

Accusé de réception en préfecture  
013-241300276-20121108-2012\_B390-DE  
Date de télétransmission : 16/11/2012  
Date de réception préfecture : 16/11/2012



ACTE RENDU EXECUTOIRE  
PAR APPLICATION DES  
FORMALITES DE TELE-  
TRANSMISSION AU  
CONTROLE DE LEGALITE



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS  
DU BUREAU COMMUNAUTAIRE  
SEANCE DU 8 NOVEMBRE 2012  
PRESIDENCE DE JOEL MANCEL

**2012\_B390**

**OBJET : Aménagement du territoire - Approbation des conventions relative à la réalisation et au financement des projets de BHNS lignes A et B de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**

Le 8 novembre 2012, le Bureau de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à la salle des fêtes de Saint Marc Jaumegarde, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 2 novembre 2012, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales

**Etaient Présents :**

BARRET Guy, vice-président, Coudoux – BENNOUR Dahbia, membre du bureau, Aix-en-Provence – BOULAN Michel, vice-président, Châteauneuf-le-Rouge - BOYER Michel, vice-président, Simiane-Collongue – BUCCI Dominique, vice-président, Les Pennes-Mirabeau – BURLE Christian, vice-président, Peynier - CANAL Jean-Louis, vice-président, Rousset – CHARDON Robert, vice-président, Venelles - CHARRIN Philippe, vice-président, Vauvenargues - CHORRO Jean, vice-président, Aix-en-Provence - CRISTIANI Georges, vice-président, Mimet - DAGORNE Robert, vice-président, Eguilles - DELOCHE Gérard, vice-président, Aix-en-Provence - DI CARO Sylvaine, membre du bureau, Aix-en-Provence - DUFOUR Jean-Pierre, vice-président, Saint-Estève-Janson- DUPERREY Lucien, vice-président, Saint-Antonin-sur-Bayon - FOUQUET Robert, membre du bureau, Aix-en-Provence – GACHON Loïc, vice-président, Vitrolles - GARÇON Jacques, membre du bureau, Aix-en-Provence – GERACI Gérard, vice-président, Aix-en-Provence – GERARD Jacky, vice-président, Saint-Cannat - GUINIERI Frédéric, vice-président, Puyloubier - JOUVE Mireille, vice-président, Meyrargues – LAFON Henri, membre du bureau, Pertuis - LEGIER Michel, vice-président, Le Tholonet – LONG Danielle, vice-président, Peyrolles-en-Provence - LOUIT Christian, vice-président, Aix-en-Provence – MANCEL Joël, vice-président, Beaucueil - MARTIN Régis, vice-président, Saint-Marc-Jaumegarde - MARTIN Richard, vice-président, Cabriès - MONDOLONI Jean-Claude, membre du bureau, Vitrolles – MORBELLI Pascale, membre du bureau, Vitrolles - PERRIN Jean-Claude, vice-président, Bouc-Bel-Air – PERRIN Jean-Marc, membre du bureau, Aix-en-Provence - PIERRON Liliane, membre du bureau, Aix-en-Provence - PIN Jacky, vice-président, Rognes – PIZOT Roger, vice-président, Saint-Paul-lez-Durance – RIVET-JOLIN Catherine, vice-président, Aix-en-Provence - SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre, membre du bureau, Aix-en-Provence – SLISSA Monique, membre du bureau, Les Pennes-Mirabeau – SUSINI Jules, vice-président, Aix-en-Provence – TAULAN Francis, membre du bureau, Aix-en-Provence – VILLEVIELLE Robert, vice-président, La Roque d'Anthéron

**Excusé(s) avec pouvoir :**

JOISSAINS-MASINI Maryse, président, donne pouvoir à CHORRO Jean vice-président, Aix-en-Provence – AMIEL Michel, vice-président, Les Pennes-Mirabeau donne pouvoir à SLISSA Monique, membre du bureau, Les Pennes-Mirabeau - BONFILLON Jean, vice-président, Fuveau donne pouvoir à PIN Jacky, vice-président, Rognes - JOISSAINS Sophie, vice-président, Aix-en-Provence, donne pouvoir à DELOCHE Gérard, vice-président, Aix-en-Provence - LARNAUDIE Patricia, membre du bureau, Aix-en-Provence, donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre, membre du bureau, Aix-en-Provence - PAOLI Stéphane, membre du bureau, Aix-en-Provence, donne pouvoir à TAULAN Francis, membre du bureau, Aix-en-Provence - PELLENC Roger, vice-président, Pertuis, donne pouvoir à LAFON Henri, membre du bureau, Pertuis - SANGLINE Bruno, membre du bureau, Bouc-Bel-Air, donne pouvoir à PERRIN Jean-Claude, vice-président, Bouc-Bel-Air

**Excusé(s) :**

ALBERT Guy, vice-président, Jouques - BRAMOULLÉ Gérard, vice-président, Aix-en-Provence - BRUNET Danièle, membre du bureau, Aix-en-Provence - BUCKI Jacques, vice-président, Lambesc - CIOT Jean-David, vice-président, Le Puy-Sainte-Réparate - FERAUD Jean-Claude, vice-président, Trets - FILIPPI Claude, vice-président, Ventabren - GALLESE Alexandre, vice-président, Aix-en-Provence - GROSSI Jean-Christophe, membre du bureau, Aix-en-Provence - LAGIER Robert, vice-président, Meyreuil

**Monsieur Jean CHORRO** donne lecture du rapport ci-joint.

cc

**BUREAU DU 8 NOVEMBRE 2012**

Rapporteur : Jean CHORRO

**Thématique : Aménagement du Territoire / Déplacements, Transports et Infrastructures**

**Objet : Approbation des conventions relatives à la réalisation et au financement des projets de BHNS lignes A et B de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**  
**Décision du Bureau**

Mes Chers Collègues,

Par délibération N° 2010\_A112 du 24 juin 2010, le Conseil communautaire a approuvé le programme général du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

La Communauté du Pays d'Aix a présenté un dossier le 8 octobre 2010 en réponse au deuxième appel à projets en faveur des transports urbains, lancé le 4 mai 2010 par l'Etat.

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de l'Aménagement du Territoire a adressé à Madame le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix le 3 juin 2011, un courrier lui annonçant une aide de l'Etat de 6,34 millions d'euros pour le projet de 2 lignes de BHNS sur la commune d'Aix en Provence répartie comme suit :

1,24 millions d'euros pour la ligne A (Gare routière/Plan d'Aillane)

5,10 millions d'euros pour la ligne B (Val Saint André/Jas de Bouffan /La Mayanelle)

Le présent rapport a pour objet d'approuver les deux conventions relatives à la réalisation et au financement des projets de BHNS ligne A et B (une convention pour chaque ligne), entre L'Etat via le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, représenté par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), et la Communauté du Pays d'Aix.

### **Exposé des motifs :**

Le Conseil communautaire a approuvé le programme général du projet de BHNS par la délibération N° 2010\_A112 du 24 juin 2010.

### **Ainsi, pour rappel :**

- La réalisation des deux lignes de BHNS de la Communauté du Pays d'Aix contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains en cours de révision, au développement de l'inter modalité, de transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés et plus propres ainsi qu'à la réduction des nuisances et des pollutions.

- Les projets de BHNS s'inscrivent dans la continuité de ces actions et dans le cadre d'un schéma de transport reposant sur 3 axes :

1. L'amélioration de la performance du réseau urbain par la mise place d'un haut niveau de service sur les axes structurants ;
2. Le développement d'un réseau de transports multimodal grâce à la modernisation du réseau ferroviaire (réouverture de la ligne Aix-Rognac) et l'aménagement de pôles d'échanges et haltes ferroviaires (Plan d' Aillane aux Milles) ;
3. La réorganisation des réseaux interurbains et périurbains en particulier autour de ces pôles d'échanges/ axes structurants

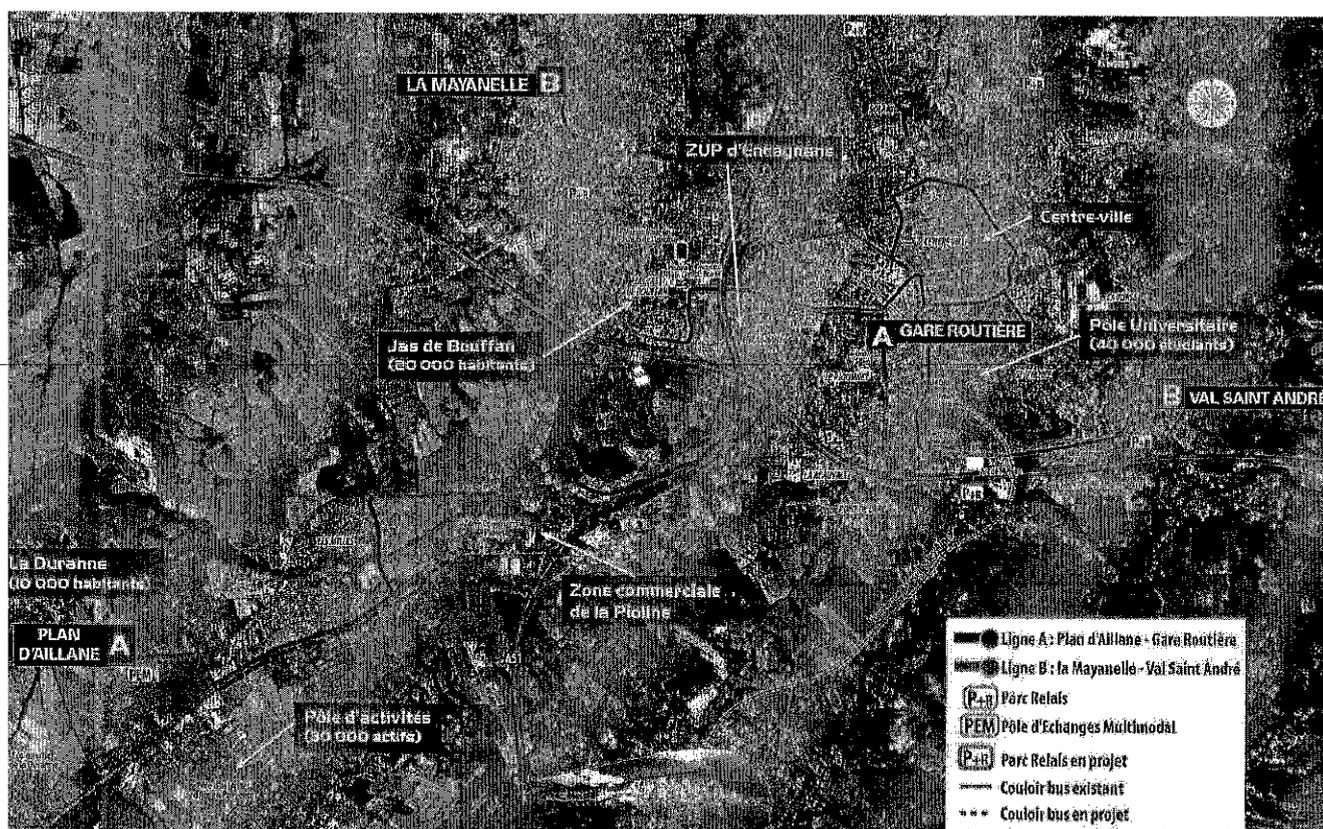
- La ligne A du BHNS constitue une réponse adaptée de desserte du 1<sup>er</sup> pôle d'emplois du Département, et s'inscrit clairement au service du développement économique et urbain de la commune. Elle relie le cœur de ville (gare routière) d'Aix en Provence au pôle d'échange multimodal de la zone d'activité d'Aix en Provence. Cette zone accueille plus de 30 000 salariés en provenance du Pays d'Aix ; elle constitue également un important pôle de développement résidentiel avec prochainement plus de 10 000 résidants, notamment accueillis au sein du futur parc

de logements HQE du quartier de La Duranne, cœur d'une démarche d'Ecocité, sans compter les 10 000 habitants du village des Milles situé à proximité.

▪ La ligne B sert un objectif de liaison efficace Est/Ouest de l'agglomération, réduisant ainsi l'effet de coupure urbaine créé par les infrastructures autoroutières, permettant de relier entre eux les grands équipements et de servir le désenclavement de quartiers socialement marqués du territoire. Elle est une opportunité de requalification urbaine, le support de liens sociaux et fonctionnels forts.

En effet le projet de ligne B du BHNS « Est-Ouest » assure la couverture des quartiers sociaux et pour certains sensibles de la commune. Le quartier du Jas de Bouffan comptait en 2006 une population de 12 641 habitants. Il est classé en zone urbaine sensible, comme le quartier d'Encagnane également desservi par les lignes A et B du BHNS.

▪ **Le tracé** : Il repose sur la mise en place de deux lignes BHNS en correspondance :



**- Description générale :**

- Mode de transport: 2 lignes de BHNS thermique sur le mode d'exploitation mixte : Gare routière d'Aix / Plan d'Aillane (la ligne A) et Val St André/Jas de Bouffan/La Mayanelle (la ligne B).
- Véhicules de 12m, guidage en station, 22 véhicules dédiés à l'exploitation des 2 lignes.

- Longueurs des lignes : 20km au total, dont 9 km sur la ligne B et 11 km sur la ligne A (2 sens).
- 27 stations sur la ligne B.
- Distance inter station moyenne : 400 m sur la ligne B uniquement, la ligne A étant une ligne express sans arrêt intermédiaire.

▪ **Les projets de BHNS lignes A et B s'adosent à une série d'études :**

- Etude de faisabilité d'une liaison en site propre entre la gare routière et Plan d'Aillane aux Milles dans le sens vers Aix.
- Etude de faisabilité de cette liaison dans le sens inverse depuis la gare routière d'Aix centre vers Plan d'Aillane aux Milles.
- Etude d'opportunité conduite par la CPA sur l'aménagement de la ligne B du BHNS dans Aix en Provence finalisée en 2009.
- Etudes de faisabilité de couloirs bus sur Aix en Provence et notamment dans les quartiers Sud suivant les axes Gaston Berger, Jean Paul Coste, Henri Mauriat de la ligne B du BHNS où les points durs et conditions d'aménagement ont été précisés.

▪ **Calendrier :**

- Pour la ligne A : le début des travaux d'aménagement aura lieu au dernier trimestre 2012, via le démarrage du chantier du pôle d'échange multimodal de Plan d'Aillane ; la ligne fonctionnera dans son intégralité en mode BHNS en 2015.

- Pour la ligne B : le début des travaux d'aménagement de la ligne B aura lieu au dernier trimestre 2012, via le démarrage du chantier du Parc Relais Malacrida ; la ligne fonctionnera dans son intégralité en mode BHNS en 2016.

Les deux Conventions relatives à la réalisation et au financement des projets de BHNS lignes A et B, objets du présent rapport et jointes en annexe, ont pour objectif de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté du Pays d'Aix procède à la réalisation de ces deux projets ainsi que les modalités selon lesquelles l'Etat, via l'AFITF, apporte son concours financier à la réalisation de ces opérations par un subventionnement total de 6,34M€.

Les plans de financement prévisionnels des projets de BHNS lignes A et B s'établissent comme suit :

Dépenses (en M€ HT)		Recettes (en M€ HT)	
Ligne A	15.815 M€	ETAT	Participations 1.240 M€
		CPA + Contributeurs	14.575 M€
<b>Total HT Ligne A:</b>	<b>15.815 M€</b>	<b>Total HT Ligne A :</b>	<b>15.815 M€</b>
Ligne B	70.834 M€	ETAT	Participations 5.100 M€
		CPA + Contributeurs	65.734 M€
<b>Total HT Ligne B:</b>	<b>70.834 M€</b>	<b>Total HT Ligne B :</b>	<b>70.834 M€</b>

NB : La Région PACA et le Conseil Général des Bouches du Rhône ont pris l'engagement auprès de la CPA de soutenir financièrement l'aménagement des deux lignes du BHNS aixois.

Les subventions de l'AFITF seront versées par acomptes au fil de l'avancement physique de l'opération, au rythme souhaité par la Communauté du Pays d'Aix, et ce jusqu'à 80% de l'avancement des postes de dépense subventionnables. Le solde de 20% sera versé sur justification d'achèvement de l'intégralité des travaux visés dans les deux conventions.

**Visas :**

VU l'exposé des motifs,  
 VU le Code général des collectivités territoriales,  
 VU la délibération n°209\_A143 du Conseil communautaire du 29 juillet 2009 déléguant une partie des attributions du Conseil au Bureau et notamment de prendre toute décision concernant la conclusion de tous contrats et conventions réserve faite de la délégation consentie par le Conseil au Président,  
 VU la délibération N° 2010\_A112 du Conseil communautaire du 24 juin 2010 approuvant le programme du projet de BHNS lignes A et B,  
 VU l'avis de la Commission Transports du 23 octobre 2012.

**Dispositif :**

Au vu de ce qui précède, je vous demande, Mes Chers Collègues, de bien vouloir :

- **APPROUVER** les termes des deux Conventions relatives à la réalisation et au financement des projets de BHNS lignes A et B entre L'Etat, via le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, (Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer), L'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, et la Communauté du Pays d'Aix (jointes en annexe).
  
- **AUTORISER** Madame le Président de la Communauté du Pays d'Aix ou son représentant à signer les dites conventions et à prendre tout acte et toute décision pour l'exécution de la présente délibération.

Projet de

**Convention relative à la réalisation et au financement  
du projet de la ligne A du BHNS sur Aix en Provence  
de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**

**Entre,**

**L'Etat**, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, 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. Dominique Perben, autorisé pour ce faire par la délibération n°..... du conseil en date du.....

**et**

**LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX**, représentée par son Président, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, en vertu de la délibération du Bureau Communautaire n°..... en date du .....  
Et désignée ci après par « **La CPA** »

\* \* \* \* \*

**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, approuvée par la délibération n°..... du .....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°2010\_A112 du Conseil de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix en date du 24 juin 2010, approuvant le programme général du projet de Bus à Haut Niveau de Service.

**Vu** la demande de subvention présentée par la Communauté du Pays d'Aix en date du 08 octobre 2010 en réponse au deuxième appel à projets en faveur des transports urbains lancé le 4 mai 2010,

**Vu** la lettre du Ministre d'Etat, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de l'Aménagement du Territoire adressée à Madame le Président de la Communauté d'Agglomération

du Pays d'Aix le 3 juin 2011, lui annonçant une aide de l'Etat de 1,24 millions d'euros pour le projet de ligne A de BHNS sur la commune d'Aix en Provence (Gare routière/Plan d'Aillane)

\* \* \* \* \*

**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 +1,24 millions d'euros est réservée pour le projet de la ligne A de BHNS de la Communauté du Pays d'Aix

**Considérant** que la réalisation de la ligne A de BHNS de la Communauté du Pays d'Aix contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains en cours de révision, au développement de l'intermodalité, de transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés et plus propres ainsi qu'à la réduction des nuisances et des pollutions;

**Il est convenu et arrêté ce qui suit :**

### **Préambule**

La Communauté du Pays d'Aix s'est engagée dès 2002 dans la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains. Ce projet de PDU donnait un cap en matière de déplacements. Il proposait 51 mesures concrètes organisées en 10 objectifs thématiques visant à développer les modes alternatifs à la voiture par la mise en œuvre d'un plan Vélo, par le renouveau de la marche à pied en centre ville mais également par la réalisation de transports collectifs plus fiables, plus réguliers et plus adaptés à la demande.

Le PDU du Pays d'Aix actuellement en cours de révision conserve ces objectifs et intègre les projets de BHNS (ligne A et ligne B) comme axes forts des stratégies de déplacements sur le territoire. Ils seront un vecteur essentiel de réussite des politiques de gestion du stationnement et des mobilités à l'échelle de l'agglomération. Ils s'articulent en effet autour de plusieurs parcs relais et pôles d'échange permettant ainsi le développement de l'intermodalité et la requalification du centre-ville urbain.

La CPA a toutefois d'ores et déjà engagé une politique de modernisation de l'offre de transport publique sur Aix en Provence. Cette politique a consisté en :

- l'amélioration de la **performance** du réseau Aix en bus avec la **restructuration des lignes de bus** et l'aménagement de **couloirs / sites propres** sur les pénétrantes
- le développement des **parcs-relais** aux entrées de ville Nord et Sud désormais desservis par des lignes de bus urbaines cadencées

- le renforcement de **l'offre entre le Pôle d'Activités** d'Aix en Provence et le centre ville d'Aix
- la densification, le cadencement et le rabattement de **lignes interurbaines** vers des points de correspondance avec le réseau Aix en Bus
- l'équipement **billettique** des véhicules et de la mise en place d'un Pass transport sans contact pour la clientèle

**Le projet de la ligne A BHNS** s'inscrit dans la continuité de ces actions et dans le cadre du schéma de transport porté par le PDU en cours de révision reposant sur 2 axes :

1. le développement d'un réseau de transports multimodal grâce à la modernisation du réseau ferroviaire (réouverture d'Aix-Rognac) et l'aménagement de pôles d'échanges et haltes ferroviaires (Plan d' Aillane aux Milles)
2. la réorganisation des réseaux interurbains et périurbains en particulier autour de ces pôles d'échanges/ axes structurants,

Le projet de BHNS ligne A s'adosse par ailleurs à une série d'études :

- Etude de faisabilité d'une liaison en site propre entre la gare routière et Plan d'Aillane aux Milles dans le sens vers Aix.
- Etude de faisabilité de cette liaison dans le sens inverse depuis la gare routière d'Aix centre vers Plan d'Aillane aux Milles.

Les premiers travaux d'aménagement de la ligne A concerneront le pôle d'échange de Plan d'Aillane et commenceront au dernier trimestre 2012. La ligne de BHNS fonctionnera dans son intégralité en 2015.

## **ARTICLE 1 – Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté du Pays d'Aix procède à la réalisation du projet de la ligne A de BHNS sur la commune d'Aix en Provence 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 – Objectifs principaux**

Le BHNS de la Communauté du Pays d'Aix a été conçu de manière à offrir des corridors de desserte en cohérence géographique avec les grands flux de déplacements du territoire aixois.

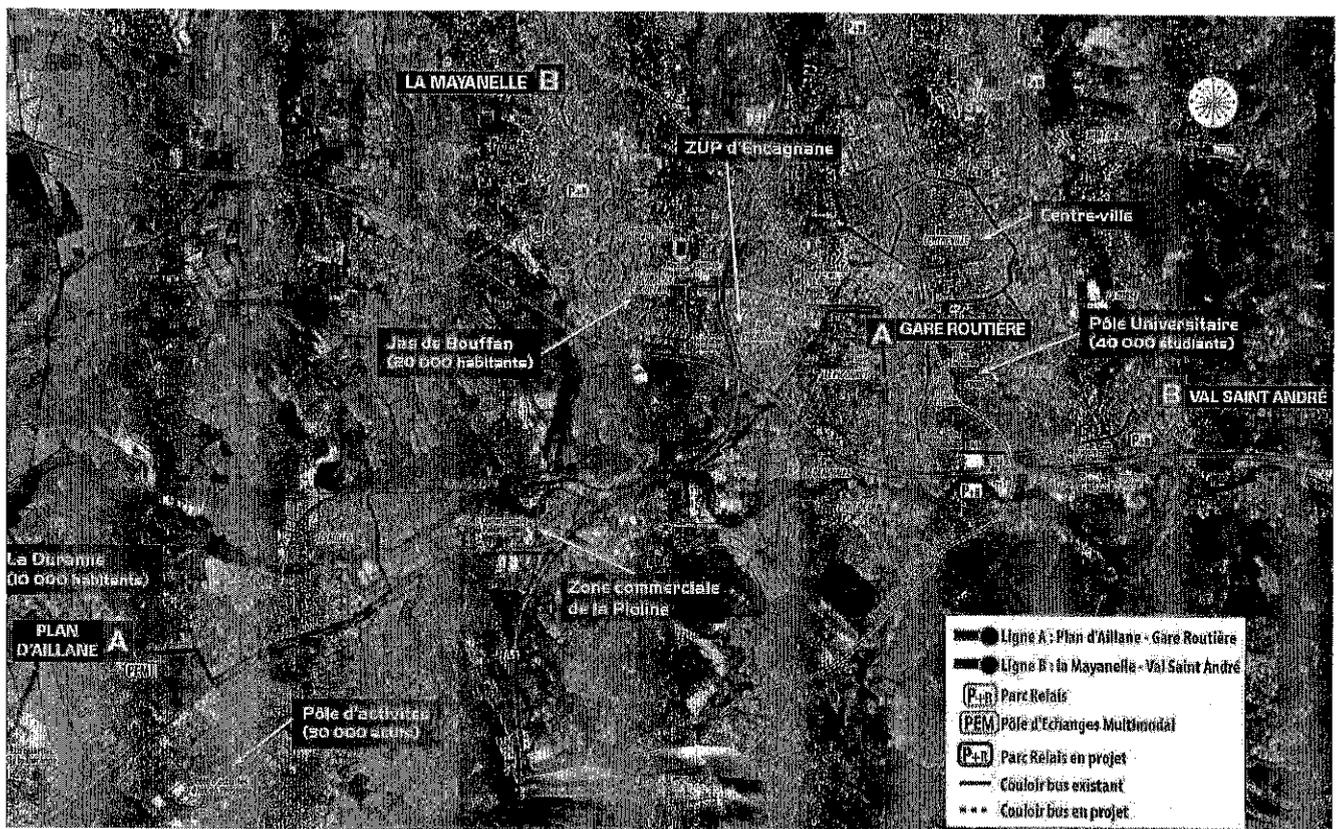
Il représente une solution pérenne de transport efficace et durable sur les zones du territoire qui souffrent le plus des saturations pendulaires du trafic routier.

Par ailleurs il sera le support de la restructuration et de l'amélioration significative du réseau des transports en commun du territoire, dont il vient renforcer l'offre sur les lignes les plus empruntées actuellement. Il développera les liaisons douces et reliera entre eux cinq des principaux pôles d'échanges et parcs relais, ainsi que les gares ferroviaires et routières de l'agglomération.

La ligne A Sud Ouest du BHNS est clairement au service du développement économique et urbain de la commune. Elle relie le cœur de ville d'Aix en Provence au pôle d'échange multimodal de la zone d'activité d'Aix en Provence. Cette zone accueille plus de 30 000 salariés ; elle constitue également un important pôle de développement résidentiel avec prochainement plus de 10 000 résidents, notamment accueillis au sein du futur parc de logements HQE La Duranne, cœur d'une démarche d'Ecocité, sans compter les 10 000 habitants du village des Milles situé à proximité.

## 2.2 – Le tracé

Le tracé de la ligne A de BHNS est représenté sur la carte ci-dessous.



### ▪ Description générale

- Mode de transport: ligne de BHNS thermique (Bus à Haut Niveau de Service) sur le mode d'exploitation mixte entre la Gare routière d'Aix et le pôle d'échange Plan d'Aillane.
- Véhicules de 12m, guidage en station, 22 véhicules dédiés à l'exploitation de 2 lignes
- Longueur de la ligne : 11 km (2 sens)
- 2 stations aux 2 terminus de la ligne (ligne express sans arrêt intermédiaire).

La ligne A, au caractère périurbain se distingue par la réalisation de sites propres (environ 5km de voies en site propre au total, sans réduction de la voirie routière) sur ou aux abords de voies départementales et autoroutières. Elle se distingue par 2 tracés selon le sens de circulation.

### ▪ Les populations desservies :

La ligne A Sud Ouest du BHNS assure la couverture des secteurs de l'Arbois, de la Duranne, des Milles et de la Pioline principaux pôles commerciaux et d'emplois de la commune (plus de 30 000 actifs).

On recense 75 000 aixois desservis par une ou deux lignes du BHNS, soit 50% de la population.

Un aixois sur 2 réside à moins de 500m d'une des 2 lignes de BHNS.

### ▪ Les grands équipements desservis :

Desserte des principaux équipements administratifs, culturels et sportifs structurants la Ville d'Aix et la Communauté

- Pôle d'échanges multimodal d'Aix en Pce –gare routière Aix centre-
- Pôle d'Activités d'Aix en Provence
- Pôle commercial de la Pioline
- Gares Aix-TGV et Aix centre



- Pour l'accès au centre ville d'Aix en Provence : diminution du nombre de places de stationnement sur voirie et tarification du stationnement adaptée. En outre, le projet d'une nouvelle gare routière moderne en centre ville et la piétonisation du centre ville élargie sont favorisés par les projets des deux lignes de BHNS.

Ces politiques incitatives de développement des infrastructures de transport ainsi que les tarifications contraignantes du stationnement en cœur de ville visent un recul significatif des entrées de voitures en centre ville.

## **2.5- Niveau de service envisagé**

Les objectifs de report modal associés à la réalisation de la ligne A sont élevés.

Sur le faisceau Sud Ouest en direction du pôle d'activités (ligne A) où la part TC actuellement de 5.5% passerait à 8%.

**Il est projeté sur une évolution de la fréquentation de 33% à 8 350 voyages quotidiens contre 6 300 actuellement sur la ligne A.**

### **Clientèle potentielle, trafic attendu et niveau de desserte :**

Sur une bande de 500m, la ligne A dessert environ 24100 résidents et 30 000 emplois.

La ligne A de BHNS assure la couverture de pôles résidentiels importants, d'activités, d'études et de consommation de la ville d'Aix en Provence.

- Trafic attendu sur le tronçon le plus chargé en heure de pointe à l'année de mise en service (en voyageurs/heure/sens) ligne A 'Sud Ouest' : 500
- Trafic journalier (en voyageurs/jour) attendu l'année de mise en service (jour ouvrable moyen) ligne A : 8 350

### **Éléments concernant le niveau de service à l'utilisateur**

- Fréquences journalières : 10mn en pointe sur la ligne A
- Amplitudes horaires: 6h00 à 21h00 sur la ligne A
- Temps de parcours et vitesse commerciale moyenne attendue : ligne A Sud Ouest : 12'30 mn à 33 Km/h de moyenne.
- Un SAI et un SAE accompagneront la mise en place de la ligne avec une information en temps réel délivrée sur les terminus avec les délais d'attente des véhicules. Les véhicules seront des bus de 12 mètres avec une livrée spécifique. Une attention particulière sera apportée à l'information sur les correspondances multimodales (autres transports en commun, réseau ferré, liens en modes doux, etc.)
- Les 2 terminus seront accessibles aux PMR, aménagés avec un mobilier spécifique et des distributeurs de titres. L'affichage électronique du temps d'attente avant le prochain bus est également prévu à chaque station.
- La ligne dans son ensemble sera complètement accessible conformément aux exigences réglementaires.
- La hauteur des quais sera adaptée à la fois aux BHNS et aux bus classiques en insertion sur le corridor. La restructuration future du réseau de transports en commun du Pays d'Aix permettra d'adapter dans le détail les lignes de bus classiques à l'arrivée du BHNS (modification des arrêts et des lignes). Un soin particulier sera apporté à la conception des tronçons accueillant à la fois BHNS et bus classiques, dans le souci permanent de ne pas entraver l'efficacité du BHNS sur les linéaires.
- Pour améliorer la régularité des services et limiter les pertes de temps la vente des titres se fera à quai sur les stations (les 2 terminus) de la ligne. Egalement, le guidage à quai facilitera la fluidité des circulations des services et améliorera le confort.

## 2.5 – Evaluation socio-économique de l'ensemble du projet (ligne A et ligne B du BHNS)

### Les éléments pris en compte dans le bilan

Les champs pris en compte par le bilan socio-économique sont les effets monétaires directs et indirects ainsi que les impacts monétarisés.

### Les éléments financiers directs

Les éléments financiers directs du projet sont les suivants :

- les investissements 87 M€ HT
- l'équipement en véhicules est estimé à 5M€ (acquisition d'un parc 20 véhicules)
- la valeur résiduelle des infrastructures au terme du bilan : 15 ans,
- les nouvelles charges d'exploitation (1.5 M€/an), charges modestes du à une réaffectation globale de km sur le réseau et par l'existence d'une offre déjà importante sur ces axes,
- l'augmentation des recettes (0.7M€/an),

### Les effets socio environnementaux du projet

Les éléments financiers indirects sont liés à la diminution du nombre de personnes circulant en voiture.

Les effets suivants sont évalués dans le bilan socio-économique :

- les gains de temps pour les usagers des TC (1,7 million d'heures par an),
- les gains de temps liés à la décongestion de la voirie,
- la pollution de type atmosphérique,
- l'effet de serre,
- les nuisances sonores,
- l'amélioration de la sécurité routière.

Le bilan du projet se dresse à la fois en termes de résultat financier et de relevé des indicateurs. Le projet des deux lignes de BHNS de la CPA présente les résultats suivants :

Récapitulatif des coûts et des gains liés au projet		Millions €HT
<b>Coûts</b>		
✓	Coûts d'investissement	92,0
✓	Surcoût annuel d'exploitation	1,5
<b>Gains annuels pour la collectivité</b>		
✓	Recettes supplémentaires	0,7
✓	Gains de temps des usagers actuels des TC	5,4
✓	Gains de temps des nouveaux usagers des TC	2,0
✓	Moindre utilisation de la voiture	9,71
✓	Environnement	0,04
		valeur 2010

Pour le calcul des « effets externes », nous avons pris les valeurs traditionnelles de temps passés dans les transports sur des déplacements courts urbains (10€/heure). Les valeurs du coût de la pollution atmosphérique par type de véhicules et suivant les milieux traversés du rapport sont extraites du rapport Boiteux (1.40€/km/VL). Le coût de la tonne de CO<sup>2</sup> évitée dans les transports est à 22€.

Le calcul des indicateurs socio-économiques sur une période de 15 ans conduit aux résultats suivants :

## Principaux indicateurs économiques

	Valeur Estimée
Valeur actualisée nette (VAN) à 15 ans	4.8 M€
Taux de rentabilité immédiate	19 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	20 %

Le taux de rentabilité interne atteint est de 20%.

Celui-ci est nettement supérieur à 10% et le projet peut donc être estimé socio économiquement rentable.

La date de retour sur investissement se situe en 2030, soit 15 ans après la mise en service des 2 lignes de BHNS.

Cette durée étant largement inférieure à la durée de vie de l'investissement, elle indique un projet rentable pour la collectivité

### ARTICLE 3 – Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de 1.24 millions d'euros courants à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix pour financer le projet de ligne A de BHNS tel que défini à l'article 2 et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 suivant. Elle est versée à 100 % par l'AFITF.

### ARTICLE 4 – Estimation du programme et de la dépense subventionnable (ligne A du BHNS)

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 :

LIGNE A DU BHNS SUD OUEST ESTIMATION DETAILLEE DU COUT DU PROJET (selon 19 postes du CERTU)	Coûts du projet HT en M €	Dépense subventionnable HT en M €	Montant subvention HT en M € (Ne pas détailler par poste)
<b>1 Etudes AVP/Projet</b>			
<b>2 Maîtrise d'ouvrage/Assurances</b>	1.370		
<b>3 Maîtrise d'œuvre travaux</b>			
<b>4 Acquisitions foncières et libération d'emprises</b>	3.025		
<b>5 Déviation de réseaux</b>	1.140	1.140	
<b>6 Travaux préparatoires</b>	0.570	0.570	
<b>7 Ouvrages d'art</b>	0	0	
<b>8 Plate-forme</b>	2.1	2.1	
<b>9 Voies spécifiques des systèmes ferrés et guidés</b>	0		
<b>10 Revêtement du site propre</b>	0.180	0.180	
<b>11 Voirie (hors site propre) et espaces publics</b>	0.410		
<b>12 Equipements urbains</b>	0		
<b>13 Signalisation</b>	0.500	0.500	
<b>14 Stations</b>	-		

<b>15 Alimentation en énergie de traction</b>	-		
<b>16 Courants faibles et PCC</b>	-		
<b>17 Dépôt</b>	-		
<b>18 Matériel roulant</b>	-		
<b>19 Opérations induites :</b> - pôle d'échange Plan d'Aillane et aménagement des accès :	6.4 M € dont :		
<b>1. pôle d'échanges multimodal Plan d'Aillane</b>	2.700	2.700	
<b>2. giratoire sur RD65 et liaison jusqu'au PEM Plan d'Aillane</b>	1.300		
<b>3. modification de l'échangeur n°2 des Milles</b>	0.900		
<b>4. barreau de liaison entre PEM Plan d'Aillane et chemin de Plan d'Aillane</b>	0.900		
<b>5. requalification du chemin de la valette</b>	0.600		
- aménagement pistes cyclables	0.120	0.120	
<b>TOTAL HT (en € courant) :</b>	<b>15.815</b>	<b>7.310</b>	<b>1.240</b>

#### ARTICLE 5 – Délai prévisionnel d'exécution

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif :

- Pour la ligne A : du dernier semestre 2012 (pôle d'échanges de Plan d'Aillane) à 2015 (mise en service de la ligne A)

OPERATION	Avancement de la procédure			Avancement des travaux				
	Avant Projet	Enquête publique	Déclaration de projet	Déviations des réseaux	1 <sup>er</sup> quart travaux	2 <sup>e</sup> quart travaux	3 <sup>e</sup> quart travaux	Mise en service
Sans n° - AAP 2 AIX EN PROVENCE BHNS-Ligne A	2013	2 <sup>e</sup> sem 2013	2 <sup>e</sup> sem 2013	2014	fin 2012	2013	2014	2015

#### ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Dépenses		Recettes	
<b>Ligne A</b>	15.815 M€	<i>ETAT</i>	<i>Participations</i> 1.240 M€
		<i>CPA + Contributeurs</i>	14.575 M€
<b>Total HT :</b>	<b>15.815 M€</b>	<b>Total HT</b>	<b>15.815 M€</b>

NB : La région PACA et le Conseil Général des Bouches du Rhône ont pris l'engagement auprès de la CPA de soutenir financièrement l'aménagement des deux lignes du BHNS aixois.

## ARTICLE 7 - Modalité et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée selon l'échéancier suivant :

- Après le démarrage des études et des travaux 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 d'Agglomération du Pays d'Aix au service déconcentré du MEDDTL concerné (DREAL PACA) des rapports prévus aux articles 10 et 11 et, pour chaque acompte, 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 comptable public assignataire des dépenses, M. le Trésorier Principal de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et par le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Il porte la mention service fait et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

-Solde: 20 %.

Après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, il sera procédé à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.

Sur la base de celui-ci, il sera procédé, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix 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 MEEDDTL 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	2012	2013	2014	2015
Montant (€ HT)		1 004 213	235 787	

**Cf. Annexe 1 : Calendrier prévisionnel et indicatif des dépenses liées au projet de BHNS ligne A**

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux, sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix au profit du compte dont les références sont les suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Trésorerie ville Aix en Provence	Banque de FRANCE	30001	00107	C134 0000000	24

#### **ARTICLE 8 – Obligation d’information mutuelle**

L’AFITF, l’Etat et la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 BHNS de la CPA 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 cette 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix s'engage à assurer la publicité de la participation de l'Etat français, via l'AFITF, sur le projet financé dans le cadre du Grenelle de l'environnement : les logos du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et de l'AFITF ainsi que le tampon du Grenelle Environnement doivent être affichés en annonce des travaux.

#### **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 13.

Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

## ARTICLE 14 – Mesures d'ordre

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, 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 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  
d'Agglomération du Pays d'Aix  
le Président**  
Autorisé à signer la présente convention  
par délibération du Bureau Communautaire  
n°..... en date du .....

Dominique PERBEN

Maryse JOISSAINS MASINI

# Annexe 1 : Calendrier prévisionnel et indicatif des dépenses liées au projet de BHNS ligne A

Estimation détaillée du coût du projet	Coût du projet HT de l'AAP 2	Dépenses estimées liées au projet de BHNS ligne A					Total estimé
		Jusqu'en 2012	2013	2014	2015	2016	
I études d'avant projet/projet et études postérieures	1 370 000	268000	80000	511000	511000	511000	1 881 000,000
II maîtrise d'ouvrage	3 025 000	3025000					3 025 000,000
III maîtrise d'œuvre de travaux	1 140 000		1140000				1 140 000,000
IV acquisitions foncières et libérations des emprises	570 000		570000				570 000,000
V déviation de réseaux	0						
VI travaux préparatoires	2 100 000		1050000				2 100 000,000
VII ouvrages d'art	0						
VIII Plate-forme	0						
IX voie spécifique des systèmes ferrés et guidés	180 000		90000				180 000,000
X revêtement du site propre	410 000		137000		137000		410 000,000
XI voirie (hors site propre) et espaces publics	0						0,000
XII équipements urbains	500 000		250000				500 000,000
XIII signalisation	0						0,000
XIV Stations	0						0,000
XV alimentation en énergie de traction	0						
XVI courants faibles et PCC	0						
XVII dépôt	0						
XVIII matériel roulant	2 700 000		2700000				
Pôles d'échanges							
Parcs-relais liés au projet							
Parkings à vélos en stations							
aménagement cyclables de proximité							
autres							
<b>Total HT (en € courant)</b>	<b>15 815 000</b>	<b>3 293 000</b>	<b>9 337 000</b>	<b>2 038 000</b>	<b>648 000</b>	<b>511 000</b>	<b>15 827 000,00</b>
Avancement global de l'opération	100%	20,82%	59,04%	12,89%	4,10%	3,23%	100%
<b>Total HT des dépenses subventionnables</b>	<b>7 310 000</b>	<b>0</b>	<b>5 920 000</b>	<b>1 390 000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>7 310 000,00</b>
Avancement des postes subventionnables	100%	0,00%	80,98%	19,02%	0,00%	0,00%	100%
<b>Subvention AFITF</b>	<b>1 240 000</b>	<b>0</b>	<b>1 004 213</b>	<b>235 787</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1 240 000,00</b>
Pourcentage de subvention AFITF	100%	0%	81%	19%	0%	0%	100%

Projet de

**Convention relative à la réalisation et au financement  
du projet de la ligne B du BHNS sur Aix en Provence  
de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**

**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 COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS D'AIX**, représentée par son Président, Madame Maryse JOISSAINS MASINI, en vertu de la délibération du Bureau Communautaire n°..... en date du .....  
Et désignée ci après par « **La CPA** »

\* \* \* \* \*

**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, approuvée par la délibération n°..... du .....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°2010\_A112 du Conseil de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix en date du 24 juin 2010, approuvant le programme général du projet de Bus à Haut Niveau de Service

**Vu** la demande de subvention présentée par la Communauté du Pays d'Aix en date du 08 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'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable, des Transports et du Logement et du Secrétaire d'Etat chargé des transports adressée à Madame le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix le 3 juin 2011, lui annonçant une aide de l'Etat de 5,10 millions d'euros pour le projet de ligne B de BHNS sur la commune d'Aix en Provence (Val Saint André/Jas de Bouffan /La Mayanelle).

\* \* \* \* \*

**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'Etat 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 oeuvre 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 5,10 millions d'euros est réservée pour le projet de la ligne B de BHNS de la Communauté du Pays d'Aix

**Considérant** que la réalisation de la ligne B de BHNS de la Communauté du Pays d'Aix contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains en cours de révision, au développement de l'intermodalité, de transports publics plus fiables, plus réguliers, plus adaptés et plus propres ainsi qu'à la réduction des nuisances et des pollutions;

---

**Il est convenu et arrêté ce qui suit :**

### **Préambule**

La Communauté du Pays d'Aix s'est engagée dès 2002 dans la réalisation d'un Plan de Déplacements Urbains. Ce projet de PDU donnait un cap en matière de déplacements. Il proposait 51 mesures concrètes organisées en 10 objectifs thématiques visant à développer les modes alternatifs à la voiture par la mise en oeuvre d'un plan Vélo, par le renouveau de la marche à pied en centre ville mais également par la réalisation de transports collectifs plus fiables, plus réguliers et plus adaptés à la demande.

Le PDU du Pays d'Aix actuellement en cours de révision conserve ces objectifs et intègre les projets de BHNS (ligne A et ligne B) comme axes forts des stratégies de déplacements sur le territoire. Ils seront un vecteur essentiel de réussite des politiques de gestion du stationnement et des mobilités à l'échelle de l'agglomération. Ils s'articulent en effet autour de plusieurs parcs relais et pôles d'échange permettant ainsi le développement de l'intermodalité et la requalification du centre-ville urbain.

La CPA a toutefois d'ores et déjà engagé une politique de modernisation de l'offre de transport publique sur Aix en Provence. Cette politique a consisté en :

- l'amélioration de la **performance** du réseau Aix en bus avec la **restructuration des lignes de bus** et l'aménagement de **couloirs / sites propres** sur les pénétrantes
- le développement des **parcs-relais** aux entrées de ville Nord et Sud désormais desservis par des lignes de bus urbaines cadencées
- le renforcement de **l'offre entre le Pôle d'Activités** d'Aix en Provence et le centre ville
- la densification, le cadencement et le rabattement de **lignes interurbaines** vers des points de correspondance avec le réseau Aix en Bus
- l'équipement **billettique** des véhicules et de la mise en place d'un Pass transport sans contact pour la clientèle

**Le projet de ligne B de BHNS** s'inscrit dans la continuité de ces actions et dans le cadre du schéma de transport porté par le PDU en cours de révision reposant sur 2 axes :

1. l'amélioration de la performance du réseau urbain par la mise place d'un haut niveau de service sur les axes structurants,
2. la réorganisation des réseaux interurbains et périurbains en particulier autour de ces pôles d'échanges/ axes structurants.

Le projet de BHNS ligne B s'adosse par ailleurs à une série d'études :

- Etude d'opportunité conduite par la CPA sur l'aménagement de la ligne B du BHNS dans Aix en Provence finalisée en 2009.
- Etudes de faisabilité de couloirs bus sur Aix en Provence et notamment dans les quartiers Sud suivant les axes Gaston Berger, Jean Paul Costes, Henri Mauriat de la ligne B du BHNS où les points durs et conditions d'aménagement ont été précisés.

Les premiers travaux d'aménagement de la ligne B concerneront le parc relais de Malacrida et commenceront au dernier trimestre 2012. La ligne de BHNS fonctionnera dans son intégralité en 2016.

## **ARTICLE 1 – Objet de la convention**

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté du Pays d'Aix procède à la réalisation du projet de la ligne B du BHNS sur la commune d'Aix en Provence 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 – Objectifs principaux**

Le BHNS de la Communauté du Pays d'Aix a été conçu de manière à offrir des corridors de desserte en cohérence géographique avec les grands flux de déplacements du territoire aixois.

Il représente une solution pérenne de transport efficace et durable sur les zones du territoire qui souffrent le plus des saturations pendulaires du trafic routier.

Par ailleurs il sera le support de la restructuration et de l'amélioration significative du réseau des transports en commun du territoire, dont il vient renforcer l'offre sur les lignes les plus empruntées actuellement. Il développera les liaisons douces et reliera entre eux cinq des principaux pôles d'échanges et parcs relais, ainsi que les gares ferroviaires et routières de l'agglomération.

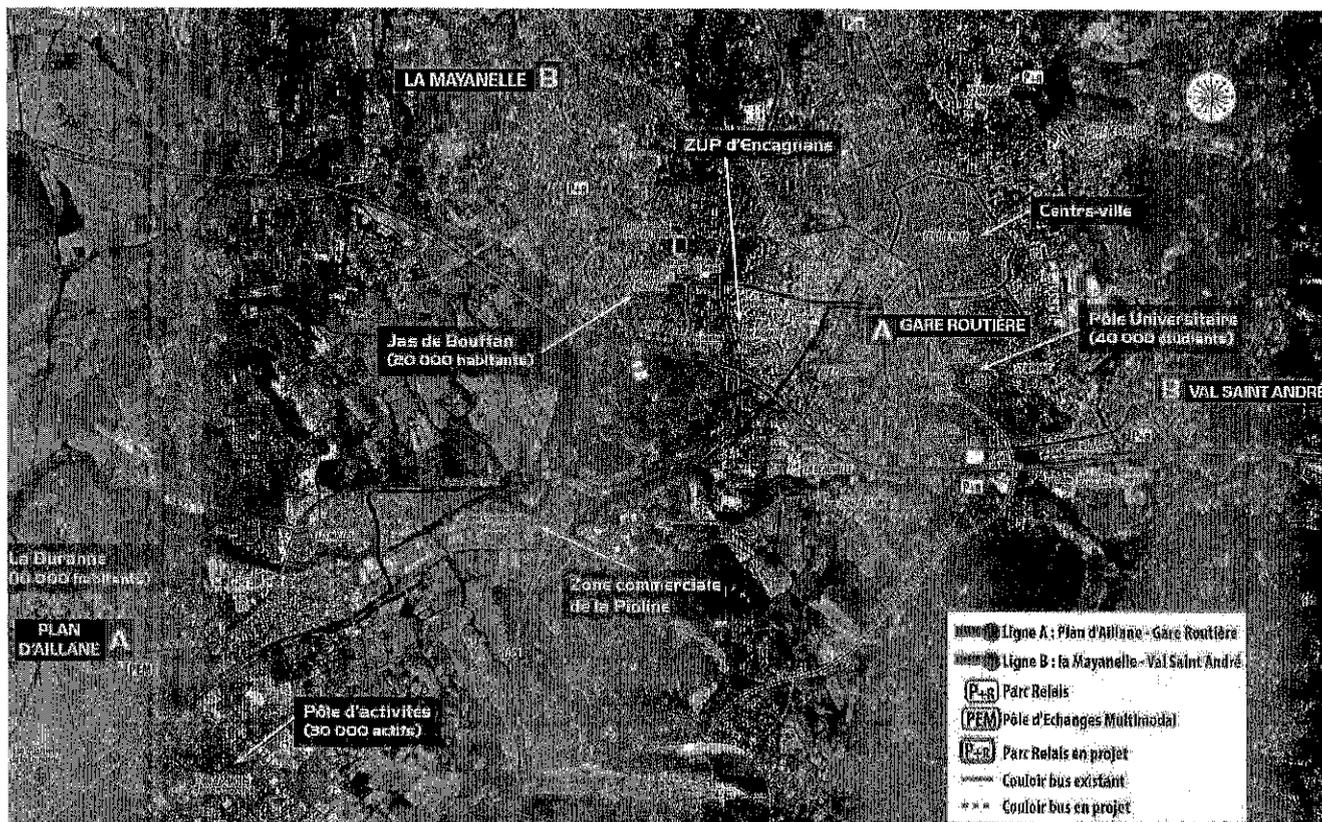
La ligne B sert enfin un objectif de liaison efficace Est/Ouest de l'agglomération, réduisant ainsi l'effet de coupure urbaine créé par les infrastructures autoroutières et ferroviaires, permettant de relier entre eux les grands équipements et de servir le désenclavement de quartiers socialement marqués du territoire.

En effet le projet de ligne B du BHNS 'Est-Ouest' assure la couverture des quartiers sociaux et

pour certains sensibles de la commune. Le quartier du **Jas de Bouffan** comptait en 2006 une population de 12 641 habitants. Il est classé en zone urbaine sensible, comme le quartier d'Encagnane également desservi par les lignes A et B du BHNS.

## 2.2 – Le tracé

Le tracé de la ligne B de BHNS est représenté sur la carte ci-dessous.



### ▪ Description générale

- Mode de transport: ligne de BHNS thermique (Bus à Haut Niveau de Service) sur le mode d'exploitation mixte sur l'itinéraire reliant Val St André/Jas de Bouffan/La Mayanelle
- Véhicules de 12m, guidage en station, 22 véhicules dédiés à l'exploitation de 2 lignes
- Longueur de la ligne : 9 km (2 sens)
- 27 stations Distance inter station moyenne : 400 m sur la ligne B

La ligne B se caractérise par des aménagements divers selon les sections, qui lui permettront d'être en site propre sur 90% de son tracé. Sur les 2/3 du parcours, c'est un aménagement complet de façade à façade qui est proposé avec 2 voies bus et 2 voies de circulation.

Concernant l'insertion du véhicule, différentes configurations sont envisagées : axiales, bi ou unilatérales.

### ▪ Les populations desservies :

La ligne B du BHNS dessert le cœur de ville et le pôle universitaire où l'on recense plus de 40 000 étudiants, enseignants et chercheurs. La ligne s'inscrit comme opération majeure du Plan Campus programmé.

Un aixois sur 2 réside à moins de 500m d'une des 2 lignes de BHNS (75 000 aixois desservis).

### ▪ Les grands équipements desservis :

Desserte des principaux équipements administratifs, culturels et sportifs structurants la Ville d'Aix et la Communauté

- Pôle d'échanges multimodal d'Aix en Pce –gare routière Aix centre
- Centre Ville d'Aix
- Pôle Universitaire
- Gare Aix centre

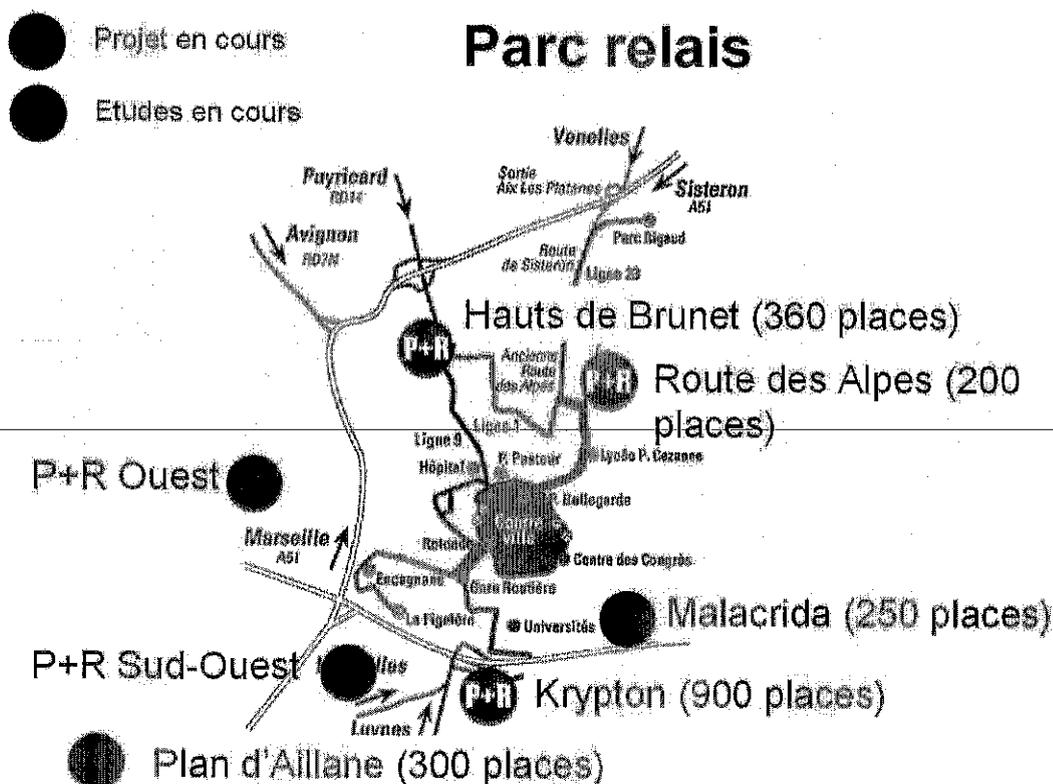
## 2.4 – Le développement de l'intermodalité

L'intermodalité est favorisée par ce projet de BHNS ligne B puisqu'elle dessert la gare routière d'Aix en Provence, la gare SNCF du centre ville ainsi que le parc relais Malacrida qui fait l'objet d'une opération induite de ce projet dans le cadre de cette convention.

Le parc relais Malacrida (250 places) situé à l'extrémité sud est de la ligne de BHNS viendra compléter le réseau de parcs relais déjà existants aux différentes entrées de la ville d'Aix en Provence.

En outre, des travaux conséquents sont engagés sur le P+R du Krypton au sud de l'agglomération de façon à le connecter avec la ligne B de BHNS. Il est question d'aménager un pont sur l'A8 réservé aux modes doux et transports en commun et de tripler sa capacité (de 300 à 900 places).

De manière générale, les connexions entre la ligne BHNS et le réseau urbain de transports en commun qui s'effectueront au niveau des pôles d'échange ou parc relais feront l'objet d'études minutieuses afin d'assurer aux usagers un réseau fluide, complet et efficace, condition primordiale de la sortie du tout voiture.



### Mode de fonctionnement des P+R

Concernant la tarification, on accède aux P+R pour 2 € par jour ou 25 € par mois ou 250 € par an. La Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix a par ailleurs en décembre 2011, institué des tarifs particuliers pour les covoitureurs et les étudiants. Les covoitureurs bénéficient de la gratuité totale du service (parking + transport en commun) et les étudiants d'un tarif réduit (1 € par jour ou 12 € par mois).

Ces tarifs comprennent l'accès au parc relais et aux bus. Le parking est surveillé, clôturé, éclairé et gardienné. Il est ouvert de 6h30 à 21h du lundi au samedi (sortie possible après 21h).

Il est proposé le libre accès aux services bus pour toutes les personnes à bord du véhicule garé.

Le centre-ville est rejoint en 5 minutes. En remettant autant de titres de transport gratuits qu'il y a de passagers dans le véhicule, le covoiturage est largement favorisé.

Ce projet de BHNS favorise plus globalement le développement des modes alternatifs :

- Sur le linéaire du BHNS : stratégie de limitation du trafic automobile par la suppression d'un nombre significatif de places de stationnement (recrées dans les parcs relais et de persuasion périphériques) en même temps que la suppression de voies de circulation (dont les nombres et linéaires seront précisément définies par les études opérationnelles). L'intégralité des linéaires de BHNS supportera de plus des itinéraires cyclables favorisant l'utilisation du vélo.
- Pour l'accès au centre ville d'Aix en Provence : diminution du nombre de places de stationnement sur voirie et tarification du stationnement adaptée. En outre, le projet d'une nouvelle gare routière moderne en centre ville et la piétonisation du centre ville élargie sont favorisés par les projets des deux lignes de BHNS.

Ces politiques incitatives de développement des infrastructures de transport ainsi que les tarifications contraignantes du stationnement en cœur de ville visent un recul significatif des entrées de voitures en centre ville.

## 2.5 – Niveau de service envisagé

**Il est attendu un gain de près de 6 400 voyages quotidiens représentant une hausse de 15% de la fréquentation totale journalière. La ligne B à créer va assurer près de 16 000 voyages. La part des TC passerait de 12% à 17% sur cet axe de desserte.**

### **Clientèle potentielle, trafic attendu et niveau de desserte :**

Les 2 lignes A et B de BHNS assurent la couverture de pôles résidentiels importants, d'activités, d'études et de consommation de la ville d'Aix en Provence.

- Trafic journalier (en voyageurs/jour) attendu sur l'ensemble du réseau l'année de mise en service (jour ouvrable moyen) : 60 000
- Trafic attendu sur le tronçon le plus chargé en heure de pointe à l'année de mise en service (en voyageurs/heure/sens) ligne B 'Est Ouest' : 400
- Trafic journalier (en voyageurs/jour) attendu l'année de mise en service (jour ouvrable moyen) ligne B : 16 000

### **Éléments concernant le niveau de service à l'utilisateur**

- Fréquences journalières : 7mn en pointe
- Amplitudes horaires: 6h00 à 22h30
- Temps de parcours et vitesse commerciale moyenne attendue : 25 mn à 20 Km/h de moyenne.
- Un SAI et un SAE accompagneront la mise en place de la ligne avec une information en temps réel délivrée sur les arrêts avec les délais d'attente des véhicules. Les véhicules seront des bus de 12 mètres avec une livrée spécifique. Une attention particulière sera apportée à l'information sur les correspondances multimodales (autres transports en commun, réseau ferré, liens en modes doux, etc.)
- 27 arrêts seront établis tout au long du tracé. Tous seront accessibles aux PMR, aménagés avec un mobilier spécifique et des distributeurs de titres. L'affichage électronique du temps d'attente avant le prochain bus est également prévu à chaque station.
- La ligne dans son ensemble sera complètement accessible conformément aux exigences réglementaires.
- La hauteur des quais sera adaptée à la fois aux BHNS et aux bus classiques en insertion sur le corridor. La restructuration future du réseau de transports en commun du Pays d'Aix permettra d'adapter dans le détail les lignes de bus classiques à l'arrivée du BHNS

(modification des arrêts et des lignes). Un soin particulier sera apporté à la conception des tronçons accueillant à la fois BHNS et bus classiques, dans le souci permanent de ne pas entraver l'efficacité du BHNS sur les linéaires.

- Pour améliorer la régularité des services et limiter les pertes de temps la vente des titres se fera à quai sur les stations de la ligne. Egalement, le guidage à quai facilitera la fluidité des circulations des services et améliorera le confort.

## 2.5 – Evaluation socio-économique de l'ensemble du projet (ligne A et ligne B du BHNS)

### Les éléments pris en compte dans le bilan

Les champs pris en compte par le bilan socio-économique sont les effets monétaires directs et indirects ainsi que les impacts monétarisés.

### Les éléments financiers directs

Les éléments financiers directs du projet sont les suivants :

- les investissements 87 M€ HT
- l'équipement en véhicules est estimé à 5M€ (acquisition d'un parc 20 véhicules)
- la valeur résiduelle des infrastructures au terme du bilan : 15ans,
- les nouvelles charges d'exploitation (1.5 M€/an), charges modestes du à une réaffectation globale de km sur le réseau et par l'existence d'une offre déjà importante sur ces axes,
- l'augmentation des recettes (0.7M€/an),

### Les effets socio environnementaux du projet

Les éléments financiers indirects sont liés à la diminution du nombre de personnes circulant en voiture.

Les effets suivants sont évalués dans le bilan socio-économique :

- les gains de temps pour les usagers des TC (1,7 million d'heures par an),
- les gains de temps liés à la décongestion de la voirie,
- la pollution de type atmosphérique,
- l'effet de serre,
- les nuisances sonores,
- l'amélioration de la sécurité routière.

Le bilan du projet se dresse à la fois en termes de résultat financier et de relevé des indicateurs.

Le projet des deux lignes de BHNS de la CPA présente les résultats suivants :

Récapitulatif des coûts et des gains liés au projet		Millions €HT
<b>Coûts</b>		
✓	<b>Coûts d'investissement</b>	92,0
✓	<b>Surcoût annuel d'exploitation</b>	1,5
<b>Gains annuels pour la collectivité</b>		
✓	<b>Recettes supplémentaires</b>	0,7
✓	<b>Gains de temps des usagers actuels des TC</b>	5,4
✓	<b>Gains de temps des nouveaux usagers des TC</b>	2,0
✓	<b>Moindre utilisation de la voiture</b>	9,71
✓	<b>Environnement</b>	0,04
		valeur 2010

Pour le calcul des « effets externes », nous avons pris les valeurs traditionnelles de temps passés dans les transports sur des déplacements courts urbains (10€/heure). Les valeurs du coût de la

pollution atmosphérique par type de véhicules et suivant les milieux traversés du rapport sont extraites du rapport Boiteux (1.40€/km/VL). Le coût de la tonne de CO<sup>2</sup> évitée dans les transports est à 22€.

Le calcul des indicateurs socio-économiques sur une période de 15 ans conduit aux résultats suivants :

### Principaux indicateurs économiques

	Valeur Estimée
Valeur actualisée nette (VAN) à 15 ans	4.8 M€
Taux de rentabilité immédiate	19 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	20 %

Le taux de rentabilité interne atteint est de 20%.

Celui-ci est nettement supérieur à 10% et le projet peut donc être estimé socio économiquement rentable.

La date de retour sur investissement se situe en 2030, soit 15 ans après la mise en service des 2 lignes de BHNS.

Cette durée étant largement inférieure à la durée de vie de l'investissement, elle indique un projet rentable pour la collectivité

### ARTICLE 3 – Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de 5,1 millions d'euros courants à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix pour financer le projet de ligne B de BHNS tel que défini à l'article 2 et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 suivant. Elle est versée à 100 % par l'AFITF.

### ARTICLE 4 – Estimation du programme et de la dépense subventionnable (ligne B du BHNS)

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 :

LIGNE B BHNS EST-OUEST ESTIMATION DETAILLEE DU COUT DU PROJET (selon 19 postes du CERTU)	Coûts du projet HT en M €	Dépense subventionnable HT en M €	Montant subvention HT en M € (Ne pas détailler par poste)
1 Etudes AVP/Projet			
2 Maîtrise d'ouvrage/Assurances	7.524		
3 Maîtrise d'œuvre travaux			
4 Acquisitions foncières et libération d'emprises	0.610		
5 Déviation de réseaux	6.270	6.270	
6 Travaux préparatoires	3.135	3.135	
7 Ouvrages d'art	0		
8 Plate-forme	5.960	5.960	
9 Voies spécifiques des systèmes	-		

ferrés et guidées			
10 Revêtement du site propre	1.150	1.150	
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	32.570		
12 Equipements urbains	1.700	1.700	
13 Signalisation	3.450	3.450	
14 Stations	0.820	0.820	
15 Alimentation en énergie de traction	-		
16 Courants faibles et PCC	1.450	1.450	
17 Dépôt	-		
18 Matériel roulant	-		
19 Opérations induites :	6.195 M€ dont :		
- parc relais Malacrida et aménagement abords	4.600	4.600	
-aménagement pistes cyclables	1.595	1.595	
<b>TOTAL HT (en € courant) :</b>	<b>70.834</b>	<b>30.13</b>	<b>5.100</b>

#### ARTICLE 5 – Délai prévisionnel d'exécution

A détailler L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif :

- Pour la ligne B : du dernier semestre 2012 (parc relai Malacrida) à 2016 (mise en service de la ligne B)

OPERATIONS	Avancement de la procédure			Avancement des travaux				
	Avant-Projet	Enquête publique	Déclaration de projet	Déclaration des réseaux	1 <sup>er</sup> quart travaux	2 <sup>e</sup> quart travaux	3 <sup>e</sup> quart travaux	Mise en service
Sans n°-AAP 2 AIX EN PROVENCE BHNS-Ligne B	fin 2013	1 <sup>er</sup> semestre 2014	2 <sup>e</sup> semestre 2014	2014	Fin 2012-2013	2014	2015	2016

#### ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Dépenses		Recettes	
Ligne B	70.834 M€	ETAT	Participations 5.100 M€
		CPA + Contributeurs	65.734 M€
Total HT :	70.834 M€	Total HT	70.834 M€

NB : La région PACA et le Conseil Général des Bouches du Rhône ont pris l'engagement auprès de la CPA de soutenir financièrement l'aménagement des deux lignes du BHNS aixois.

## ARTICLE 7 - Modalité et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée selon l'échéancier suivant :

- Après le démarrage des études et des travaux 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 d'Agglomération du Pays d'Aix au service déconcentré du MEDDE concerné (DREAL PACA) des rapports prévus aux articles 10 et 11 et, pour chaque acompte, 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 comptable public assignataire des dépenses, M. le Trésorier Principal de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix et par le Président de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix. Il porte la mention service fait et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

-Solde: 20 %.

Après l'achèvement de l'intégralité des travaux visés à la présente convention, il sera procédé à l'élaboration d'un décompte général et définitif des dépenses réellement constatées.

Sur la base de celui-ci, il sera procédé, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix 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	2016
Montant M€ HT	0,694	1,510	1,741	1,156

*Cf. Annexe 1 : Calendrier prévisionnel et indicatif des dépenses liées au projet de BHNS ligne B*

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux, sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix au profit du compte dont les références sont les suivantes :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Trésorerie ville Aix en Provence	Banque de FRANCE	30001	00107	C134 0000000	24

#### **ARTICLE 8 – Obligation d’information mutuelle**

L’AFITF, l’Etat et la Communauté d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 la ligne B du BHNS de la CPA 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 cette 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 d’Agglomération du Pays d’Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix 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 d'Agglomération du Pays d'Aix s'engage à assurer la publicité de la participation de l'Etat français, via l'AFITF, sur le projet financé dans le cadre du Grenelle de l'environnement: les logos du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et de l'AFITF ainsi que le tampon du Grenelle Environnement doivent être affichés en annonce des travaux.

#### **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.

**ARTICLE 14 – Mesures d’ordre**

En cas de non-respect par l’une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, 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 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  
d’Agglomération du Pays d’Aix  
le Président**  
Autorisé à signer la présente convention  
par délibération du Bureau Communautaire  
n°..... en date du .....

Philippe DURON

Maryse JOISSAINS MASINI

# Annexe 1 : Calendrier prévisionnel et indicatif des dépenses liées au projet de BHNS ligne B

Estimation détaillée du coût du projet	Coût du projet HT en M€ de l'AMP 2	Dépenses estimées liées au projet de BHNS ligne B					Total estimé
		Jusqu'en 2012	2013	2014	2015	2016	
I études d'avant projet/projet et études postérieures	7,574	0,52	0,36	2,215	2,215	2,215	7,525
II maîtrise d'ouvrage	0,61		0,203	0,203	0,203	0,609	
III acquisitions foncières et libérations des emprises	6,27		3,135	3,135	0	6,270	
IV déviation de réseaux	3,135		1,045	1,045	1,045	3,135	
V travaux préparatoires	0		0	0	0	0	
VI ouvrages d'art	5,96		1,49	2,235	2,235	5,960	
VII Plate-forme	0		0	0	0	0	
VIII voie spécifique des systèmes ferrés et autres	1,15		0,288	0,431	0,431	1,150	
IX revêtement des sites propres	32,57		8,143	12,214	12,214	32,571	
X voirie (hors site propre) et espaces publics	1,7		0,425	0,638	0,638	1,701	
XI équipements tramway	3,45		1,15	1,15	1,15	3,450	
XII signalisation	0,82		0,105	0,308	0,308	0,821	
XIII Stations	0						
XIV alimentation en énergie de traction	1,45		0,363	0,544	0,544	1,451	
XV câbles faibles et FCC	0						
XVI dépôt	0						
XVII matériel roulant	0						
XVIII Pôles de charges	4,6		0,6			4,600	
XIX Parc relais liés au projet	0						
XX Parkings à vélo en stations	0						
XXI aménagement cyclables de proximité	1,595		0,319	0,798	0,479	1,596	
XXII autres	0						
<b>Total HT (en € courant)</b>	<b>70,93</b>	<b>0,520</b>	<b>4,460</b>	<b>19,481</b>	<b>24,916</b>	<b>21,462</b>	<b>70,84</b>
<b>Avancement global de l'opération</b>	<b>100%</b>	<b>0,73%</b>	<b>6,30%</b>	<b>27,50%</b>	<b>35,18%</b>	<b>30,30%</b>	<b>100%</b>
<b>Total HT de la dépense subventionnable</b>	<b>30,13</b>	<b>0,000</b>	<b>4,100</b>	<b>8,920</b>	<b>10,284</b>	<b>6,830</b>	<b>30,13</b>
<b>Avancement des postes subventionnables</b>	<b>100%</b>	<b>0,00%</b>	<b>13,61%</b>	<b>29,61%</b>	<b>34,13%</b>	<b>22,67%</b>	<b>100%</b>
<b>Subvention AFIF</b>	<b>5,10</b>	<b>0,000</b>	<b>0,694</b>	<b>1,510</b>	<b>1,741</b>	<b>1,156</b>	<b>5,30</b>
<b>Pourcentage de subvention AFIF</b>	<b>100%</b>	<b>0%</b>	<b>14%</b>	<b>30%</b>	<b>34%</b>	<b>23%</b>	<b>100%</b>

**OBJET : Aménagement du territoire - Approbation des conventions relative à la réalisation et au financement des projets de BHNS lignes A et B de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix**

---

VU la délibération n° 2009-A143 du 29 juillet 2009 portant délégation d'attributions au Bureau ;

Après en avoir délibéré, le Bureau de la Communauté du Pays d'Aix adopte à l'unanimité le rapport qui précède et le transforme en délibération.

Le Président de la Communauté du Pays d'Aix  
**Maryse JOISSAINS MASINI**



14 NOV. 2012