

Accusé de réception en préfecture
013-241300276-20131219-2013_A262-DE
Date de télétransmission : 23/12/2013
Date de réception préfecture : 23/12/2013



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



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 19 DECEMBRE 2013
PRESIDENCE DE MADAME MARYSE JOISSAINS MASINI

2013_A262

OBJET : Aménagement de l'espace - Approbation de la convention de partenariat relative à l'étude d'aménagement sur le secteur de la gare d'Aix-Centre entre RFF, la SNCF, le Conseil Régional PACA et la C.P.A.

Le 19 décembre 2013, le Conseil de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix s'est réuni en session ordinaire à l'espace Aixagone à Saint-Cannat, sur la convocation qui lui a été adressée par Madame le Président de la Communauté d'Agglomération le 13 décembre 2013, conformément à l'article L.5211-1 du Code général des collectivités territoriales.

Etaient Présents : JOISSAINS MASINI Maryse - AGARRAT Henri - ALBERT Guy - AREZKI Alain - ARNAUD Christian - BARRET Guy - BELLUCCI Angélique - BENON Charlotte - BERENGER Patrice - BLAIS Jean-Paul - BONTHOUX Odile - BORDET André - BOULAN Michel - BOYER Michel - BRAMOULLÉ Gérard - BUCCI Dominique - BUCKI Jacques - BURLE Christian - CANAL Jean-Louis - CATELIN Mireille - CHARDON Robert - CHARRIN Philippe - CHAZEAU Maurice - CHEVALIER Eric - CHORRO Jean - CIOT Jean-David - CLAVEL Caroline - CRISTIANI Georges - DAVENNE Chantal - DELAVET Christian - DEMENGE Jean - DESCLOUX Odette - DEVAUX Pierre - DILLINGER Laurent - DUFOUR Jean-Pierre - FERAUD Pierre - FERAUD Jean-Claude - GACHON Loïc - GALLESE Alexandre - GARCIA Daniel - GARÇON Jacques - GASCUEL Jean - GERACI Gérard - GERARD Jacky - GOUIRAND Daniel - GRANIER Michel - GROSSI Jean-Christophe - GUINIERI Frédéric - HAMARD OULMI Nadira - JONES Michèle - LAFON Henri - LAGIER Robert - LECLERC Jean-François - LEGIER Michel - LHEN Hélène - LUVERA Georges - MARTIN Régis - MARTIN Richard - MAURET Jacques - MAURICE Jany - MICHEL Claude - MICHEL Marie-Claude - MOINE Anne - MORBELLI Pascale - MOYA Patrick - MUSSET Alain - NICOLAOU Jean-Claude - ORCIER Annie - PAOLI Stéphane - PATOT Gérard - PERRIN Jean-Claude - PERRIN Jean-Marc - PIN Jacky - ROUSSEL Jacques - SANGLINE Bruno - SANTAMARIA Danielle - SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre - SILVESTRE Catherine - SUSINI Jules - TAULAN Francis - VALETA Marie-José - VENEL Gérard - VEYRUNES Bernard - VILLEVIEILLE Robert

Etai(en)t excusé(s) et suppléé(s) : MALLET Raymond suppléé par MAUNIER André - MOUGIN Jacques suppléé par LANFRANCO Anne

Etai(en)t excusé(es) avec pouvoir donné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-21 du Code Général des Collectivités Territoriales : AGOPIAN Jacques donne pouvoir à DAVENNE Chantal - AMAROUCHE Annie donne pouvoir à HAMARD OULMI Nadira - AMIEL Michel donne pouvoir à BUCCI Dominique - BRAMI Helliott donne pouvoir à CHEVALIER Eric - BRUNET Danièle donne pouvoir à GALLESE Alexandre - CASSAN René donne pouvoir à MOYA Patrick - DAGORNE Robert donne pouvoir à PIN Jacky - DELOCHE Gérard donne pouvoir à GROSSI Jean-Christophe - DEVESEA Brigitte donne pouvoir à SILVESTRE Catherine - DI CARO Sylvaine donne pouvoir à GERACI Gérard - DUCATEZ-CHEVILLARD donne pouvoir à CHARRIN Philippe - FENESTRAZ Martine donne pouvoir à SUSINI Jules - GARNIER Eliane donne pouvoir à PATOT Gérard - JOISSAINS Sophie donne pouvoir à JOISSAINS MASINI Maryse - JOUVE Mireille donne pouvoir à DEMENGE Jean - LICCIA Marcel donne pouvoir à MICHEL Claude - LONG Danielle donne pouvoir à MARTIN Régis - MANCEL Joël donne pouvoir à CRISTIANI Georges - MERGER Reine donne pouvoir à DILLINGER Laurent - MONDOLONI Jean-Claude donne pouvoir à MORBELLI Pascale - OLLIVIER Arlette donne pouvoir à SICARD-DESNUELLE Marie-Pierre - PELLENC Roger donne pouvoir à LAFON Henri - PIERRON Liliane donne pouvoir à SANTAMARIA Danielle - RENAUDIN Michel donne pouvoir à DESCLOUX Odette - ROVARINO Isabelle donne pouvoir à AREZKI Alain - SLISSA Monique donne pouvoir à GARCIA Daniel - TERME Françoise donne pouvoir à BRAMOULLÉ Gérard - TONIN Victor donne pouvoir à PERRIN Jean-Marc - TRAN PHUNG CAU Catherine donne pouvoir à AGARRAT Henri

Etai(en)t excusé(es) sans pouvoir : BARBAT-BLANC Odile - BAUTZMANN Marcel - BENNOUR Dahbia - BERNARD Christine - BOUTILLOT Guy - CONTE Marie-Ange - CURINIER Erick - DE PERETTI François-Xavier - DECARA Yannick - DUPERREY Lucien - FILIPPI Claude - FOUQUET Robert - GOURNES Jean-Pascal - GUEZ Daniel - GUINDE André - LARNAUDIE Patricia - LOUIT Christian - MATAS Henri - MEDVEDOWSKY Alexandre - MOHAMMEDI Amaria - NELIAS Mireille - PIZOT Roger - PORTE Henri-Michel - POTIE François - RIVET-JOLIN Catherine - RIVORY Olivia - ROUARD Alain - ROUGIER Jacques - TRINQUIER Noëlle

Secrétaire de séance : Stéphane PAOLI

Madame le Président donne lecture du rapport ci-joint.

05_06

CONSEIL DU 19 DECEMBRE 2013

Rapporteur : Jean-Claude PERRIN

Co-rapporteur : Jean CHORRO

Thématique : Aménagement de l'Espace

Objet : Approbation de la convention de partenariat relative à l'étude d'aménagement sur le secteur de la gare d'Aix-Centre entre RFF, la SNCF, le Conseil Régional PACA et la CPA

Décision du Conseil

Mes Chers Collègues,

Le présent rapport vise à approuver une convention entre la SNCF, RFF, le Conseil régional PACA et la CPA pour la réalisation d'une étude urbaine sur le secteur de la gare SNCF d'Aix-Centre, pour montant de 190 000€ et une participation de la CPA à hauteur de 85 500 €, soit 45 %.

Exposé des motifs :

Les contours de la deuxième phase du projet de modernisation de la voie ferrée Marseille-Gardanne-Aix-en-Provence ont été validés en comité de pilotage le 20 septembre 2013, en présence des financeurs, dont la CPA. Il s'agit notamment de développer une offre de desserte qui pourra atteindre à terme 5 à 6 TER par heure et par sens (2030), avec une phase transitoire à 4 TER/h/s (2020).

L'horizon de 2030 est celui de la réalisation indispensable de la traversée souterraine de Marseille, prévue au schéma national des infrastructures de transport (SNIT) pour un montant de 2.5 milliards d'euros, dans le cadre de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur.

Pour atteindre ces objectifs, à l'instar du noeud ferroviaire de Marseille, la gare SNCF d'Aix-Centre doit absolument faire l'objet de travaux de modernisation, avec notamment la création d'une double voie au Nord de la gare, la possibilité de disposer d'un double sens de circulation sur la voie n°2 et la modification substantielle du pont route de l'avenue des Belges.

La fréquentation de la gare SNCF d'Aix-Centre va être augmentée et ce d'autant plus que l'offre de trains sur la ligne des Alpes (Aix-en-Provence-Manosque) et à terme sur la ligne Aix-en-Provence-Rognac va aussi être renforcée. De même, les relations de la gare avec son environnement proche vont être modifiées avec la fin des travaux de la gare routière, ainsi que la mise en œuvre du plan Campus. Ces évolutions majeures nécessitent d'engager résolument une étude urbaine ambitieuse sur ce secteur.

Aussi, il vous est proposé dans le présent rapport de conclure une convention avec la SNCF, RFF et le Conseil régional PACA afin de confier cette étude à la filiale «*Gare & Connexions*» de la SNCF, qui est propriétaire de la quasi-totalité des emprises foncières.

La ville d'Aix-en-Provence et le Conseil général des Bouches-du-Rhône seront membres du Comité de pilotage de l'opération. La Mission Plan Campus de l'université AMU sera associée au Comité technique.

La convention vise donc à réaliser une étude urbaine sur le secteur de la gare avec comme enjeux forts le lien avec la gare routière et la constitution d'un pôle d'échanges multimodal, le traitement des continuités avec le quartier Sextius-Mirabeau et le campus universitaire.

La convention permet d'acter les objectifs des partenaires, qui sont :

- l'émergence d'un véritable pôle d'échanges multimodal et urbain capable de proposer une offre de mobilité variée, globale, connectée et accessible,
- l'amélioration de l'accès à la gare à partir de l'avenue des Belges et du boulevard Albert Charrier,
- l'évolution des abords de la gare d'Aix-en-Provence centre en cohérence avec la politique de requalification urbaine engagée par la Ville et la CPA afin de créer un véritable centre urbain, en prolongement de la transformation du quartier engagée avec le projet Sextius-Mirabeau en proposant notamment de nouvelles continuités vers le sud et les Universités,

- l'exemplarité environnementale.

Les résultats de cette étude permettront de définir à différents horizons :

- les différents projets constitutifs de l'aménagement de ce pôle (programme du projet d'aménagement),
- les périmètres d'intervention des différents maîtres d'ouvrages,
- les conditions de libération et de cession du foncier nécessaire au(x) projet(s), en accord avec les objectifs de valorisation de RFF et de SNCF G&C,
- les besoins de mutation d'une partie des fonciers ferroviaires sans obérer les futurs projets de développement ferroviaire,
- les études et actions à conduire pour permettre de déterminer la faisabilité du ou des projets qui, après validation, servira de référence pour les phases opérationnelles ultérieures, objets d'une ou de plusieurs nouvelles conventions de financement,
- les coûts estimatifs de ces études complémentaires,
- l'estimation des coûts financiers inhérents aux diverses opérations.

Le coût de cette étude est estimé à 190 000 €/HT et la répartition des co-financements se définit comme suit :

Etudes	Etape 1		Etape 2		Etape 3		TOTAL	
	Montants en €		Montants en €		Montants en €		Montants en €	
	Etudes réalisées par SNCF G&C							
La Région	20,00%	21 600	20,00%	12 800	20,00%	3 600	20,00%	38 000
La CPA	45,00%	48 600	45,00%	28 800	45,00%	8 100	45,00%	85 500
RFF	15,00%	16 200	15,00%	9 600	15,00%	2 700	15,00%	28 500
SNCF G&C	20,00%	21 600	20,00%	12 800	20,00%	3 600	20,00%	38 000
Total	100,00%	108 000	100,00%	64 000	100,00%	18 000	100,00%	190 000

La durée prévisionnelle de l'étude est de 10 mois, qui se décline comme suit :

- **Etape 1** : Etat des lieux fonctionnel et urbain, analyse des projets et orientations d'étude. Cette étape inclut des comptages circulation et parking, enquêtes voyageurs et les relevés topographiques complémentaires de ceux communiqués par les Partenaires sur le secteur d'étude **(4 mois)**,
- **Etape 2** : Etudes techniques et propositions d'aménagement **(4 mois)**,
- **Etape 3** : Plan guide des aménagements **(2 mois)**.

Visas :

VU l'exposé des motifs,

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU l'avis du Bureau communautaire du 5 décembre 2013 ;

Dispositif :

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

- **APPROUVER** la présente convention de partenariat passée entre la SNCF/Gare et Connexions, RFF, le Conseil régional PACA et la CPA,
- **AUTORISER** Madame le Président ou son représentant à signer toutes les pièces relatives à cette affaire et notamment la convention annexée.
- **APPROUVER** la participation de la CPA à hauteur de 45 %, soit 85 500 €,
- **DIRE** que les sommes seront imputées sur le budget général 2014 de la CPA (824-2041641) qui présente les disponibilités suffisantes,



**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES RELATIVES A
L'AMENAGEMENT DU SECTEUR GARE ET DU POLE D'ECHANGES
MULTIMODAL D'AIX-EN-PROVENCE**

Table des matières

ARTICLE 1	OBJET DE LA CONVENTION ET PERIMETRE D'APPLICATION	5
1.1	OBJET	5
1.2	PERIMETRE D'APPLICATION DE LA PRESENTE CONVENTION	5
ARTICLE 2	OBJECTIFS DES PARTENAIRES	5
ARTICLE 3	OBJECTIFS DES ETUDES	6
ARTICLE 4	PROGRAMME D'ETUDES ENVISAGE	6
ARTICLE 5	L'ORGANISATION PARTENARIALE	6
5.1	UN COMITE DE PILOTAGE	7
5.2	UN COMITE TECHNIQUE	7
ARTICLE 6	DELAIS DE REALISATION DES ETUDES	8
ARTICLE 7	DISPOSITIONS FINANCIERES	8
7.1	COUT DES ETUDES	8
7.2	PARTICIPATIONS FINANCIERES	9
7.3	MODALITES DE PAIEMENT	9
7.4	MANDATEMENT	9
ARTICLE 8	DOMICILIATION DES APPELS DE FONDS	10
ARTICLE 9	CONTROLE DES DEPENSES	10
ARTICLE 10	DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION	10
ARTICLE 11	GESTION DES ECARTS	10
ARTICLE 12	MODIFICATION	11
ARTICLE 13	RESILIATION	11
ARTICLE 14	PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES	11
14.1	PROPRIETE	11
14.2	DIFFUSION, COMMUNICATION	11
ARTICLE 15	LITIGES	11
ARTICLE 16	MESURE D'ORDRE	12

Entre :

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ci-après dénommée « la Région », représentée par Monsieur Michel VAUZELLE, son Président,

La Communauté du Pays d'Aix ci-après dénommée la « CPA », représentée par Madame Maryse JOISSAINS MASINI, sa Présidente,

Réseau Ferré de France – Direction Régionale PACA ci-après dénommée « RFF », Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au registre du Commerce de Paris sous le n°B.412.280.737, dont le siège est 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13, désigné dans ce qui suit par RFF, représenté par Monsieur Marc SVETCHINE, Directeur régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, agissant au nom et pour le compte dudit établissement habilité par délégation de son Président Monsieur Jacques RAPOPORT,

La SNCF, Société Nationale des Chemins de fer Français, Etablissement Public Industriel et Commercial, immatriculé au Registre du Commerce de Paris sous le numéro B 552 049 447, dont le siège est situé à Paris 14ème arrondissement - 34 rue du commandant Mouchotte, représentée par Monsieur Gilles BALLERAT, Directeur de l'Agence Gares Méditerranée, ci-après dénommée « SNCF G&C ».

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Conseil Général des Bouches-du-Rhône, la Communauté du Pays d'Aix, la ville d'Aix-en-Provence, Réseau Ferré de France, la Société Nationale des Chemins de Fer Français branche Gares et Connexions ci-après dénommée « SNCF G&C » et branche DDTER PACA ci-après dénommée « SNCF TER PACA », sont désignés collectivement par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

PRÉAMBULE

L'implantation des voies ferrées au plus près des tissus urbains du XIXème siècle, a généré à Aix-en-Provence un effet d'enclave et de limite urbaine pour le développement ultérieur de la ville.

Ce développement a ainsi, dans un premier temps, « sauté » l'obstacle avec l'aménagement au cours du XXème siècle des quartiers sud de la ville, articulés avec le centre historique via l'avenue des Belges, l'avenue Brossolette et l'avenue Schuman ; tandis que l'espace ferroviaire, en partie désaffecté, restait, pendant cette période, en friche.

L'aménagement récent du quartier Sextius-Mirabeau sur la base d'un programme d'équipements culturels et d'un quartier de commerces et d'habitats aménagé en continuité piétonne avec le cours Mirabeau, tourne enfin la première page de plus d'un siècle d'enclavement lié à l'ancienne gare de Marchandises qui avait été implantée en 1855 en contrebas de la place de la Rotonde.

Reste aujourd'hui, la plateforme ferroviaire de la gare Aix-en-Provence centre, construite en 1877 sur le tronçon de ligne vers Marseille et qui conserve son caractère d'enclave et de verrou entre le centre-ville et les quartiers sud dont notamment les Universités.

Avec le développement des transports en commun, et le programme du Plan Campus, le contexte de ces quartiers va être amené à évoluer :

- La gare routière de 22 quais est en cours de travaux sur l'avenue de l'Europe, elle va constituer l'une des plus importantes plateformes de transport de la Région ;
- La modernisation de l'étoile ferroviaire aixoise avec d'une part la deuxième phase des travaux sur la ligne Marseille-Gardanne-Aix qui va encore améliorer la desserte, la fréquence et la régularité des services et d'autre part avec l'éventuelle réouverture de la ligne vers Rognac qui permettrait d'assurer la desserte de l'aéroport via la ZI des Milles. Dans cette perspective, la plateforme voyageurs de la gare ferroviaire va passer à 5 voies à quais et cette modernisation aura des impacts en gabarit sur les franchissements de l'avenue des Belges et du boulevard Schumann ;
- Le projet de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Services, qui doit permettre d'améliorer les liaisons interne et les déplacements à l'échelle de la Communauté du Pays d'Aix et notamment, à travers le quartier ;
- L'opération du Plan Campus avec 327 millions d'euros d'investissement en réhabilitation et constructions nouvelles sur les sites aixois.

Autant de projets qui constituent pour les quartiers sud du centre-ville aixois, des opportunités de transformation urbaine et de désenclavement.

Dans ce contexte, les Partenaires ont souhaité réaliser une mise en cohérence de ces différents projets et de leur valorisation au cœur de ces quartiers, notamment à travers la plateforme ferroviaire. Ils sont convenus de réaliser l'étude objet de la présente convention de financement.

EN CONSEQUENCE, IL A ETE CONVENU ET ARRETE CE QUI SUIT :

Article 1 Objet de la convention et périmètre d'application

1.1 Objet

La présente convention a pour objet :

- de créer un partenariat entre les Parties pour conduire, en concertation, les études d'aménagement urbain du secteur de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Aix-en-Provence centre,
- de financer les études d'aménagement urbain du secteur de la gare et du pôle d'échanges multimodal d'Aix-en-Provence centre.

A ce titre, elle précise les objectifs partagés entre les Partenaires, relatifs aux aménagements à envisager sur le secteur de la gare.

Cette convention assure l'encadrement de toutes les études préalables nécessaires à l'aménagement du secteur gare et du pôle d'échanges multimodal d'Aix-en-Provence centre.

1.2 Périmètre d'application de la présente convention

Il est précisé que les études menées dans le cadre de la présente convention portent sur le seul périmètre fonctionnel du pôle d'échanges multimodal qui s'intègre dans le périmètre plus large du projet global d'aménagement du quartier autour de ce pôle.

Le périmètre de projet s'étend de l'avenue Mozart aux emprises de l'Université dans le sens Nord-Sud et de l'avenue Brossolette au parc Jourdan dans le sens Est-Ouest selon le périmètre joint en annexe 1.

Article 2 Objectifs des Partenaires

Les objectifs de projet partagés entre les Partenaires portent sur les aspects suivants :

- L'émergence d'un véritable pôle d'échanges multimodal et urbain capable de proposer une offre de mobilité variée, globale, connectée et accessible,
- l'amélioration de l'accès à la gare à partir de l'avenue des Belges et du boulevard Albert Charrier,
- l'évolution des abords de la gare d'Aix-en-Provence centre en cohérence avec la politique de requalification urbaine engagée par la Ville et la CPA afin de créer un véritable centre urbain, en prolongement de la transformation du quartier engagée avec le projet Sextius-Mirabeau en proposant notamment de nouvelles continuités vers le sud et les Universités,
- l'exemplarité environnementale.

Le secteur de la gare d'Aix-en-Provence centre constitue un pôle à forte potentialité de transformation urbaine et de désenclavement.

L'objectif est de faire évoluer le secteur de la gare en pôle d'échanges multimodal (PEM) avec les services s'y rapportant (accueil touristique, restauration, commerces, stations Vélo Bleue / Auto Bleue, parkings...), dans une dynamique visant à y créer un nouveau lieu de vie :

- développer l'intermodalité et l'accessibilité aux différents modes de transports,
- intégrer le projet de gare multimodal à la redynamisation urbaine du quartier de la gare d'Aix-en-Provence centre,

- restructurer le périmètre de la gare situé sur les fonciers appartenant à RFF et à SNCF G&C (voir annexe 1) et incluant le parking actuel et les bâtiments appartenant aux deux établissements ferroviaires afin de requalifier le site et améliorer l'intermodalité avec des propositions de programmation et une analyse des différents montages opérationnels possibles.

Article 3 Objectifs des études

Les études à réaliser dans le cadre de la présente convention doivent permettre de définir un projet d'aménagement de l'ensemble du périmètre fonctionnel du pôle d'échanges multimodal, portant à la fois sur les équipements ferroviaires (bâtiment voyageurs, quais..), sur les éléments d'intermodalité (parking, dépose-minute, ...) et sur les opérations urbaines.

Les résultats de ces études doivent permettre de définir à différents horizons :

- les différents projets constitutifs de l'aménagement de ce pôle (programme du projet d'aménagement),
- les périmètres d'intervention des différents maîtres d'ouvrages,
- les conditions de libération et de cession du foncier nécessaire au(x) projet(s), en accord avec les objectifs de valorisation de RFF et de SNCF G&C,
- les besoins de mutation d'une partie des fonciers ferroviaires sans obérer les futurs projets de développement ferroviaire,
- les études et actions à conduire pour permettre de déterminer la faisabilité du ou des projets qui, après validation, servira de référence pour les phases opérationnelles ultérieures, objets d'une ou de plusieurs nouvelles conventions de financement,
- les coûts estimatifs de ces études,
- l'estimation des coûts financiers inhérents aux diverses opérations.

Les Partenaires affirment leur volonté de définir de manière partagée, dans leur périmètre respectif de maîtrise d'ouvrage, les opérations pouvant concourir à redynamiser le secteur de la gare d'Aix-en-Provence centre.

Les projets partenariaux devront contribuer aux objectifs communs des différents maîtres d'ouvrage définis à l'Article 2 « Objectifs des Partenaires ».

Article 4 Programme d'études envisagé

Les études du périmètre gare, urbain et intermodal sont confiées par les Partenaires à SNCF G&C qui accepte cette mission qui se déroule en 3 étapes décrites en annexe 2.

- Etape 1 : Etat des lieux fonctionnel et urbain, analyse des projets et orientations d'étude. Cette étape inclut des comptages circulation et parking, enquêtes voyageurs et les relevés topographiques complémentaires de ceux communiqués par les Partenaires sur le secteur d'étude.
- Etape 2 : Etudes techniques et propositions d'aménagement.
- Etape 3 : Plan guide des aménagements.

Article 5 L'organisation partenariale

Les Partenaires conviennent de s'organiser ainsi :

5.1 Un comité de pilotage

Le comité de pilotage est constitué des membres suivants :

- Pour la Région : le Président ou son représentant.
- Pour la CPA : le Président ou son représentant.
- Pour RFF : le Directeur Régional ou son représentant.
- Pour SNCF G&C : le Directeur de l'Agence Gares Méditerranée ou le Responsable du Pôle Emergence.
- Pour le CG13 : le Président ou son représentant.
- Pour la ville d'Aix-en-Provence : le Maire ou son représentant.

Il est présidé par le Président de la CPA ou son représentant. Le secrétariat, assuré par la CPA, arrête les dates de réunion sur proposition du comité technique, prépare les ordres du jour, procède à la convocation des Partenaires, dresse les comptes rendus et les diffuse sous quinze (15) jours de calendrier pour validation aux différents Partenaires qui s'engagent à les valider sous quinze (15) jours de calendrier à compter de leur réception. Au bout de cette période de quinze (15) jours de calendrier, si aucun commentaire n'est fait, les comptes rendus sont alors considérés comme validés. Cette validation est confirmée dans le compte-rendu du comité de pilotage suivant.

Le comité de pilotage définit les grandes orientations permettant un développement coordonné et cohérent de l'ensemble du projet.

Le comité de pilotage est le lieu de rapprochement des objectifs des Partenaires. A ce titre, il oriente, arbitre et valide le programme d'études à engager, les éléments de programme de chacune des opérations, le calendrier de réalisation.

Il propose aux Partenaires, dans le respect de leurs procédures propres, la synthèse des programmes assortie d'une proposition de calendrier et de plan de financement. Lesdits programmes, calendriers et plans de financement pourront faire l'objet de délibérations et de décisions concordantes de leurs organes statutaires ou légaux.

5.2 Un comité technique

Le Comité de pilotage est assisté d'un comité technique chargé de préparer les réunions du comité de pilotage, d'assurer le suivi et la mise en œuvre des orientations du comité de pilotage.

Le comité technique assiste le comité de pilotage et, à ce titre :

- Propose les ordres du jour.
- Propose au comité de pilotage les orientations à donner aux études.
- Organise la coordination de l'action de tous les acteurs et recherche les consensus opérationnels en vue de la mise en œuvre des décisions du comité de pilotage.
- S'assure de la bonne coordination et de l'avancement des différentes études.
- Réalise la synthèse des études et rassemble les coûts estimés afin d'établir les budgets des opérations.
- Examine et propose la répartition des maîtrises d'ouvrage.

Le comité technique est constitué des membres suivants :

- Pour la Région : un représentant de la Direction des Transports et Grands Aménagements.
- Pour la CPA : les services de CPA ayant part au projet (transport, foncier, urbanisme...).
- Pour RFF : le Pilote de l'opération pour RFF.
- Pour SNCF G&C : le Responsable du Pôle Emergence ou son représentant désigné.
- Pour le CG013 : un représentant du Président.
- Pour la ville d'Aix-en-Provence : un représentant du Maire.
- Pour l'université d'Aix-Marseille : un représentant du projet Plan Campus.

Il est présidé par le Directeur Général des Services de la CPA ou son représentant. Le secrétariat, assuré par la CPA, arrête ses dates de réunion sur proposition du comité technique, prépare les ordres du jour, procède à la convocation des Partenaires, dresse les comptes rendus et les diffuse sous quinze (15) jours de calendrier pour validation aux différents Partenaires qui s'engagent à les valider sous quinze (15) jours de calendrier à compter de leur réception. Au bout de cette période de quinze (15) jours de calendrier, si aucun commentaire n'est fait, les comptes rendus sont alors considérés comme validés. Cette validation est confirmée dans le compte-rendu du comité technique suivant.

Les membres du comité technique peuvent se faire accompagner de leurs collaborateurs dont la présence est rendue nécessaire par le contenu de l'ordre du jour.

La liste définitive des membres du comité technique sera réalisée à l'issue du lancement de la première réunion de ce dernier, agrémentée si nécessaire des préconisations de membres supplémentaires à l'issue de la première réunion du comité technique.

Article 6 Délais de réalisation des études

Le délai de réalisation des études objet de la présente convention est pour,

- L'étape 1, de quatre (4) mois à compter de la notification de la convention aux Parties,
- L'étape 2, de quatre (4) mois à compter de la validation par les Parties lors d'un comité de pilotage des études de l'étape 1,
- L'étape 3, de deux (2) mois à compter de la validation par les Parties lors d'un comité de pilotage des études de l'étape 2.

Article 7 Dispositions financières

7.1 Coût des études

Le montant global des études telles que définies ci-dessus, est évalué à 190 000 € HT courants, incluant les frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre.

Le montant est réparti de la façon suivante :

Etude	Etudes réalisées par	Montant en € HT
Etape 1	SNCF G&C	108 000
Etape 2	SNCF G&C	64 000
Etape 3	SNCF G&C	18 000

Etude	Etudes réalisées par	Montant en € HT
Total		190 000

7.2 Participations financières

Les Parties s'engagent à financer les dépenses réelles des études de la présente convention, selon les clés de répartition et dans la limite des montants indiqués en Euros courants dans le tableau suivant :

Etudes	Etape 1		Etape 2		Etape 3		TOTAL	
	Montants en €		Montants en €		Montants en €		Montants en €	
	Etudes réalisées par SNCF G&C							
La Région	20,00%	21 600	20,00%	12 800	20,00%	3 600	20,00%	38 000
La CPA	45,00%	48 600	45,00%	28 800	45,00%	8 100	45,00%	85 500
RFF	15,00%	16 200	15,00%	9 600	15,00%	2 700	15,00%	28 500
SNCF G&C	20,00%	21 600	20,00%	12 800	20,00%	3 600	20,00%	38 000
Total	100,00%	108 000	100,00%	64 000	100,00%	18 000	100,00%	190 000

7.3 Modalités de paiement

SNCF G&C effectue le portage financier des études de sa maîtrise d'ouvrage et procède aux appels de fonds auprès de chaque Partie selon les modalités suivantes :

- 20% du montant des études des étapes 1 à 3 à la notification de la présente convention.
- 80% du montant des études de l'étape 1 à la remise du rapport final des études de l'étape 1 pour validation par les Parties.
- 80% du montant des études de l'étape 2 à la remise du rapport final des études de l'étape 2 pour validation par les Parties.
- 80% du montant des études de l'étape 3 à la remise du rapport final des études de l'étape 3 pour validation par les Parties.

Les paiements portent les références de l'appel de fonds et leur émission est portée à la connaissance de la SNCF G&C à l'agence centrale de la Banque de France de Paris.

Les versements sont réglés par virement bancaire à :

Bénéficiaire	Etablissement Agence	Code Etablissement	Code Guichet	N° de compte	Clé
SNCF - Gares & Connexions	Agence Centrale de la Banque de France à Paris	30001	00064	62471	31

7.4 Mandatement

Les sommes dues à SNCF G&C au titre de la présente convention sont mandatées dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la date de réception des appels de fond.

Article 8 Domiciliation des appels de fonds

La Région	Hôtel de Région Direction des Transports et Grands Equipements 27 place Jules Guesde 13481 MARSEILLE CEDEX 20
La CPA	Hôtel de Boadès 8 place Jeanne d'Arc CS 40868 13626 AIX-EN-PROVENCE
RFF	Service Finances et Gestion des flux – Unité Back office Exploitation Pôle Finances et Achats 92 avenue de France 75648 Paris Cedex 13 Téléphone : 01 53 94 32 83

Article 9 Contrôle des dépenses

La Région et la CPA se réservent le droit d'effectuer tout contrôle sur les états de dépenses permettant de vérifier la réalité des dépenses.

Article 10 Date d'effet et durée de la convention

La présente convention entre en vigueur dès sa notification à toutes les Parties.

La convention prend fin à l'achèvement des études objet de la présente convention après avoir constaté que chaque Partie a satisfait à ses obligations. En particulier, elle arrive à échéance dès lors que :

- toutes les études sont réalisées et documents remis,
- les Parties ont rempli leurs obligations financières,
- tous les litiges éventuellement nés de son application sont réglés.

Article 11 Gestion des écarts

Dans l'hypothèse d'un coût total des études inférieur à celui stipulé à l'Article 7 « Dispositions financières » de la présente, la part de chaque Partie est réajustée au prorata de sa participation.

En cas de dépassement du besoin de financement, les Parties conviennent à bref délai en comité de pilotage de la réponse à apporter, soit par modification des prestations, soit par révision des financements consentis.

La présente convention fait alors l'objet d'un avenant.

Article 12 Modification

Toute proposition de modification doit prendre la forme d'un courrier adressé aux autres Parties par la Partie qui la souhaite : la demande doit être explicite et détaillée afin de pouvoir en mesurer les conséquences financières qui sont discutées en comité technique.

Toute modification de la présente convention donne lieu à l'établissement d'un avenant à ladite convention à l'exception des communications des références bancaires et / ou des domiciliations qui font l'objet d'un simple échange de lettres entre les Parties.

Article 13 Résiliation

La convention peut être résiliée de plein droit par toute Partie, en cas de non-respect par l'une des autres Parties des engagements pris au titre de la convention, à l'expiration d'un délai d'un (1) mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Cette période d'un mois doit être mise à profit par les Parties pour trouver une solution amiable.

Dans tous les cas, les Parties s'engagent à rembourser aux maîtres d'ouvrage, sur la base d'un relevé de dépenses final, les dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que les dépenses d'études nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

Sur cette base, les maîtres d'ouvrage procèdent à la présentation d'un appel de fond pour règlement du solde ou au reversement du trop-perçu auprès des Parties au prorata de leur participation.

Article 14 Propriété, communication et diffusion des études

14.1 Propriété

Les études qui résultent de la présente convention restent la propriété de SNCF G&C pour les études qu'ils réalisent conformément aux stipulations de l'Article 4 « Programme d'études envisagé ».

Les résultats des études ainsi que tous les documents spécifiques à la réalisation des études peuvent être communiqués aux Partenaires.

14.2 Diffusion, communication

Toute diffusion extérieure est subordonnée à l'accord préalable des maîtres d'ouvrage.

SNCF G&C s'engage à faire mention, dans toute publication ou communication des études, de l'aide financière des Parties à la présente.

Article 15 Litiges

En cas de litiges entre les Parties auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention, ceux-ci mettent tous leurs efforts afin de résoudre ce litige à l'amiable au sein d'un comité de suivi.

A défaut de règlement amiable, les litiges peuvent être soumis par l'une ou l'autre des Parties au Tribunal Administratif territorialement compétent.

Article 16 Mesure d'ordre

Les frais de timbre et d'enregistrement sont à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente convention à cette formalité.

La présente convention est établie en quatre (4) exemplaires originaux, le

**Pour la Région
Le Président**

**Pour la Communauté du Pays d'Aix-
en-Provence
La Présidente**

Monsieur Michel VAUZELLE

Madame Maryse JOISSAINS MASINI

**Pour Réseau Ferré de France
Le Directeur Régional PACA**

**Pour la SNCF
Le Directeur de l'agence Gare
Méditerranée**

Monsieur Marc SVETCHINE

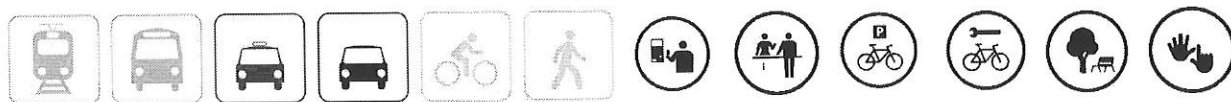
Monsieur Gilles BALLERAT

Annexe 2

Cahier des charges des études

AIX-EN-PROVENCE

MISSION D'ETUDE EN VUE DE L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGE URBAIN ET DU QUARTIER DE LA GARE D'AIX-CENTRE



OCTOBRE 2013

SOMMAIRE

1	CONTEXTE ET ENJEUX.....	3
2	CONTENU DE LA MISSION.....	5
2.1	ETAPE I : Etat des lieux fonctionnel et urbain, analyse des projets et orientations d'étude	5
2.1.1	Volet mobilité	5
2.1.2	Volet urbain	7
2.1.3	Volet foncier et potentialités.....	8
2.1.4	Synthèse : plan des orientations et du programme d'étude	8
2.2	ETAPE II : Etudes techniques et propositions d'aménagement.....	9
2.2.1	Etudes techniques et propositions d'aménagement	9
2.2.2	Impact sur la circulation des différents scénarios.....	9
2.2.3	Analyse comparative des propositions	10
2.3	ETAPE III : plan guide des aménagements.....	10
2.3.1	Etablissement du plan guide.....	10
2.3.2	Etablissement du programme du projet.....	10
2.3.3	Etablissement d'un bilan financier de l'opération	10
3	PERIMETRE DE L'ETUDE.....	10
4	DONNEES D'ENTREE NECESSAIRE A LA REALISATION DE LA MISSION	11

1 CONTEXTE ET ENJEUX

Comme partout en France, l'implantation des voies ferrées au plus près des tissus urbains du XIX^{ème} siècle, a généré à Aix un effet d'enclave et de limite urbaine pour le développement ultérieur de la ville.

Ce développement a ainsi, dans un premier temps, "sauté" l'obstacle avec l'aménagement au cours du XX^{ème} siècle des quartiers sud de la ville, articulés avec le centre historique via l'avenue des Belges, l'avenue Brossolette et l'avenue Schuman ; tandis que l'espace ferroviaire, en partie désaffectés, restait, pendant cette période, en friche.

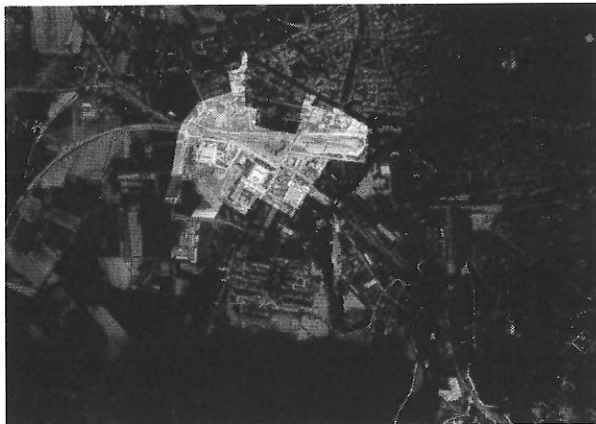


Photo aérienne des quartiers sud en 1934



Photo aérienne des quartiers sud en 1984

L'aménagement récent du quartier Sextius-Mirabeau sur la base d'un programme d'équipements culturels et d'un quartier de commerces et d'habitats aménagé en continuité piétonne avec le cours Mirabeau, tourne enfin la première page de plus d'un siècle d'enclavement lié à l'ancienne gare de Marchandises qui avait été implantée en 1855 en contrebas de la place de la Rotonde.

Reste aujourd'hui, la plateforme ferroviaire de la gare Aix-Centre, construite en 1877 sur le tronçon de ligne vers Marseille et qui conserve son caractère d'enclave et de verrou entre le centre-ville et les quartiers sud dont notamment les Universités.

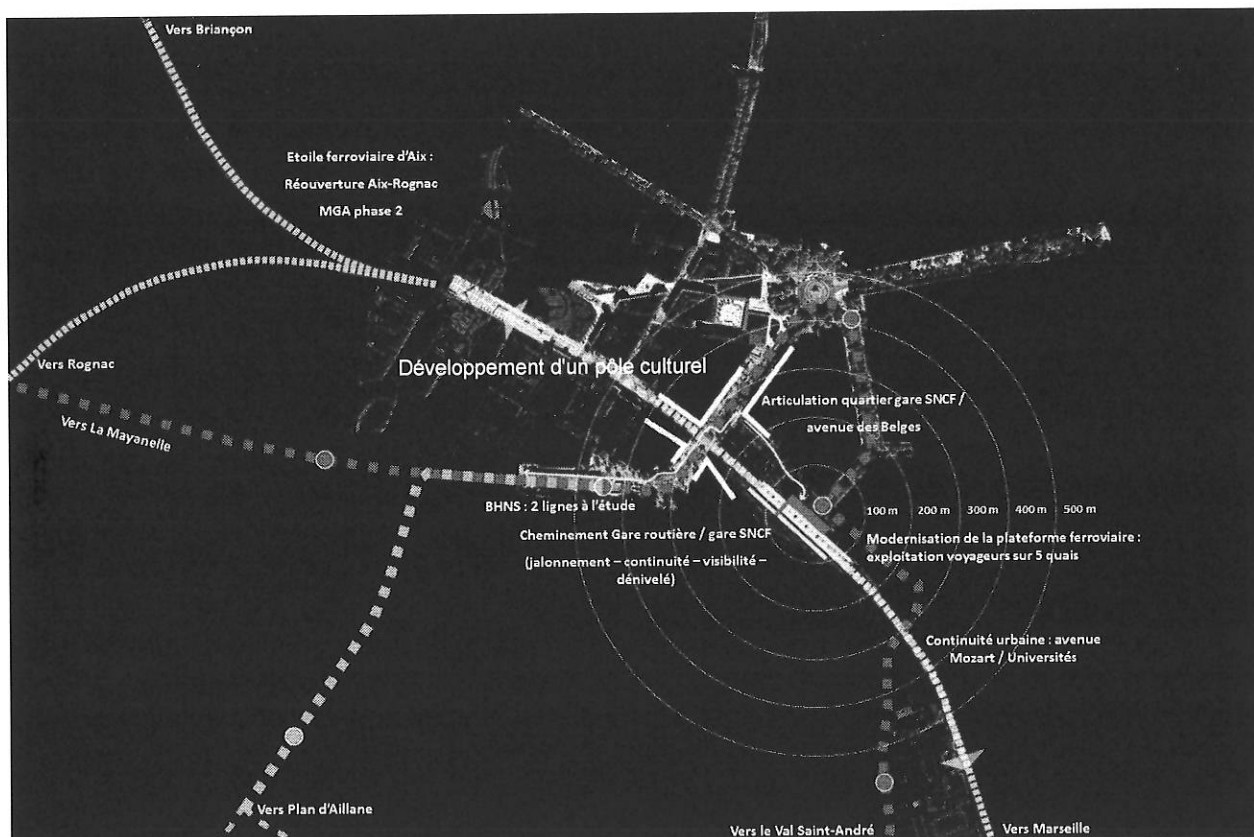
Avec le développement des transports en commun, et le programme du Plan Campus, le contexte de ces quartiers va être amené à évoluer :

- La gare routière de 22 quais est en cours de travaux sur l'avenue de l'Europe, elle va constituer l'une des plus importantes plateformes de transport de la Région ;
- La modernisation de l'étoile ferroviaire aixoise avec d'une part la deuxième phase des travaux sur la ligne Marseille-Gardanne-Aix qui va encore améliorer la desserte, la fréquence et la régularité des services et d'autre part avec l'éventuelle réouverture de la ligne vers Rognac qui permettrait d'assurer la desserte de l'aéroport via la ZI des Milles. Dans cette perspective, la plateforme voyageurs de la gare ferroviaire va passer à 5 voies à quais et cette modernisation aura des impacts en gabarit sur les franchissements de l'avenue des Belges et du boulevard Schumann ;
- Le projet de deux lignes de Bus à Haut Niveau de Services, qui doit permettre d'améliorer les liaisons internes et les déplacements à l'échelle de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix et notamment, à travers le quartier ;
- La réalisation du pôle d'échanges du Krypton qui doit voir l'extension du parking-relai existant à 900 places et la construction d'une gare routière en interface avec l'autoroute A8 et le quartier des Universités.
- L'opération du Plan Campus avec 327 millions d'euros d'investissement en réhabilitation et constructions nouvelles sur les sites aixois.

Autant de projets qui constituent pour les quartiers sud du centre-ville aixois, des opportunités de transformation urbaines et de désenclavement.

Sur la base de la mise en cohérence de ces différents projets et de leur valorisation à travers la plateforme ferroviaire, cette étude a pour objectif de définir un projet d'aménagement dont les principaux éléments sont :

- L'émergence d'un véritable Pôle d'Echanges Multimodal et urbain capable de proposer une offre de mobilité variée, globale, connectée et accessible ;
- L'amorce d'une nouvelle dynamique urbaine qui prolonge la transformation du quartier engagée avec le projet Sextius-Mirabeau en proposant notamment de nouvelles continuités vers le sud et les Universités.
- La bonne insertion tant fonctionnelle qu'urbaine de ces programmes et de cette nouvelle partie du centre-ville aixois.



Plan de synthèse des enjeux urbains et de transport

Pour autant, les questions sont nombreuses auxquelles cette études doit apporter des réponses dans la perspective de l'engagement de ce projet urbain :

- Comment "rapprocher" les deux gares routières et ferroviaires pour qu'elles constituent ensemble une véritable plateforme multimodale et de services et quel place pour le BHNS dans ce dispositif ?
- Comment renforcer le maillage des cheminements à travers le quartier pour rompre l'effet d'enclavement de la plateforme ferroviaire ?
- Comment gérer les différences de niveaux successives entre l'avenue des Belges, la plateforme ferroviaire et l'avenue Schumann d'une part et entre les boulevards Ollone, Charrier et le parc Jourdan d'autre part ?
- Comment modifier le profil de l'avenue des Belges dans la double perspective du passage du BHNS et de la mise au gabarit de l'ouvrage ferroviaire ?

- Comment développer un nouveau quartier qui respecte d'une part, l'identité et le patrimoine existant et d'autre part, les fonctionnalités de la plateforme ferroviaire dans la perspective de sa modernisation ?
- Comment développer une continuité urbaine manquante entre le nouveau pôle culturel du quartier Sextius-Mirabeau et le quartier des Universités ?
- Quels programmes urbains pour ce nouveau quartier ?
- Quel seront les impacts de ces aménagements sur les déplacements tout modes à l'échelle de ces quartiers d'entrée de ville ?

2 CONTENU DE LA MISSION

Cette mission se déroule en trois étapes permettant de conduire à l'élaboration d'un pôle d'échange multimodal et d'un projet urbain, à la définition du programme de ces aménagements et à l'établissement de leur faisabilité financière et opérationnelle.

Ces missions feront l'objet d'une démarche de travail itérative avec les partenaires du projet à travers des réunions techniques et d'échanges suivi des validations permettant d'engager successivement les différentes étapes de l'étude.

2.1 ETAPE I : Etat des lieux fonctionnel et urbain, analyse des projets et orientations d'étude

Cette première étape a pour objectif, à travers une approche par thématique, d'identifier l'ensemble des potentialités et des enjeux de transformation du quartier de la gare d'Aix-Centre à travers les problématiques foncières, de mobilité, d'accessibilité, de déplacement, de programmation et de maillage urbain.

Elle s'attachera à établir un Etat des lieux prospectif qui intégrera l'ensemble des projets en cours ou programmé afin d'en identifier les impacts à intégrer dans la perspective du projet de pôle d'échange urbain.

Elle aboutira à un plan des orientations détaillé qui assurera une cartographie de synthèse permettant de définir le programme de travail pour l'étape II et les marges de manœuvres et potentialités à approfondir.

2.1.1 Volet mobilité

A travers ce volet, l'étude s'attachera à identifier pour tous les modes : **piétons (dont pmr), vélos, transports (bus et trains), voitures en circulation et en stationnement**, les conditions de déplacement dans le contexte du quartier aujourd'hui afin d'identifier les principaux dysfonctionnements. Dans un second temps, les projets programmés (BHNS, Gare routière, nouveaux pôles d'échanges multimodaux, constructions nouvelles...) seront analysés de la même manière en questionnant leurs impacts sur les déplacements à nouveau à l'échelle de tous les modes. Cette approche permettra d'une part d'identifier les éventuels conflits d'usages des projets entre eux, **d'identifier les dysfonctionnements** non pris en compte et de **proposer des actions** (programmation, gestion, offre TC, services) permettant d'améliorer le fonctionnement global de ces déplacements et **d'optimiser les ouvrages et l'investissement des projets programmés**.

La méthodologie mise en place pour l'analyse de ce volet s'attachera à la fois à développer une approche **qualitative** (les distances, les jalonnements, la visibilité, l'accessibilité, le confort, l'existence de services, etc...) et **quantitative** (typologie des flux, notamment routiers, et impact sur les capacités des axes du quartier). Concernant le volet routier notamment (transport et voitures particulières), l'étude s'appuiera sur l'établissement d'une modélisation du trafic à l'échelle du quartier.

Cette approche globale de la mobilité permettra à travers les étapes ultérieures de l'étude, d'identifier les besoins en termes de **programme pour le pôle d'échanges multimodal** et urbain et en termes **d'impact des différents projets d'infrastructure et de constructions nouvelles**.

A/ A pieds (piétons, pmr, cyclistes...)

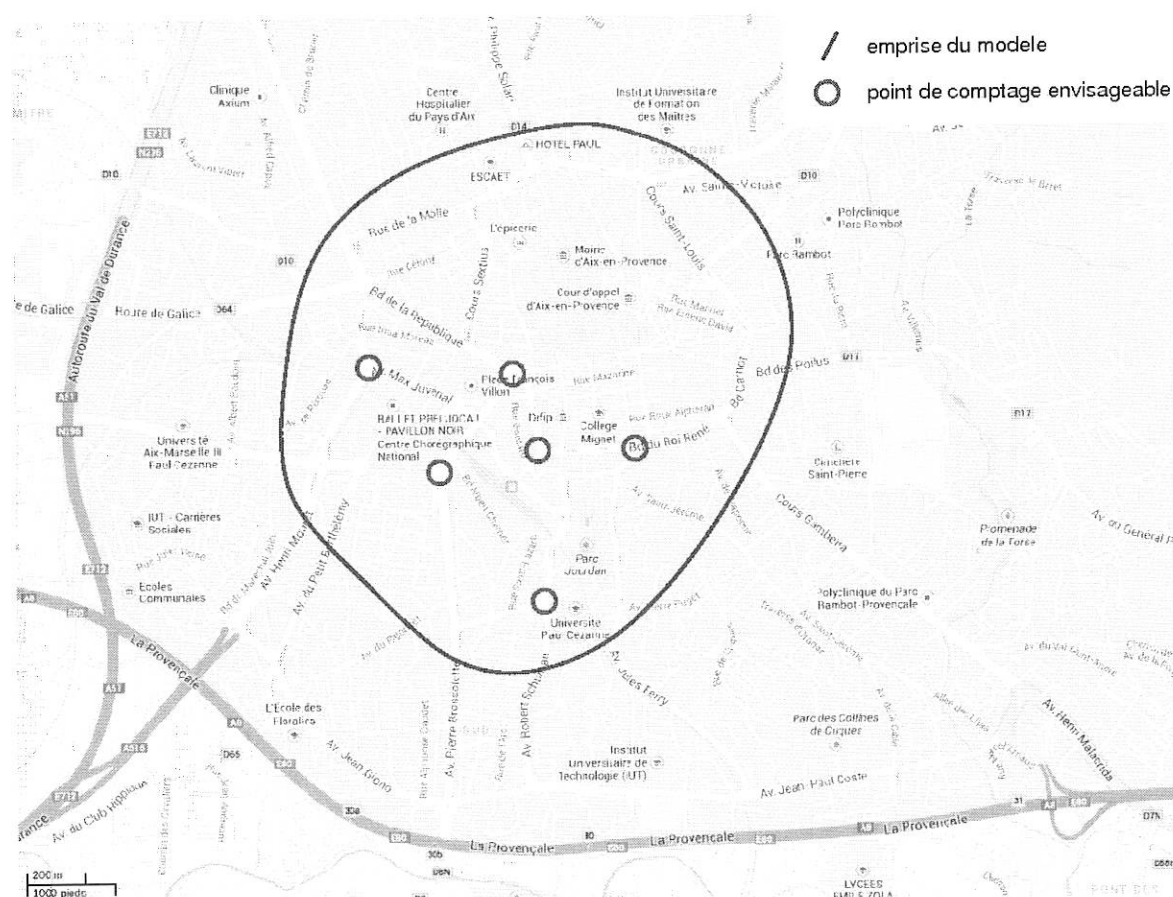
L'ensemble des cheminements, passages continuités et discontinuités seront identifiés, cartographiés et qualifiés.

Les besoins en matière d'accessibilité, de continuité et de services en réponse à cette première analyse feront l'objet d'un inventaire permettant leur prise en compte éventuelle dans le cadre du projet (on pense notamment à la mise en accessibilité et de jalonnement de certains cheminements, à la création de nouveaux cheminements ou au développement de programmes de services notamment à destinations des cyclistes...)

Les cartographies proposées pour le diagnostic seront de deux types : isochrones depuis et vers la gare et qualification illustrée des cheminements et des besoins.

B/ La route (bus, car, voitures, stationnement...)

Un modèle de trafic véhicule sera établi à l'échelle du quartier. Il sera renseigné par les données de comptages disponibles, éventuellement complétées par des comptages autour du site, aux heures de pointe matin et soir :



Proposition de localisation des comptages

Les trafics seront explicités, les dysfonctionnements relevés, et les conditions de circulation analysées en situation actuelle, par analyse capacitaire statique (logiciel Girabase pour les giratoires, et méthode Certu pour les carrefours à feux).

Ce recueil des données sera complété par des visites approfondies du site à des heures différentes (heures de pointe du matin, du midi et du soir) afin d'établir le diagnostic des voies et des carrefours, du stationnement et d'illustrer les dysfonctionnements actuels.

Le relevé de stationnement comprendra 3 passages avec relevé des plaques d'immatriculation, matin, après-midi et soir d'un jour de semaine représentatif, sur le périmètre autour de la gare. L'analyse de la rotation des places sera conduite par exploitation du relevé des plaques. L'état de référence du stationnement sera produit, par une cartographie du stationnement, avec distinction des places de livraison libres/occupées, des places réservées libres/occupées, des places autorisées libres/occupées, et des places non autorisées occupées.

Les différentes variantes du projet seront modélisées, et leurs impacts sur le trafic et la circulation analysés.
L'impact du projet sur le stationnement sera également l'objet d'un bilan des places.

C/ Le train (plateforme modernisée, accès, services en gares...)

Le projet de modernisation de la plateforme ferroviaire sera analysé en termes d'impact spatiaux, foncier, d'accessibilité, d'intermodalité, d'infrastructure et de services.

La connaissance de l'usage actuel de la gare dans la chaîne des déplacements des voyageurs sera analysé soit par traitement des bases de données existantes soit à travers une enquête O/D menée en gare sur une journée type qui permettra d'avoir une vision sommaire de la chaîne des déplacements des voyageurs rencontrés (échantillon d'environ 300 questionnaires, méthodologie de l'enquête à définir si besoin).

D/ l'intermodalité et les transports

L'offre globale des transports en relation (arrivée/départ) avec le quartier sera analysée et cartographiée. Plus largement et de manière transversale, il sera également établi une analyse qualitative de l'intermodalité du pôle d'échange urbain intégrant les deux gares et les espaces publics à travers lesquels transitent les voyageurs.

Ce dernier point constituera une synthèse du diagnostic mobilité et intégrera un recensement des "services et aménagements manquant" dans la perspective d'optimiser et de renforcer le pôle d'échange.

Cet aspect de l'analyse pourra être consolidé par la réalisation d'enquêtes en gare SNCF et routière permettant de mieux caractériser l'usage et la compréhension de l'offre intermodale par les voyageurs (la méthodologie de ces enquêtes constituera une annexe de ce cahier des charges).

Enfin, au cours de l'étude, il sera assuré une ou plusieurs réunions permettant d'échanger les données et réflexions du groupement en charge de l'étude de faisabilité et d'insertion urbaine de la ligne B du BHNS dont le calendrier devrait correspondre à celui de la présente étude.

- **Résultat du volet mobilité : Identification des dysfonctionnements aujourd'hui, des impacts des projets et des besoins et enjeux programmatiques des déplacements et du pôle d'échanges multimodal et urbain.**

2.1.2 Volet urbain

A/ La forme urbaine du quartier

Dans la perspective d'implanter de nouvelles constructions qui s'intègrent au tissu urbain du quartier de la gare d'Aix-Centre et permettent d'assurer de nouvelles continuités et articulations entre les espaces publics et les cheminements du quartier, cette première thématique permettra d'identifier les différentes **typologies, densités, occupations, vacances et activités concernant les bâtiments** situés dans le périmètre d'étude. On identifiera ainsi le caractère de limite et de coupure dans la typologie des différents secteurs du quartier que la plateforme ferroviaire a contribué à créer ainsi que la compréhension de ces coupures et continuités à travers l'analyse des tissus urbains contrastés autour de la gare et de la qualité des espaces publics.

La question des alignements et des densités, notamment sur le boulevard des Belges sera posée à travers le diagnostic et étudiée au cours de l'étude.

B/ Patrimoine, Paysage et Identité

Le quartier de la gare présente un caractère patrimonial fort de part, notamment, sa proximité avec le centre-ville, le quartier Mazarin et le Parc Jourdan. Les traces de l'histoire de la ville seront ici mises en valeur à travers notamment les formes urbaines spécifiques et plus finement, les bâtiments, pas forcément exceptionnels, qui présentent également un caractère de **témoignage historique** comme par exemple le bâtiment de la gare ou certains immeubles du quartier. Ces bâtiments seront identifiés.

Le **patrimoine paysager** sera également mis en valeur, on pense notamment aux grands cèdres qui marquent, sur les terrains SNCF l'articulation entre l'avenue des Belges et la gare et les massifs boisés qui marquent l'articulation entre le boulevard Schumann et le parc Jourdan (identification des EBC du quartier).

Ces différents éléments constituent ensemble **l'identité du quartier** que l'étude, à travers une étape d'inventaire et des réunions thématiques avec les partenaires et personnalités compétentes (ABF, ...), s'attachera à identifier.

C/ Orientations d'urbanisme, réglementation, servitudes, réseaux

Le diagnostic s'attachera à identifier les thématiques de développement urbain, économique et d'habitat pouvant avoir un impact sur le développement du quartier. Cette approche sera réalisée à partir d'une analyse des orientations des documents de planification en la matière selon leur degré de mise en œuvre : SCOT du Pays d'Aix (en cours d'élaboration mais qui devrait aboutir prochainement) ; le PLH (approuvé en 2005 et dont le 2^{ème} PLH est en cours d'élaboration) ; le PDU (également en cours d'élaboration).

Plus prosaïquement, le contexte réglementaire, des servitudes, des réseaux et des nuisances actuelles du quartier seront identifiés et cartographiés. Concernant les réseaux, une DT administrative pourra être engagée dans le cas de l'étude.

En terme de constructibilité, la réglementation actuelle constituera le scénario de base pour la deuxième étape de l'étude mais son évolution sera questionnée dans le cadre du futur périmètre de projet inscrit au PLU en cours d'élaboration.

- **Résultat du volet urbain : Définition du contexte urbain, typologique et patrimonial du projet.**

2.1.3 Volet foncier et potentialités

Le volet foncier permettra d'avoir une connaissance de la "dureté" (potentialité de mutation) du foncier de l'ensemble du périmètre de l'étude mais s'attachera plus particulièrement à questionner le foncier ferroviaire dans la perspective du déploiement et de la modernisation de la plateforme voyageurs et de la valorisation potentielle de cette emprise.

A/ Foncier ferroviaire – vers un Schéma Directeur Urbanisme Ferroviaire Aixois

Sur la base d'entretiens avec les personnes responsables du site et des différents équipements présents RFF et SNCF, ainsi qu'à travers un repérage sur le site, la mission consistera à :

- Identifier l'ensemble des besoins foncier de la modernisation de la plateforme à long terme ;
- Identifier les points durs techniques (relais, transformateurs, équipements divers, réseaux, infras,...) ;
- Identifier l'ensemble des activités annexes nécessaire à l'exploitation dans leur configuration aujourd'hui et d'intégrer les contraintes techniques et fonctionnelles associées ;

Cette approche permettra d'identifier :

- Le foncier dont l'usage et l'équipement est indispensable à l'exploitation ferroviaire et à son développement ;
- Le foncier dont l'usage et l'équipement peut être modifié (accueil dans une construction nouvelle intégrée au projet urbain) ;
- Le foncier dont l'usage et l'équipement n'est pas nécessaire à long terme à l'exploitation ferroviaire et à son développement (foncier mutable) ;
- Le foncier pouvant accueillir un développement urbain en "sursoi" (cette hypothèse pouvant partiellement être retenu compte tenu de la topographie du site et notamment en relation avec l'avenue des Belges et le boulevard Charrier).

- **Résultat du volet foncier ferroviaire : établissement d'un Schéma Directeur d'Urbanisme Ferroviaire présentant à long terme les éléments à maintenir, les éléments à développer, les éléments pouvant évoluer ainsi que les contraintes à prendre en compte pour ces évolutions.**

B/ Foncier urbain : veille et opportunités

Dans la perspective de développement du projet urbain, un inventaire des potentialités foncières du périmètre étendu au quartier sera établi. Il permettra d'avoir une vision des potentialités de développement de continuités urbaines en vue de l'établissement d'un projet cohérent et fonctionnel.

Ce volet sera principalement constitué par une approche sommaire qui méritera d'être approfondie selon les objectifs du projet.

- **Résultat du volet foncier urbain : inventaire sommaire des parcelles et de leur potentiel de mutation.**

2.1.4 Synthèse : plan des orientations et du programme d'étude

La dernière partie de cette première étape de l'étude doit permettre de définir le programme d'étude qui sera approfondi à travers les approches techniques et les propositions qui seront formulées à travers l'étape II.

Cette synthèse croisera l'ensemble des thématiques et permettra d'identifier précisément des problématiques spécifiques par secteurs du périmètre de projet ou par actions à mener. L'ensemble, à définir sur la base de l'état des lieux et des échanges avec les partenaires constituant le préprogramme du projet urbain.

- Plan des orientations et préprogramme du projet
- Eléments techniques à approfondir

2.2 ETAPE II : Etudes techniques et propositions d'aménagement

Cette deuxième étape a pour objectif d'étudier les différentes solutions techniques permettant d'aménager le pôle d'échange multimodal et urbain de la gare d'Aix-Centre (projet à long terme intégrant l'ensemble des projets transports programmés) ainsi que l'étude des potentialités de valorisation foncière, d'aménagement et de programmation urbain et d'intégration des problématiques de maillage.

2.2.1 Etudes techniques et propositions d'aménagement

Sur la base des orientations définies à travers la première étape de diagnostic fonctionnel et urbain, les différentes hypothèses spatiales, fonctionnelles et programmatiques seront étudiées spatialement et techniquement.

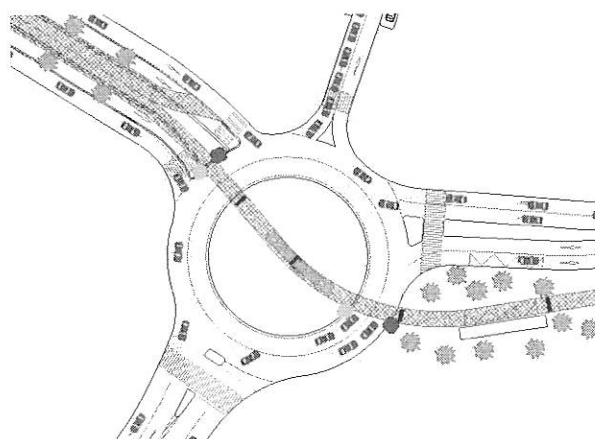
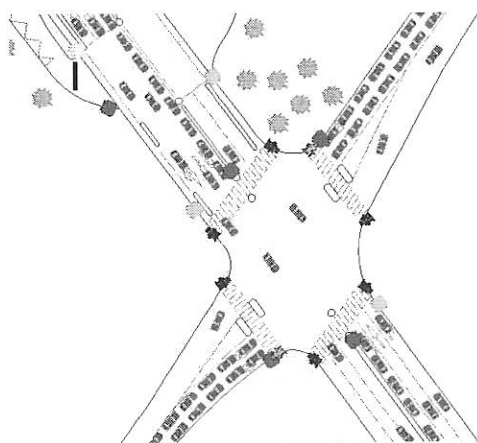
Cette approche pluridisciplinaire mettra en évidence différentes propositions de projets (construction de dalles, articulation des espaces publics, gestion de la topographie, continuités, intermodalité...) qui pourront constituer un panel de solutions en réponse aux différents questionnements liés à la transformation du quartier.

Les projets d'infrastructures et de constructions, ainsi que leur coûts de mise en œuvre brute, seront étudiés au niveau "faisabilité" (typologie, constructibilité, programme sommaire, plans coupe, articulation urbaines, faisabilité technique, chiffrage des travaux etc...).

Cette approche s'appuiera sur un scénario de base décliné à travers des hypothèses modifiées en regard des enjeux urbanistiques et économiques qui seront mis en évidence.

2.2.2 Impact sur la circulation des différents scénarios

Chacun des scénarios d'aménagement envisagés fera l'objet d'une simulation dynamique (logiciel Dynasim) :



Exemples de simulation dynamique 2D de carrefours

Les rendus qualitatifs (déplacement des véhicules en temps réel sur l'aménagement) et quantitatifs (résultats de débit, remontées de file, et temps d'attente) permettent une meilleure compréhension du fonctionnement global. Les animations favorisent la communication (visualisation, concertation) auprès des différents intervenants sur le projet.

2.2.3 Analyse comparative des propositions

En conclusion de cette deuxième étape une analyse comparative des différentes propositions sera élaborée sur la base d'une grille de comparaison multicritère qui sera établie en relation avec les partenaires de l'étude.

La définition et l'identification d'un projet "objectif" sera recherchée en vue de son approfondissement à travers la dernière étape de l'étude.

- **A l'issue de cette étape, deux scénarios d'aménagements seront proposés.**
La présentation des deux premières étapes et des deux scénarios d'aménagements devront faire l'objet d'un comité de pilotage.

2.3 ETAPE III : plan guide des aménagements

Vers un pôle d'échanges urbain : cette dernière étape a pour objectif d'établir le plan guide du projet de pôle d'échanges urbain de la gare d'Aix-centre, d'en identifier le programme et la faisabilité économique et opérationnelle.

Il aura pour objectif d'identifier une vision cible et de long terme du projet et d'en définir le cadre de cohérence pour les différentes actions à mener à l'échelle du périmètre de réflexion.

Le programme du projet sera issu des échanges avec le comité de pilotage et intégrera une forte dimension de mixité tant fonctionnelle que programmatique et sociale. Il proposera un niveau de densité ambitieux afin de répondre aux exigences de cohérence des politiques d'urbanisme et de transport.

Il sera, en outre établi dans la perspective de sa traduction à travers les documents d'urbanisme de la ville.

2.3.1 Etablissement du plan guide

Sur la base des conclusions de l'étape II, les éléments de projet qui auront été validés feront l'objet de l'établissement d'un plan masse général du projet : le plan guide des opérations.

2.3.2 Etablissement du programme du projet

Sur la base du plan guide, un programme général du projet sera rédigé. Il sera à la fois global et exhaustif et permettra d'identifier les différents sous-opérations et actions à mener qui le constitueront.

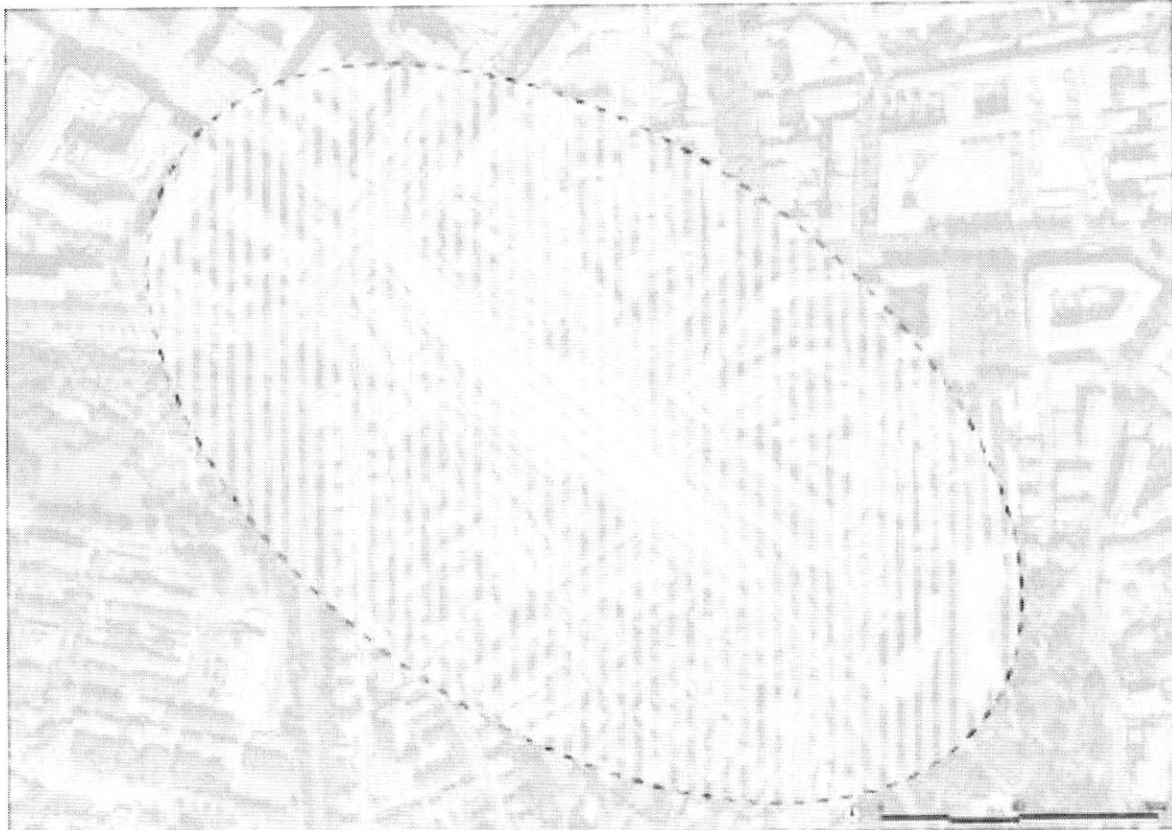
2.3.3 Etablissement d'un bilan financier de l'opération

A partir d'une analyse croisée du marché immobilier, du programme du projet et des coûts de mise en œuvre, il sera établi un premier bilan financier des opérations de construction. A partir de ce bilan et des différentes actions envisagées, une approche pré-opérationnelle sera proposée (identification de périmètres, de programmes d'actions et de financements mobilisables par opération).

3 PERIMETRE DE L'ETUDE

Chaque thématique abordée le sera sur le périmètre pertinent à la prise en compte des enjeux au regard du projet et de son impact sur le fonctionnement des quartiers sud aixois (par exemple, temps de marche à pieds depuis les équipements du pôle pour les problématiques d'intermodalité ou "quartiers sud" pour les problématiques de circulation routière, etc...).

Pour autant, afin d'intégrer l'ensemble des problématiques urbaines et de mobilités liées au quartier de la gare, le périmètre de projet pourra s'étendre de l'avenue Mozart aux emprises de l'Université dans le sens Nord-Sud et de l'avenue Brossolette au parc Jourdan dans le sens est-ouest.



Périmètre du projet urbain.

4 DONNEES D'ENTREE NECESSAIRE A LA REALISATION DE LA MISSION

L'ensemble des éléments suivant devront être transmis à l'équipe ou devront être intégré à l'étude :

- Levé topographique le plus précis possible du périmètre d'étude y compris foncier ferroviaire ;
- Projets de modernisation des infrastructures et des bâtiments ferroviaires ;
- Servitudes urbaines ;
- Données déplacements (comptages dans le quartier, modèle éventuel réalisé par la collectivité ou les services de l'Etat....)
- Données concernant le projet de BHNS (cahier des charges de la consultation et échanges avec le BET retenu) ;
- Ensemble des éléments portés à connaissance permettant de consolider le travail de synthèse et de proposition de l'étude.

Il sera engagé dans le cadre de la mission les relevés suivants permettant de compléter les données d'entrées :

- Levés de géomètres manquant ;
- Comptage des véhicules dans le quartier ;
- Enquêtes O/D des voyageurs en gare SNCF ;
- Enquête O/D et de caractérisation des usages en gare routière.

OBJET : Aménagement de l'espace - Approbation de la convention de partenariat relative à l'étude d'aménagement sur le secteur de la gare d'Aix-Centre entre RFF, la SNCF, le Conseil Régional PACA et la C.P.A.

Vote sur le rapport

Inscrits	144
Votants	115
Abstentions	0
Blancs et nuls	0
Suffrages exprimés	115
Majorité absolue	58
Pour	115
Contre	0
Ne prennent pas part au vote	0

Etai(en)t présent(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et ont voté contre :

Néant

Etai(en)t présent(s) et se sont abstenus :

Néant

Etai(en)t excusé(s) et se sont abstenus :

Néant

Après en avoir délibéré, le Conseil de Communauté adopte à l'unanimité le rapport ci-joint et le transforme en délibération.

Ont signé le Président et les membres du Conseil présents

Maryse JOISSAINS MASINI

23 DEC. 2013

