

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Transports, Déplacements et Accessibilité

■ Séance du 13 Juillet 2017

3920

■ Approbation de la convention de partenariat avec le CEREMA pour la réalisation des études préalables à la définition du programme de l'opération MétroExpress de l'Agenda de la Mobilité

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

Par délibération du 15 décembre 2016, le Conseil Métropolitain a approuvé l'Agenda de la Mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Son objectif est de disposer en 2025 d'un système de mobilité complet, répondant aux attentes des habitants et des entreprises pour chacun de leurs déplacements, constituant une véritable alternative à l'usage systématique, voire à la possession généralisée de la voiture.

L'Etat, a reconnu, par la voix du Premier Ministre, que la mobilité dans la deuxième Métropole de France relevait de l'intérêt national et a annoncé le principe de son soutien, dans l'attente de connaître le projet de la Métropole.

Ce projet repose notamment sur la définition d'un réseau de lignes express d'autocars, reliant les principaux pôles urbains et économiques, circulant principalement sur autoroute, en site réservé partout où le trafic le justifie et dotées de pôles d'échanges permettant un rabattement efficace notamment en voiture depuis les zones péri-urbaines : "MétroExpress".

La mise en œuvre de ce réseau nécessite d'intervenir sur les autoroutes métropolitaines pour y aménager 100 km de sites réservés à la circulation des autocars ainsi que des stations permettant d'organiser des échanges optimisés avec le pôle attenant accueillant parc relais et transports en commun en correspondance.

La définition de ce projet nécessite de réunir à la fois des compétences dans la conception des réseaux de transport en commun et dans l'aménagement des autoroutes. Elle présente, en outre, un aspect novateur dans sa conception car les expériences en la matière sont très peu nombreuses en France.

Cette double compétence n'existe aujourd'hui ni à la Métropole ni dans les services de l'Etat.

La mise en place d'un partenariat entre la Métropole et le CEREMA permet de répondre à cette exigence.

En effet, le CEREMA est un établissement public administratif (EPA) sous la tutelle conjointe des ministères en charge du développement durable et des transports, et du ministère en charge de l'urbanisme.

Il regroupe les compétences des huit centres techniques de l'équipement (CETE), du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions techniques (CERTU) ainsi que du service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA). Il constitue un centre de ressources et d'expertises techniques et scientifiques au service de l'Etat (DREAL, DIRMED, ...) et des collectivités locales. Il est l'auteur des guides d'aménagement des autoroutes (ICTAAL et VSA) ainsi que du guide (à paraître en 2017) d'aménagement des sites réservés aux transports en commun sur autoroutes. La mise en œuvre de ces guides s'impose aux concepteurs et aménageurs en France.

Le CEREMA, de plus, a développé une première expérience d'aménagement de sites réservés sur les autoroutes A7 et A51, entre Aix-en-Provence et Marseille pour le compte de la DREAL qui a jugé son bilan très satisfaisant. Il est également missionné par la DREAL pour les études d'aménagement ou d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage de sites réservés sur les autoroutes A50 entre Aubagne et Marseille, et A7 entre Vitrolles et Marseille. Ces projets, dont la définition est antérieure à l'Agenda de la Mobilité, participent au réseau MétroExpress ; ils doivent être largement étendus pour répondre aux critères de temps de parcours et de régularité définis à l'Agenda.

Enfin, le CEREMA dispose d'une expertise unique en matière de conception des autoroutes et des sites réservés sur autoroutes, et de leurs guides d'aménagement. De ce fait, il est à même de concevoir et d'établir les règles d'insertion d'arrêts de cars sur autoroute, et de les faire partager aux autorités ministérielles en charge de l'aménagement et de la sécurité sur les autoroutes.

Le conseil et l'expertise du CEREMA sont un atout essentiel dans la définition et la réussite du projet. Ils se traduisent sous la forme d'une assistance à la maîtrise d'ouvrage (AMO) de la Métropole.

La Métropole, pour sa part, dispose des compétences requises pour définir le réseau de transport en commun MétroExpress, de ses pôles d'échanges et de leur intégration dans le système de mobilité du territoire. En sa qualité de maître d'ouvrage, elle finance et pilote les études, organise et anime les réunions de travail et de coordination, passe les contrats d'études nécessaires et fait appel à des missions externes d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) dans des domaines spécifiques pour couvrir l'ensemble des champs de compétence requis.

La coopération entre le CEREMA et la Métropole a pour objet la réalisation des études préalables pour le développement des transports en commun en sites réservés sur autoroutes.

Elle est essentielle car elle permet à la Métropole de porter son projet de mobilité globalement sur son territoire et de définir les aménagements du domaine autoroutier - qui ne relève pas de sa compétence - en adéquation et en cohérence.

Elle est essentielle pour l'Etat, et son établissement public administratif le CEREMA, qui soutient le projet de la Métropole et souhaite le voir aboutir dans les meilleures conditions, notamment dans ses aspects novateurs.

Cette coopération d'intérêt général se traduit par la co-production suivante des missions :

Volet 1 : Définition et examen d'opportunité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress

Volet 2 : Définition d'une typologie de pôles d'échanges et analyse de la faisabilité par rapport aux règles nationales de conception autoroutière

Volet 3 : Pilotage des études de faisabilité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress

Volet 4 : Partage et évolution de la doctrine « voies réservées » afin de l'adapter au contexte MetroExpress

Son montant global est de 660 000 euros HT, partagé entre le CEREMA et la Métropole. Son bilan se traduit par un déséquilibre des dépenses en faveur du CEREMA. La soulte versée au CEREMA s'élève à 80 000 euros HT.

C'est dans cette perspective que le Conseil de la Métropole est invité, par la présente délibération, à adopter la convention de partenariat entre le CEREMA et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- L'Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 est ratifiée par l'article 39 de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 ;
- La lettre de saisine du Président de la Métropole ;
- L'avis du Conseil de Territoire de Marseille Provence ;
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays d'Aix du 6 juillet 2017 ;
- L'avis du Conseil de Territoire Salonais du 10 juillet 2017 ;
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile du 5 juillet 2017 ;
- L'avis du Conseil de Territoire d'Istres Ouest Provence du 12 juillet 2017 ;
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays de Marignane du 29 juin 2017.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- L'intérêt général qui s'attache à la mise en œuvre des politiques publiques en matière de mobilité ;
- Le caractère essentiel de la coopération entre le CEREMA et la Métropole pour une parfaite définition des études préalables à la définition du programme de l'opération MetroExpress.

Délibère

Article 1 :

Est approuvée la convention de partenariat ci-annexée entre CEREMA et la Métropole Aix-Marseille-Provence, relative à la réalisation des études préalables pour le développement des transports en commun en sites réservés sur autoroutes dans le cadre de l'opération MetroExpress.

Article 2 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget annexe des Transports 2017 et suivants de la Métropole : Nature 617 – Sous-Politique C210.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Mobilité, Déplacements et Transports

Jean-Pierre SERRUS



Convention de coopération public-public

relative au projet MetroExpress

Entre

Métropole Aix Marseille Provence

Ci-après désigné « MAMP »,

d'une part,

Et

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), établissement public de l'Etat ayant son siège Cité des Mobilités - 25, avenue François Mitterrand - CS 92 803 - F-69674 Bron Cedex N° SIREN 130 018 310, code APE 8413Z, représenté par ,

Ci-après désigné « Cerema »,

d'autre part.

La Métropole Aix Marseille Provence et le Cerema étant également désignés ci-après, collectivement ou individuellement, les « Parties » ou la « Partie ».

Vu la Directive n° 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics, notamment son considérant 33 et son article 12-4 ;

Vu l'article 18 de l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 ;

Vu le décret n° 2013-1273 du 27 décembre 2013 relatif au Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema),

CONTEXTE ET ENJEUX DE LA COOPERATION

Les habitants d'Aix Marseille Provence utilisent à 95 % la voiture pour les déplacements métropolitains (> 7 km), ce qui entraîne pollution et saturation routière quotidienne.

A ce jour, le réseau de transports en commun ne répond pas aux attentes des usagers en termes de fréquence, de régularité et de fiabilité.

L'agenda de la mobilité métropolitaine, qui constitue un premier acte du projet métropolitain, a été délibéré par le Conseil de la Métropole le 15 décembre 2016.

Le défi de la mobilité durable est particulièrement difficile sur le territoire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence en raison de sa densité relativement faible, de la diversité de ses pôles urbains de taille variable, entourés d'un vaste tissu périurbain. C'est pourquoi, en complément de l'amélioration de l'offre ferroviaire, la Métropole a lancé le projet MetroExpress de lignes de bus interurbaines PREMIUM sur le réseau autoroutier, avec les avantages suivants : lisibilité/visibilité, régularité, fréquence, amplitude horaire, véhicules propres (GNV), proximité des pôles d'échange. Ce projet présente un caractère novateur pour l'implantation de stations et de pôles d'échanges sur autoroutes.

Créé par la loi n°2013-431 du 28 mai 2013, le Cerema est un établissement public, centre d'études et d'expertise, ayant vocation à assurer la réalisation, la promotion, la capitalisation et la diffusion des travaux et études dans le domaine des risques, de l'environnement, des mobilités et de l'aménagement. Concernant la mobilité en général et en particulier le domaine des transports collectifs en site propre, le Cerema dispose de compétences techniques fortes et d'un savoir-faire particulier dans le domaine innovant des sites propres et stations sur autoroutes avec notamment la réalisation des études d'opportunité et de faisabilité sur les corridors A51, A7 et A50 exploités par l'État et la participation à l'élaboration nationale de la doctrine normative sur le sujet.

Considérant l'intérêt général qui s'attache à la mise en œuvre des politiques publiques en matière de mobilités, au vu du calendrier serré de réalisation de ce projet, la Métropole AMP et le Cerema ont souhaité coopérer et unir leurs efforts pour la réalisation des études préalables à la définition du programme de l'opération MetroExpress.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente Convention définit et organise, conformément à leurs missions d'intérêt général respectives, les relations entre MAMP et le Cerema pour la réalisation des études préalables à la définition du programme de l'opération MetroExpress.

ARTICLE 2 : DURÉE DE LA CONVENTION

La Convention prend effet à la date de sa signature par le dernier signataire pour la durée des études préalables.

ARTICLE 3 : MODALITÉS DE LA COOPÉRATION

L'annexe 1 précise le contenu de chaque phase et le rôle de chaque partenaire de la coopération.

3.1 Rôle de MAMP

MAMP a la charge :

- du cadrage du périmètre et des objectifs de l'opération MétroExpress ;
- de l'organisation générale de l'opération
- du lancement des études préalables (études fonctionnelles, d'opportunité et de faisabilité)
- de la mise en œuvre des procédures réglementaires
- de la mise au point du programme de l'opération
- de la fourniture des plans topographiques et plans issus de son SIG

3.2 Rôle du Cerema

Le Cerema a la charge :

- d'apporter le benchmark national et international
- d'apporter des avis techniques sur les productions des études préalables
- de proposer une évolution de la réglementation pour permettre la faisabilité de projets tant sur les autoroutes gérées par l'Etat que sur les autoroutes concédées (ASF et Escota)
- d'assurer l'animation technique du comité de pilotage des études préalables du projet MetroExpress
- d'assurer la capitalisation et la diffusion des connaissances acquises au cours de ce projet
- d'apporter une assistance dans le diagnostic réglementaire
- d'apporter une assistance dans les démarches réglementaires auprès de l'Etat (autorisations, procédures, établissement de dossiers, portage technique des dossiers, ...)

ARTICLE 4 : MOYENS MIS EN ŒUVRE AU TITRE DE LA COOPÉRATION

Les annexes technique (annexe n°1) et financière (annexe n°2) détaillent l'ensemble des moyens financiers et humains mobilisés par les partenaires.

L'annexe financière (annexe n°2) fixe les modalités de prise en charge des dépenses nécessaires à la coopération.

Premièrement, l'annexe financière précise les charges prévisionnelles que chaque partenaire prévoit d'assumer (coût par partenaire) et le coût complet général.

Deuxièmement, l'annexe financière indique la répartition du financement du coût complet général de la coopération par l'application à celui-ci d'une clef de répartition par partenaire.

Troisièmement, l'annexe financière détermine la soulte prévisionnelle à la charge de l'un des partenaires, déterminée comme la différence entre les charges qu'il supporte et la part du coût complet général qui lui incombe.

Les Parties peuvent solliciter des participations financières d'autres collectivités ou établissements publics ou d'opérateurs privés en s'informant mutuellement.

ARTICLE 5 : MODALITES DE VERSEMENT DE LA SOULTE

En octobre de la première année de réalisation de la présente coopération, les parties font le bilan des frais réellement engagés depuis le début de la coopération conformément à l'article 4 et aux annexes 1 et 2, et détermine le montant réel de la soulte à verser pour la période considérée.

A l'issue de la durée de la présente convention indiquée à l'article 2, les parties font le bilan global des frais réellement engagés depuis le début de la coopération et détermine le montant final de la soulte à verser pour la période considérée en tenant compte du versement intermédiaire.

MAMP s'acquitte de la soulte auprès du Cerema par un versement sur le compte bancaire dont les coordonnées seront transmises par le Cerema ultérieurement.

Les Parties s'informent mutuellement de toute évolution substantielle par rapport aux prévisions des charges et recettes mentionnées en première partie de l'annexe financière. En cas d'évolution substantielle de l'exécution par rapport aux prévisions, les Parties se concertent pour réviser par avenant l'annexe financière.

ARTICLE 6 : PROPRIÉTÉ INTELLECTUELLE

6.1 Résultats antérieurs ou parallèles à la convention

Les Parties conviennent que tous les droits de propriété intellectuelle, de toute nature, afférents aux résultats et connaissances antérieurs ou parallèles restent la propriété exclusive de chaque Partie.

Les Parties se concèdent mutuellement un droit d'usage non exclusif, non transmissible et gratuit de leurs connaissances qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs communs de la coopération, ceci pour les besoins de la Convention, pour sa seule durée, et sous réserve des droits des tiers.

6.2 Résultats issus de la coopération

Les résultats obtenus en commun dans le cadre de la coopération, qu'ils soient protégeables ou non, ci-après dénommés les « Résultats », sont, sauf volonté expresse de renonciation d'une des Parties, la propriété conjointe des Parties. Sous réserve du droit des tiers, la part de chacune des Parties dans la copropriété des Résultats est fixée à parts égales. Toutefois, les Parties peuvent se concerter pour convenir d'un commun accord des conditions de protection et de la répartition des quotes-parts de la propriété des Résultats.

Une Partie ne peut souscrire un engagement quelconque susceptible de lier l'autre Partie, sauf avec l'accord préalable et écrit de cette Partie.

Chaque Partie peut utiliser librement et gratuitement les Résultats pour les besoins de ses propres travaux dans le cadre des activités réalisées en exécution de la Convention.

Chaque Partie peut utiliser librement et gratuitement les Résultats pour les besoins de ses propres activités ainsi que dans le cadre de collaborations avec des tiers, sous réserve des dispositions de l'article 8 de la Convention.

6.3 Diffusion et valorisation

Les Parties s'engagent à donner la plus large diffusion possible aux Résultats. Les Parties conviennent de définir d'un commun accord les modalités de diffusion des Résultats.

ARTICLE 7 : CONFIDENTIALITÉ

Tant pendant la durée de la Convention que pendant une période de deux ans suivant son expiration et/ou résiliation, quelle qu'en soit la cause, les Parties s'engagent à tenir comme confidentielles toutes les informations désignées comme telles par les Parties.

Les informations considérées comme confidentielles sont précisées, en tant que de besoin, par les Parties, d'un commun accord. Les Parties s'engagent à faire respecter cette obligation de confidentialité par l'ensemble de leurs agents et salariés et, le cas échéant, par leurs partenaires.

ARTICLE 8 : AVENANT

Toute modification du programme d'actions ou des clauses contenues dans la présente convention fait l'objet d'un avenant.

ARTICLE 9 : RÉSILIATION

En cas de non-respect par l'une ou l'autre Partie des engagements issus de la Convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre Partie à l'expiration d'un délai de trois mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

ARTICLE 10 : LITIGES

Les Parties s'efforcent de résoudre à l'amiable les contestations qui peuvent survenir de l'interprétation ou de l'exécution des clauses de la Convention.

En cas de désaccord persistant, le litige est porté devant le tribunal administratif compétent.

ARTICLE 11 : PERIMETRE DE LA CONVENTION

Les documents qui régissent la présente Convention sont les suivants, par ordre de priorité décroissant :

- 1 la présente convention
- 2 ses annexes :
 - annexe n°1 : annexe technique - descriptif du programme d'actions ;
 - annexe n°2 : annexe financière.

ARTICLE 12 : MODALITES DE PAIEMENT

Les paiements sont effectués annuellement sur la base d'un état d'avancement des actions des volets 1 à 4, exprimé en pourcentages. Ces pourcentages sont appliqués aux montants correspondants de la participation MAMP figurant dans l'annexe financière. Sur cette base, le CEREMA émettra un titre de recettes à l'encontre d'AMP.

Fait en deux exemplaires originaux à Marseille,

Pour la Métropole Aix Marseille Provence Pour le Cerema

ANNEXE 1 : Annexe technique – descriptif du programme d'actions

4 volets constituent l'objet de cette coopération :

Volet 1 : Définition et examen d'opportunité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress

Ce volet consiste, au sein de groupes de travail multi-acteurs, à examiner l'opportunité et la pré-faisabilité :

- du réseau de lignes Premium de MétroExpress, et de sa performance
- des sites propres à aménager
- des pôles d'échanges et stations TC sur autoroutes
- d'un échelonnement des mises en service

Volet 2 : Définition d'une typologie de pôles d'échanges et analyse de la faisabilité par rapport aux règles nationales de conception autoroutière

Ce volet consiste à :

- assurer un benchmark national et international
- préfigurer une typologie de 3-4 types de pôles d'échanges (étude pilote). Ces PE sont choisis en fonction des conditions d'insertion des stations TC sur autoroutes : différenciées et caractéristiques de l'ensemble des PE inventoriés par la Métropole (34 sites)
- mise au point et explicitation de règles de conception, sur la base de l'étude pilote, à l'usage des bureaux d'études qui seront missionnés sur les études de faisabilité

Volet 3 : Pilotage des études de faisabilité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress

Ce volet consiste à établir :

- Montage des marchés
- Suivi des marchés
- Validation des études

Volet 4 : Partage et évolution de la doctrine « voies réservées » afin de l'adapter au contexte MetroExpress

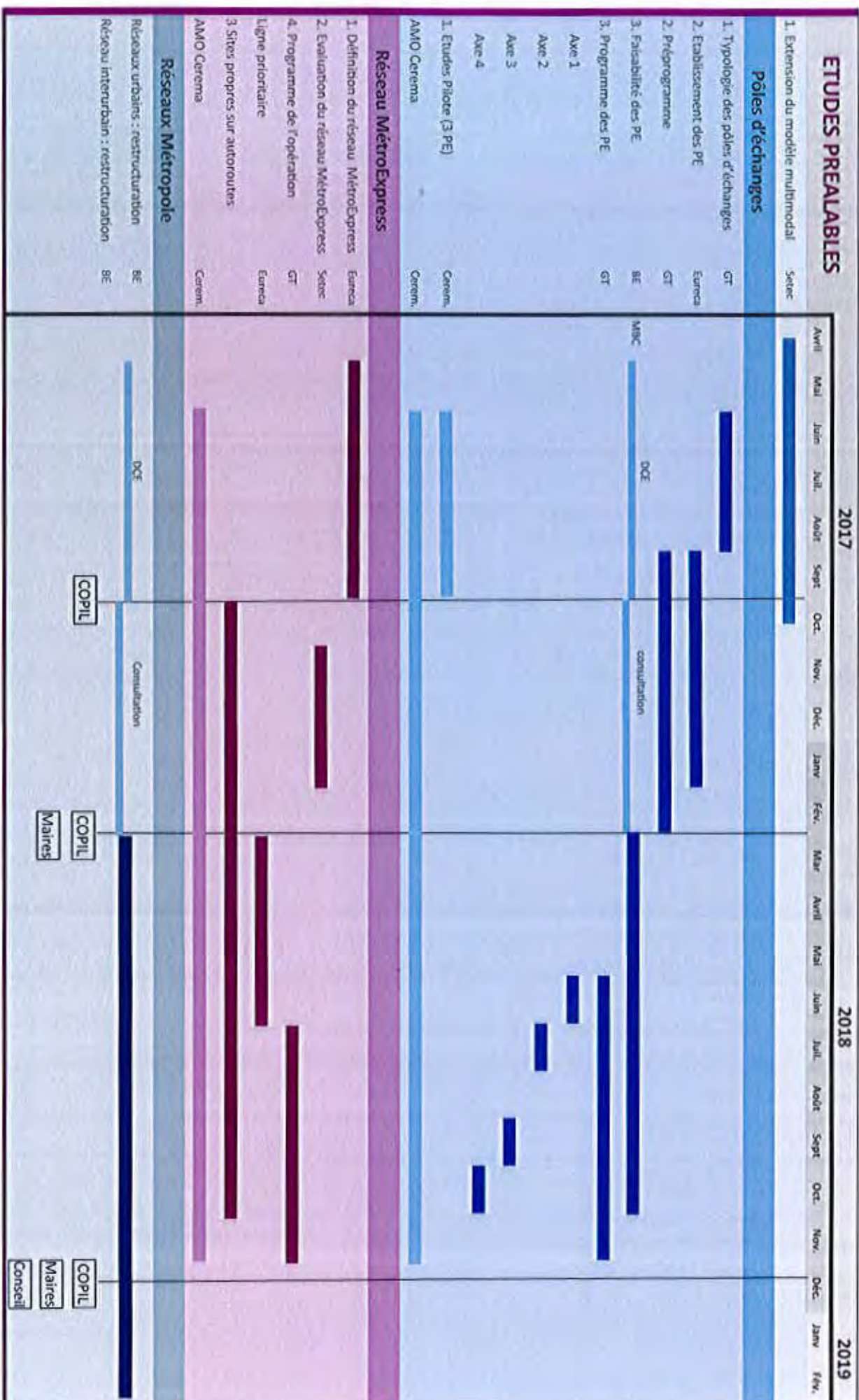
Ce volet consiste à :

- partager, au sein de comités technique et directeur, le contenu des études préalables sur les voies réservées réalisées par le Cerema pour l'État et les études préalables menées par la Métropole,
- Préparer les démarches réglementaires auprès de l'Etat (autorisations, procédures, établissement de dossiers, portage technique des dossiers, ...)
- Faire évoluer si nécessaire les règles de conception des pôles d'échanges sur autoroutes lors des études de faisabilité

ANNEXE 2 : Annexe financière

Le tableau en annexe 2 précise la répartition des missions entre les parties, le coût global et la répartition des frais entre les parties.

MétroExpress—Planning des études préalables



Annexe 2 financière

Volets	Missions MAMP	Missions Cerebra	Coût complet pour Cerebra		Coût complet pour MAMP		Participation Cerebra		Participation MAMP	
			Temps passé interne	Prestations externes	Temps passé interne	Prévisions estimées	Répartition (%)	Montant (€ HT)	Répartition (%)	Montant (€ HT)
Volet 1 Définition et examen d'opportunité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress	Définition du réseau des lignes Premium de MetroExpress Définition des sites propres à aménager Définition des pôles d'échanges et des sites réservés (NA autoroute) Participation aux groupes de travail des partenaires	Assistance à la définition des pôles d'échanges sur autoroutes Identification des procédures et documents réglementaires pour les aménagements sur autoroute	15 000		30 000	340 000	0%	0	100%	300 000
Volet 2 Définition d'une typologie de pôles d'échanges et analyse de la faisabilité par rapport aux règles nationales de conception autoroutière	Définition des pôles d'échanges de l'étude pilote	Benchmark national et international Propositions de typologies de pôles d'échanges adaptés au contexte du projet MetroExpress et analyse de pré-faisabilité sur 3-4 cas tests Atteinte au point et explication des règles de conception	50 000		N/A	15 000	0%	5 000	91%	10 000
Volet 3 Pilotage des études de faisabilité sur les pôles d'échanges et les voies réservées du projet MetroExpress	Montage des marchés Suivi des marchés Vérification des études	Avis d'avis sur le contenu technique des cahiers des charges Avis sur la conformité technique / normes autoroutières sur les études de faisabilité (pôles d'échanges, sites propres sur autoroutes)	20 000		100 000	140 000	0%	0	100%	140 000
Volet 4 Partage et évolution de la doctrine « villes réserves » afin de l'adapter au contexte MetroExpress	Participation aux réunions	Présentation des comités techniques et des comités directeurs sur les voies réservées Partage des études réalisées par le Cerebra sur les voies réservées Propositions d'évolution des règles de conception des pôles d'échanges sur autoroutes lors des études de faisabilité	35 000		1 000	40 000	20%	35 000	13%	8 000
		TOTAL (Europe)	120 000	0	200 000	340 000		40 000		820 000
										80 000

