standard RTM, 1 ligne de bus long articulé RTM et 1 ligne de bus du CG13.
- un besoin d'environ 627 places de stationnement.

Le pôle bus doit accueillir différentes lignes de bus. Les besoins sont récapitulés dans le tableau suivant :

Lignes RTM	
Bus standard	1 ligne passante 5 lignes en terminus
BHNS, matériel long	1 ligne passante 1 ligne en terminus (en option 1 terminus supplémentaire si possible)
Lignes CG 13	
Bus standard	2 lignes passantes

Pour toutes les lignes, il est prévu un unique quai d'arrivée de 80m le long des quais métro.

Pour les lignes en terminus, il est prévu un quai de départ par ligne comportant chacun deux emplacements, soit des quais de 25m pour les bus standard et de 40m pour les BHNS. Un emplacement supplémentaire par ligne est à prévoir pour le stockage.

2.1.4 Caractéristiques des aménagements

La création d'un site propre entraîne la requalification des axes empruntés. Les aménagements contribueront à donner un caractère plus urbain aux voiries.

Les stations de bus feront également l'objet d'un aménagement ; elles seront rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) et équipées de système d'information sur les temps d'attente ou sur les événements concernant la ligne.

Le mobilier urbain sera renouvelé afin de conférer à l'ensemble de l'itinéraire du BHNS cohérence, lisibilité et qualité.

Des arbres d'alignements seront plantés là où les emprises de voirie le permettront.

Le stationnement sera réorganisé et des poches de stationnement seront aménagées aux abords des noyaux villageois.

2.1.5 Les pôles desservis

Les quartiers prioritaires :

Avec près de 40% de logements sociaux, la desserte des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille par le BHNS Bougainville-Saint Antoine revêt une importance particulière.

Le BHNS (ainsi que le pôle Capitaine Gèze) améliore particulièrement la desserte des trois secteurs de Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) suivants :

- « La Cabucelle - Saint Louis - La Viste » (29 000 habitants)
- « Littoral Séon » (30 000 habitants)
- « Notre Dame Limite – Savine » (19 000 habitants).

Trois Zones Urbaines Sensibles (ZUS) de Marseille sont également concernées par le BHNS :

- « Consolat – Viste – les Aygalades »,
- « Nord Littoral »,
- « St-Antoine Est, la Savine, Notre-Dame Limite ».

Enfin, le BHNS Bougainville – Saint Antoine passe à proximité des secteurs ANRU des « Créneaux », de « la Savine », et de « Kallisté – la Solidarité ».

Le BHNS Bougainville-Saint Antoine désenclavera l'ensemble de ces quartiers en améliorant les échanges entre eux, la desserte des équipements publics, du Centre-Ville de Marseille, de l'Hôpital Nord mais aussi vers l'extérieur de Marseille via les pôles d'échanges de Saint-Antoine (vers Aix-en-Provence) et Gèze (desserte en cars interurbains).

Au Nord de la zone, dans le secteur du Vallon des Tuves, les lignes de bus seront conservées. Les bus en lien avec le BHNS sont donc les lignes 30, 96, 97, 121 et 122. A noter que les lignes 95, 70 et 25 emprunteront toujours le même itinéraire. Ainsi, même si le quartier de la Savine n'est pas directement desservi par la ligne de BHNS, ses habitants pourront l'emprunter en rabattement depuis la ligne de bus n°30. Ils bénéficieront donc indirectement des avantages de la ligne.

Desserte de grands équipements :

Le BHNS Bougainville-Saint Antoine traversera des secteurs industriels au Sud (ex : Sucrerie Saint Louis) et plus résidentiels au Nord, et passera à proximité de plusieurs zones d'emplois et de services comme le centre commercial Grand Littoral et le lycée Saint Exupéry. Il desservira la future Grande Mosquée, l'Hôpital Nord, la Faculté de Médecine, et l'hôpital psychiatrique Edouard Toulouse.

Au-delà de la liaison avec l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et avec les équipements prévus (Palais des Événements en particulier), le BHNS améliorera la diffusion de l'accessibilité du pôle multimodal de Gèze et de la halte TER de Saint-Antoine.

2.1.6 Desserte des projets EcoCités

La commission du MEDAD a retenu 13 projets Ecocités, dont un sur Marseille relatif à l'extension d'Euroméditerranée.

Le projet de pôle d'échanges Gèze / BHNS Bougainville Saint Antoine se situe dans le périmètre de l'opération d'extension d'Euroméditerranée. En effet, la traverse du Bachas, le Boulevard Christophe Moncada et la rue de Lyon jusqu'au boulevard Capitaine Gèze font partie de la zone de l'OIN Euroméditerranée. A ce titre, il entre pleinement dans la démarche EcoCité.

Il va permettre de mieux desservir la zone Euroméditerranée en créant un transport collectif de qualité entre les quartiers Nord de Marseille et la nouvelle station de métro Gèze. Le nouveau pôle d'échanges Gèze va quant à lui offrir une nouvelle attractivité au terminus de la ligne 2 du métro et amener un flux de population important vers le nouveau quartier créé.

Le quartier d'Euroméditerranée, dont le territoire d'intervention était initialement de 310 hectares, va s'étendre de 170 hectares vers le Nord jusqu'au boulevard du Capitaine Gèze ; l'objectif étant :

- un doublement du quartier d'affaire pour atteindre 1 million de m²
- la réalisation d'un éco-quartier à forte densité
- la construction de 14 000 logements supplémentaires, 500 000 m² de bureaux, 200 000 m² de commerces et équipements
- la création de 20 000 emplois
- la poursuite de l'aménagement de la frange littorale
- la réalisation de nouveaux équipements : parcs, équipements sportifs, centre des congrès
- l'extension de la ligne de métro 2 de Bougainville à l'avenue du Capitaine Gèze
- la restitution de l'espace naturel du ruisseau des Aygalades et l'aménagement de promenades le long du cours d'eau grâce à la récupération des terrains de la gare du Canet.

La population du secteur devrait ainsi passer de 3 000 à 30 000 habitants.



Plan du programme d'aménagement urbain durable (Source : Euroméditerranée – novembre 2008)

Le projet d'extension d'Euroméditerranée va engager une mutation très significative des quartiers existants, s'articulant autour d'une mutation profonde de la typologie de l'habitat, l'organisation de l'espace public, le système de transport et la place de la voiture, la question des énergies, la mixité des usages et des fonctions urbaines,....

Cette dynamique se traduit en intégrant les principes suivants qui sont des fondamentaux de l'opération :

- redensification de la ville,
- rénovation et préservation du patrimoine,
- adaptation d'infrastructures routières et ferroviaires de transit (passagers, marchandises) très présentes,
- transformation d'anciennes installations industrielles polluées et de zones inondables en quartiers de vie,
- amélioration de l'interface ville-port.

Au-delà de ces fondamentaux, la spécificité du projet porté par Euroméditerranée et ses partenaires repose sur la volonté de mettre en place un modèle intégrant pleinement son caractère méditerranéen. En effet, l'ambition du projet est de répondre à plusieurs objectifs qui convergent vers la conception, l'expérimentation et l'application d'un modèle méditerranéen de développement urbain durable.

Ce projet est entré en phase opérationnelle avec le choix d'une équipe pluridisciplinaire de maîtrise d'œuvre début 2010 en charge notamment de l'élaboration et de la mise en œuvre du plan guide pour une durée de 9 ans, et de la maîtrise d'œuvre urbaine de la première ZAC.

2.2 Le développement de l'intermodalité

2.2.1 Amélioration du rabattement vers le réseau lourd de transport en commun (métro)

Le projet de BHNS Bougainville – Saint Antoine doit permettre d'accroître l'attractivité du métro (ligne 2) desservi par la ligne de BHNS en apportant des voyageurs supplémentaires en rabattement sur la station de Bougainville (puis de Capitaine Gèze). Il en va de même pour le pôle Gèze où une gare routière permettra le report modal des usagers des bus et du BHNS vers la ligne 2 du métro et où un parking relais de 630 places pourra accueillir les automobilistes désirant emprunter métro, bus ou BHNS.

2.2.2 Aménagements favorisant l'intermodalité et les modes doux de déplacements

Les stations BHNS constituent le point de jonction entre plusieurs modes de déplacements complémentaires : transport en commun (halte TER, métro, bus), VL, vélo, marche à pieds,... L'organisation spatiale de leur aménagement intègre des logiques de circulation claires pour parvenir au point d'arrêt ou en repartir, contribuant ainsi à l'attractivité des points d'arrêts et donc du réseau BHNS.

En ce qui concerne les modes doux, la réalisation du BHNS Bougainville-Saint Antoine entraîne la modification des profils en travers des voies ce qui permet de créer des cheminements piétons larges et sécurisés.

En revanche, hormis sur l'avenue du Bosphore où il existe des bandes cyclables dans les deux sens accompagnées d'une signalétique adaptée, l'espace disponible entre les façades bordant le tracé du BHNS n'a pas permis de créer des aménagements spécifiques de type bandes ou pistes cyclables dédiés exclusivement à la pratique du vélo. Afin de néanmoins permettre la circulation des cycles, il est envisagé de réaliser des zones de circulation pacifiées (type zone 30) dans la traversée des noyaux villageois de La Cabucelle, Saint Louis, La Viste et Saint Antoine.

De plus, la circulation des vélos pourrait être autorisée dans le site propre BHNS aux endroits où ce dernier pourra être élargi à 4,30m minimum (recommandation CERTU). Cela pourrait donc être le cas sur Saint Antoine Village (150 m).

Pour finir, des stations de vélos et des parcs de stationnement pour vélos particuliers pourront être aménagés aux abords des différents pôles de vie. A ce titre, le pôle d'échanges Gèze possédera un parc à vélos qui sera gardienné et séparé du parking VL. Les flux vélos d'accès au parc seront séparés de ceux des véhicules particuliers et des bus.

Enfin, afin de créer un maximum d'intermodalité et limiter les ruptures de charges, certaines lignes de bus pourront emprunter le site propre du BHNS Bougainville – Saint Antoine, quand il existe.

2.2.3 Dispositions retenues pour l'organisation du stationnement des voitures particulières

L'itinéraire emprunté par la ligne de BHNS Bougainville – Saint Antoine supporte à la fois un trafic de transit de véhicules qui entrent ou qui sortent de Marseille, un trafic de poids lourds pour les livraisons et un trafic de véhicules légers liés à la desserte locale.

Afin de libérer des emprises sur la chaussée et insérer le BHNS, des files de stationnement longitudinales ont dû être supprimées. Une étude stationnement a été réalisée afin de déterminer les principaux générateurs de besoins (industries, commerces, ...) en stationnement et de proposer des poches de stationnement en compensation là où le besoin est le plus important. La problématique du stationnement pour livraison a également été intégrée.

Il apparaît que l'offre future en stationnement regroupera 993 places sur l'axe du projet et sur les parkings connexes, ceci de la rue de Lyon à Notre Dame Limite, contre 987 actuellement. Le projet prévoit donc un bilan de stationnement licite stable voire légèrement augmenté (+ 1% sur l'ensemble du tracé).

La mise aux normes du stationnement opérée dans le cadre du projet permettra de :

- mettre fin au stationnement sur le trottoir (qui provoque actuellement inconfort et insécurité pour les piétons, et impossibilités de se déplacer pour les Personnes à Mobilité Réduite – PMR) ;
- se conformer aux normes imposées au stationnement PMR
- maintenir en les normalisant et créer des places de livraison, transports de fond complémentaires
- créer des places réservées pour l'accès aux structures d'accueil médicales.

Parallèlement aux places de stationnement sur voirie, les automobilistes pourront laisser leur véhicule dans deux parkings, dont un parking relais, et de là emprunter les transports en commun :

- Parc relais du pôle Gèze : capacité de 625 places

Au niveau du pôle Gèze, un parc relais de 625 places favorisera le report modal des VL venant du Nord (Aix, Vitrolles,...) vers les TC.

Ce parc relais vise à assurer le stationnement et l'accès aux stations métro et bus pour les usagers en provenance du réseau routier et /ou du parc à vélos. Il est composé de 3 niveaux de parking, dont le premier niveau est calé au niveau du terrain naturel. La capacité du parking est de 625 places environ. Il sera conçu de telle sorte que les temps de déplacement piéton n'excéderont pas 5 minutes.

Son emprise au sol est déterminée afin de permettre au projet urbain de se développer. Ce bâtiment devra, de part son architecture notamment, être un signal fort de changement dans ce quartier. C'est en effet le premier ouvrage au Nord marquant la reconfiguration du quartier.

- Parc relais de la halte SNCF de Saint Antoine

Dans le cadre du doublement partiel de la ligne ferroviaire Aix – Marseille, un parking VL a été implanté sur un terrain situé entre le noyau villageois de Saint Antoine et la halte SNCF de Saint Antoine, en parallèle de l'avenue de Saint Antoine. Un report modal est envisagé à ce niveau où un parc relais va être aménagé dans le cadre d'une opération distincte de celle du BHNS Bougainville – Saint Antoine.

A partir de ce point, les usagers pourront emprunter soit le BHNS, soit le TER, pour se rendre au centre ville.

Des enclos à vélos, clôturés et à ouverture automatique par badge seront intégrés au parc relais. Une station BHNS sera implantée à proximité. Un balisage spécifique et des cheminements piétons confortables et sécurisés viendront assurer l'intermodalité.

Afin de lutter contre le stationnement sauvage très présent au niveau des noyaux villageois traversés par le BHNS des protections vis-à-vis du stationnement gênant sur trottoir et aux angles de rues vont être installées.

En complément, il est prévu de mettre en place un système de vidéo-verbalisation conçu pour lutter contre le stationnement anarchique et illégal sur les voies de circulation et dans le site propre du BHNS. Il s'agit d'un système de vidéo semi-automatisé qui permet à un agent assermenté de verbaliser à distance, tout véhicule qui stationnerait en dehors des places prévues à cet effet.

2.3 Le niveau de service prévu

2.3.1 Caractéristiques du service BHNS

CARACTERISTIQUES DU SERVICE BHNS	
Amplitude et fréquences du service	<u>Amplitudes horaires aux différentes périodes de l'année</u> : les horaires du BHNS, en semaine et week-end, seront cohérents avec ceux du métro et du tramway (de 5h à 1h). <u>Fréquences journalières selon les périodes HP/HC</u> : 5 min en heures de pointe (HP), 8 min en heures creuses (HC) et 15 min en heures de nuit (HN).
Vitesse commerciale	L'objectif de vitesse commerciale du BHNS est estimé à 19,2 km/h en heure de pointe, ce qui permet d'économiser 6 min sur un parcours de 39 min actuellement.
Fréquentation	Augmentation de 30 à 50% de la fréquence de la ligne et de 20 à 40 % des validations.
Temps d'arrêt en station	Ils devront diminuer de 10 à 20%, notamment grâce aux 4 portes du nouveau matériel roulant.
Information	Système d'information voyageur dynamique, systèmes de compostage embarqué.
Accessibilité du matériel roulant et des stations	Système d'accostage mécanique pour l'accès des PMR. 4 portes dont une accessible aux UFR via une palette rétractable. 2 emplacements réservés à l'avant du bus pour les UFR et 4 places réservées PMR. Accessibilité des stations : quais rehaussés, bandes podotactiles, ...
Priorité aux carrefours à feux	Priorité aux carrefours à feux basée sur une transmission radio à l'aide d'un boîtier implanté dans le BHNS.

2.3.2 Fréquentation envisagée

A terme (horizon 2020), le BHNS Bougainville – Saint Antoine devrait permettre la desserte de 77 900 habitants et 50 800 emplois, ceci dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de la ligne.

Population	2006	57 100	INSEE, RGP 2006
	2020	77 900	AgAM, Estimations 2020
Emplois	2005	30 900	AgAM, Observatoire de l'emploi et du développement économique, URSSAF INSEE – SIRENE pour 2005
	2020	50 800	AgAM Estimations 2020

En ce qui concerne le pôle d'échanges Gèze, hors évolution importante de l'urbanisation autour du pôle, la clientèle attendue à la mise en service de la station de métro Gèze sera composée principalement de la clientèle accédant à pieds (ou en mode doux) à la station, des voyageurs effectuant une correspondance avec les bus et les cars du pôle d'échanges, et des usagers du parc relais Gèze.

En ce qui concerne la clientèle accédant à pieds (ou en modes doux) au pôle d'échanges, la population actuelle située à moins de 800 m de la station de métro Gèze et hors de la zone d'influence de la station Bougainville est évaluée à 10 000 habitants, ce qui devrait générer environ 2 500 déplacements accédant à la station Gèze à pieds.

Parmi les voyageurs des lignes de bus du Nord de Marseille qui effectuent des correspondances actuellement à Bougainville, certains pourront une fois, le prolongement du métro à Gèze réalisé, utiliser la station Gèze pour rejoindre ou revenir du Centre Ville (toutes les lignes rabattues à la future station Gèze passent actuellement à proximité du site) :

Ligne	Correspondances Bus vers métro actuelles à Bougainville	Reports futurs vers la station Gèze	Correspondances bus vers métro à Gèze
25	2 100	500	1 600
26	2 450	700	1 750
30	1 550	250	1 300
36	800	100	700
70	1 100	400	700
TOTAL	8 000	1 950	6 050

Estimation des correspondances Bus/Métro à la mise en service de la station Gèze en déplacements par jour (Source DIFRA)

Enfin, le nombre de correspondances entre la voiture particulière et le métro via le parc relais de Gèze, a été évalué à 1 450.

Selon les études menées par Setec International (cf. annexe 1 de la convention), la fréquentation prévisionnelle de la ligne BHNS Bougainville – Saint Antoine est estimée à 23 900 voy/jour (jour ouvrable moyen) en 2014, année de mise en service de la ligne de BHNS. A l'horizon 2020, la ligne de BHNS Bougainville-Saint Antoine devrait accueillir environ 29 660 voy/jour.

BHNS 3 (Ex-L26)	Actuel	2014				2020			
		REF	Evol. % /	PRJ de	Var	REF	Evol. % /	PRJ de	Var
En milliers de voyageurs / jour (JOB).	Bougainville	en	2009	base		en	2014	base	
Départ	Tous	milliers		Gèze	Gèze	milliers		Gèze	Gèze
Nombre d'arrêts				Diminué	Maintenu			Diminué	Maintenu
Montées/descentes L26* / BHNS	19,3	20,8	8,0%	22,8	23,9	25,3	21,3%	28,5	29,6
Gain par rapport à la REF				9,5%	15,0%			12,8%	17,2%
Tx d'occupation section la + chargée 7-10h**	56%			35%	32%			60%	51%
Montées/descentes bus+BHNS par secteur : Nord	107,0	125,9	17,7%	124,6	125,8	155,6	23,6%	153,9	155,1
Gain par rapport à la REF				-1,1%	-0,1%			-1,1%	-0,3%
Déplacements TC Total réseau	434,7	506,1	16,4%	506,9	507,1	561,0	10,8%	562,0	562,0
Gain par rapport à la REF				0,2%	0,2%			0,2%	0,2%

* La ligne démarre aujourd'hui à Bougainville. A partir de la REF et PRJ 2014, elle démarre à Gèze.

**100 ou 150 pers/bus

Extrait de l'étude transport – Eureka /Setec

2.4. L'évaluation socio-économique du projet

Le tableau suivant récapitule les sommes actualisées (sur la période 2014-2020) des avantages socio-économiques du projet de création de la ligne de BHNS.

Globalement, les avantages cumulés s'établissent à **36 M€ 2010**. Les gains de temps des usagers des TC représentent la part la plus importante des avantages socio-économiques.

Tableau 1. Récapitulatif des avantages socioéconomiques du projet BHNS

	Somme des avantages (M€ 2010 actualisés)
Bilan des gains de temps	48,8
Bilan tiers (environnement & sécurité routière)	0,78
Economies d'utilisation VP	3,3
Bilan des coûts d'exploitation	-16,6
Total	36

Le bilan socio-économique du projet (incluant les coûts d'investissement) est présenté dans le tableau suivant.

Tableau 2. Bilan socio-économique du projet de BHNS

	Valeur estimée
Valeur actualisée nette (M€ 2010)	6
Taux de rentabilité immédiate en 2015 (1 ^{ère} année de bilan positif)	14,8%
Taux de rentabilité interne (TRI)	8,4%
Bénéfice par euro investi	0,2

Le bénéfice actualisé du projet (ou valeur actualisée nette) est positif et atteint **6 M€ 2010**.

Le bénéfice par euro investi est de 0,2 €2010 par euro investi.

Le taux de rentabilité interne atteint 8,4%. Il est supérieur au seuil de 4% correspondant au taux fixé par le Commissariat Général du Plan afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

Le **taux de rentabilité immédiat** en 2015 est obtenu en divisant les avantages apportés par le projet la première année positive d'exploitation par le total des dépenses d'investissement ; il s'élève à 14,8% ; étant supérieur au taux d'actualisation directeur de 4%, il indique un calage optimal de la date de mise en service.

Les caractéristiques du Projet sont plus amplement détaillées en annexe 2. Cette dernière reprend le projet tel que présenté dans le cadre de l'appel à projet mentionné en préambule, ainsi que les modifications intervenues depuis.

2.5 Calendrier prévisionnel de réalisation

Les Parties conviennent que les travaux nécessaires à la réalisation du Projet doivent débuter avant le 31 décembre 2013 Le calendrier prévisionnel de réalisation détaillé du Projet figure en annexe 2.

2.6 Modification du projet

Toute modification substantielle de nature à affecter l'intérêt du Projet au regard des objectifs de l'appel à projet mentionné au paragraphe (C) du préambule de la Convention portant sur les principales caractéristiques du Projet défini dans la Convention doit faire l'objet d'une information préalable de la Caisse des Dépôts et de l'Etat.

Dès lors que ces modifications substantielles ne seront pas considérées comme des manquements selon les termes de l'article 8 ci-dessous, les modifications font l'objet d'un avenant à la Convention.

ARTICLE 3 – MODALITES DE LA SUBVENTION

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Caisse des Dépôts s'engage à participer au financement du Projet, au moyen des sommes constituant le Fonds, conformément aux termes du présent article.

3.1. Montant de la subvention

Le coût du Projet est estimé à 70 275 000,00 € HT soit 84 048 900,00 € TTC (le **Coût du Projet**).

Une Subvention d'un montant maximum non actualisable de 8 680 000 € est allouée au Projet conformément au détail ci-dessous. Le taux de subvention retenu est de 18% sur une base subventionnable de 48 235 000,00€, telle que détaillée à l'article 3.3 ci-après.

3.2. Plan de financement prévisionnel global

Le Coût du Projet est financé au moyen de la présente Subvention ainsi que grâce à des financements complémentaires et un emprunt de la Communauté Urbaine. A ce titre, le Bénéficiaire déclare avoir obtenu, et/ou le cas échéant sollicité, les financements complémentaires dont le détail est le suivant :

Co-financeurs	Projet BHNS Bougainville – Saint Antoine	Pôle Gèze	TOTAL HT
Fonds Ville de demain	3 930 000€	4 750 000€	8 680 000 €
Région PACA	1 140 000 €	1 128 934€	2 268 934 €
Département	9 242 500 €	9 524 556 €	18 767 056 €
MPM	9 098 878 €	16 345 024 €	25 443 902 €
TOTAL HT	23 411 378 €	31 748 514 €	55 159 892 €
TOTAL TTC	28 000 000 €	37 971 000 €	

Coûts d'opération incluant travaux, Révisions de Prix, ...

3.3 Dépenses éligibles à la Subvention

Les dépenses reconnues comme éligibles à la Subvention dans le cadre du Projet et dont la liste figure à l'annexe 3 de la Convention ont été évaluées à 48 235 000 euros HT suite à la nouvelle instruction du Projet prenant en considération les évolutions du Projet (les **Dépenses Eligibles**).

La Subvention est strictement réservée à la réalisation du Projet et plus précisément au paiement de Dépenses Eligibles, à l'exclusion de toute autre affectation, ce à quoi le Bénéficiaire s'engage.

Le montant de la Subvention dont l'emploi n'aura pas pu être justifié ou qui ne serait pas alloué au paiement de Dépenses Eligibles fera l'objet d'un reversement à la Caisse des Dépôts sur simple demande de cette dernière.

Les différentes dépenses envisagées pour la réalisation du Projet sont détaillées par le Bénéficiaire, dans une annexe financière dont la copie figure en annexe 3 bis de la Convention.

3.4 Encadrement de la Subvention

(a) Montant de la Subvention

La Subvention est versée par la Caisse des Dépôts selon les modalités prévues à l'article 3.5. Le montant total de la Subvention ne pourra pas excéder 18% des dépenses éligibles effectivement réalisées et est plafonné à un montant total de huit millions six cent quatre vingt mille euros (8 680 000€), conformément à la nouvelle instruction du Projet prenant en considération les évolutions du Projet.

(b) Cofinancement

Il est rappelé qu'aux termes de la Convention Etat-CDC, le financement d'un projet par le Fonds est nécessairement partiel et s'inscrit dans le cadre d'un cofinancement avec le Bénéficiaire. A ce titre, le solde du financement nécessaire au Projet doit être directement pris en charge par le Bénéficiaire qui déclare avoir obtenu et/ou sollicité les financements complémentaires nécessaires comme indiqué à l'article 3.2 ci-dessus.

(c) Respect des règles européennes

Au regard des règles européennes en matière d'aides d'Etat, le Bénéficiaire déclare être dans l'une ou l'autre des hypothèses suivantes :

a. Répercussion du bénéfice de la Subvention à un tiers¹

Si le Bénéficiaire répercute en tout ou partie la Subvention au [délégataire/concessionnaire] dans le cadre de la réalisation du Projet, la Subvention devra être conforme aux règles européennes en matière d'aides d'Etat.

En particulier, la quote-part de subvention ainsi répercutée au [délégataire/concessionnaire] constitue une compensation de service public (la « **Compensation** ») attribuée conformément aux dispositions prévues dans le cadre du Règlement CE Transport.

¹ Clause à adapter en fonction du Projet concerné.

Le cas échéant, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne², le Bénéficiaire s'engage à respecter les quatre conditions cumulatives suivantes :

- (i) le délégataire/le concessionnaire a effectivement été chargé de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies dans le contrat de délégation de service public/de concession ;
- (ii) les paramètres sur la base desquels est calculée la Compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente ;
- (iii) la Compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations ;
- (iv) les obligations de service public ont été confiées à l'entreprise à l'issue d'une procédure d'appels d'offre conforme aux règles de la commande publique ou, en l'absence d'une telle procédure, le niveau de la Compensation repose sur une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

En tout état de cause, le Bénéficiaire s'assure :

- (i) que la Compensation versée au bénéfice du [délégataire/concessionnaire] soit allouée au paiement des Dépenses Eligibles. Le niveau de Compensation dont l'emploi n'aura pas pu être justifié ou qui ne serait pas alloué au paiement de Dépenses Eligibles fait l'objet d'un reversement au Bénéficiaire assorti, le cas échéant, d'intérêts calculés selon la méthode communautaire susmentionnée, et ce, à première demande notifiée par tout moyen.
- (ii) de l'absence de surcompensation liée aux obligations de service public. Dans le cas où une surcompensation est établie, le Bénéficiaire s'engage à demander le rembourser, sans délai, le montant de la surcompensation au [délégataire/concessionnaire] à première demande notifiée par tout moyen. Ce montant restitué sera assorti, le cas échéant, d'intérêts, calculés selon la méthode communautaire³.

b. Cas de l'utilisation de la subvention au bénéfice exclusif du Bénéficiaire

Le Bénéficiaire ne répercute pas le bénéfice de la Subvention à un opérateur dans le cadre de la réalisation du Projet et s'engage en outre à rémunérer les prestations effectuées pour les besoins du Projet au prix du marché.

Le Bénéficiaire déclare en outre que le Projet n'a pas fait l'objet d'un financement au titre d'un autre fonds mis en place par l'Etat.

3.5 Modalités de versement de la Subvention

Sous réserve du respect des engagements du Bénéficiaire au titre de la Convention, la Subvention est versée au Bénéficiaire dans les conditions suivantes :

(a) Premier versement

² Voir l'arrêt CJCE « Altmark Trans GmbH », 24 juillet 2003, C-280/00

³ Communication 2008/C 14/02 de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation

A la demande du Bénéficiaire, un premier versement pourra être réalisé au titre de la Subvention, après signature de la Convention, sur présentation des documents suivants :

- (i) un justificatif attestant du démarrage effectif des opérations relatives au Projet [courrier accompagné *par exemple d'ordres de service des premiers travaux*] ;
- (ii) le rapport prévu à l'article 4.2.3 alinéa 2 de la Convention, relatif à la prise en compte de l'accessibilité du service de transport.

Ce versement ne pourra pas excéder 20 % du montant maximum de la Subvention.

(b) Versements intermédiaires et solde

(i) Versements intermédiaires

Le premier versement intermédiaire pourra être effectué lorsque le montant cumulé des Dépenses Eligibles payées, telles que ressortant des justificatifs accompagnants l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'article 3.1, sera supérieur au montant du premier versement de la subvention.

Chaque versement intermédiaire ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles supplémentaires payées telles que ressortant des justificatifs accompagnants l'appel de fonds pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 3.1.

Chaque versement intermédiaire est effectué selon l'échéancier joint en annexe 3bis sur présentation :

- d'un état récapitulatif détaillé des dépenses payées au titre du Projet et distinguant les Dépenses Eligibles. Cet état récapitulatif est certifié par un tiers (agent comptable, expert comptable, commissaire aux comptes ...). A défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;
- d'un rapport d'avancement permettant de juger du bon état d'avancement du Projet.

Le montant total des versements intermédiaires et du premier versement est plafonné à 80 % du montant maximum de la Subvention (le **Plafond**).

Le premier versement intermédiaire pourra être effectué lorsque le montant cumulé des Dépenses Eligibles payées, telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 3.1, sera supérieur au montant du premier versement de la subvention.

Chaque versement intermédiaire ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles supplémentaires payées telles que ressortant des justificatifs accompagnant l'appel de fonds, pondérées par le taux de subvention déterminé conformément à l'Article 3.1.

(ii) Versement du solde

Concernant le solde, son versement est conditionné outre la bonne exécution des engagements pris par le Bénéficiaire au titre de la Convention :

- à la mise en service du système de transport ;
- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts d'un état récapitulatif des dépenses payées depuis le début de la réalisation du projet et distinguant les Dépenses Eligibles, certifié par un tiers (agent comptable, expert comptable, commissaire aux comptes) ; à défaut de présentation de cet état récapitulatif ou à la demande de la Caisse des Dépôts, le Bénéficiaire devra fournir les factures correspondantes certifiées par un tiers ;

- à la remise par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts du dernier rapport d'avancement qui devra intégrer un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet tel que prévu à l'article 4.2.2, ainsi que le rapport sur l'accessibilité du nouveau service décrit au dernier alinéa de l'article 4.2.3.

Le solde versé au Bénéficiaire correspond à la différence entre (i) le montant total définitif des Dépenses Eligibles relatives au Projet effectivement constatées et payées, tel que ce montant résulte de l'état récapitulatif des dépenses remis par le Maître d'Ouvrage et certifié - étant précisé que le montant pris en compte à ce titre ne pourra être supérieur au montant des Dépenses Eligibles prévisionnel figurant à l'article 3.3 ci-dessus - et (ii) les versements déjà réalisés au titre de la Subvention. En cas de différence négative, le Bénéficiaire reversera à la Caisse des Dépôts les montants trop perçus dans un délai de 60 jours calendaires à compter de la notification qui lui sera adressée par la Caisse des Dépôts à cet effet.

Par « rapport d'avancement », on entend un compte rendu d'avancement du Projet, certifié exact par le Bénéficiaire.

(c) Réalisation des versements

L'ensemble des paiements au titre de la Subvention sera effectué sur appel de fonds accompagné de tous justificatifs utiles, envoyés par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts, mentionnant en référence le numéro de la Convention, aux coordonnées suivantes :

Caisse des dépôts et consignations
19 place Jules Guesde
BP42119
13203 Marseille cedex 01

Les versements sont effectués par virements bancaires sur le compte du Bénéficiaire dont les coordonnées sont les suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Recette des finances Marseille Municipale	Banque de France Marseille	30001	00512	C130 000 000 0	02

(d) Suspension, restitution des versements

La Caisse des Dépôts peut être amenée à suspendre ou à demander la restitution des versements, en cas de manquement par le Bénéficiaire aux stipulations de la Convention.

3.6 Non assujettissement de la Subvention à la TVA

La Subvention qui ne représente pas la contrepartie d'une prestation de service ou la livraison d'un bien et qui ne constitue pas le complément du prix d'une telle opération ne sera pas imposable à la TVA.

ARTICLE 4 – ENGAGEMENTS DU BENEFICIAIRE

4.1 Décision du Premier Ministre

Conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire a remis à la signature de la Convention :

i)- un plan de financement actualisé intégrant le montant de la Subvention et les autres financements du Projet. Ce plan de financement porté à la connaissance du Comité opérationnel des financements est conforme à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, et de ce fait, permet la signature de cette Convention ;

ii)- les rapports, attestations ou compléments d'information demandés à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, à savoir :

- un engagement du maître d'ouvrage sur un démarrage effectif des travaux avant la fin de l'année 2013 ;
- préciser la stratégie en matière de stationnement, de développement des « modes doux » ainsi que les mesures envisagées de restriction de l'usage de la voiture ;
- préciser les aménagements envisagés, les modalités mises en place pour assurer un haut niveau de service sur la ligne et le calendrier de mise en œuvre ;
- préciser l'évaluation socio-économique du projet selon les méthodes d'évaluation définies par le ministère chargé des transports ;
- préciser les conditions de desserte par le bus à haut niveau de service du quartier d'habitat social des hauts de Grande Savine.

Le Comité opérationnel des financements a donné un avis positif quant à la conformité avec la Décision du Premier Ministre de ces rapports, attestations ou compléments d'information fournis par le Bénéficiaire.

Ces documents sont intégrés à l'annexe 1.

En outre, conformément à l'article 2 de la Décision du Premier Ministre, le Bénéficiaire s'engage, à un démarrage effectif des travaux avant le 31 décembre 2013.

4.2 Réalisation du Projet

4.2.1 – Modes de réalisation

Le Bénéficiaire s'engage à mener à bien le Projet décrit à l'article 2 de la Convention et dans la proposition figurant en annexe 2, et ce dans le respect des stipulations de la Convention.

A ce titre, le Bénéficiaire a conclu un marché de maîtrise d'œuvre, un marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage et un marché CSPS pour le projet de BHNS Bougainville Saint Antoine. Pour le pôle Gèze, deux procédures de marchés publics ont été menées en parallèle : un concours de maîtrise d'œuvre et un appel d'offres pour l'ensemble des procédures réglementaires relatives à l'opération. Des appels d'offres liés aux travaux à réaliser dans le cadre de ces deux opérations seront également lancés à la suite des études.

Le Bénéficiaire assure le suivi et le contrôle de la mise en œuvre du Projet et des opérations qui en relèvent ainsi que des missions menées par les prestataires. Ces activités sont réalisées dans le respect des présentes, de la réglementation européenne en matière d'aides d'Etat, notamment les obligations visées à l'article 3.4, des dispositions légales et réglementaires nationales applicables, et notamment les obligations énoncées aux articles 4.2.2 et 4.2.3.

Le Bénéficiaire déclare avoir respecté, s'agissant de ses relations avec les prestataires, l'ensemble des dispositions législatives et réglementaires qui sont applicables, notamment lors de sa sélection.

4.2.2 – Evaluation socio-économique du Projet

La décision de réalisation du Projet est fondée, en application des articles L1511-1 à L1511-5 du Code des Transports, sur l'efficacité économique et sociale de l'opération qui a fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (décret 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs).

Pour le versement du solde de la Subvention, le Bénéficiaire devra remettre, avec le rapport d'avancement, un premier bilan de l'évaluation socio-économique du projet. Un second bilan sera établi deux ans après la mise en service du Projet et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan sera mis à la disposition du public.

Le Bénéficiaire présente, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de signature de la Convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée au présent article, conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux ; les transports, l'urbanisme, et les constructions publiques (CERTU).

Ce dispositif prévoit la réalisation d'enquêtes visant à estimer le report modal et l'induction de trafic.

4.2.3 – Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

L'article L1126-6 du Code des transports prévoit que « l'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ».

Le Bénéficiaire remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la Convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention, le Bénéficiaire remet un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

4.3 Gestion de la Subvention⁴

Le Bénéficiaire s'engage à mobiliser tous moyens nécessaires pour assurer la bonne gestion de la Subvention dans le respect des présentes et de la réglementation européenne et des dispositions nationales applicables.

Le Bénéficiaire notamment assume sous sa responsabilité la gestion de la Subvention qui lui est versée et à ce titre collecte les pièces justificatives correspondantes, s'assure de l'engagement et du paiement effectif des autres modes de financements mobilisés sur le Projet et collecte les pièces justificatives correspondantes, assure, par une séparation adéquate au sein de sa comptabilité, une traçabilité des flux financiers (entrées et sorties) liés à la gestion de la Subvention conformément à l'article 4.5 ci-après.

⁴ NB : à adapter en fonction des contrats passés entre le bénéficiaire et les prestataires en charge de la réalisation du Projet.

4.4 Obligation d'information

Le Bénéficiaire prend acte des termes de la Convention Etat-CDC et s'engage en conséquence à collaborer avec la Caisse des Dépôts afin de permettre à cette dernière de remplir sa mission d'information à l'égard de l'Etat, sa mission d'évaluation et son obligation de suivi des projets financés dans le cadre des Investissements d'Avenir et, le cas échéant, afin de répondre aux exigences de la Commission européenne. Le Bénéficiaire prend le même engagement à l'égard de l'ensemble des comités mis en place dans le cadre de l'action *Ville de Demain*.

A ce titre le Bénéficiaire s'engage à communiquer à première demande et dans les plus brefs délais toute information ou document que la Caisse des Dépôts pourrait solliciter dans ce cadre.

Le Bénéficiaire s'engage en outre à informer la Caisse des Dépôts dès qu'il a connaissance de tout évènement pouvant affecter le bon déroulement du Projet ou la bonne exécution de la Convention et à proposer un plan d'action destiné à y remédier.

Enfin, le Bénéficiaire s'engage à autoriser pour la Caisse des Dépôts ou toute personne ou organisme désigné par elle, l'accès aux sites sur lesquels le Projet est réalisé, la consultation de tout document relatif au Projet, des échanges avec *[délégataires, entreprises intervenant dans la réalisation du Projet]*.

En outre, des obligations d'informations périodiques sont mises à la charge du bénéficiaire qui les accepte, et dont les modalités figurent en annexe 4 de la Convention.

4.5 Obligations comptables liées à la Subvention

Le Bénéficiaire s'engage à tenir une comptabilité dans laquelle figurent tous les éléments nécessaires à l'évaluation précise des Dépenses Eligibles et des emplois de la Subvention effectués à raison de la Convention (factures externes ou documents analytiques internes).

Les Dépenses Eligibles doivent être ventilées selon la décomposition CERTU figurant dans l'annexe financière (annexe 3 bis) et certifiées exactes par le receveur des finances de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

4.6 Objectifs et évaluation

Le Bénéficiaire prend acte des objectifs fixés à la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et s'engage pour ce qui le concerne à respecter les indicateurs de performance suivants précisés à l'annexe 4 de la Convention.

Le Bénéficiaire accepte en outre expressément que la réalisation du Projet puisse donner lieu à un contrôle et à une évaluation par la Caisse des Dépôts ou par tout organisme de contrôle désigné par elle ou autorisé aux termes de la Convention Etat-CDC.

4.7 Responsabilité

Le Bénéficiaire est seul responsable de l'exécution du Projet et de l'ensemble des opérations y afférentes. La Caisse des Dépôts ne pourra être tenue responsable de tout acte ou manquement contractuel commis à raison de la réalisation du Projet ou de l'utilisation de la Subvention par le Bénéficiaire. Le Bénéficiaire garantit la Caisse des Dépôts contre tout recours et conséquences pécuniaires dudit recours provenant d'un tiers, en ce compris les prestataires, à raison de la réalisation du Projet. A ce titre, le Bénéficiaire s'oblige à souscrire à toute police d'assurance nécessaire à raison du Projet.

ARTICLE 5 – CONFIDENTIALITE

Sous réserve de ce qui est admis expressément aux termes des présentes et sauf disposition contraire de la loi ou demandes de toute autorité administrative ou judiciaire compétente, le Bénéficiaire s'engage tant pour lui-même que pour ses employés, représentants ou conseils, à veiller au respect de la confidentialité des stipulations de la Convention ainsi que des informations et documents, de quelque nature qu'ils soient et quels que soient leurs supports qui lui ont été communiqués ou dont il aura eu connaissance lors de la négociation et de l'exécution de la Convention.

La présente obligation de confidentialité s'appliquera pendant toute la durée de la Convention et demeurera en vigueur pendant une durée de deux (2) ans à compter de l'arrivée du terme de la Convention pour quelque cause que ce soit.

Le Bénéficiaire prend acte des obligations de communication d'information mises à la charge de la Caisse des Dépôts en application de la Convention Etat-CDC et notamment à l'égard de toute commission parlementaire compétente.

ARTICLE 6 – PROPRIETE INTELLECTUELLE

6.1 – Communication

Le Bénéficiaire s'oblige à soumettre, dans un délai minimal de 15 (quinze) jours avant sa divulgation au public, à l'autorisation préalable et écrite de la Caisse des Dépôts, le contenu de tout projet de publication ou d'action de communication écrite ou orale, relative au soutien de la Caisse des Dépôts pour la réalisation du Projet.

La Caisse des Dépôts pourra, pendant ce délai, demander des modifications, s'opposer ou demander à ce que son soutien pour la réalisation du Projet soit mentionné.

Dans ce dernier cas, le soutien de la Caisse des Dépôts pour le compte de l'État sera mentionné *sous la forme suivante* : « *Ce projet a été réalisé dans le cadre du Programme Investissements d'Avenir, action Ville de Demain, la Caisse des Dépôts étant le gestionnaire de l'action Ville de Demain pour le compte de l'Etat* »

Il sera demandé au Bénéficiaire de faire état du soutien du Programme d'Investissements d'Avenir-Ville de Demain sur les chantiers du Projet, sous forme de panneaux incluant le montant de l'aide et le logo du PIA. Un modèle lui sera communiqué.

6.2 – Propriété intellectuelle

Il est entendu entre les Parties que le bénéficiaire reste titulaire des droits de propriété intellectuelle afférents aux résultats du Projet mais octroie à la Caisse des Dépôts un droit d'utilisation tel que défini ci-après. A ce titre, le Bénéficiaire cède à titre gratuit et non exclusif, à la Caisse des Dépôts, le droit de reproduire, représenter, adapter et diffuser, pour une exploitation à titre gratuit et à des fins de communication interne et externe, les résultats du Projet notamment les rapports, bilans, supports de communication et tout document réalisé dans le cadre de la Convention, sur tout support et par tout procédé connus ou inconnus au jour de la signature de la Convention, et ce, au fur et à mesure de leur réalisation, pour tout public, pour le monde entier et pour la durée légale de protection des droits de propriété intellectuelle.

Le Bénéficiaire déclare être titulaire des droits de propriété intellectuelle nécessaires à la présente cession et, garantit obtenir l'ensemble des autorisations et cessions de droits nécessaires notamment auprès de son personnel, et éventuels sous-traitants et partenaires et respecter les lois et règlements en vigueur, aux fins d'exécution de cet article.

ARTICLE 7 – DUREE

La Convention prend effet à compter de la date de sa signature et restera en vigueur jusqu'à: la remise du bilan de la mise en service visé au 4.2.2, conformément aux stipulations de l'article 3.3(b) de la Convention, sous réserve des stipulations 4.6 (Objectifs et évaluation), 5 (Confidentialité) et 6 (Propriété intellectuelle) et des stipulations relatives à l'obligation de restitution de la Subvention, qui produiront leurs effets pour la durée des droits et obligations en cause, quelle que soit la cause de terminaison de la Convention.

ARTICLE 8 – MANQUEMENTS

8.1 Cas de manquement

Constitue un manquement au sens de la Convention (un **Manquement**) :

- (i) toute modification substantielle du Projet, tant dans ses aspects techniques que financiers, qui après analyse par la Caisse des Dépôts et avis du Comité opérationnel des financements, est de nature à remettre en cause les conditions d'octroi de la Subvention, en particulier la non-obtention des financements complémentaires listés à l'article 2 de la convention ;
- (ii) le non respect du calendrier de réalisation du Projet précisé à l'article 2 de la Convention;
- (iii) la cessation de la réalisation ou constatation notamment au vu des comptes-rendus intermédiaires de la non réalisation du Projet conformément aux termes de l'annexe 2 ;
- (iv) non respect des obligations visées à l'article 4.5 ;
- (v) non respect des clauses de l'article 2 de la Décision du Premier Ministre ;
- (vi) allocation de tout ou partie de la Subvention à des dépenses non éligibles ;
- (vii) la non transmission à bonne date des documents et informations requis en application de la Convention (notamment en application de l'annexe 4)
- (viii) non respect par le Bénéficiaire d'une de ses autres obligations au titre de la Convention ;
- (ix) non respect des stipulations de l'article 3.4. (c).

8.2 Conséquence de la survenance d'un Manquement

En cas de survenance d'un Manquement, la Caisse des Dépôts pourra :

- (i) suspendre, sans délai et sans notification préalable au Bénéficiaire, le versement de tout ou partie de la Subvention ; et /ou
- (ii) résilier la Convention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification de résiliation adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception ; et/ou
- (iii) demander la restitution de tout ou partie des montants versés au titre de la Subvention à l'expiration d'un délai de trente (30) jours calendaires suivant notification adressée au Bénéficiaire par lettre recommandée avec avis de réception .

Le Bénéficiaire sera en droit de présenter toute observation qu'il estime utile à la Caisse des Dépôts suite à ladite notification et pourra prendre, dans la mesure du possible, toutes les mesures visant à remédier au Manquement. Si au terme du délai de trente (30) jours susvisé, le Bénéficiaire a été en mesure de remédier au Manquement sans préjudice aucun pour l'Etat et la Caisse des Dépôts, cette dernière pourra renoncer par écrit à la résiliation ou à la demande de restitution de tout ou partie de la Subvention.

En cas de résiliation pour force majeure, il sera alors fait application *mutatis mutandis* des alinéas précédents.

En cas de résiliation de la Convention, la Subvention sera liquidée en fonction des engagements effectivement réalisés à cette date. Le cas échéant, le Bénéficiaire sera tenu au reversement des sommes indûment perçues.

Aucune indemnité ne pourra être demandée par le Bénéficiaire à la Caisse des Dépôts et/ou à l'Etat du fait d'une résiliation de la Convention.

Dans tous les cas de cessation de la Convention, le Bénéficiaire devra remettre à la Caisse des Dépôts, dans les huit (8) jours suivant la date d'effet de la cessation de la Convention et sans formalité particulière, tous les documents fournis par la Caisse des Dépôts et que le Bénéficiaire détiendrait au titre de la Convention.

Tous les frais engagés par la Caisse des Dépôts pour recouvrer les sommes dues par le Bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 9 – STIPULATIONS GENERALES

9.1 – Notifications

Toute notification requise en vertu de la Convention devra être en forme écrite et sera valablement effectuée si elle est envoyée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par télécopie confirmée le jour même par lettre recommandée avec demande d'avis de réception adressée à l'adresse suivante :

Pour la Caisse des Dépôts :

19 place Jules Guesde
BP42113
13203 Marseille Cedex 01]

Pour le Bénéficiaire:

COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE
Direction des Infrastructures
Les Docks - Atrium 10.5 (3ème étage)
10, Place de la Joliette
13 002 MARSEILLE

Tout changement d'adresse par une Partie sera notifié à l'autre Partie dans un délai de 5 (cinq) jours ouvrables à compter de la date dudit changement d'adresse. Les notifications par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception. Les notifications par télécopie confirmée par lettre recommandée seront considérées avoir été reçues à la date de première présentation de la lettre recommandée telle qu'indiquée sur l'avis de réception.

9.2 – Cession des droits et obligations

Le Bénéficiaire ne peut transférer sous quelque forme que ce soit, à titre onéreux ou gratuit, les droits ou obligations découlant de la Convention.

La Caisse des Dépôts peut quant à elle librement transférer ses droits et obligations au titre de la Convention.

9.3 – Nullité

Si l'une quelconque des stipulations de la Convention s'avérait nulle au regard d'une règle de droit en vigueur ou d'une décision administrative ou judiciaire devenue définitive, elle serait alors réputée non écrite, sans pour autant entraîner la nullité de la Convention, ni altérer la validité des autres stipulations.

9.4 – Intégralité de la Convention

Les Parties reconnaissent que la Convention constitue l'intégralité de l'accord conclu entre elles et se substituent à toute offre, disposition ou accord antérieurs, écrits ou verbaux.

9.5 – Modification de la Convention

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

9.6 – Renonciation

Le fait que l'une ou l'autre des Parties ne revendique pas l'application d'une clause quelconque de la Convention ou acquiesce de son inexécution, que ce soit de manière permanente ou temporaire, ne pourra être interprété comme une renonciation par cette Partie aux droits qui découlent pour elle de ladite clause.

9.7 – Juridiction

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 des juridictions de Paris.

Fait en deux exemplaires,

À Marseille, le,

En Présence de M. le Préfet de Région, Hugues Parant

Pour la Caisse des Dépôts

**Pour la Communauté Urbaine Marseille
Provence Métropole**

Jean-Paul GUERIN
Directeur Régional

Eugène CASELLI
Le Président

PLANNING DE L'OPERATION

