



## **PLAN MARSEILLE EN GRAND**

**CONVENTION DE FINANCEMENT PAR L'ÉTAT DU PROJET  
CHRONOBUS DU PLAN MARSEILLE EN GRAND MIS EN ŒUVRE PAR  
LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

**Entre les soussignés,**

**l'État**, préfecture régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par le préfet de région, M. Christophe Mirmand,

**l'Agence de financement des infrastructures de transport de France**, ci-après dénommée « l'AFIT France », établissement public national à caractère administratif représenté par le président de son conseil d'administration par intérim, M. Thierry Coquil, autorisé pour ce faire par la délibération n°22-93-XX du conseil en date du 14 décembre 2022.

**et**

**la Métropole d'Aix-Marseille-Provence**, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est situé au Phare, 58 boulevard Charles Livon, 13007 MARSEILLE, représentée par sa présidente, Mme Martine Vassal, autorisée pour ce faire par la délibération MOB 007- 8155/20/BM du bureau de la Métropole en date du 31 juillet 2020.

\* \* \* \* \*

**Vu :**

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de la commande publique ;
- le code des transports, notamment les articles R. 1512-12 à R. 1512-19 relatifs à l'AFIT France ;
- la loi n° 2021-1900 de finances pour 2022, notamment son annexe « état B » s'agissant des crédits du programme « infrastructures et services de transports »
- l'article 42 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des Métropoles ;
- la délibération de la Métropole n° TRA 004-7093/19/CM du 24 octobre 2019 portant approbation du programme et revalorisation et affectation de l'opération d'investissement pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Chronobus entre Aubagne et Gémenos;
- l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône n° 13-2022-036 du 1er février 2022 portant approbation de la convention constitutive du GIP Mobilités ;
- le protocole d'engagement relatif à la création du GIP Mobilités signé le 14 décembre 2021 par le Premier ministre et la présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, mentionnant la liste des projets de transport en commun bénéficiant des aides de l'État du plan Marseille en Grand ;
- l'ensemble du plan Marseille en Grand présenté le 2 septembre 2021 par le Président de la République à Marseille, comprenant notamment un volet mobilité ;

- la proposition du GIP Mobilités du 1er juillet 2022 sur les projets qui pourraient bénéficier des subventions de l'État au titre du volet mobilité du plan Marseille en Grand ;
- l'avis du groupement d'intérêt public Aix-Marseille-Provence Mobilités à l'issue de la réunion du 29 septembre 2022 approuvant le principe d'une subvention de l'État de 3,3 millions d'euros au bénéfice du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare SNCF d'Aubagne et le parc d'activité de Gémenos ;
- le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2022 et ses budgets rectificatifs n°1, 2, 3, 4 et 5, approuvés respectivement par les délibérations n°21-86-02 du 15 décembre 2021, n°22-87-03 du 16 février 2022, n°22-88-02 du 6 avril 2022, n°22-89-19 du 15 juin 2022, n°22-92-01 du 19 octobre 2022 et n°22-92-xx du 14 décembre 2022 de son conseil d'administration et leur annexe n°2 relative aux dépenses d'intervention comportant en particulier l'inscription de l'opération « TCA appels à projets et HCPER (hors relance) ».

\* \* \* \* \*

#### **Considérant :**

- que la France s'est engagée résolument dans la transition écologique, que le développement des transports en commun s'intègre pleinement dans cet objectif en permettant notamment de réduire les pollutions et émissions de gaz à effet de serre tout en répondant au droit à la mobilité à un coût raisonnable pour l'utilisateur ;
- que la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la plus peuplée de France en dehors du Grand Paris, dispose d'un potentiel exceptionnel à l'interface de l'Europe et de la Méditerranée ; qu'elle souffre toutefois de retards dans plusieurs domaines qui freinent son développement ; que son réseau de transport en commun demeure ainsi insuffisamment performant face à l'étendue de son territoire et à l'enclavement de certains quartiers tandis que son réseau routier souffre d'une congestion élevée ;
- que le plan Marseille en Grand annoncé le 2 septembre 2021 par le Président de la République constitue un soutien exceptionnel de l'État qui doit permettre à la Métropole et à la ville de Marseille de combler leurs retards et d'insuffler une nouvelle dynamique correspondant davantage aux atouts du territoire ; que ce plan prévoit 1 milliard d'euros d'aides pour le volet mobilité, dont 256 millions d'euros de subventions directes en faveur d'un programme de 15 projets de transports en commun à la suite du protocole d'engagement signé le 14 décembre 2021 par le Premier ministre ;
- que le programme 203 infrastructures et services de transports de l'État est le support de ces subventions ;
- que le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare SNCF d'Aubagne et le parc d'activité de Gémenos permet de desservir plusieurs pôles d'emplois et d'attractivité majeurs du territoire.

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

### **Préambule**

Avec le plan Marseille en Grand, l'État soutient au total la réalisation de 15 projets de transport en commun de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ce plan a fait l'objet d'un protocole cadre relatif au financement par l'État du volet mobilité du plan Marseille en grand mis en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Dans ce cadre, la Métropole s'engage à prioriser, en accord avec l'État, les projets favorisant la mobilité durable prévus au plan de mobilité métropolitain adopté par le Conseil métropolitain du 20 décembre 2021 dont les 15 projets du plan Marseille en Grand. À cette fin, la Métropole s'engage à inscrire à compter du budget primitif 2023 du budget annexe transports un montant de crédits de paiement de 300 millions d'euros, au moins, par an pour les dépenses d'équipement (investissement hors remboursement de la dette et écritures d'ordre) pendant 10 ans, hors circonstances exceptionnelles et imprévisibles (guerre, catastrophe naturelle, etc). Cet objectif sera atteint grâce à la poursuite de la démarche de simplification de sa gouvernance, de clarification de la répartition des compétences avec les communes ainsi que de la révision de sa stratégie budgétaire dans le cadre de la conférence fiscale, dans le prolongement de la loi 3DS.

Dans ce cadre et eu égard à l'effort de l'État, la Métropole s'engage, dans le respect des lois et règlements qui les régissent, à réaliser prioritairement les projets labellisés Marseille en Grand et à mobiliser à cet effet les ressources intellectuelles et financières nécessaires.

Ces seuls projets représentent un montant d'investissement de plus de 2 milliards d'euros.

Le financement du BHNS d'Aubagne à Gémenos fait partie des projets choisis dans ce cadre.

Les objectifs du plan Marseille en Grand sont notamment de :

- favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants et plus économes en ressources fossiles, par la recherche d'une meilleure performance du réseau de transport en commun dans son ensemble et d'une plus grande complémentarité avec les autres modes de déplacement (vélo et marche) ;
- encourager un développement durable des territoires où les politiques de déplacement sont pensées en cohérence avec une stratégie d'aménagement globale (notamment avec la densification autour des stations de transport collectif et l'articulation avec les politiques d'urbanisation de nouveaux secteurs);
- promouvoir l'accès à la mobilité en veillant, en particulier, à l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La réalisation du BHNS d'Aubagne à Gémenos est portée par la Métropole. Il apparaît dans les documents suivants :

- l'agenda de la mobilité proposé par la Métropole ;
- le schéma de cohérence territoriale (SCOT) ;
- le plan de mobilité métropolitain.

Le BHNS d'Aubagne à Gémenos constituera un moyen de transport accessible, confortable et régulier, bénéficiant de couloir de bus pour assurer un temps de parcours

compétitif par rapport à la voiture individuelle.

Le tracé du projet reprend en grande partie le tracé actuel de la ligne 1 du réseau urbain du Pays d'Aubagne et de l'Etoile qui dessert un bassin de 12 000 emplois. Cet itinéraire étant à la limite de la saturation sur quelques sections notamment en raison des déplacements domicile-travail, le BHNS d'Aubagne à Gémenos offrira une alternative efficace à la voiture individuelle permettant d'augmenter la fréquentation des transports en commun, d'améliorer la qualité de l'air et de diminuer les nuisances liées au trafic routier.

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

La présente convention a pour objet de fixer les conditions notamment techniques, financières et programmatiques, dans lesquelles la Métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la réalisation du projet du BHNS d'Aubagne à Gémenos.

## **ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet**

### **2.1 - Caractéristiques générales**

Le projet consiste à relier le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare SNCF d'Aubagne à la Plaine de Jouques à Gémenos, soit un tracé de 6,4 km.

Il traverse plusieurs secteurs distincts :

- un secteur urbain correspondant au centre-ville d'Aubagne sur 0,7 km jusqu'au franchissement de l'Huveaune par la RD43C;
- un secteur périurbain sur la RD2 desservant au passage la future zone d'activités de Camp de Sarlier jusqu'au franchissement de l'Autoroute A52 ;
- un secteur d'activités marchandes le long de la RD2 puis dans la zone commerciale de la Martelle ;
- enfin un secteur d'activités industrielles en traversée de la Zone d'Activité des Paluds puis du Parc d'activités de Gémenos.

Le projet dessert deux communes de la Métropole (Aubagne et Gémenos) avec douze stations situées au plus proche des lieux d'activités.

La ligne bénéficie d'une articulation forte en gare d'Aubagne avec les services TER et les lignes structurantes de car reliant les principales agglomérations : Marseille, Aix en Provence, La Ciotat, Toulon. Elle sera aussi en correspondance avec la future extension du Val'Tram vers la Bouilladisse au terminus du PEM de la gare d'Aubagne et à la station Les Défensions en limite Est du centre-ville d'Aubagne

La ligne sera exploitée avec les nouveaux bus à motorisation hybride GNV déjà en service depuis fin 2020.

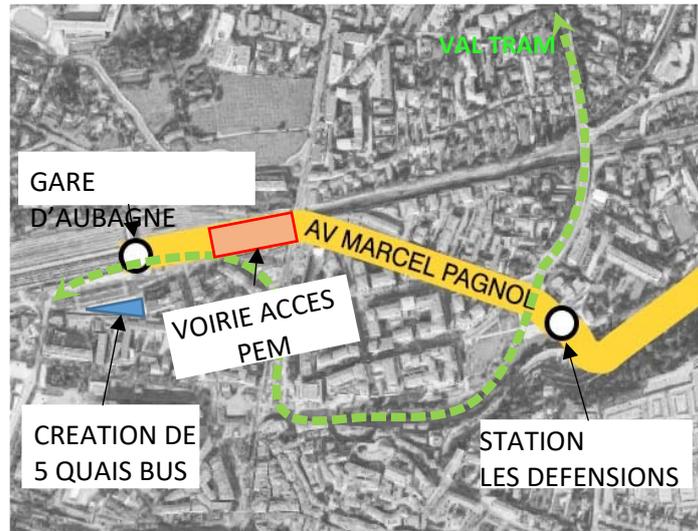
## 2.2 – Tracé

Le plan général de l'opération est présenté en annexe 1.

### Secteur urbain centre-ville – 0,7 km

Le projet du BHNS d'Aubagne à Gémenos part du Pôle d'Echanges Multimodal de la gare d'Aubagne puis se dirige vers l'avenue Marcel Pagnol sur une nouvelle voirie d'accès au PEM longeant les voies SNCF côté Sud. Le tracé emprunte ensuite l'intégralité de l'avenue Marcel Pagnol jusqu'au carrefour des Défensions.

Le tracé se dirige ensuite vers l'Est en empruntant la D43c sur 100 m jusqu'au franchissement de l'Huveaune.



La création des nouveaux couloirs bus dédiés à l'amélioration du temps de parcours et de la régularité du BHNS s'accompagne d'une requalification complète de façade à façade sur l'avenue Marcel Pagnol. L'opération comprend également la création de nouveaux quais en partie Sud du PEM de la gare d'Aubagne pour l'accueil du BHNS et des futures lignes de cars interurbains premium du Réseau Express Métropolitain (REM).

Le projet comprend ainsi :

- La création de 5 nouveaux quais et l'aménagement de voirie associé côté sud du PEM ;
- La reprise de la voirie devant la gare au Sud de la future plate-forme du tramway Val'Tram ;
- L'aménagement de la nouvelle voirie d'accès au PEM d'Aubagne comprenant 1 voie dans chaque sens et un couloir bus en direction de Gémenos ;
- L'aménagement de l'avenue de l'avenue Marcel Pagnol avec reprise de la voirie et des trottoirs et création d'un couloir bus vers le PEM de la gare en lieu et place du terre-plein central actuel ;
- La reprise de la voirie sur la RD43 pour permettre l'intégration d'une voie verte de 3.00 m de large dans le profil en travers actuel.

### **Secteur périurbain – 1.5 km**

Le BHNS d'Aubagne à Gémenos après le franchissement de l'Huveaune longe cette dernière sur la rive Sud en empruntant la RD2 jusqu'au franchissement de l'autoroute A52 en passage supérieur.

Le tracé franchit trois carrefours giratoires : le carrefour du Pont de la Planque, le carrefour du Pont de Lamagnon et le carrefour Ouest d'accès à l'A52.

Deux stations sont prévues sur cette section péri-urbaine.

Le calibrage à 2 x 1 voies est conservé entre les ponts de la Planque et de Lamagnon à l'exception d'un couloir de bus en approche du giratoire d'environ 100 m prévu juste après la station Pont de Lamagnon ; les voies de circulation sont néanmoins décalées vers le Sud pour accueillir côté Nord une voie verte.

Entre le Pont de Lamagnon et l'A52, le calibrage de la voie passe à 2 x 1 voie + 1 couloir bus vers le PEM de la gare jusqu'à la station Camp de Sarlier puis 2 x 1 voie plus un couloir bus dans chaque sens ensuite.

La continuité de la voie verte est assurée côté Sud de la voirie. Ce secteur péri-urbain est desservi par deux stations dont la station Camp de Sarlier qui dessert au Nord le futur parc relais (P+R) Camp de Sarlier (120 places) et côté Sud la zone d'activités de Camp de Sarlier.

### **Secteur zone commerciale – 1,4 km**

Le BHNS d'Aubagne longe la zone commerciale de la Martelle côté Nord puis la traverse du Nord au Sud.

Actuellement à 2 x 2 voies, le projet reprendra toute la chaussée et les trottoirs en insérant un couloir bus vers Aubagne-centre en supprimant une des 2 voies vers Gémenos sur la RD2.

Dans la partie Nord Sud du tracé, une des 2 voies vers le Sud est supprimée et remplacée par un couloir bus alternativement dans chaque sens en amont des trois giratoires de la section.

Deux stations sont prévues sur le secteur zone commerciale.

La continuité de la voie verte est assurée côté Sud de la voirie sur la RD2 jusqu'à la zone commerciale où elle bifurque vers le Sud pour passer à travers les parkings de la zone.

A partir du giratoire central, la voie verte est créée à l'Est des voies de circulation soit en bord de plate-forme soit en traversant un bassin d'orage à pente douce et paysagé

### **Secteur zone d'activités – 2,8 km**

La fin du tracé sur 2.8 km traverse la zone d'activité des Paluds et le Parc d'Activités de Gémenos. Il emprunte d'abord la partie Nord de l'avenue des Paluds où un couloir bus est créé en direction du centre-ville.

La suite de l'avenue des Paluds comme les avenues de la Fleuride, dirigeable et du Pic de Bertagne empruntées par la ligne reste à 2 x 1 voies.

Cinq stations sont prévues sur cette section hors terminus.

Les trottoirs actuels, larges et occupés par du stationnement sauvage, seront réaménagés avec des places de stationnement en longitudinales entrecoupées d'alignement d'arbre et bordées côté extérieur par des trottoirs.

La largeur des emprises ne permet pas sur ce secteur l'insertion de la voie verte.

La continuité de cette dernière sera assurée sur le chemin des Paluds voie en impasse qui bordent les deux zones d'activités côté Nord. Trois passerelles seront prévues pour connecter ce tronçon de voie verte au Nord des zones d'activités et assurer le franchissement de l'ouvrage d'assainissement trapézoïdal nommé contre-Maire bordant le Sud du chemin des Paluds.

A l'exception du secteur centre-ville où la proximité du bâti et le risque de gonflement d'argile est avérée, l'ensemble des trottoirs, de la voie verte et des places de stationnement seront réalisées en revêtement perméable assurant la désimperméabilisation de 26 000 m<sup>2</sup> sur l'ensemble du projet.

## **2.3 - Niveau de service**

### **Offre de service**

Le service proposé aux usagers est un bus tous les 10 min en période pointe le matin et le soir et 15 min pour le reste de la journée.

Le temps de parcours par rapport à la ligne 1 actuelle sera amélioré jusqu'à 4 min soit 20 % du temps de parcours, soit un temps de parcours entre les deux terminus entre 14 et 16 min. La régularité sera également fortement améliorée permettant de fiabiliser les trajets et les correspondances.

Le matériel roulant de l'actuelle ligne 1 d'Aubagne sera réutilisé pour le BHNS. Il s'agit d'une nouvelle génération de bus à moteur GNV Hybride, mise en service depuis la fin 2020. Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- Capacité : 100 places au total, dont 25 assises et 75 debout ;
- 100 % accessibles pour les personnes à mobilité réduite (PMR) :
  - 4 places PMR réservées ;
  - 2 places pour les usagers en fauteuil roulant (UFR) ou les poussettes ;
- Équipement : pensés pour le confort des usagers, ces véhicules sont aussi équipés du Wi-Fi et de prises de recharge USB.

Un système d'information en temps réel renseignera les usagers sur les prochains départs et les perturbations éventuelles. Ces informations seront présentes en station avec des panneaux d'information dynamique.

## **Aménagement des stations, (hors pôle d'échanges)**

Les stations seront toutes équipées :

- D'une borne d'informations voyageurs ;
- D'une corbeille de propreté ;
- De bandes de guidage et zone PMR, conformément à la réglementation et afin d'assurer l'accessibilité PMR ;
- D'un arbre par quai en fonction des contraintes d'occupation du sous-sol.
- De mobilier de confort pour les usagers : abri bus de protection aux intempéries, bancs/sièges, lisse de protection ou garde-corps dans le cas de quai avec voie circulée en partie arrière.

Des arceaux vélos pourront également être implantés à proximité immédiate des stations.

## **Parkings relais**

L'opération prévoit l'aménagement d'un P + R Camp de Sarlier de 120 places au niveau de la station Camp de Sarlier à proximité de la sortie de l'autoroute A52 en provenance d'Aix en Provence. Il sera également desservi par des futures lignes de car du Réseau Express Métropolitains.

Ce parking relais sera conçu en respectant les principes suivants :

- Des aménagements urbains permettront un accès lisible et sécurisant pour les différents modes de déplacement (véhicules, vélos, piétons...);
- Les aménagements nécessaires à l'équipement des parkings relais en billettique et contrôle d'accès sont prévus.;
- Des aménagements paysagers respectant l'environnement.

## **Aménagements piétons et cyclables**

Le projet prévoit l'aménagement d'une voie verte continue entre le pont de la Planque sur l'Huveaune à la sortie de la section urbaine et le chemin des Gravieres à Gémenos soit sur la plus grande partie du linéaire.

Elle assurera le cheminement des cycles comme des piétons très peu nombreux sur l'itinéraire.

Un tronçon en centre-ville entre le cours Voltaire et les Défensions réalisé dans le cadre du projet Val'Tram permet d'assurer la continuité du cheminement des cycles jusqu'au PEM.

La partie de la voie verte sur le chemin des Paluds sera traitée en zone de rencontre puisqu'elle continuera d'assurer l'accès des riverains desservis par cette voie en impasse. Afin d'assurer des croisements sécurisés avec les véhicules légers, des encoches d'élargissement d'environ 10 m de long seront implantées tous les 100 m.

Dans le secteur Zone d'activités les trottoirs sont entièrement repris et traités avec des revêtements perméables.

Des arceaux vélos pourront également être implantés à proximité immédiate des stations.

## 2.4 Évaluation socio-économique ex-ante

La fréquentation attendue sur la ligne complète du BHNS, à sa mise en service est 4000 voyageurs / jour.

Le projet permet la desserte immédiate (moins de 500 m) de 10 800 habitants (données INSEE carroyées - recensement 2015) et 15 400 emplois (source base carroyée FranceBusiness-ESRI France 2021).

*Le bilan socio-économique prévisionnel présente les résultats suivants :*

	Valeur estimée
<i>Bénéfice net actualisé</i>	<i>8,77 M€ (actualisé 2020)</i>
<i>Taux de rentabilité interne</i>	<i>5,2%</i>
<i>Bénéfice net actualisé par euro investi</i>	<i>0.17€</i>

## 2.5 - Délais de réalisation du projet.

Le projet est actuellement au stade de la validation des études de projet et à la préparation des Dossiers de Consultation des Entreprises

Le début d'exécution des travaux est prévu à l'été 2023, avec les aménagements sur l'avenue Pagnol en anticipé au printemps 2023.

Les travaux de la voirie d'accès au PEM démarreront au dernier trimestre 2022.

La date de mise en service est prévue fin 2024/début 2025.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Rendu de l'étude d'avant-projet	Octobre 2021
Démarrage des premiers travaux (voirie d'accès au PEM)	Novembre 2022
Dépôt dossier d'examen au cas par cas	Mai 2022
Réponse positive au cas par cas (pas d'étude d'impact)	Juin 2022
Dépôt dossier de déclaration Loi sur l'Eau	Octobre 2022
Démarrage des travaux d'infrastructures	Mars 2023
Mise en service	01/01/25

## ARTICLE 3 – Dispositions financières

### 3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 35 270 000 euros hors taxes (base 2021). La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 29 860 000 euros.

Une subvention État de 11,05% de la dépense subventionnable hors taxes est accordée à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence pour financer le projet faisant l'objet de la présente convention.

Cette subvention est plafonnée à 3 300 000 euros courants. Elle ne fait l'objet d'aucune actualisation, révision des prix ou de surcoût résultant d'aléas. Le solde se fait sur la base des dépenses réelles.

### 3.2 - Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement se répartit comme suit :

Cofinanceurs	Montant (euros)
État – Marseille en Grand (AFITF)	3 300 000
Etat - DSIL	711 380,80
Département	13 799 000
Métropole d'Aix Marseille Provence	17 459 619,20
Total	35 270 000

### 3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros 2023 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 11 postes.

indice	Postes	Coût d'opération €HT <sub>19</sub>	Dépense subventionnable €HT <sub>2019</sub>
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	1 600 000	-
2	Etudes	350 000	-
3	Maîtrise d'œuvre	2 740 000	-
4	Acquisitions foncières	720 000	-
5	Déviations de réseaux	3 580 000	3 580 000
6	Infrastructure (hors stations et dépôts du TCSP)	24 740 000	24 740 000
7	Stations du TCSP	1 000 000	1 000 000
8	Dépôt du TCSP	-	-
9	Aménagements connexes d'intermodalité (autres que le TCSP)	540 000	540 000
10	Véhicules	-	-

11	Autres	-	-
	<b>TOTAL en €HT<sub>2019</sub></b>	<b>35 270 000</b>	<b>29 860 000</b>

### 3.4 - Modalités de versement de la subvention

La subvention de l'AFIT France est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet, jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence pour chaque appel de fonds d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées en la nomenclature des postes de dépenses du tableau de l'article 3.3 et conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention et dans la présente convention. Lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé à l'article 3.1 s'applique aux dépenses subventionnables constatées.

Un 1er acompte de 20 % du montant de la participation de l'État en euros courants, pourra être demandé à l'engagement des travaux. Cette demande d'acompte sera accompagnée d'une attestation d'engagement de cette phase signée par le directeur du projet.

Après achèvement de l'intégralité des travaux et la mise en service du projet, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence présente le décompte général et définitif des dépenses subventionnables réalisées détaillées par poste de dépense en cohérence avec le tableau de l'article 3.3. Sur la base de celui-ci, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Cette demande est accompagnée d'une note récapitulative sur le projet livré, montrant ses caractéristiques et la conformité avec le projet programmé, objet de l'actuelle convention, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés, des aléas rencontrés et de premiers éléments d'analyse socio-économique comme la fréquentation.

### 3.5 - Facturation et recouvrement

Les demandes de versement d'acompte et solde seront transmises à l'AFIT France et en copie à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-après dénommée « la DREAL ».

Chaque appel de fonds sera transmis à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300049. Une copie de la demande sera également envoyée pour information aux adresses électroniques suivantes :  
paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr  
uppr.sti.DREALpaca@developpement-durable.gouv.fr

Les pièces justificatives seront adressées au format « pdf ».

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- objet de la facturation ;
- date ;
- montant de la subvention ;
- numéro de l'acompte ;

- taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- montant déjà versé lors des acomptes précédents ;
- montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables).

L'état récapitulatif joint est daté et certifié exact par le comptable public assignataire des dépenses de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence et par la présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ou son représentant. Il porte la mention « service fait » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable. Il doit également présenter les dépenses constatées par poste suivant la nomenclature de l'article 3.3.

La DREAL en soutien de l'AFIT France vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention et fait connaître à l'AFIT France si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés. Les sommes dues à la Métropole au titre de la présente convention sont réglées à compter de la date de réception par l'AFIT France de l'appel de fonds validé.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence au profit du compte dont les références sont les suivantes :

N° IBAN	<i>FR09 3000 1005 12C1 3000 0000 002</i>
N° BIC	<i>BDFEFRPPCCT</i>

### **3.6 - Expiration de la convention en l'absence de demande d'acompte les deux premières années**

La subvention sera caduque si la convention de financement n'est pas signée dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature par l'AFITF.

Si aucun acompte n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature de la convention, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6.

L'avance qui représente 20 % du montant de la subvention du projet est accepté sur la base d'un certificat attestant le commencement de travaux et signé par le directeur de projet. La DREAL se réserve le droit de se rendre sur les lieux pour attester du commencement réel des travaux. Ce commencement concerne des travaux en lien fonctionnel avec l'infrastructure de transport objet de la présente convention.

En l'absence de demande de solde accompagnée des documents indiqués à l'article 3.5 de la présente convention, dans les 12 mois suivants la date prévisionnelle d'achèvement du projet, l'État se réserve également le droit de ne procéder à aucun paiement au profit de la métropole Aix-Provence-Marseille.

La présente convention, prendra effet à partir de sa signature par l'ensemble des Parties.

### 3.7 - Échéancier prévisionnel

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention est le suivant :

Année	2022	2023	2024	2025	Solde (2026)	Total
Montant (euros)	-	1 140 000	1 245 000	255 000	660 000	3 300 000

La DREAL se réserve la possibilité, en fonction des contraintes de sa programmation budgétaire, de plafonner ces versements annuels et ces montants. Les montants non consommés une année donnée sont de droit reportés sur les échéances suivantes.

#### ARTICLE 4 - Suivi du projet

La Métropole présentera au conseil d'administration du GIP Mobilités au moins deux fois par an l'avancement du projet. Ces conseils d'administration seront précédés par un COTECH associant la DREAL et la Métropole.

L'AFIT France, l'État et la Métropole d'Aix-Marseille-Provence 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.

#### ARTICLE 5 - Obligations du bénéficiaire

##### 5.1 - Date de démarrage des travaux

Les premiers travaux débuteront en novembre 2022.

Les travaux d'infrastructures démarreront en mars 2023.

Sauf dérogation explicitement accordée par l'État, le commencement de l'exécution, acté par un engagement juridique d'une dépense subventionnable, devra intervenir dans les 18 mois suivant la signature de la convention par tous les partenaires, et être transmis avant cette même date aux services de l'État. En cas de non-observation de ce délai, l'État peut prononcer de plein droit la résiliation de la subvention dans les conditions prévues à l'Article 6. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

##### 5.2- Date de mise en service du projet

La mise en service du projet est prévue janvier 2025.

En cas de dépassement de ce délai de plus d'un an, et sans autorisation de prolongement de délai, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

### **5.3 - Modification du projet**

Toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du projet ou sur sa programmation définie dans l'article 2 de la convention doit faire l'objet d'une notification préalable à l'État, notamment lorsqu'il y a une modification du mode de transport, du tracé, de son financement, de son calendrier ou lorsque la date de mise en service est reportée. Cette notification doit faire l'objet d'une information formalisée à la DREAL dans un délai de 3 mois suivant le constat de cette modification substantielle. L'État et la Métropole examineront les raisons et les suites à donner en lien avec les autres co-financeurs. En cas d'accord de l'État, un avenant à la présente convention sera établi.

Au vu de ces modifications, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6. Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

### **5.4- Évaluation socio-économique ex-post**

Le code des transports indique que la décision de réalisation d'un projet est fondée sur l'efficacité économique et sociale de l'opération (article L. 1511-1).

La Métropole Aix-Marseille Provence réalisera un bilan socio-économique pour le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre la gare SNCF d'Aubagne et le parc d'activité de Gémenos.

À cette fin, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence présente lors de la première demande d'acompte le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée à cet article, conformément à la méthodologie élaborée par le CEREMA. Ce dispositif prévoit la réalisation d'enquêtes visant à estimer le report modal et l'induction de trafic. Un rapport pourrait être joint à cette demande.

Pour le dernier appel de fonds présenté lors du solde de la subvention, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence indique dans la note récapitulative sur le projet (cf. article 3.4) les éléments d'analyse socio-économique actualisés suite à la mise en service du projet.

### **5.5 - Prise en compte de l'accessibilité des services de transport**

L'article L. 1126-6 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 ».

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention, la Métropole Aix-Marseille-Provence remet à la DREAL un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

## **5.6 - Insertion par l'emploi**

L'État souhaite développer les politiques d'insertion par l'activité économique.

L'article L. 2112-2 du code de la commande publique prévoit que des considérations relatives au domaine social ou à l'emploi puissent être prises en compte dans le cadre d'un marché public.

Dans le cadre du suivi de ce dispositif, la Métropole Aix-Marseille-Provence qui a d'ores et déjà approuvé son Schéma de Promotion des Achats Socialement et Ecologiquement Responsables (SPASER) le 7 octobre 2021 s'engage par conséquent à :

- faciliter et encourager la démarche d'insertion sur toutes les étapes du processus achat ;
- encourager et valoriser les partenaires économiques portant une démarche en faveur de l'insertion.

## **5.7 - Publicité du projet**

La Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'engage à faire mention de la participation de l'État dans toute communication ou information (plaquettes, invitations, communiqué de presse, supports audiovisuels, sites internet ou autres) sur le projet. Les logos du ministère en charge des transports et de l'AFIT France doivent être affichés sur le lieu des travaux et sur les documents d'information et de communication, sur une affiche au format A0 minimum de manière visible sur un support rigide, résistant aux intempéries, sur le lieu de l'ouvrage durant toute la durée des travaux.

## **ARTICLE 6 - Mesures d'ordre**

À défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du tribunal administratif territorialement compétent au regard de la situation du projet.

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements rappelés en préambule et des dispositions de la présente convention, et notamment des caractéristiques du projet (tracé, niveau de service, calendrier, plan de financement, etc.), 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 ou indicateurs prévus aux articles 5.4 et 5.5, dès que le solde de l'opération aura été versé.

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

*(Date à apposer par le dernier signataire)*

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

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

Thierry COQUIL

**Pour l'État,  
le Préfet de la région  
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

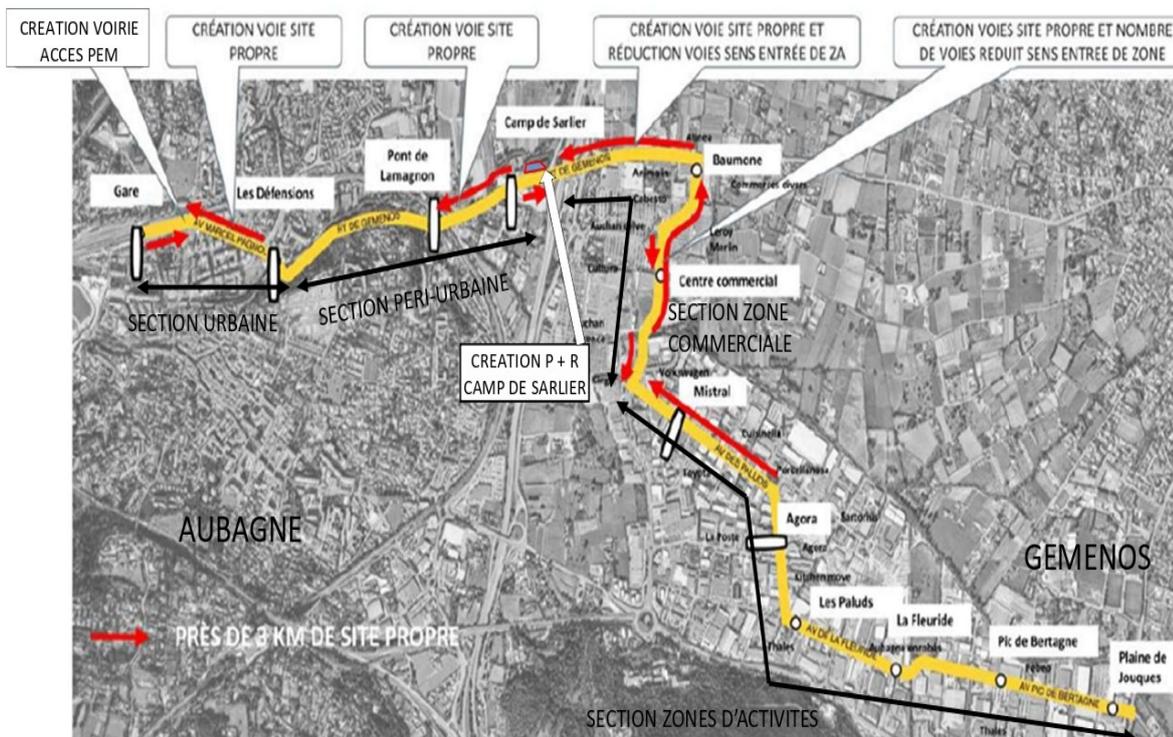
Christophe MIRMAND

**Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence,**

**la Présidente**

Martine VASSAL

# ANNEXE 1 - Plan du projet



# ANNEXE 2- Planning

## ANNEXE : PLANNING BUS + BHNS D'AUBAGNE ET DE GEMENOS

	2021												2022												2023												2024												2025			
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A
Etudes Avant-Projet																																																				
Etudes Projet																																																				
Passation marché travaux voirie d'accès PEM																																																				
Travaux voirie d'accès PEM																																																				
Passation marché travaux BHNS																																																				
Travaux de dévoirement de réseaux																																																				
Travaux																																																				
Essais et mise en service																																																				
Concertation préalable (octobre 2019)																																																				
Dossiers réglementaires																																																				
Instruction dossier Cas par Cas																																																				
Décision Cas par Cas : pas d'étude d'impact																																																				
Instruction Dossier loi sur l'eau																																																				
Permis d'aménager																																																				

**ANNEXE 3 - Récapitulatif des éléments à fournir par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence**

		Destinataires
Première demande d'acompte	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses	DREAL PACA AFITF
	rapport sur le dispositif retenu pour réaliser l'évaluation socio-économique ex-post	DREAL PACA AFITF
Autres demandes d'acompte (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fond présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fond - l'ensemble du projet	DREAL PACA AFUTF
Demande de solde	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5+ état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fond - l'ensemble du projet	DREAL PACA AFITF
	note récapitulative sur la réalisation du projet	DREAL PACA
	rapport sur l'accessibilité du projet mis en service	DREAL PACA