



PROTOCOLE D'INTENTION GENERALES RELATIF A LA REALISATION DU PÔLE D'ECHANGE MULTIMODAL DE MIRAMAS

DANS LE CADRE DU PROJET URBAIN ET PAYSAGER DU SITE STRATEGIQUE DE LA GARE DE MIRAMAS

ENTRE

L'ETAT

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

LA COMMUNE DE MIRAMAS

SNCF RESEAU

SNCF MOBILITES

Entre :

L'Etat (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le siège se situe à l'Hôtel de Région, 27 place Jules Guesde, 13481 Marseille Cedex 20, représentée par le Président du Conseil régional Monsieur Renaud MUSELIER dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil régional n°XX en date du XX, ci-après dénommée : « la Région » ;

La Métropole Aix-Marseille-Provence dont le siège se situe 58 boulevard Charles Livon 13007 Marseille, représentée par la Présidente de la Métropole Madame Martine VASSAL ,ci-après dénommée « MAMP »,

La Commune de Miramas, Hôtel de Ville, 13140 Miramas, représentée par le Maire Monsieur Frédéric Vigouroux, dûment habilité à cet effet par délibération du Conseil Municipal n°XX en date du XX ;

SNCF Réseau, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par Jacques FROSSARD, Directeur Territorial Provence Alpes Côte d'Azur, dument habilité à cet effet ;

SNCF Mobilités, Etablissement Public Industriel et Commercial inscrit au registre du commerce de Bobigny sous le numéro RCS Bobigny B 552 049 447, dont le siège est situé 2 places aux étoiles 93200 St Denis, représenté par Monsieur Thierry JACQUINOD Directeur de l'Agence Gares Grand Sud de Gares et Connexions, ci-après dénommée : « SNCF Gares & Connexions » ;

Tous dénommés ci-après les « Partenaires.

PREAMBULE : Les éléments de contexte – Description du projet

Dans un contexte de métropolisation grandissant, d'exigences accrues de la population, d'avancées technologiques toujours plus nombreuses, le positionnement des territoires nécessite de s'adapter à l'aune de ces évolutions sociétales.

La Métropole Aix-Marseille-Provence et la Commune de Miramas ont engagé un ambitieux projet urbain et paysager sur le site stratégique du quartier de la gare de Miramas ; le périmètre du projet porte sur 197 ha et est intégré dans un périmètre de réflexion de 370 ha, comprenant le site industriel en reconversion d'Areva situé sur la Commune d'Istres.

Le principal enjeu urbain est de structurer et de lier les deux rives du centre-ville séparées par la voie ferrée mais aussi de valoriser l'attractivité du site par le développement d'un pôle d'échange multimodal d'échelle métropolitaine et régionale assurant à la fois les fonctions de « hub métropolitain et régional », notamment avec le projet d'un réseau de TC express par autoroute « métroexpress » acté dans l'agenda de la mobilité métropolitain, lors du conseil métropolitain de décembre 2016, et d'équipement urbain du centre-ville.

Le projet développera un quartier mixte en termes de fonction associant le logement et l'emploi ; sa programmation repose sur une offre de logements, une offre commerciale, un pôle de services publics et de proximité, un développement tertiaire ainsi qu'un aménagement qualitatif des espaces publics.

Ce projet intégrateur s'articule avec les études en cours sur la gare de Miramas avec la réhabilitation du bâtiment voyageurs, la mise en accessibilité des quais ainsi que les impacts de nouveaux aménagements de voies liés au développement de l'offre ferroviaire.

Par ailleurs, ce projet est également retenu dans le cadre d'une convention « démonstrateur » de redynamisation des centres villes conclue entre la Caisse des Dépôts et Consignations, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Commune de Miramas.

Il s'agit à travers la stratégie et les moyens mis en œuvre d'assurer un meilleur équilibre dans le développement futur de la ville, et de répondre à la complexité et aux enjeux stratégiques de développement à l'échelle métropolitaine et régionale. Une attention particulière sera portée sur le développement du pôle d'échange multimodal et de la gare, pivot central du projet, sur les espaces publics, la mutation des espaces constructifs ainsi que les aspects économiques et environnementaux.

Opportunité territoriale du projet

La ville de Miramas est située à l'entrée des Bouches-du-Rhône et de la Métropole, au croisement de l'axe méditerranéen et de la vallée du Rhône, ce qui en a fait un site propice au développement d'une gare, à 30 minutes de Marseille, d'Aix-en-Provence et d'Avignon par autoroute et par train et à 20 minutes de l'aéroport Marseille Provence. La ville de Miramas a un positionnement stratégique renforcé par sa gare, 3^{ème} gare TGV du département, 7^{ème} gare de la Région PACA.

Elle est desservie par plus d'une centaine de TER/Intervilles mais également des TGV (2 TGV pour Paris par jour) et offre ainsi de multiples liaisons dont notamment celles avec Marseille et Avignon. Avec plus de 600 000 usagers par an en 2014, et une moyenne de 1700 voyageurs/jour, elle se classe parmi les 25 gares les plus fréquentées du réseau régional.

Elle est par ailleurs, l'une des plus grandes plateformes européennes de fret, porte ferroviaire naturelle du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et de la Zip de Fos-sur-Mer.

Elle compte 26 565 habitants et devrait en compter 30 à 35 000 d'ici dix ans. La jeunesse (plus d'1/3 à moins de 30 ans) et le taux de natalité sont de véritables atouts pour le développement de la ville qui compte 3 collèges et 3 lycées.

Un projet global de redynamisation du quartier gare

Afin de concrétiser cette ambition, la Ville de Miramas et la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ont, dans une première étape, sélectionné une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine. L'objectif pour l'équipe est de définir un concept et des orientations urbanistiques, architecturales, environnementales, économiques et paysagères à partir desquelles ont été déterminées de manière précise les missions d'études urbaines à engager qui sont déclinées en marchés subséquents.

Au-delà de ce projet urbain autour de la gare, la stratégie de reconquête repose sur plusieurs piliers dont certains sont déjà à l'œuvre.

Ainsi, le PLU approuvé au 5 juillet 2017, affirme la volonté de recomposer le centre-ville autour de la gare, développée et désenclavée, de la place Jourdan et de l'avenue Charles de Gaulle, espaces principaux de centralité à proximité de la gare. Le projet de redynamisation du centre-ville s'appuie sur deux principes :

- Tirer parti du potentiel de développement de la gare de Miramas (augmentation des dessertes TGV et cadencement des TER) pour y développer une offre immobilière tertiaire ou industrielle d'intérêt métropolitain ;
- Développer une offre de logements, de services, de commerces et d'équipements permettant de rendre le centre-ville de nouveau attractif d'un point de vue résidentiel, particulièrement en direction des catégories socio-professionnelles supérieures aujourd'hui très fortement sous représentées dans la commune et pratiquement absentes du centre-ville, et aussi tenant compte de la proximité et de l'attractivité d'un village de marques (près de 3 millions de visiteurs par an).

Ce projet, centré sur la gare, est clairement défini comme un levier stratégique pour répondre à l'objectif de rééquilibrage des modes de déplacements et demeure le point d'entrée afin de permettre l'accueil et l'accessibilité pour tous à cette structure dans les prochaines années.

Les orientations de SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau, visent à améliorer les conditions d'accessibilité du périmètre ferroviaire ; la Métropole Aix-Marseille-Provence intègre dans ce projet des solutions de continuité pour les atteindre.

L'objectif est de permettre à la gare de Miramas de jouer son rôle de porte d'entrée du territoire et d'assurer au travers d'une réorganisation cohérente, une meilleure centralisation et connexion des différents modes de transport afin d'inciter au report modal et ainsi contribuer à la transition énergétique.

Parallèlement, SNCF Gares & Connexions a fait état de ses réflexions sur la modernisation du bâtiment voyageurs et SNCF Réseau, doit dans le cadre d'un conventionnement avec l'Etat et la Région (CPER), réaliser une étude de mise en accessibilité des quais, la gare de Miramas étant intégrée à l'Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) régional.

Le pôle d'échanges de Miramas figure aussi dans la liste des PEM identifiés dans la Convention départementale d'application du CPER (2015-2020) entre la Région et le Département des Bouches du Rhône. Il fait partie des 5 PEM prioritaires départementaux à aménager.

A ce stade, les Partenaires ont souhaité mettre en place un protocole cadre fixant les objectifs et le programme du Pôle d'Echange Multimodal (PEM), ainsi que les engagements réciproques de chacun afin de garantir la réussite du projet et lui offrir une traduction opérationnelle.

ARTICLE 1 -Objet du protocole

Les Partenaires affirment leur volonté de définir de manière partagée et dans leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif, le programme relatif à la création du PEM de Miramas, pour améliorer l'intermodalité et les conditions d'accueil des usagers des transports publics. Ce PEM est lui-même intégré dans un projet urbain ambitieux plus global porté par la Métropole.

L'idée de ce protocole est de fixer un cadre normatif de réflexion en vue de progresser dans l'atteinte des objectifs sur les périmètres de chacune de maîtrises d'ouvrage, notamment dans le cadre de l'Ad'AP.

Ce protocole a donc pour objet de fixer les grands objectifs de l'opération, de définir les conditions opérationnelles de sa réalisation. A ce titre, il identifie les différents périmètres de maîtrise d'ouvrage, les calendriers, les coûts et plan de financement prévisionnels.

Il constitue le socle partagé par tous les partenaires pour un aménagement futur du PEM de Miramas. Il sera décliné en conventions particulières conclues au fur et à mesure de l'avancement du projet.

ARTICLE 2 - Axes du partenariat

Le présent protocole repose sur un axe transversal qui est le suivi du projet urbain dans sa globalité et plusieurs axes thématiques identifiés conjointement entre les parties suivant quatre périmètres :

- Le réaménagement du parvis en gare intermodale,
- L'aménagement d'un parking relais en connexion avec le réseau ferroviaire et TC « métroexpress »
- Le bâtiment voyageur,
- L'équipement public mixte à réaliser : une passerelle permettant le franchissement des voies et l'accès aux quais,
- Les quais de la gare ferroviaire,

A Périmètre intermodal – Maîtrise d'ouvrage MAMP

Le projet urbain et paysager tel qu'il est décliné offre un potentiel de redynamisation important dans une mutation de la gare comme équipement multifonctionnel au service de toute la ville. La gare multimodale peut s'appuyer sur les chiffres en évolution de fréquentation des passagers : 600 000 passagers par an.

La géographie même de la ville de Miramas et de l'implantation de la gare avec ses départs TGV quotidiens, montre l'importance de la création d'un PEM et le projet urbain favorise l'accès aux différents types de transports, permet le développement de solutions innovantes pour cette intermodalité.

Ce PEM devient un lieu d'échange intermodal majeur dans le territoire métropolitain avec le réseau de TC « métroexpress » en terminus sur ce PEM. Le projet de Transport en Commun « métroexpress » prévoit la création de 2 lignes métroexpress, connectées au réseau ferroviaire ainsi qu'au projet de BHNS, dans une logique de complémentarité et de maillage du territoire. Ce réseau est prévu d'être déployé à deux horizons: 2020 et 2025.

A cet effet, la nouvelle gare routière sera interconnectée avec la gare et le P+R, dans une logique de choix facilité pour les usagers.

De nouveaux quais seront réalisés au cœur du périmètre de la gare, un espace de vente centralisé sera proposé sans doute en liaison étroite avec le bâtiment-voyageurs, le

cheminement des piétons au sein de cet espace sera sécurisé et identifié par des mails distincts en assurant l'accessibilité de ces espaces pour tous les publics.

Le parking relais assurera une partie importante du PEM. Créé dans le prolongement du bâtiment voyageur et assurant plus de 600 places, il sera l'articulation majeure de l'intermodalité par l'accès à du transport ferroviaire, métroexpress, BHNS, vélos et piétons par le franchissement des quais Nord-Sud qui sera réalisé.

L'efficacité de ce maillage entre les différents modes de déplacements doit être évalué et étudié en concordance avec le développement et la réalisation du projet urbain, en partenariat avec toutes les parties prenantes de cette opération.

L'ensemble de ces éléments devra être cohérent avec la réglementation en vigueur sur les Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

B Périmètre bâtiment voyageurs – Maîtrise d'ouvrage SNCF Gares et Connexions

La gare de Miramas est une gare majeure du département des Bouches-du-Rhône et un nœud ferroviaire du réseau ferroviaire régional.

Toutefois, sa configuration actuelle ne permet plus de répondre ni à une augmentation des flux, ni à une intermodalité optimisée, encore moins à une accessibilité pour tous. Aussi sa rénovation et sa modernisation sont apparues comme des enjeux prioritaires tant pour la Région que pour la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Mobilités.

Dans le cadre d'une convention multipartenaires, le périmètre d'étude confié à Gares et Connexions a concerné le bâtiment-voyageurs de Miramas.

Ces données et les compléments éventuels permettront d'intégrer de manière cohérente et détaillée un projet de modernisation de la gare au sein d'un pôle d'échanges de haut niveau de service et de porte d'entrée de la Métropole Aix Marseille Provence.

Les études préliminaires ont été achevées en 2015. Elles ont permis d'établir une Esquisse, permettant la poursuite des études en phase pré-opérationnelle (Avant-Projet) qu'il convient de réactiver en fonction des différentes opérations constituant le PEM.

Il conviendra de procéder à une nouvelle organisation et répartition des locaux de la gare ainsi que des accès dans le but d'optimiser le fonctionnement de la gare tant au niveau des espaces dédiés aux usagers qu'au niveau des espaces de travail et de services, dans une logique d'intermodalité et d'optimisation des espaces voyageurs.

Ces différentes études devront être menées en étroite coordination avec les études en cours sur le périmètre environnant de la gare, sous maîtrise d'ouvrage MAPM, en cohérence avec les études de SNCF Réseau, ceci afin de garantir la compatibilité du projet de réaménagement et rénovation du bâtiment voyageurs avec les autres projets.

L'ensemble doit être cohérent dans la forme et dans le temps pour éviter les fausses manœuvres.

C. Périmètre quais – Maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau

Fin 2015, SNCF Réseau a rendu les études d'Avant-Projet pour la mise en accessibilité des PMR. La solution retenue pour le franchissement des voies consistait en la réhabilitation du passage souterrain.

Or le projet urbain porté par la MAMP, envisage la réalisation d'une passerelle mixte desservant les quais ferroviaires mais permettant également un franchissement ville à ville (centre-ville – gare). La problématique n'est donc plus exclusivement ferroviaire et nécessite une reprise de l'étude.

La création d'une passerelle de franchissement des voies, en surplomb du réseau ferroviaire national sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole avec le concours de SNCF Réseau est en cours d'étude.

Les sujétions particulières liées à l'environnement ferroviaire imposent une conception et une réalisation en accord avec le document « Consigne de Sécurité Ferroviaire (CSF) » afin de garantir la sécurité des personnels et des circulations pendant les travaux.

Un programme fonctionnel devra être présenté à la SNCF qui validera en Commission la réalisation des travaux.

Ainsi, SNCF Réseau participe et accompagne la réflexion et les études menées sur cet équipement : les caractéristiques et en particulier son implantation, les modalités d'exécution des travaux (contraintes ferroviaires à respecter) ont été étudiées dans le cadre d'une mission de l'équipe de maîtrise d'œuvre de la MAMP désignée pour le projet urbain.

Compte tenu de cet usage mixte, SNCF Mobilité doit être étroitement associé au projet.

A l'issue des études d'Avant-Projet portant sur la passerelle, les co-financeurs se positionneront sur l'option de franchissement des voies (passage souterrain ou passerelle). Pour la réalisation du franchissement des voies, la maîtrise d'ouvrage sera donc définie lorsque la solution sera retenue.

Par ailleurs, la création d'un quai supplémentaire est envisagée pour le développement de l'offre ferroviaire.

Des prescriptions techniques générales: gabarits des quais avec distances minimales de recul (zone de stationnement à risques par effet de souffle), largeur minimale des quais en tenant compte de l'implantation nécessaires des escaliers et ascenseurs et le passage libre minimal sur un quai seront à prendre en compte.

Les travaux devront être programmés en concomitance avec les travaux de rehaussement et de mises aux normes des quais, pour préserver une cohérence dans l'aménagement de la gare.

ARTICLE 3 - Coût prévisionnel et hypothèses de plan de financement

Ce projet est estimé à 50 M€ HT dans sa globalité tous périmètres confondus aux conditions économiques 2018.

Le détail des coûts sera affiné au cours de l'avancement des projets. Ils feront l'objet d'une présentation en comité technique et d'une validation en comité de pilotage.

Chaque convention particulière précisera le plan de financement associé à chaque phase du projet.

ARTICLE 4 - Planning prévisionnel des opérations

Les plannings prévisionnels seront adaptés en fonction de l'avancement des travaux du PEM pour une bonne interface et se décomposent à l'heure actuelle comme suit :

- Libération du foncier pour prolonger la voie et débiter l'opération d'aménagement : 2019,
- Relocalisation des activités ferroviaires par le déplacement du poste de sécurité : 2019,
- Déconstruction et reconstruction des voies de l'offre fret : 2021,
- Relocalisation des logements ICF : 2021,
- Passage de la route (création de la voie Falabrègues prolongée) : 2021,
- Construction du parking dans le prolongement du bâtiment-voyageurs avec préconisations SNCF : 2022,
- Reprise du bâtiment-voyageurs : 2023,
- Traitement des quais : 2023-2024,
- Franchissement des voies ferrées: 2023-2024,

ARTICLE 5 - Gouvernance

Afin de suivre la réalisation du PEM, les Partenaires du présent protocole conviennent de s'organiser ainsi :

A. Comité de pilotage

Le comité de pilotage est composé des Partenaires signataires du présent protocole. Il pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de ce protocole, mais pouvant être concernés par le projet.

Ce comité de pilotage, animé et présidé par la Région, se réunira à l'initiative du comité technique ou à la demande de l'un des signataires. Il se réunit a minima une fois par an.

- Pour l'Etat, le Préfet ou son représentant,
- Pour la Région, le Président ou son représentant,
- Pour la Métropole, la Présidente ou son représentant,
- Pour la Commune de Miramas, Le Maire ou son représentant,
- Pour SNCF Réseau, un représentant de SNCF Réseau
- Pour SNCF Mobilités, un représentant de SNCF Mobilités

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 de chaque maître d'ouvrage, les montages financiers et les calendriers de réalisation.

Ces différents éléments pourront faire selon le cas, l'objet de délibérations et de décisions concordantes dans chacun des organes statutaires ou légaux des Partenaires.

B Comité technique

Le comité technique est composé des équipes techniques des partenaires signataires du présent protocole. Celui-ci pourra être élargi à des représentants de partenaires non signataires de ce protocole mais pouvant être concernés par le projet.

Le comité technique, animé par la Région, se réunira à son initiative ou à celle de tout autre partenaire signataire du protocole. Il se réunit à minima deux fois par an.

Le comité technique assiste le comité de pilotage en préparant les réunions du comité de pilotage, en assurant le suivi et la mise en œuvre des orientations du comité de pilotage.

A ce titre, il s'assure de la bonne coordination et du bon avancement technique et financier du programme. Il prépare les conventions financières aux différentes étapes du projet. Par ailleurs, le comité technique :

- Propose les ordres du jour et rédige le compte-rendu des réunions du comité de pilotage ;
- 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 financiers et 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 ;
- Fixe le planning des réunions.

Article 6 – Engagement des partenaires

Les Partenaires du présent protocole s'engagent à élaborer ensemble le PEM de Miramas dans la perspective du projet urbain.

Article 7 – Date d'effet du protocole

Le présent protocole prend effet à la date de notification par la Région après signature par l'ensemble des partenaires.

La validité des dispositions de ce protocole prend fin à la signature de conventions se substituant au présent accord ou bien à la fin de la réalisation des programmes décrits dans l'article 2 et après que chaque signataire ait satisfait à l'ensemble de ses obligations.

Article 8 – Modification ou résiliation du protocole

Toute modification du présent protocole fera l'objet d'un avenant sans toutefois que celui-ci ne modifie l'objet du présent protocole ou n'en bouleverse l'économie générale.

En cas de non-respect par l'une des parties des engagements réciproques au titre de ce protocole, celui-ci peut être résilié de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Le comité de pilotage valide cette décision et avise le ou les Partenaires concernés par lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure. Si cette dernière reste sans effet à l'expiration d'un délai de trois (3) mois suivant sa réception par le ou les Partenaire(s) défaillant(s), les autres Partenaires se réunissent pour décider du sort du présent protocole. La résiliation de ce dernier peut être prononcée et entérinée selon les modalités qui ont gouverné sa conclusion.

En cas d'abandon total ou partiel de l'opération ou en cas de résiliation du présent protocole, les parties tirent les conséquences quant à la suite à donner aux conventions signées ultérieurement.

Article 9 – Propriété, diffusion des études, communication

Les études menées dans le cadre du présent protocole restent la propriété des maîtres d'ouvrage concernés.

Les résultats des études ainsi que tous les documents spécifiques à la réalisation des études et des travaux seront communiqués aux Partenaires sous format numérique et papier.

Toute autre diffusion est subordonnée à l'accord préalable de chaque maître d'ouvrage concerné.

Les partenaires s'engagent à faire mention des co-financeurs dans toute publication ou communication des études.

Article 10 – Litiges

En cas de litige entre les Partenaires auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution du présent protocole, ceux-ci mettent tous leurs efforts afin de résoudre ce litige à l'amiable au sein du comité de pilotage.

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

Pour l'exécution du présent protocole, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

Le présent protocole est établi six exemplaires originaux, un à destination de chaque signataire.

A _____ le _____

Pour l'Etat

Pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Monsieur Pierre DARTOUT

Monsieur Renaud MUSELIER

Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence

Pour la Commune de Miramas

Madame Martine VASSAL

Monsieur Frédéric VIGOUROUX
Maire de Miramas

Présidente de la Métropole

Pour SNCF Réseau

Pour Gares et Connexions

Monsieur Jacques FROSSARD

Monsieur Thierry JACQUINOD

Directeur territorial PACA

Directeur de l'Agence Grand Sud