

**Convention relative à la réalisation et au financement du projet de
réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le
technopôle de Château Gombert et l'université de Saint Jérôme à
Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements)
de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Entre,

L'Etat, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), représenté par son Directeur général, Daniel Bursaux ;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée l'AFITF, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Arche Nord, pièce 05.75, 92055 La Défense Cédex, représenté par le Président de son conseil d'administration, M. Philippe Duron, autorisé pour ce faire par la délibération n°..... du conseil en date du.....

et

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), dont le siège administratif est situé 10, Place de la Joliette Atrium 10.7 – 13 002 Marseille, représentée par son Président, Monsieur Eugène CASELLI.

* * * * *

Vu le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu le Budget primitif de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France au titre de l'exercice 20xx, approuvé par la délibération n°..... dude son conseil d'administration et son annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte n°57) comportant en particulier, l'inscription de l'opération Transports collectifs d'agglomération, hors CPER ;

Vu la délibération n°DTUP 004-1176/09/CC du Conseil de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole en date du 26 mars 2009 approuvant l'affectation d'une autorisation de programme pour les études de trois lignes de Bus à Haut Niveau de Service, dont la ligne Château Gombert – Saint Jérôme ;

Vu la délibération n°DTUP 002-2284/10/CC du Conseil de la Communauté urbaine Marseille

Provence Métropole en date du 1^{er} octobre 2010 approuvant d'une part le projet de réalisation de la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme, et autorisant d'autre part Monsieur le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole à solliciter les aides financières auprès de tout organisme susceptible d'apporter sa contribution financière à l'opération ;

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole en date du 1^{er} octobre 2010 en réponse au deuxième appel à projets en faveur des transports urbains lancé le 4 mai 2010 ;

Vu la lettre conjointe de la Ministre de l'Écologie, du développement durable, des Transports et du Logement, et du secrétaire d'Etat chargé des Transports adressée au Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole le 3 juin 2011, lui annonçant une aide de l'Etat de 4 150 000 d'euros pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert – Saint Jérôme ;

* * * * *

Considérant que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif placé sous la tutelle du Ministre chargé des transports, qui est en charge d'apporter directement, sur les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations de transport dûment inscrites à son budget ;

Considérant que la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, prévoit, à l'article 13, la participation de l'Etat au développement de 1 500 km de voies nouvelles de transports collectifs en site propre, en apportant, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets ;

Considérant que la réalisation de cet objectif s'est traduite par le lancement le 4 mai 2010 d'un deuxième appel à projets en faveur des transports urbains, hors Ile-de-France, adressé aux autorités organisatrices de transport de province qui ont un projet de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service dont les travaux débiteront entre le début de l'année 2011 et la fin de l'année 2013 ;

Considérant qu'une enveloppe de 4,15 millions d'euros est réservée pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert – Saint Jérôme de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;

Considérant que la réalisation de ce projet de Bus à Haut Niveau de Service entre le technopôle de Château Gombert et l'université de Saint Jérôme à Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements) contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à améliorer la desserte en transport en commun des quartiers Nord Est de Marseille dont celle du pôle université de Saint Jérôme / technopole de Château Gombert ;

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

L'organisation des déplacements pour une structure intercommunale telle que MPM, constituée autour de la 2^{ème} ville de France et regroupant un peu plus d'un million d'habitants, est sans conteste l'une des plus importantes de ses compétences et de ses priorités.

C'est pourquoi, devenue Autorité Organisatrice des Transports en 2001, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole souhaite étendre son réseau en mettant à disposition des usagers, des moyens de transports en commun efficaces sur l'ensemble du territoire.

Pour répondre à cette grande ambition, la politique de transport et de déplacements de MPM, destinée à restructurer l'espace communautaire, prévoit d'importants investissements dans le domaine des TCSP, en application de son Plan de Déplacement Urbain.

C'est en deux étapes, à court terme d'abord (d'ici 2014) puis à moyen terme (d'ici 2020), que MPM souhaite développer et moderniser le réseau des transports collectifs de Marseille, pour offrir une alternative à l'automobile et redonner de l'espace aux modes doux de déplacements.

A échéance 2014, le plan transport élaboré par MPM prévoit notamment la création d'un axe Nord/Sud constituant la colonne vertébrale du réseau marseillais. Les différents projets de TCSP constituant cet axe ont été reçus au 2^{ème} Appel à Projet TCSP.

Enfin, pour compléter cette dorsale Nord/Sud, la liaison Est-Ouest sera complétée par une troisième ligne de Bus à Haut Niveau de Service, objet de la présente convention, qui reliera les sites universitaires de Saint Jérôme et Château Gombert, via les stations de métro La Rose et Frais Vallon, ce qui fait partie des engagements pris dans le cadre du Plan Campus. Cette ligne constitue la première phase d'une liaison future entre le technopôle de Château-Gombert et le quartier Euroméditerranée.

Ainsi, le territoire marseillais continue à se structurer et évolue au regard des enjeux à venir et des projets de développement urbains envisagés. Ces projets s'inscrivent pleinement au sein de la stratégie de MPM en matière de développement de son réseau de transports collectifs en site propre et représentent également un intérêt stratégique pour Marseille à plusieurs titres :

- Ils s'insèrent au sein d'une dynamique urbaine en intégrant les enjeux environnementaux tant globaux que locaux ;
- Ils proposent aux usagers une véritable alternative à l'utilisation de leur voiture ;
- Ils luttent contre la congestion routière et permettent de désengorger le centre ville de Marseille ;
- Ils garantissent un service performant et de qualité qui répond à l'attente des usagers : fréquence élevée, régularité, rapidité, plages horaires étendues, temps de parcours optimisés, accessibilité aux personnes à mobilité réduite ;
- Ils contribuent au désenclavement de plusieurs quartiers périphériques et améliorent la desserte de quartiers dits prioritaires au titre de la Politique de la Ville et de campus universitaires de grand renom.

Les objectifs principaux du projet de ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme sont les suivants :

1- Relier les pôles technologiques et universitaires entre eux et au réseau métro

Réalisée dans le cadre du Plan Campus, la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme permettra de relier les sites universitaires et technologiques entre eux et au réseau métro – tram

via les stations de La Rose et de Frais Vallon.

2- Améliorer la desserte des quartiers Nord-Est de la Communauté urbaine

Les quartiers Nord-Est de Marseille et les Communes d'Allauch et de Plan de Cuques souffrent d'un déficit de desserte en transport en commun. Les bus qui permettent de rejoindre la ligne 1 du métro sont dans la circulation générale, en concurrence avec les nombreux véhicules particuliers qui tentent de rejoindre les parcs relais aux abords du terminus.

Le service est par conséquent très dégradé : la vitesse commerciale est faible, les fréquences et amplitudes horaires insuffisantes ; d'où un moyen de transport délaissé au profit des véhicules particuliers.

La création d'un site propre sur la majorité de l'itinéraire du BHNS devrait permettre une augmentation de la vitesse commerciale des bus et par conséquent un accroissement de l'attractivité de la ligne. Les habitants de la ZAC de Château Gombert et des alentours devraient ainsi disposer d'un moyen de transport efficace et capable de concurrencer le « tout voiture ».

3- 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 : stations de métro de La Rose et de Frais Vallon, parcs relais, noyaux villageois, sites technologiques et universitaires grâce à une signalisation lisible, des cheminements piétons et cycles sécurisés, des aménagements visant à favoriser l'intermodalité.

4- Regualifier les quartiers traversés

La création d'un site propre va entraîner un réaménagement des secteurs traversés, notamment du quartier de La Rose étant donné sa configuration actuelle : nombreux délaissés, stationnement anarchique et espaces publics dégradés.

Le parvis et les abords de l'université de Saint Jérôme seront également réaménagés dans le but de fluidifier la circulation, faciliter les accès aux parkings et au campus, sécuriser les traversées piétonnes.

L'opération prévoit donc une requalification des voies, carrefours et places concernés par le passage du BHNS. Elle s'accompagne de la réorganisation des circulations des véhicules, piétons et cycles, et du stationnement.

5- Favoriser l'utilisation des modes doux

La réalisation du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme prévoit la création d'un couloir bus en site propre, ce qui va entraîner la modification des profils en travers de la plupart des voies actuelles.

Des cheminements piétons confortables (minimum 2m) et des bandes ou pistes cyclables (minimum 1,50m) seront implantés sur la majorité du linéaire.

Des stationnements pour vélos particuliers vont être aménagés aux abords des différents sites technologiques, universitaires et des pôles de services. Des aires de stationnement pour les deux-roues sont prévues aux abords des principaux sites résidentiels et d'enseignement.

6- A long terme, relier le quartier d'Euroméditerranée à Château Gombert

La réalisation du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme s'inscrit dans un plus vaste projet qui a, à terme, l'ambition de relier le quartier d'Euroméditerranée à Château Gombert, en empruntant le boulevard Capitaine Gèze, les abords de la Rocade L2 Nord, l'avenue de l'escadrille Normandie Niémen et la LINEA (Liaison Interquartiers au Nord Est de l'Agglomération marseillaise). Celle-ci,

sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, en reliant la rue Pèbre d'Ail à l'avenue Einstein, permettra ainsi un bouclage en transport en commun.

Le tracé du BHNS Château Gombert / Saint Jérôme présenté en octobre 2010, lors du 2^{ème} appel à projet, a été complété suite à la concertation préalable qui s'est déroulée du 7 janvier 2011 au 4 février 2011. Une branche supplémentaire pénétrant davantage dans le cœur du Technopole de Château Gombert a été créée de sorte à desservir en transport en commun les entreprises et écoles qui s'y trouvent.

De même, depuis octobre 2010, suite à l'approfondissement des études et auxancements des marchés de travaux, le montant prévisionnel total du projet de réalisation de la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme a été réévalué et est passé de 47 700 000 Euros HT à 61 112 000 Euros HT (cf. tableau de l'article 4, ci-après).

Cependant l'économie de l'opération de BHNS en tant que telle n'est pas modifiée et le projet reste cohérent dans son estimation financière avec l'épure de la dépense subventionnable retenue. La subvention est plafonnée à 4,15 millions d'euros.

ARTICLE 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole procède à la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert – Saint Jérôme ainsi que les modalités selon lesquelles l'AFITF apporte son concours financier à la réalisation de ce projet.

ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet

2.1 – Le tracé

Tracé et desserte du projet :

Le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme est un système de transport en commun intermédiaire entre le tramway et le bus qui permettra de relier les pôles technologiques et universitaires de Château Gombert et de Saint Jérôme entre eux, et au réseau métro-tramway.

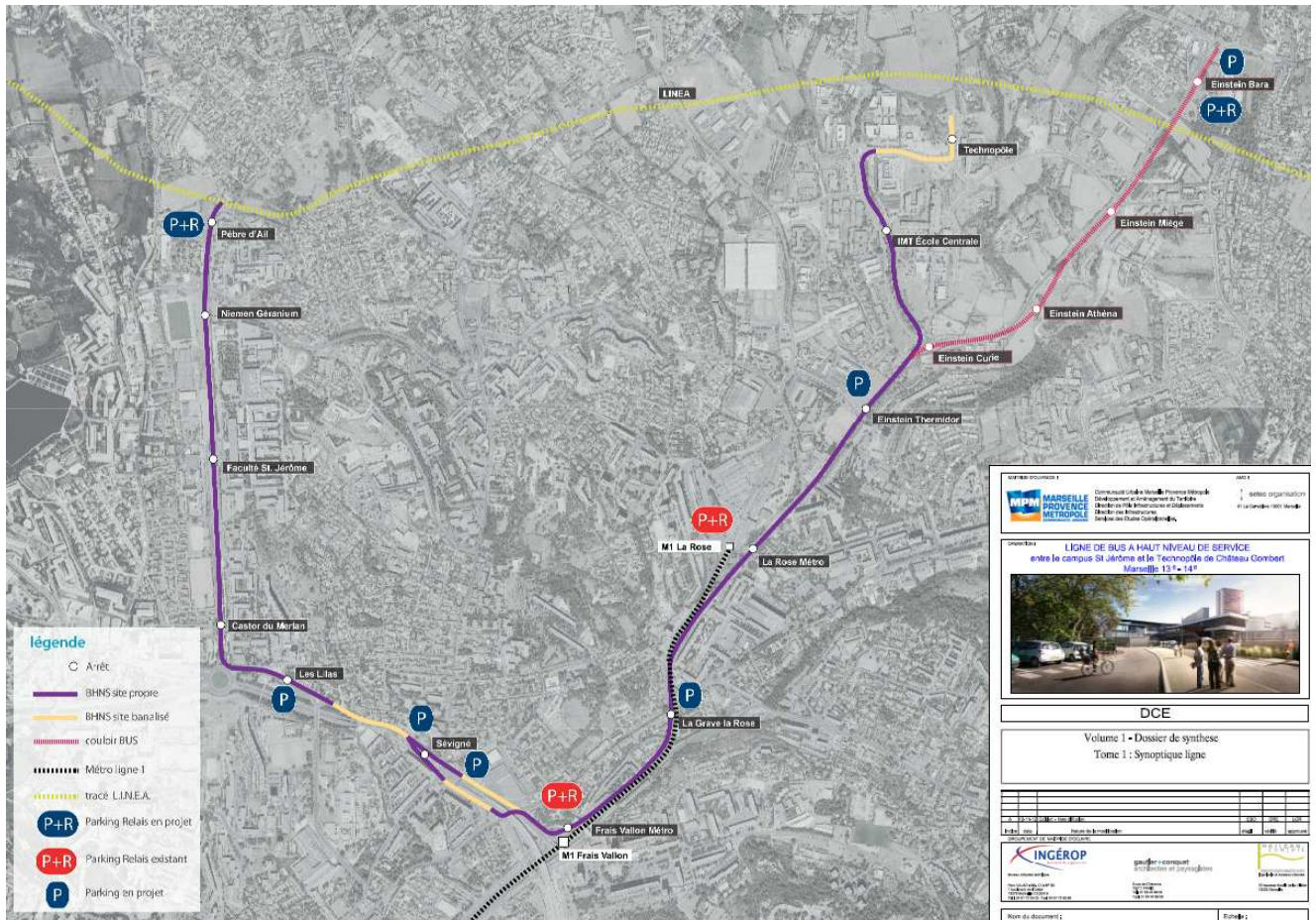
L'itinéraire du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme empruntera les voies suivantes depuis le technopôle de Château Gombert :

- traverse de la Rose / rue Nièle
- la rue Enrico Fermi (en banalisé)
- la rue Frédéric Joliot Curie
- la rue Albert Einstein
- l'avenue François Mignet
- contre-allée au pied de l'avenue Jean-Paul Sartre
- les rues Berthe Sylva / Peypin (en banalisé ponctuellement)
- le Chemin du Merlan à La Rose (en banalisé ponctuellement)
- le rond-point Père Wrésinski
- l'avenue de l'Escadrille Normandie Niémen
- la rue du Pèbre d'Ail.

Le BHNS reliera le pôle technologique de Château-Gombert au pôle universitaire de Saint Jérôme, en passant par les stations de métro de La Rose et Frais Vallon. Au total, la ligne parcourra

environ 5,7 km dont 5,1 km ont été traités en site propre, soit 90% de l'itinéraire. 12 arrêts jalonnent le parcours.

Parallèlement à la desserte du technopôle de Saint Jérôme via les rues Joliot Curie, Fermi et Nièle/Traverse de la Rose, un site propre bus de 1,4 km sera également aménagé sur la rue Albert Einstein, entre Bara et Joliot-Curie (rond-point Jean-Monnet), pour les autres lignes de bus en provenance d'Allauch et de Plan-de-Cuques (lignes 5, 142 et 142 Jet). Il comportera 4 arrêts de bus.



Tracé BHNS Château Gombert – Saint Jérôme (source : Ingerop / Gauthier + Conquet)

Caractéristiques du site propre par sections :

Section concernée	Caractéristiques du site propre		
	Longueur du site propre	Largeur du site propre	Site propre en sens unique ou en voie unique en gestion alternée
Rue Albert Einstein, du bd Bara au rond-point Jean-Monnet (1,4 km)			
<i>Aménagement d'un site propre pour les lignes de bus en provenance d'Allauch et de Plan-de-Cuques (lignes 5, 142 et 142 Jet)</i>			
Entre le bd Bara et le rond-point Jean-Monnet	1,5 km	6,50m	Site propre unilatéral à double sens de circulation
De la Traverse de la Rose / rue Nièle jusqu'au rond-point Jean Monnet (1 km)			
De la Traverse de la Rose / rue Nièle jusqu'au rond-point Frédéric Joliot Curie	0,4 km	-	Bus dans la circulation générale
Du rond-point Frédéric Joliot Curie jusqu'au rond-point Jean-Monnet	0,6 km	6,50 m	Site propre unilatéral bidirectionnel
Rue Albert Einstein, du rond-point Jean-Monnet au terminus du métro La Rose (1 km)			
Entre le rond-point Jean-Monnet et le terminus du métro La Rose	1 km	6,50 m	Site propre unilatéral bidirectionnel
Du terminus du métro La Rose au rond-point Père Wrésinski (2,2km) :			
Entre le terminus du métro La Rose et le métro Frais Vallon	1 km	6,50 m (6,00 m au droit du chauffage)	Site propre unilatéral bidirectionnel
Entre le métro Frais Vallon et le rond-point Père Wrésinski (Chemin du Merlan à la Rose, rue Berthe Sylva, rue de Peypin)	1,2 km	-	Bus dans la circulation générale + voie en site propre + couloirs d'approche
Du rond-point Père Wrésinski au terminus Père d'Ail (1,5km) :			
avenue Normandie Niemen et rue du Père d'Ail	1,5 km	6,50 m	Site propre unilatéral bidirectionnel

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. Notamment, la rue du Père d'Ail, l'avenue Normandie Niemen, la rue Albert Einstein et l'avenue François Mignet seront organisées en boulevard urbain avec deux voies pour les véhicules, un site propre pour les bus, des pistes cyclables, des trottoirs confortables et des plantations d'alignement. Au droit de la Faculté Saint Jérôme, une contre-allée servira au stationnement et à la desserte locale.

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 cohérence, lisibilité et qualité à l'ensemble de l'itinéraire du BHNS.

Quartiers prioritaires et équipements importants desservis :

La ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme dessert plusieurs quartiers de la politique de la ville des 13^{ème} et 14^{ème} arrondissements de Marseille, à savoir :

- En Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) : « Grand Saint Barthélémy - Malpassé - Saint Jérôme » et « Frais Vallon – la Rose – les Olives ».
- En Zone Urbaine Sensible (ZUS) : « Malpassé - Saint Jérôme » et « La Rose Frais Vallon Petit Séminaire ».

La ligne de BHNS longe également un périmètre ANRU : « Malpassé – Cèdres – Cyprès ».

L'enjeu de désenclavement de ces quartiers par un moyen de transport performant est essentiel, avec une population souvent captive des transports en commun, et ayant parfois des horaires de travail décalés.

Le BHNS Château Gombert – Saint Jérôme traverse le cœur du technopôle de Château Gombert. Il a un rôle de desserte directe de l'ensemble des pôles générateurs de trafic (écoles, laboratoires, entreprises...) de la ZAC Château-Gombert. Celle-ci s'étend sur 180 hectares dont 70 hectares sont consacrés à des zones d'activités, comprenant 20 hectares de pôles d'enseignement. La ZAC accueille chaque jour 10 000 personnes sur le site et présente un fort potentiel de développement.

Le BHNS traverse et dessert également le site universitaire de Saint Jérôme. Ce dernier comprend la Faculté des Sciences et Technique, l'Ecole Polytechnique de Marseille - Département « Génie Industriel et Informatique », l'Institut Universitaire de Technologie (IUT) et divers services étudiants : cités et résidences universitaires, cafétéria, terrains de sport...environ 3800 étudiants fréquentent ce site universitaire.

Enfin, le long de l'itinéraire du BHNS seront desservis des noyaux villageois et des établissements de 1^{er} et 2nd degré (Etablissement Sévigné et lycée Diderot).

2.2 – Le développement de l'intermodalité

Amélioration du rabattement vers le réseau lourd de transport en commun :

Le projet de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme doit permettre d'accroître l'attractivité du métro (ligne 1) desservi par la ligne de BHNS en apportant des voyageurs supplémentaires en rabattement sur les stations La Rose et Frais Vallon. En connectant les pôles générateurs de déplacements majeurs que constituent le Technopôle de Château-Gombert et le Campus Saint-Jérôme, le BHNS contribue pleinement à renforcer l'intermodalité sur le réseau des transports en commun.

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

La réalisation du BHNS Château Gombert – Saint Jérôme prévoit la création d'un couloir bus en site propre, ce qui va entraîner la modification des profils en travers de la plupart des voies actuelles.

Des cheminements piétons confortables et des bandes ou pistes cyclables seront implantés sur la majorité du linéaire : le BHNS sera longé par l'itinéraire de la « coulée douce » (parcours où le piéton et le végétal sont remis au centre des enjeux urbains).

Des stationnements pour vélos particuliers vont être aménagés aux abords des différents sites technologiques, universitaires et des pôles de services. Des aires de stationnement pour les deux-roues sont prévues aux abords des principaux sites résidentiels et d'enseignement.

Enfin, afin de créer un maximum d'intermodalité et limiter les ruptures de charges, plusieurs lignes de bus pourront emprunter le site propre du BHNS. D'autre part, le site propre bus de 1,4 km aménagé sur la rue Albert Einstein, entre Bara et Joliot-Curie (rond-point Jean-Monnet), contribuera également à favoriser l'intermodalité en connectant les lignes de bus en provenance d'Allauch et de Plan-de-Cuques (lignes 5, 142 et 142 Jet) à la station de métro La Rose.

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

Plusieurs parkings ponctueront l'itinéraire du BHNS. Les automobilistes pourront y laisser leur véhicule pour utiliser les transports en commun. En contrepartie, certaines places de stationnement seront supprimées aux abords de l'itinéraire afin de favoriser l'implantation du BHNS et réduire l'utilisation de la voiture.

Deux parkings relais seront créés aux terminus de la ligne de BHNS :

- P+R Pèbre d'Ail : situé au niveau du terminus du même nom, il aura une capacité de 85 places ;
- P+R Bara : situé le long de l'avenue Albert Einstein, à proximité immédiate du Boulevard Bara, il est composé d'un P+R à accès restreint d'une capacité de 262 places et d'un parking à accès libre d'une capacité de 44 places, portant l'offre à environ 306 places. En fonction de son taux d'occupation, le P+R Bara pourra au besoin être étendu en superstructure.

Pour compléter ces deux P+R, sera créé le parking Thermidor (130 places) à l'angle de la rue Monge et de l'avenue Albert Einstein. Compte tenu de sa proximité avec un stade de football, il n'a pas été jugé pertinent d'en faire un P+R uniquement réservé à la clientèle des transports en commun. Il pourra donc également servir de stationnement aux habitants du secteur.

Parallèlement à ces trois parkings, une opération d'extension du parking relais La Rose est actuellement en cours. Elle a pour objectif d'accroître la capacité du parc de 350 places (415 actuellement) grâce à une augmentation de la surface de stationnement en structure. Cette extension permettra, avant tout de réorganiser le stationnement du quartier et de supprimer le stationnement anarchique. En effet, le quartier de la Rose est asphyxié par les véhicules des particuliers qui viennent stationner aux abords du terminus du métro.

Report modal envisagé :

Selon les études menées par Setec International, le projet permettra un report modal important, de 20 à 25% du trafic de la ligne.

2.3 – Niveau de service envisagé

- Population et emplois desservis : à terme (horizon 2020), il est envisagé que le BHNS desserve 39 500 personnes et 5 800 emplois dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de la ligne.

Population	2006	36 100	INSEE, RGP 2006
	2020	39 500	AgAM, Estimations 2020
Emplois	2006	5 300	AgAM, Observatoire de l'emploi et du développement économique, URSSAF INSEE – SIRENE pour 2005
	2020	5 800	AgAM Estimations 2020

- Trafic journalier sur la ligne : le trafic attendu pour la ligne de BHNS Château Gombert / Saint Jérôme est de 2 000 voyages/jour par Km de ligne, ce qui en fait un projet de BHNS très efficace.
- Trafic annuel : selon les études menées par Setec International, le trafic attendu sur la ligne de BHNS Château Gombert / Saint Jérôme est de 11,7 milliers de voyageurs par jour en 2014, année de mise en service de la ligne.
- Offre de transport quotidienne :

L'amplitude horaire de la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme va de 05h00 à 01h00 (vingt heures), décomposées en :

- Heures de pointe : 07h00-10h00 et 16h00-19h00 (six heures)
- Heures creuses : 06h00-07h00, 10h00-16h00 et 19h00-21h00 (neuf heures)
- Heures de nuit : 05h00-06h00 et 21h00-01h00 (cinq heures)

Les hypothèses de « fréquence » pour ces trois périodes sont indiquées dans le tableau ci-dessous. Elles sont exprimées en intervalles de temps (minutes) entre deux passages de bus. Dans le tableau figurent également les nombres d'allers-retours quotidiens (ARQ) qui en résultent :

Heures de pointe		Heures creuses		Heures de nuit		TOTAL
fréquence	ARQ	fréquence	ARQ	fréquence	ARQ	ARQ
6'	60	10'	54	20'	15	129

- Autres :

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> : 6 min en heures de pointe (HP), 10 min en heures creuses (HC) et 20 min en heures de nuit (HN).
Vitesse commerciale	L'objectif de vitesse commerciale moyenne du BHNS est estimé à 22,1 km/h, ce qui représente un trajet de 17 min pour relier le technopole Château Gombert au Pôle Universitaire Saint Jérôme.
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.

2.4 – Evaluation socio-économique (fournir le tableur ayant servi au calcul des valeurs)

	Valeur Estimée
Bénéfice actualisé (€)	38,7
Taux de rentabilité immédiate	5,5%
Taux de rentabilité interne (TRI)	6,8%
Valeur actualisée nette (VAN) par euro investi (€)	0,65

ARTICLE 3 – Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention non actualisable de l'AFITF de 14,85 % de la dépense subventionnable hors taxes plafonnée à 4,15 millions d'euros courants, est accordée à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour financer le projet de création de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service Château Gombert – Saint Jérôme, objet de la présente convention, et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 suivant.

ARTICLE 4 – Estimation du programme et de la dépense subventionnable (fournir le tableur ayant permis le calcul du tableau)

Le montant prévisionnel total du projet de réalisation de la ligne de BHNS Château Gombert – Saint Jérôme a été réévalué en prenant en compte l'ajout de la branche desservant le cœur du Technopôle d'une part, et l'approfondissement des études et le lancement des marchés de travaux d'autre part. Il est passé de 47 700 000 Euros HT à 61 112 000 Euros HT (valeur avril 2013). La subvention reste cependant identique à celle annoncée et s'élèvera à 4,15 millions d'euros.

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en € courants relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 :

Postes indicatifs (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet HT	Dépense subventionnable HT	Montant subvention HT
1 - Etudes d'AVP	1 500 000	0	
2 - Coût maîtrise d'ouvrage	952 000	0	
3 - Coût maîtrise d'œuvre travaux	900 000	0	
4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	2 500 000	0	
5 - Déviation de réseaux	50 000	50 000	
6 - Travaux préparatoires	8 000 000	8 000 000	
7 - Ouvrages d'art	3 500 000	3 500 000	
8 - Plate-forme	1 560 000	1 560 000	
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0	0	
10 - Revêtement du site propre	1 550 000	1 550 000	
11 - Voirie (hors site propre) et espaces publics	21 312 000	0	
12 - Equipements urbains	3 570 000	3 570 000	
13 - Signalisation	3 420 000	3 420 000	
14 - Stations	1 800 000	1 800 000	

15 - Alimentation en énergie de traction	0	0	
16 - Courants faibles et PCC	1 950 000	1 950 000	
17 - Centre de maintenance, dépôt	1 500 000	1 500 000	
18 - Matériel roulant	6 000 000	0	
19 - Opérations induites connexes			
19.1 Pôles d'échanges liés au projet (opération favorisant l'intermodalité avec les stations de métro La Rose et Frais Vallon)	0	0	
19.2 Parcs relais liés au projet (P+R Bara et Pèbre d'Ail)	140 000	140 000	
19.3 Parkings à vélos en stations	0	0	
19.4 Aménagements cyclables de proximité	88 000	88 000	
19.5 Autres (parvis de l'Université St Jérôme)	820 000	820 000	
TOTAL HT en euros courants	61 112 000	27 948 000	4 150 000

ARTICLE 5 – Délai d'exécution

5.1- Délai prévisionnel

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif de mai 2013 à fin avril 2015. La délibération de déclaration de projet d'intérêt général et d'approbation de la mise en compatibilité du POS de Marseille pour le présent projet de BHNS Château Gombert / Saint Jérôme a été adoptée le 26 octobre 2012.

Sur la majorité du linéaire du BHNS, les travaux se dérouleront suivant le planning prévisionnel et indicatif suivant :

Déviations des réseaux :	de mai 2013 à juin 2013
Travaux préparatoires :	de juin 2013 à juillet 2013
Travaux (front des travaux) :	de juillet 2013 à janvier 2014
Marche à blanc :	janvier 2014
Mise en exploitation :	fin janvier 2014

Ainsi, fin janvier 2014, les tronçons Pèbre d'Ail/Wrésinski-Marquet et rond-point du métro La Rose/Technopôle Bara seront fonctionnels et des bus articulés pourront y circuler.

Sur la section du BHNS située entre la rue Marquet et le rond-point du métro La Rose, les travaux ont été légèrement décalés dans le temps. Ils se dérouleront suivant le planning prévisionnel et indicatif suivant :

Déviations des réseaux :	d'avril 2014 à mai 2014
Travaux préparatoires :	d'avril 2014 à mai 2014
Travaux (front des travaux) :	de juin 2014 à décembre 2014
Marche à blanc :	de janvier 2015 à mars 2015
Mise en exploitation :	fin avril 2015

Ainsi, fin avril 2015, après une période de marche à blanc de 3 mois portant sur la totalité de l'itinéraire du BHNS, le BHNS sera fonctionnel entre Pèbre d'Ail et Technopole Bara.

5.2 – Délai de rigueur

Le cahier des charges de ce deuxième appel à projets fixe le délai de rigueur de commencement des travaux au 31 décembre 2013. Le commencement des travaux s'entend soit par la signature de 30 % des marchés du projet, soit par les opérations de déviation des réseaux, soit par des opérations du projet portant sur le centre de maintenance, un pôle d'échange ou la plateforme.

ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Pour l'AFITF, le montant de la subvention accordée dans le cadre du 2^{ème} appel à Projet TCSP est de 4,15 M€.

Dépenses	Recettes	
	<i>Contributeurs</i>	<i>Participations</i>
	AFITF	4 150 000
	Département (CG13)	20 000 000
	Région PACA	805 500
	MPM (emprunt)	30 156 500
	RTM	6 000 000
Total HT : 61 112 000 €	Total HT :	61 112 000 €

ARTICLE 7 - Modalités et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

Lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé au premier alinéa de l'article 3 s'applique aux dépenses subventionnables constatées.

La subvention de l'AFITF correspondant à 14,85 % de la dépense subventionnable constatée et plafonnée à 4,15 M€ est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet subventionné (cf. les articles 3 et 4 de la présente convention), jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole au service déconcentré du MEDDE concerné (DREAL PACA) pour le premier appel de fonds, des rapports prévus aux articles 10 et 11 et, pour chaque appel de fonds, d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention.

Cet état récapitulatif est daté et certifié exact par le receveur des finances de la Ville de Marseille et par le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Il porte la mention service fait et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable. Il doit également présenter les dépenses constatées par poste, comme prévu à l'article 4.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole adresse ses appels de fonds et l'état récapitulatif détaillé à la DREAL PACA et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DREAL PACA vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention, et notamment du suivi de l'exécution du projet subventionné, et fait connaître à l'AFITF et à la Direction des Services de transport (DST) du MEDDE par note formelle, dans un délai de trente (30) jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention de l'AFITF est le suivant :

Année	2013	2014	2015
Montant	415 000 €	2 075 000 €	1 660 000 €

Les demandes de versement porteront les mentions suivantes :

- objet de la facturation,
- date,
- montant de l'acompte (montant de l'opération x taux d'avancement) HT,
- numéro de l'acompte et taux de réalisation,
- montant de l'opération,
- montant déjà versé par l'AFITF.

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux, sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole à la présente convention, notamment dans ses articles 8, 9, 10 11 et 12 et au vu des pièces suivantes établies par le bénéficiaire : un état récapitulatif final certifié exact des dépenses réalisées et de la conformité des caractéristiques du projet réalisé ou de la partie subventionnée par rapport à la dépense subventionnable (cf. l'article 4) ainsi qu'à celles fixées à l'article 2 de la présente convention.

Les sommes dues à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et certifiées par la DREAL PACA, au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de cinquante (50) jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds validé.

La date et les références de mandatement sont portées par tout moyen à la connaissance de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole au profit du compte dont les références 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

ARTICLE 8 – Obligation d'information mutuelle

L'AFITF, l'Etat et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance pour la mise en œuvre des investissements prévus au titre de la présente convention.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'engage à fournir à la signature de la présente convention, le calendrier prévisionnel des travaux, puis tous les trimestres, le calendrier de mise à jour de l'avancement des travaux. Ils seront adressés à la DREAL PACA, puis transmis à la DST.

En outre, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la DREAL PACA, six mois après la date d'effet de la présente convention, un calendrier prévisionnel des montants prévisibles des versements demandés à l'AFITF en précisant les hypothèses considérées. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole communique chaque année à l'AFITF, sous couvert des services déconcentrés concernés, la mise à jour du calendrier.

Lorsque le projet visé par la présente convention sera soldé, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole adressera à l'AFITF, sous couvert de la DREAL PACA, dans un délai maximal de trois mois une fiche-navette de clôture justifiant, par une notice explicative, de l'exécution et de l'achèvement physique du projet subventionné et de l'apurement des comptes y afférents.

ARTICLE 9 – Evaluation socio-économique du projet

La décision de réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service entre le technopôle de Château Gombert et l'université de Saint Jérôme à Marseille (13^{ème} et 14^{ème} arrondissements) est fondée, en application des articles L1511-1 à 1511-5 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 n 84-617 du 17 juillet 1984).

Un bilan est établi trois ans après la mise en service du projet et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan est mis à la disposition du public.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole présente, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de signature de la présente convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée à cet 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.

Pour le dernier appel de fonds présenté pour le solde de la subvention, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole remet à la DREAL PACA un premier bilan de la mise en service du nouveau moyen de transport établi au moyen de ce dispositif.

ARTICLE 10 – 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 ».

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente 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, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet à la DREAL PACA un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

ARTICLE 11 - Conditions d'exécution de l'article 14 du code des marchés publics

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport sur les mesures à caractère social ou environnemental qu'elle prévoit d'introduire dans les conditions d'exécution des marchés passés pour la réalisation du projet.

ARTICLE 12 – Publicité du projet

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'engage, via l'AFITF, à assurer la publicité de la participation de l'État français sur le projet financé. Les logos du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et de l'AFITF doivent être affichés en annonce des travaux.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole informe la Direction des Services de transport (DST) du MEDDE de la date de mise en service du projet, par courrier, un mois avant celle-ci.

ARTICLE 13 - Modification du projet

Toute modification substantielle de nature à affecter son intérêt au regard des objectifs de l'appel à projets portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans la présente convention doit faire l'objet d'une information préalable à l'Etat.

Au vu de ces modifications, l'Etat se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 14. Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Si aucun acompte n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature de la convention ou du dernier versement de l'AFITF, le projet est résilié de plein droit.

La date de la demande d'acompte s'entend par la date de réception de cette demande par la DREAL PACA.

ARTICLE 14 – Mesures d'ordre

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, **et notamment la non observation du délai de rigueur fixé à l'article 5.2 de la subvention**, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature et expire, soit en cas de résiliation tel que prévu à l'alinéa précédent soit, et sous réserve de la présentation des bilans prévus aux articles 9 et 10, de la réception en bonne et due forme par l'AFITF de la fiche-navette de clôture visée à l'article 8.

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Visa du Contrôleur financier

**de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

Pour l'Etat,

**Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

Daniel BURSAUX

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,**

Le Président du Conseil d'administration

**Pour la Communauté urbaine Marseille
Provence Métropole**

Philippe DURON

Eugène CASELLI

Le...(Date à apposer par le dernier signataire)