

**Convention relative à la réalisation et au financement du projet de
réalisation d'une ligne de bus à haut niveau de service
de la place Castellane au pôle universitaire de Luminy à Marseille
(Communauté urbaine Marseille Provence Métropole)**

Entre,

l'État, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), représenté par son directeur général, M. François Poupard ;

l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée AFITF, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Tour Pascal B, pièces 18-51 à 58, 92055 LA DÉFENSE CEDEX, représenté par le président de son conseil d'administration, M. Philippe Duron autorisé pour ce faire par la délibération n°15-50-06 du conseil en date du 12 février 2015 ;

et

la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, ci-après dénommée MPM, dont le siège administratif est situé 10, place de la Joliette - atrium 10.7 - 13 002 MARSEILLE, représentée par son président, M. Guy Teissier.

* * * * *

Vu les articles R1512-12 à R1512-19 du Code des transports relatifs à l'AFITF ;

Vu le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2015 approuvé par la délibération n°14-49-04 du 16 décembre 2014 de son conseil d'administration et son annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte n°657) 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 MPM 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 (BHNS), dont la ligne Castellane - Luminy ;

Vu la délibération n°DTUP 003-2285/10/CC du Conseil de MPM en date du 1^{er} octobre 2010 approuvant d'une part le projet de réalisation de la ligne de BHNS Castellane - Luminy, et autorisant d'autre part le président de MPM 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 MPM 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'État chargé des transports adressée au président de MPM le 3 juin 2011, lui annonçant une aide de l'État de 3 410 000 d'euros pour le projet de BHNS Castellane - Luminy, sous réserve de présenter un calendrier démontrant le démarrage des travaux avant la fin

2013 ;

Vu le courrier du 21 juillet 2011 adressé par MPM au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement annonçant le démarrage des travaux relatifs au projet de BHNS Castellane - Luminy au 4^{ème} trimestre 2013, démarrage dont l'État a accepté le décalage au 1^{er} trimestre 2014.

* * * * *

Considérant que l'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'État 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 Île-de-France, adressé aux autorités organisatrices de transport 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 3,41 millions d'euros est réservée pour le projet de BHNS Castellane - Luminy de MPM ;

Considérant que la réalisation de ce projet de BHNS entre la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements) contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à améliorer la desserte en transport en commun des quartiers sud de Marseille dont celle du pôle universitaire de Luminy conformément au Plan Campus de l'Université Aix-Marseille ;

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, MPM souhaite étendre son réseau en mettant à disposition des usagers, des moyens de transports en commun efficaces sur l'ensemble de son 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 transports collectifs en site propre (TCSP), en application de son plan de déplacements urbains (PDU).

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.

À 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 projets transports urbains.

Au nord, la création d'une ligne de BHNS entre Saint-Antoine et Bougainville sera complétée par la réalisation d'un pôle d'échanges sur le site « Capitaine Gèze » qui représentera l'un des plus importants points de connexion multimodaux sur Marseille. Ce projet s'insère pleinement dans le projet urbain global de l'extension d'Euroméditerranée vers le nord, qui a obtenu le label Écocités en novembre 2009.

Au sud, la mise en service d'une ligne de BHNS reliant Castellane à Luminy, objet de la présente convention, sera le véritable chaînon permettant de raccorder les quartiers sud au centre-ville et plus particulièrement le pôle universitaire de Luminy, répondant ainsi aux engagements pris dans le cadre du Plan Campus.

Pour relier ces deux équipements, une nouvelle section de tramway sera créée entre le cours Saint-Louis et Castellane et permettra dans un premier temps de relier Arenc à Castellane, en vue de constituer dans un second temps une ligne nord - sud d'un seul tenant.

Enfin, pour compléter cette dorsale nord - sud, une liaison est - ouest en BHNS reliera les sites universitaires de Saint-Jérôme et Château-Gombert, via les stations de métro La Rose et Frais Vallon, ce qui fait également 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 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 Castellane - Luminy sont les suivants :

1- Relier le pôle universitaire de Luminy au réseau métro

Le projet de BHNS Castellane - Luminy s'inscrit dans le cadre du Plan Campus engagé par l'État, plan pour lequel la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'est associée à la réponse des universités d'Aix Marseille.

En reliant l'université de Luminy au métro, le BHNS va nettement améliorer sa desserte, apportant une contribution déterminante au volet « transports en commun » du Plan Campus.

2- Améliorer la desserte nord – sud en transport collectif de Marseille

Le BHNS Castellane-Luminy s'inscrit dans un projet de réalisation d'un axe nord - sud en transport collectif, axe qui connectera les quartiers du périmètre Euroméditerranée avec le reste de la ville, et notamment les quartiers nord.

Sa réalisation repose sur les trois opérations suivantes :

- un tramway entre Cours Saint-Louis et Castellane
- un BHNS entre Capitaine Gèze et Saint-Antoine
- un BHNS entre Castellane et Luminy

Pour sa part, le BHNS Castellane - Luminy sera le maillon qui reliera les quartiers sud au centre-ville.

3- Garantir un service de qualité

Le choix de créer une ligne de BHNS traduit la volonté de MPM 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 Castellane, du Rond-point du Prado, parc relais, secteur d'activités, grâce à une signalisation lisible, des cheminements piétons et cycles sécurisés, des aménagements visant à favoriser l'intermodalité.

4- Requalifier les quartiers traversés

Le BHNS Castellane - Luminy va entraîner une réorganisation de certains espaces situés le long de l'itinéraire de la ligne et une requalification de plusieurs voies, carrefours et places, l'objectif étant de conférer, à l'ensemble du parcours du BHNS, une certaine homogénéité et une meilleure lisibilité.

La réalisation du BHNS devra également permettre de réorganiser le stationnement, la circulation automobile et les cheminements doux.

5- Desservir de grands équipements

Le remplacement de la ligne de bus n°21 par une ligne de BHNS entre Castellane et Luminy s'inscrit dans le développement d'une politique culturelle et touristique ambitieuse, susceptible d'avoir un impact important sur le développement du tourisme dans MPM. En effet, le BHNS va permettre de desservir davantage encore de grands équipements vecteurs d'attractivité comme le parc Chanot, parc des expositions de Marseille qui accueille des foires et des salons internationaux mais qui abrite également le Palais des congrès de Marseille, ou bien le Stade Vélodrome. Le terminus du BHNS à Luminy va également permettre de faciliter la visite du Parc National des Calanques pour le plus grand bonheur des touristes.

Le BHNS permettra aussi d'améliorer la desserte du secteur d'activités Capelette qui regroupe un nombre important de projets : projet d'aménagement de la ZAC de la Capelette, projet d'extension de l'hôpital de la Timone, projet de création d'un pôle de loisirs contenant un multiplexe avec 12 salles de cinéma et un centre commercial.

- Pour finir, le projet de BHNS Castellane - Luminy rejoint dans une plus large mesure l'opération de semi piétonisation du Vieux Port puisqu'il permettra aux personnes se trouvant dans le centre-ville piéton d'utiliser un moyen de transport en commun efficace pour se déplacer jusqu'à Luminy.

6- Favoriser l'utilisation des modes doux

La réalisation du BHNS Castellane - Luminy 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 2 mètres) et des aménagements cyclables (bandes, pistes ou voies vertes) d'un minimum de 1,5 mètre seront implantés sur la majorité du linéaire.

Des stationnements pour vélos particuliers vont être aménagés aux abords des différents sites (pôle universitaire, Stade Vélodrome...). Des aires de stationnement pour les deux-roues sont prévues aux abords des principaux sites d'activités, résidentiels et d'enseignement.

Le tracé du BHNS Castellane - Luminy présenté en octobre 2010 lors du 2^{ème} appel à projets transports urbains a été dévoilé au public lors de la concertation préalable qui s'est déroulée du 17 septembre 2012 au 17 octobre 2012 inclus puis lors de l'enquête publique qui s'est déroulée du 4 septembre 2013 au 9 octobre 2013 inclus.

Suite à ces deux phases de concertation et pour tenir compte des observations du public, les études ont été approfondies et le projet du BHNS Castellane - Luminy a subi des évolutions induisant une modification de coût du projet.

Ainsi, par rapport au dossier présenté lors du 2^{ème} appel à projets en octobre 2010, les modifications suivantes (liste non exhaustive) ont été apportées à l'opération :

- l'avenue du Prado et le boulevard Michelet resteront à 4 voies de circulation ; la réduction à 3 files de circulation initialement envisagée dans le dossier déposé à l'appel à projets n'est pas réalisable compte tenu du trafic constaté et à venir sur ces deux axes ;
- le nombre de stations de BHNS est passé de 18 (octobre 2010) à 24 ;
- lors du dépôt du dossier à l'appel à projets, il avait été indiqué que des parkings de rabattement pourraient être créés sur des délaissés de voirie, le long de l'itinéraire du BHNS ; il est finalement prévu d'aménager un parking de rabattement d'environ 70 places dénommé Henry Tomasi ;
- afin de sécuriser l'accès à l'école maternelle de l'institution Sainte-Trinité, il est prévu d'aménager une aire de dépose minute et de retournement à l'arrière de l'établissement scolaire, côté Traverse de la Gouffone ;
- afin de desservir au mieux la faculté de Luminy, il a été décidé que le BHNS entrerait dans le campus universitaire ; ceci a engendré le traitement de 200 mètres supplémentaires de site propre, la création de 2 nouvelles stations d'arrêt et l'aménagement d'une zone de retournement des bus ;
- afin d'intégrer au mieux des aménagements piétons et cycles de qualité, il a été décidé de créer une voie verte entre l'Obélisque de Mazargues et le campus de Luminy.

Ainsi, le montant prévisionnel total du projet de réalisation de la ligne de BHNS Castellane - Luminy a été réévalué et est passé de 61 300 000 euros hors taxe (HT) à 52 534 400 euros HT (cf. tableau de l'article 4 ci-après). *A contrario*, le montant des dépenses subventionnables a progressé de 20,1 millions à 32,1 millions d'euros. Le montant de la subvention reste néanmoins plafonnée à 3,41 millions d'euros.

L'échéancier de réalisation du projet prévoit une mise en service totale du BHNS

Castellane - Luminy au cours du dernier trimestre de l'année 2017.

Un démarrage des travaux était initialement envisagé au 4^{ème} trimestre 2013. Les travaux de sondages en vue des déviations de réseaux ont démarré au cours du 1^{er} trimestre 2014. L'État a été informé de ce retard et a accepté de conserver la subvention allouée au projet de BHNS Castellane - Luminy et plafonnée à 3,41 millions d'euros.

ARTICLE 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles MPM procède à la réalisation du projet de BHNS Castellane - Luminy 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

Le BHNS Castellane - Luminy reliera le pôle universitaire de Luminy à la place Castellane à Marseille. Il aura le même trajet que l'actuelle ligne de bus n°21 sur sa section comprise entre la station de métro Castellane et l'université de Luminy.

Au total, la ligne parcourra environ 9,7 kilomètres dont 4,4 kilomètres en site propre dans les deux sens de circulation et 5,3 kilomètres dans un seul sens.

La ligne dessert la partie nord de l'opération de contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) « Les Hauts de Mazargues » dont une partie est en zone urbaine sensible et en zone de rénovation urbaine. Elle dessert le quartier de La Cravache également concerné par le CUCS « Les Hauts de Mazargues ».

2.2 – Le développement de l'intermodalité

La ligne de BHNS sera directement connectée au réseau de métro (lignes 1 et 2), de tramway, de bus urbains et interurbains au niveau du pôle de Castellane, et à deux autres stations de métro au niveau de Perrier et du Rond-point du Prado.

Entre le rond-point de Mazargues et le campus de Luminy, les profils en travers des voies empruntées par le BHNS ont été modifiés. Des cheminements piétons confortables (minimum 2 mètres) et des aménagements cyclables (voies vertes) d'un minimum de 3 mètres ont été implantés entre le rond-point de Mazargues et la campus de Luminy.

Un parking de rabattement dénommé Henry Tomasi va être créé : positionné du côté sud de l'avenue de Lattre de Tassigny sur une surface de 2 500 m² au sein de l'emplacement réservé pour le projet du boulevard urbain sud, ce parking sera aménagé en deux temps :

- dans le cadre du projet du BHNS, une plateforme de surface sera aménagée provisoirement pour une capacité de 70 places ;
- à la mise en service du boulevard urbain sud, ce parking de rabattement pourra être aménagé en parc relais, en superstructure, et sa capacité pourra alors être portée à 250 places.

2.3 – Niveau de service envisagé

L'amplitude horaire de la ligne de BHNS ira de 05h00 à 01h00 (durant vingt heures), décomposées

en :

- heures de pointe, de 07h00 à 10h00 et de 16h00 à 19h00 (durant six heures) ;
- heures creuses, de 06h00 à 07h00, de 10h00 à 16h00 et de 19h00 à 21h00 (neuf heures) ;
- heures de nuit, de 05h00 à 06h00 et de 21h00 à 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
5'	72	8'	68	15'	20	160

2.4 – Évaluation socio-économique

	Valeur estimée
Valeur actualisée nette (M€ ₂₀₁₀)	56
Taux de rentabilité immédiate	1,8 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	6,8 %
Bénéfice par euro investi	0,6

Le bénéfice actualisé du projet (ou valeur actualisée nette) est positif et atteint 56 M€₂₀₁₀. Il est principalement lié au gain de temps considéré (même si celui-ci est modéré).

Le taux de rentabilité interne atteint 6,8 %. Il est supérieur au seuil de 4 % correspondant au taux fixé par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective afin de garantir une utilisation optimale des ressources publiques.

ARTICLE 3 – Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention non actualisable de l'AFITF de 10,63 % de la dépense subventionnable hors taxes plafonnée à 3,41 millions d'euros courants, est accordée à MPM pour financer le projet de création de la ligne de BHNS Castellane - Luminy, 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

Le montant prévisionnel total du projet de réalisation de la ligne de BHNS Castellane - Luminy a été réévalué en prenant en compte le retour de la concertation et de l'enquête publiques qui se sont déroulées postérieurement au dépôt du dossier à l'appel à projets en octobre 2010.

Ce montant a également pu être affiné compte tenu de l'approfondissement des études. Il est passé de 61 300 000 euros HT à 52 534 400 euros HT (valeur juillet 2013).

Les fonctionnalités du projet restant les mêmes, la subvention de l'État reste identique au montant annoncé initialement au président de MPM dans le courrier du 3 juin 2011, à savoir 3,41 millions d'euros.

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros

courants relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 :

Postes indicatifs (nomenclature CERTU)	Coûts du projet HT	Dépense subventionnable HT	Montant subvention HT
1 - Etudes d'AVP	822 400 €	-	
2 - Coût maîtrise d'ouvrage	860 000 €	-	
3 - Coût maîtrise d'œuvre travaux	1 131 000 €	-	
4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	300 000 €	-	
5 - Déviation de réseaux	1 100 000 €	1 100 000 €	
6 - Travaux préparatoires	3 300 000 €	3 300 000 €	
7 - Ouvrages d'art	680 000 €	680 000 €	
8 - Plate-forme	8 600 000 €	8 600 000 €	
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	0 €	0 €	
10 - Revêtement du site propre	1 670 000 €	1 670 000 €	
11 - Voirie (hors site propre) et espaces publics	3 840 000 €	-	
12 - Equipements urbains	5 800 000 €	5 800 000 €	
13 - Signalisation	4 500 000 €	4 500 000 €	
14 - Stations	2 790 000 €	2 790 000 €	
15 - Alimentation en énergie de traction	0 €	0 €	
16 - Courants faibles et PCC	716 000 €	716 000 €	
17 - Centre de maintenance, dépôt	2 000 000 €	2 000 000 €	
18 - Matériel roulant	13 500 000 €	-	
19 - Opérations induites connexes			
19.1 Pôles d'échanges liés au projet (opération favorisant l'intermodalité avec les stations de métro Castellane, Perrier et rond-point du Prado)	0 €	0 €	
19.2 Parcs relais liés au projet (parking Tomasi)	524 000 €	524 000 €	
19.3 Parkings à vélos en stations	0 €	0 €	
19.4 Aménagements cyclables de proximité	401 000 €	401 000 €	
19.5 Autres	0 €	0 €	
TOTAL en euros courants HT	52 534 400 €	32 081 000 €	3 410 000 €

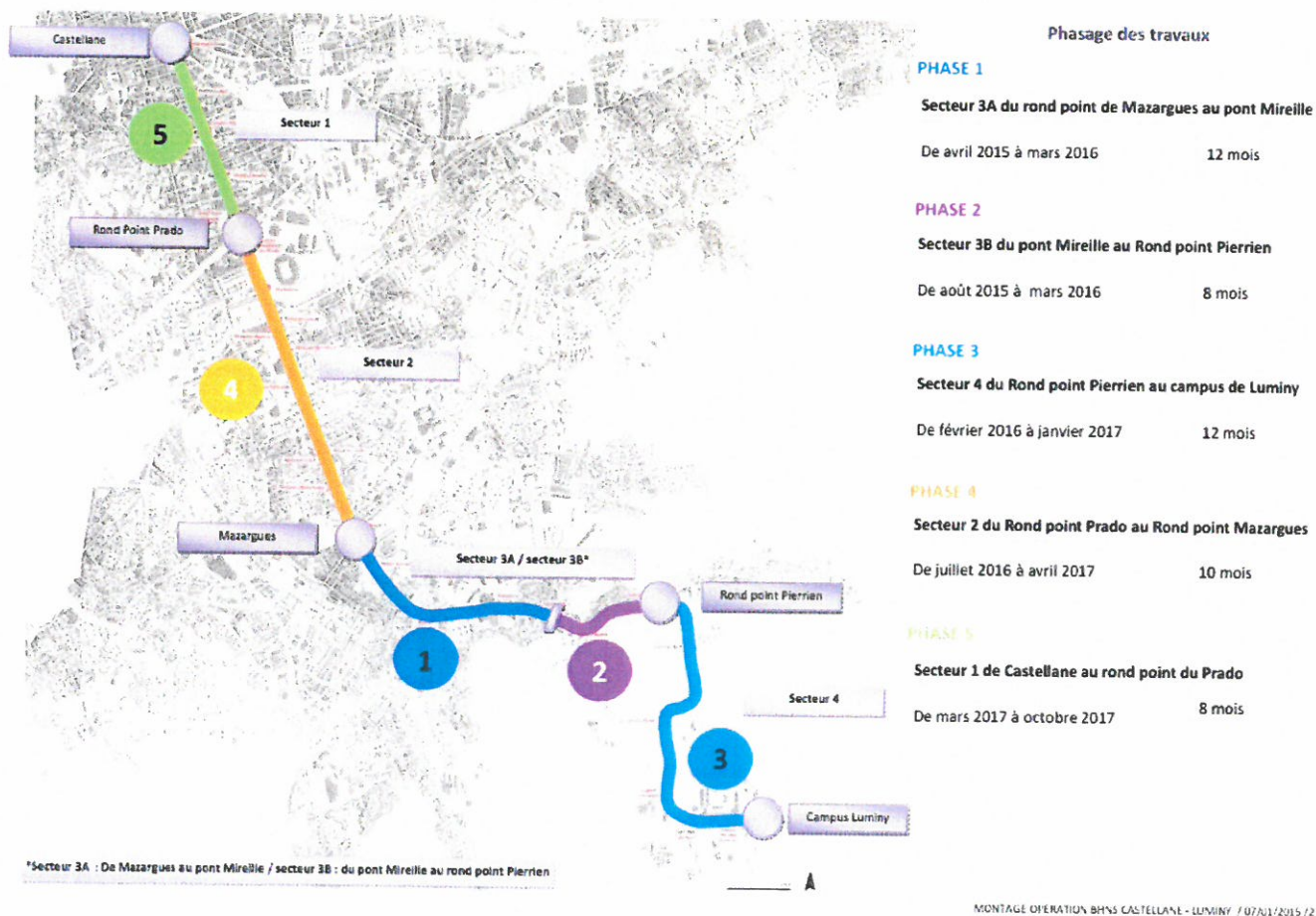
ARTICLE 5 – Délai d'exécution

5.1- Délai prévisionnel

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif du 1^{er} trimestre 2014 (démarrage des sondages en vue des déviations de réseaux) jusqu'au dernier trimestre 2017. La délibération de déclaration de projet d'intérêt général pour le présent projet de BHNS Castellane - Luminy a été adoptée le 13 décembre 2013.

Cette délibération précise que les travaux de l'avenue du Prado et du boulevard Michelet seront effectués en deux temps. Dans un premier temps, ne seront traités que les aspects liés à l'amélioration du service de transport (mise aux normes des stations, site propre, priorité aux carrefours), et les trottoirs et les aménagements cyclables existants seront conservés en l'état. En parallèle, les études seront approfondies afin de concevoir un projet urbain concerté, prenant en compte l'ensemble des usages (marchés, terrasses commerciales, stationnement, circulations piétonnes et cyclistes). Cette réflexion conduira à une deuxième phase d'aménagement qui concernera les terres pleins, les contre allées et les trottoirs en pied de façades.

Ainsi, les travaux se dérouleront par secteur suivant le planning prévisionnel et indicatif détaillé ci-après, à la suite des travaux de sondage et de début de déviation de réseaux qui ont démarré dès mars 2014 :



Ainsi à partir de mi 2017, la ligne de BHNS pourra être mise en service de façon définitive entre le rond-point du Prado et le campus de Luminy, et dans le courant du dernier trimestre de l'année 2017, après une période de marche à blanc portant sur la totalité de son itinéraire, le

BHNS sera fonctionnel entre la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy.

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. L'État a cependant décidé de décaler ce délai de rigueur au 31 mars 2014, compte tenu de l'avancée significative du projet et des difficultés ponctuelles rencontrées par la collectivité pour le mettre en œuvre.

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'échanges ou la plateforme.

ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Dépenses HT	Recettes HT	
52 534 400 €	Contributeurs	Participations
	État (AFITF)	3 410 000 €
	Conseil général des Bouches-du-Rhône	20 757 500 €
	Conseil régional PACA	876 360 €
	Régie des transports marseillais	13 500 000 €
	MPM	13 990 540 €
	Total	52 534 400 €

ARTICLE 7 – Modalité 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 10,63 % de la dépense subventionnable constatée et plafonnée à 3,41 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 MPM au à la 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 MPM. 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, MPM adresse ses appels de fonds et l'état récapitulatif détaillé à la fois à la DREAL PACA et 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 DGITM - direction des services de transport (DST) 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	2015	2016	2017
Montant	200 000 €	1 280 000 €	1 930 000 €

L'AFITF se réserve le droit, en fonction des contraintes de sa programmation budgétaire, de plafonner ses versements annuels à ces montants, les montants non consommés une année donnée étant de droit reportés sur les échéances suivantes.

Les demandes de versement porteront les mentions suivantes :

- objet de la facturation ;
- date ;
- montant de la subvention ;
- numéro de l'acompte ;
- montant de l'acompte (dépenses subventionnables) HT ;
- taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- montant déjà versé par l'AFITF lors des acomptes précédents.

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux, sous réserve du respect des engagements pris par MPM 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.* article 4) ainsi qu'à celles fixées à l'article 2 de la présente convention.

Les sommes dues à MPM 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 MPM.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à MPM au profit du compte du Receveur des finances de Marseille Municipale dont les références sont les suivantes :

Code IBAN							Code BIC
FR09	3000	1005	12C1	3000	0000	002	BDFEFRPPCCT

ARTICLE 8 – Obligation d'information mutuelle

L'AFITF, l'État et MPM 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.

MPM 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, MPM 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. MPM 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, MPM 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 – Évaluation socio-économique du projet

La décision de réalisation du projet de BHNS entre la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy à Marseille (6^{ème}, 8^{ème} et 9^{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.

MPM 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 (devenu le 1^{er} janvier 2014 le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).

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, MPM 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 ».

MPM 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, MPM 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

MPM 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

MPM s'engage, via l'AFITF, à assurer la publicité de la participation de l'État sur le projet financé. Les logos du MEDDE et de l'AFITF doivent être affichés en annonce des travaux.

MPM informe la 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'État.

Au vu de ces modifications, l'État 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.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du contrôleur budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

Le contrôleur général,
Chef du département
du contrôle budgétaire

- 5 MARS 2015

Bernard BACHELLERIE

**Pour l'État,
le Directeur général des infrastructures, des
transports et de la mer**



François POUPARD

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,
le Président du Conseil d'administration**



Philippe DURON

**Pour la Communauté urbaine
Marseille Provence Métropole,
le Président**

Guy TEISSIER

ANNEXE – Description détaillée du projet de ligne de bus à haut niveau de service entre la place Castellane et le pôle universitaire de Luminy

Tracé et desserte du projet

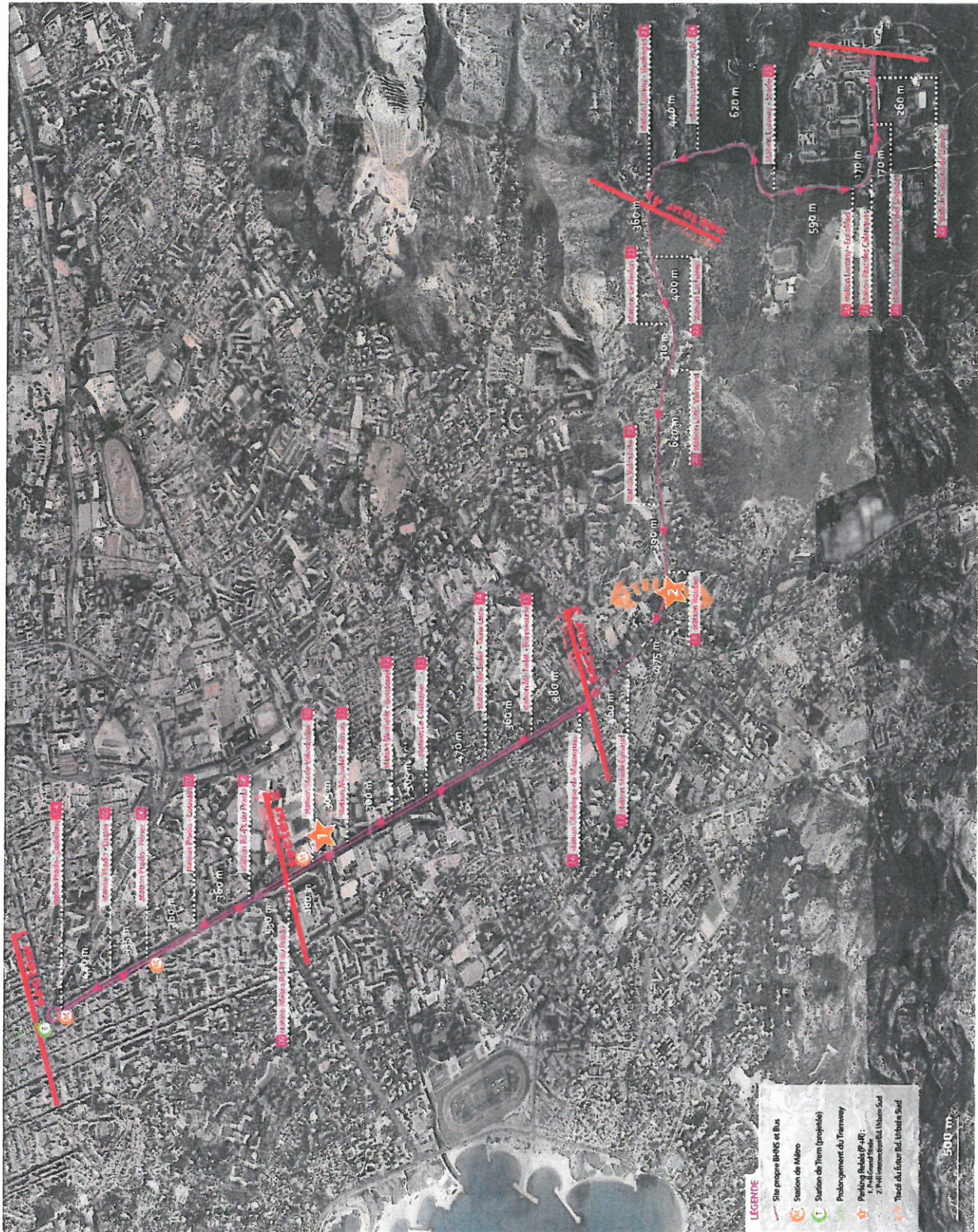
Le BHNS Castellane - Luminy est un système de transport en commun intermédiaire entre le tramway et le bus qui permettra de relier le pôle universitaire de Luminy à la place Castellane.

Il aura le même trajet que l'actuelle ligne de bus n°21 sur sa section comprise entre la station de métro Castellane et l'université de Luminy et il desservira les 6^{ème}, 8^{ème} et 9^{ème} arrondissements de Marseille en empruntant les voies suivantes depuis le Rond-point de Castellane :

- l'avenue du Prado ;
- le boulevard Michelet ;
- l'avenue de Lattre de Tassigny ;
- la route Léon Lachamp ;
- la route de Luminy.

Il desservira les stations de métro de Castellane, de Perrier et du Rond-point du Prado.

Au total, la ligne parcourra environ 9,7 kilomètres dont 4,4 kilomètres en site propre dans les deux sens de circulation et 5,3 kilomètres dans un seul sens. Elle desservira 24 stations.



Caractéristiques du site propre par sections

Section concernée	Caractéristiques du site propre		
	Longueur du site propre	Largeur du site propre (séparateur infranchissable compris)	Site propre en sens unique ou en voie unique en gestion alternée
Avenue du Prado	1,6 km	3,20 m	2 couloirs BHNS en latéral, un par sens de circulation
Boulevard Michelet	2,6 km	3,20 m	2 couloirs BHNS en latéral, un par sens de circulation
Avenue de Lattre de Tassigny, entre le rond-point de Mazargues et le rond-point du Professeur Pierrein (ou rond-point Vaufrèges)	2,9 km	3,50 m	site propre dans le sens Luminy → Marseille. Bus dans la circulation générale dans le sens Marseille → Luminy avec aménagements de couloirs d'approche aux carrefours
Avenue de Luminy	2,4 km	3,50 m	site propre dans le sens Luminy → Marseille, entre le giratoire Henry Cochet et le giratoire Vaufrèges. Site propre dans le sens Marseille → Luminy, entre le giratoire Henry Cochet et le campus de Luminy
Mail du campus de Luminy	0,2 km	6,50 m	site propre axial bidirectionnel

Caractéristiques des aménagements

La création d'un site propre entraîne la requalification des axes empruntés.

En secteur périurbain, entre le rond-point de Mazargues et le rond-point du Professeur Pierrein, le projet permettra de donner un caractère plus urbain aux voiries.

Au-delà du rond-point du Professeur Pierrein, dans la section « naturelle » du tracé, les aménagements situés en lisière de l'espace classé des Calanques ont été imaginés de sorte à respecter le caractère naturel du site et à n'impacter que très peu l'environnement ; pour ce faire, il a été proposé de créer une voie verte entre le giratoire du Professeur Pierrein et le campus de Luminy.

Une grande attention a été portée au respect des caractéristiques environnementales du site traversé (site classé des Calanques). Plusieurs réunions et échanges ont eu lieu avec la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) de Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), Autorité environnementale compétente pour le projet de BHNS Castellane - Luminy, avant la finalisation du dossier d'étude d'impact du projet en avril 2013.

Un dossier de déclaration de travaux en site inscrit pour l'aménagement de la voie verte entre le giratoire du Professeur Pierrein et le campus de Luminy a été instruit et a obtenu un avis favorable.

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

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

Quartiers prioritaires et équipements importants desservis

La ligne de BHNS Castellane - Luminy s'inscrit dans un contexte de desserte des grands projets urbains et de plusieurs équipements importants de MPM.

La ligne dessert la partie nord de l'opération de contrat urbain de cohésion sociale (CUCS) « Les Hauts de Mazargues » dont une partie est en zone urbaine sensible et en zone de rénovation urbaine. Elle dessert le quartier de La Cravache également concerné par le CUCS « Les Hauts de Mazargues ».

La ligne de BHNS Castellane - Luminy s'inscrit également dans le développement d'une politique culturelle et touristique ambitieuse. Elle présente la particularité de desservir de nombreux grands équipements métropolitains marseillais et de les mettre en relation avec le centre-ville.

Ainsi sont desservis : le parc Chanot (foire et Parc des expositions), le Stade Vélodrome, l'université, les écoles d'architecture, des beaux-arts et de commerce (Euromed) à Luminy, les Calanques. Les flux générés sont à la fois ponctuels (Stade, Parc Chanot) ou saisonniers (Calanques), mais aussi des usages réguliers et pendulaires (enseignement supérieur).

Le BHNS Castellane - Luminy permettra également d'améliorer indirectement la desserte du secteur d'activités Capelette qui regroupe un nombre important de projets : projet d'aménagement de la ZAC de la Capelette, projet d'extension de l'hôpital de la Timone, projet de création d'un pôle de loisirs contenant un multiplexe avec 12 salles de cinéma et un centre commercial.

Pour finir, le projet de BHNS Castellane-Luminy rejoint dans une plus large mesure l'opération de semi piétonisation du Vieux Port puisqu'il permettra aux personnes se trouvant dans le centre ville piéton d'utiliser, depuis la place Castellane, un nouveau moyen de transport collectif efficace.

Aménagements favorisant la complémentarité des autres modes de transports avec le BHNS

La ligne de BHNS Castellane - Luminy reprend l'itinéraire de l'actuelle ligne de bus n°21 (ligne de bus la plus fréquentée du réseau avec 5,25 millions de voyageurs par an) entre la place Castellane et le campus de Luminy.

Le projet de BHNS doit permettre d'accroître davantage encore l'attractivité de la ligne grâce au meilleur niveau de service offert aux usagers des transports collectifs.

La ligne de BHNS sera directement connectée au réseau de métro (lignes 1 et 2), de tramway, de bus urbains et interurbains au niveau du pôle de Castellane, et à deux autres stations de métro au niveau de Perrier et du Rond-point du Prado.

Aménagements favorisant l'intermodalité et les modes doux de déplacements

L'itinéraire que longe le BHNS Castellane-Luminy est déjà bien emprunté par les vélos, les piétons, et les rollers. Les aménagements piétons et cyclables existants entre la place Castellane et le rond-point de Mazargues ne seront pas modifiés.

Entre le rond-point de Mazargues et le campus de Luminy, ce projet a toutefois été l'occasion de réorganiser ces cheminements qui ne sont pas toujours lisibles ni respectés. L'objectif a été de faciliter les accès aux différents pôles de transport mais également de favoriser l'utilisation des modes doux entre les différents sites.

Ainsi, les profils en travers des voies empruntées par le BHNS ont été modifiés. Des cheminements piétons confortables (minimum 2 mètres) et des aménagements cyclables (voies vertes) d'un minimum de 3 mètres ont été implantés entre le rond-point de Mazargues et la campus de Luminy.

Des parcs de stationnement pour vélos particuliers vont être aménagés aux abords des stations de métro de Castellane et du Rond-point du Prado et des aires de stationnement pour les deux-roues sont prévues dans l'enceinte de l'université de Luminy.

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.

Dispositions retenues pour l'organisation du stationnement des voitures particulières

Les automobilistes disposent d'un parc relais existant de 300 places à proximité du Rond-point du Prado où ils peuvent laisser leur voiture particulière pour utiliser les transports collectifs (métro, bus, BHNS).

Dans le cadre du projet de BHNS Castellane - Luminy, un parking de rabattement dénommé Henry Tomasi va être créé : positionné du côté sud de l'avenue de Lattre de Tassigny sur une surface de 2 500 m² au sein de l'emplacement réservé pour le projet du boulevard urbain sud, ce parking sera aménagé en deux temps :

- dans le cadre du projet du BHNS, une plateforme de surface sera aménagée provisoirement pour une capacité de 70 places ;
- à la mise en service du boulevard urbain sud, ce parking de rabattement pourra être aménagé en parc relais, en superstructure, et sa capacité pourra alors être portée à 250 places.

Enfin, afin d'organiser au mieux le stationnement, des protections vis-à-vis du stationnement gênant sur trottoir et aux angles de rues vont être installées. Cette mesure concerne en particulier l'avenue de Lattre de Tassigny où le stationnement gênant à proximité de l'école privée Sainte-Trinité Mazargues est parfois générateur d'insécurité aux heures d'entrées et de sorties des élèves. Afin de sécuriser davantage encore les abords de cet établissement scolaire, une voie de dépose minute pourvue de 34 places de stationnement sera aménagée devant l'établissement, et une aire de dépose minute et de retournement sera réalisée depuis l'accès à l'école maternelle de l'institution Sainte-Trinité, côté traverse de la Gouffone.

Report modal

Selon les études menées par Setec International, à la mise en service comme en 2020, le gain de trafic est modéré : vraisemblablement inférieur à 15 % en 2016 et pouvant atteindre 15 à 19 % en 2020. L'offre actuelle est déjà élevée et l'essentiel des progrès viendra des améliorations de confort et de service (régularité).

L'essentiel de la nouvelle clientèle provient d'un report des usagers de l'automobile, à 85 %.

Répartition des gains de trafic par origine	
Autres lignes TC	80 %
Report VP	15 %
Report modes doux	0 %
Induction	5 %
Total	100 %

Niveau de service envisagé

Population et emplois desservis : à terme (horizon 2020), il est envisagé que le BHNS desserve 74 800 personnes et 43 000 emplois dans une bande de 500 mètres de part et d'autre de la ligne.

Population	2006	72 700	source : INSEE, RGP 2006
	2020	74 800	source : AgAM, estimations 2020
Emplois	2005	35 900	source : AgAM, observatoire de l'emploi et du développement économique, URSSAF INSEE – SIRENE pour 2005
	2020	43 000	source : AgAM, estimations 2020

Trafic journalier sur la ligne : le trafic attendu pour la ligne de BHNS Castellane - Luminy à la mise en service est de 31 000 voyages/jour.

Offre de transport quotidienne :

L'amplitude horaire de la ligne de BHNS Castellane - Luminy va de 05h00 à 01h00 (durant vingt heures), décomposées en :

- heures de pointe, de 07h00 à 10h00 et de 16h00 à 19h00 (durant six heures) ;
- heures creuses, de 06h00 à 07h00, de 10h00 à 16h00 et de 19h00 à 21h00 (neuf heures) ;
- heures de nuit, de 05h00 à 06h00 et de 21h00 à 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
5'	72	8'	68	15'	20	160

Autres caractéristiques du niveau de service

Caractéristiques 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 moyenne du BHNS est estimé à 20,4 km/h en HP, ce qui représente un gain de temps de 7 min sur un parcours omnibus de 34 min actuellement.
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.

