

PLAN MARSEILLE EN GRAND

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET DE PÔLE
D'ÉCHANGES MULTIMODAL DE PLAN DE CAMPAGNE 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 038-5128/18/CM du 13 Décembre 2018 approuvant la réalisation du projet de pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne;
- 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 0,72 millions d'euros au bénéfice du projet de pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne ;
- 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°22-93-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'usager ;
- 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 projet de pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne permet de desservir un pôle d'emplois et d'attractivité majeur du territoire et de réduire considérablement la part modale de la voiture sur le corridor Aix-Marseille dont le trafic est en constante augmentation.

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 pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne 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 pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne 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 ;
- le plan de mobilité métropolitain.

Le pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne constituera un nœud multimodal

majeur en lien avec le projet de halte-ferroviaire porté par l'État, la Région et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Situé dans un emplacement stratégique, il offrira une alternative efficace à la voiture individuelle permettant d'augmenter l'utilisation 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 de pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne.

ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet

2.1 - Caractéristiques générales

Le projet de Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) Plan de Campagne est localisé sur la commune des Pennes-Mirabeau. Il vise à renforcer la desserte multimodale de cette porte d'entrée du territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence tout en complétant le réseau de PEM. Ce futur PEM permettra de desservir la zone commerciale Plan de Campagne et ses nombreux emplois. L'objectif est notamment **d'améliorer les correspondances et l'attractivité des transports collectifs** dans une logique de développement durable et de diminution du trafic routier automobile. Il s'agit ainsi de favoriser les connexions entre les modes de transports collectifs (train, bus, BHNS) et individuels (marche, vélo, véhicule particulier).

Le projet de PEM de Plan de Campagne accompagnera la mise en service de la nouvelle halte ferroviaire éponyme s'inscrivant dans la phase 2 de modernisation de la ligne Marseille – Gardanne – Aix (MGA2)

Le PEM Plan de Campagne sera équipé de 2 parkings relais, d'une gare routière, d'une halte ferroviaire et constituera le terminus de l'extension de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service ZENIBUS entre Marignane et les Pennes-Mirabeau. Afin de dynamiser et de rendre attractif ce PEM, différents services et aménagements seront proposés aux usagers comme du stationnement cycle, des points d'accueil du public et de vente de billets, une zone d'attente pour les voyageurs, ainsi que d'autres locaux localisés au sein des kiosques.

Le projet de PEM :

- **Assure l'accessibilité et l'intermodalité** pour l'ensemble des voyageurs (développement des équipements d'accès pour tous les modes)
- **Assure l'articulation de la halte ferroviaire avec les autres modes** de déplacement
- **Propose un pôle de mobilité pour les habitants et travailleurs** du futur Quartier de Gare à proximité immédiate ainsi que pour la zone commerciale majeure de Plan de Campagne (confort et sécurité des cheminements pour les modes doux et les TC)
- **Propose un aménagement durable** qui s'intègre au paysage et permet sa valorisation
- **Propose des articulations fonctionnelles avec la RD543**



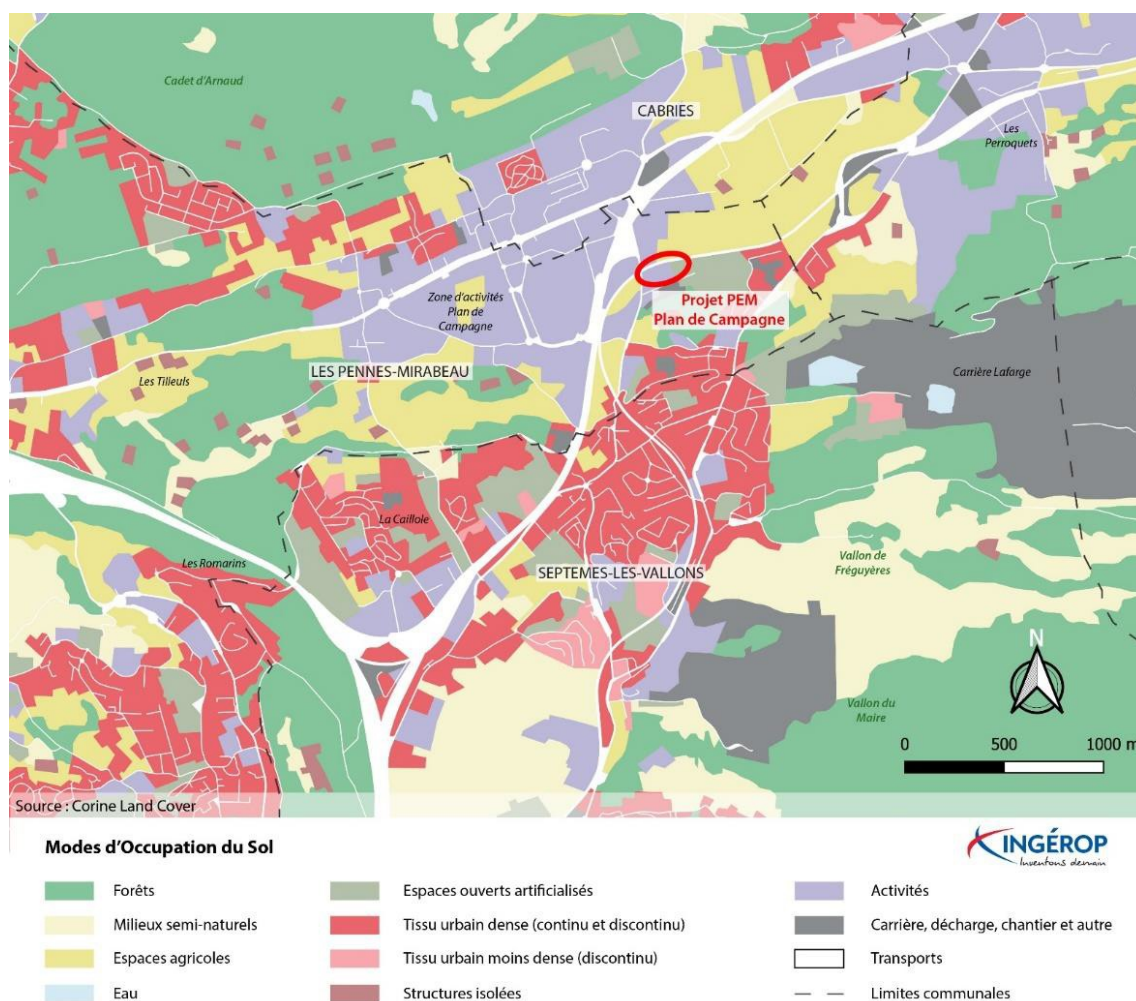
Vue 3D du projet de PEM de Plan de Campagne

Contexte territorial

Concernant le contexte territorial, le projet PEM Plan de Campagne est **situé à l'extrémité est du territoire communal des Pennes-Mirabeau**, non loin des territoires des communes de Cabriès, Septèmes-les-Vallons et Bouc-Bel-Air. La population des Pennes-Mirabeau est de 21 411 habitants (INSEE, données 2018).

L'emplacement du futur PEM Plan de Campagne se situe à **proximité immédiate de la zone d'activités Plan de Campagne** d'une part, et d'espaces agricoles (notamment au nord de la voie ferrée) d'autre part. La majeure partie de cette zone d'activités se situe à l'ouest de l'A51 et de la voie ferrée. La zone d'activités commerciale Plan de Campagne, créée dans les années 1960, s'étend sur les communes des Pennes-Mirabeau et de Cabriès. Il s'agit de la plus grande zone commerciale de France et elle comprend plus de 500 enseignes et 8 000 emplois. Elle est la 4^e zone la plus visitée de France avec ses 25 millions de visiteurs annuels. Son succès peut en partie s'expliquer par la bonne accessibilité autoroutière via l'A7 et l'A51 et sa situation entre Aix-en-Provence et Marseille. Depuis 2009, elle est classée Périmètre d'Usage et de Consommation Exceptionnelle (PUCE) qui permet aux commerces d'ouvrir également le dimanche.

Des zones d'habitation des communes de Pennes-Mirabeau et de Septèmes-les-Vallons se situent non-loin du futur PEM Plan de Campagne.



2.2 – Offre actuelle et projetée par mode et aménagements associés

Offre de transports collectifs routiers projetée

Dans le cadre du Réseau Express Métropolitain, plusieurs lignes, **notamment interurbaines**, desserviront le PEM Plan de Campagne :

- **La ligne 49**, qui transporte majoritairement des salariés, devrait s'arrêter au niveau du PEM (forte demande des entreprises)
- **La ligne 51**, qui transporte également de nombreux salariés mais aussi des scolaires, devrait marquer l'arrêt au PEM. Cette ligne devrait de plus être scindée en 2 branches pour limiter les conflits d'usage entre les salariés et les scolaires, avec un terminus au PEM Plan de Campagne dans les deux cas :
 - Branche nord : Gare routière d'Aix-en-Provence – PEM Plan de Campagne
 - Branche sud : Gare Saint Charles de Marseille – PEM Plan de Campagne
- **La ligne 53**, qui va connaître une restructuration avec la création des lignes 53A et 53B, devrait desservir le PEM Plan de Campagne. Les bus de cette ligne auront à terme une longueur de 15m
- **La ligne 64**, qui ne dessert le secteur qu'à certains horaires, devrait marquer l'arrêt au PEM Plan de Campagne

- La ligne A du ZENIBUS aura pour terminus Est le PEM Plan de Campagne et recourra à 2 postes à quai. Les quais du BHNS seront à l'intérieur de la gare routière et non le long de la RD543

La ligne 4 actuelle sera par ailleurs supprimée dès la mise en service de l'extension Est du ZENIBUS.

Les bus seront prioritaires à l'intersection avec la RD543 sur appel en sortie de la gare routière.

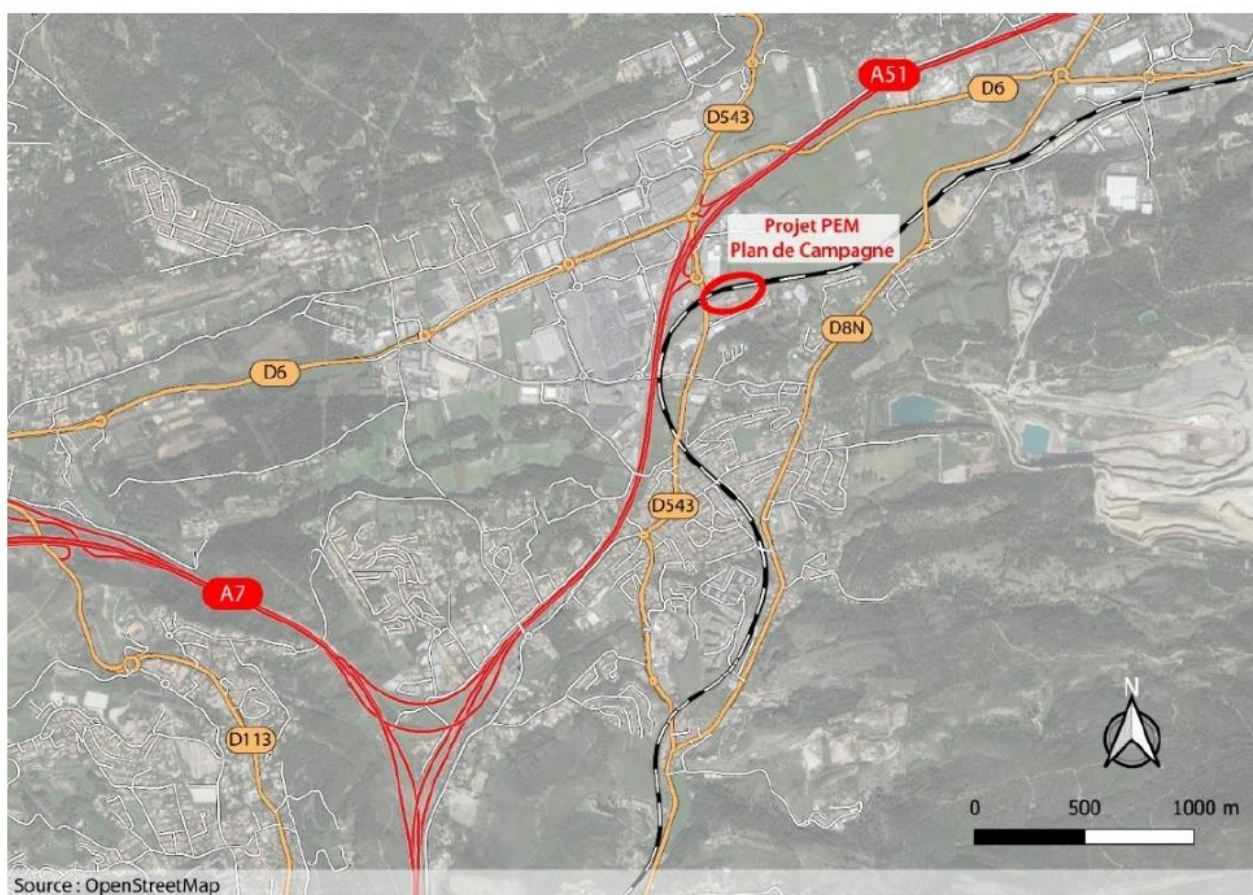
BHNS ZENIBUS Ligne A	70 passages / jour
Autres lignes (sur la base des fréquences de passage actuelles)	147 passages / jour (9 de plus le samedi) <i>Ligne 49 : 49 passages / jour</i> <i>Ligne 51 : 83 passages / jour</i> <i>Ligne 53 : 9 passages / samedi</i> <i>Ligne 64 : 15 passages / jour</i>

La **gare routière** du Pôle d'Echanges Multimodal sera implantée au sud des voies ferrées. Elle s'organisera en redan, ce qui permettra aux conducteurs d'entrer et sortir de la gare routière sans effectuer de manœuvre. 10 quais sont prévus.

Il est privilégié d'utiliser une chaussée béton au droit des quais et arrêts pour éviter l'orniérage.

Réseau routier actuel

L'emplacement du futur PEM Plan de Campagne est desservi par la route départementale 543 (route de Calas). L'extrémité Sud de cet axe se situe dans la commune de Septèmes-les-Vallons. Elle traverse les communes de Pennes-Mirabeau et Cabriès et se prolonge jusqu'à la limite Bouches-du-Rhône – Vaucluse au niveau de la commune de Rognes. La RD543 est connectée à l'autoroute A51 (les bretelles d'accès sont à proximité de l'emplacement du futur PEM), à la RD8N (à Septèmes-les-Vallons), ainsi qu'à la RD6 (qui traverse entre-autre les communes des Pennes-Mirabeau, Cabriès et Bouc-Bel-Air). Au nord de la voie ferrée se trouvent 3 giratoires : le premier (le plus au Sud) permet d'accéder à l'A51 (en direction d'Aix-en-Provence) depuis la RD543, le second permet d'accéder à l'A51 (vers Septèmes-les-Vallons et Marseille) depuis la RD543 et la RD6, et le troisième giratoire (le plus au nord) est quant à lui à l'intersection des RD6 et RD543.



Réseau Routier et Ferré

— Autoroutes — Routes départementales — Autres routes — Voies ferrées

Le positionnement du Pôle d'Echanges Multimodal a notamment été choisi en fonction de sa bonne accessibilité routière et autoroutière, au plus près de la RD543 et de l'A51.

Le chemin des Rigons, qui coupe transversalement la RD543 au sud du PEM au moyen d'un carrefour (cédez le passage et priorité à droite), fournit un accès à la zone commerciale Plan de Campagne par le sud en passant sous la voie ferrée et de l'A51. Cette route relie également la RD8N à l'est.

Réseau routier projeté

Le scénario retenu prévoit la **requalification de la RD543** (avec création de voies réservées pour les bus et aménagement de pistes cyclables), l'élargissement du passage des Rigons ainsi que l'aménagement du carrefour en T à l'intersection de la RD543 et l'entrée/sortie du PEM.

A noter que la requalification de la RD543 ainsi que l'élargissement du passage des Rigons ne font pas partie de la présente opération du PEM de Plan de campagne.

Le renforcement de la capacité du passage des Rigons, sous l'A51 et la voie ferrée, permettra l'extension de la ligne BHNS ZENIBUS jusqu'au PEM Plan de Campagne, son futur terminus, en site propre. Ces travaux consistent à créer un nouveau passage sous l'A51 et la voie ferrée, au nord de l'existant, réservé aux véhicules et aux bus en site propre. L'ancien passage sera réservé aux modes actifs. Actuellement le passage des Rigons n'est constitué que d'une seule voie en sens unique. Un carrefour à feux (avec

système de priorité pour les bus) sera créé à l'intersection du chemin des Rigons et de la RD543.

L'élargissement du chemin des Rigons est un exemple d'anticipation qui montre la volonté politique et l'engagement de la collectivité dans le projet global. En effet les travaux, incluant des couloirs d'approches dédiées aux TC sont terminés, en anticipation du réaménagement de la RD543 et de la réalisation du PEM, donc ils ne font pas l'objet de l'actuelle convention.

Offre de stationnement actuelle

Le secteur de Plan de Campagne dispose de nombreuses poches de stationnement privé liées aux activités commerciales. A proximité immédiate, au sud du futur PEM, on retrouve le parking du Grand Frais. Cette offre de stationnement actuelle n'est pas destinée au rabattement automobile vers les transports collectifs.

Offre de stationnement projetée

2 aires de stationnement longue durée seront proposées sur le PEM Plan de Campagne de part et d'autre des voies ferrées pour un total de 290 places (dont 6 places PMR) :

- **Au nord, le parking sera implanté le long des voies ferrées et comprendra 170 places** (véhicules particuliers et deux roues motorisés). Il sera accessible depuis le rond-point actuel à l'intersection entre la RD543 et les bretelles d'accès de l'autoroute A51
- **Au sud, le parking sera implanté à l'est de la gare routière en contrebas des voies ferrées et comprendra 120 places** (véhicules particuliers et deux roues motorisés). Il sera accessible depuis la RD543 via la voie longeant l'enseigne Grand Frais.

5% des places seront équipées de bornes de recharge pour véhicules électriques (dont 2 places PMR) et 20% seront pré-équipées (dont 2 places PMR). 5% des places seront dédiées aux deux roues motorisés. Le recours à des graviers ou pavés autobloquants comme revêtement de la surface de stationnement sera étudié pour réduire la surface d'imperméabilisation.

Les aires de stationnement seront libres d'accès mais seront pré-équipées en contrôle d'accès. Pour chacune des aires, 2 accès en sortie et 1 accès en entrée sont prévus. 2 panneaux d'affichage dynamique seront installés le long de la RD543 pour indiquer le nombre de places restantes dans chaque parking.

Une offre de stationnement pour la dépose et la reprise minute sera aménagée au niveau de la voie d'accès au parking sud. Celle-ci comprendra 12 places dont 3 réservées aux taxis. L'organisation de cet espace permet aux automobilistes de faire une boucle s'ils cherchent une place tout en évitant de s'engager dans le parking longue durée. L'aménagement de ces places devrait permettre d'éviter la présence de stationnement gênant lié à la dépose et à la reprise sur la RD543.

Cheminements modes actifs actuels

Actuellement, il n'y a pas d'aménagement cyclable au niveau de la RD543, hormis **2 tronçons de pistes cyclables unidirectionnelles** :

- entre le giratoire donnant accès à l'A51 et le chemin de la Charbonnière (sens sud > nord)
- entre le giratoire donnant accès à l'A51 et l'emplacement du futur PEM (sens nord > sud)

Concernant les cheminements piétons, il n'y a actuellement pas d'aménagement à proximité immédiate de l'emplacement du futur PEM hormis des trottoirs passant sous la voie ferrée et au nord de celle-ci ainsi qu'au niveau de l'enseigne Grand Frais.

Cheminements modes actifs projetés

Afin d'assurer l'accessibilité au PEM pour tous les usagers, et notamment les cyclistes, le projet prévoit la mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle au sud de la RD543. Concernant l'accès des piétons au PEM, le projet prévoit des cheminements piétons de part et d'autre de la départementale D543, reliant ainsi le futur PEM à la zone commerciale de Plan de Campagne à l'ouest de la voie ferrée.

Stationnement vélo

En accord avec le **Plan vélo 2019-2024** de la Métropole Aix-Marseille-Provence, le PEM Plan de Campagne accueillera une offre de stationnement vélo. Le document stratégique cyclable prévoit ainsi :

- Une nouvelle offre de stationnement vélo sécurisé (Action 3) : Il s'agit pour la Métropole de disposer d'ici 2024 de 3 600 places de stationnement vélo dont 60 % sécurisées sur une cinquantaine de pôles d'échanges, de Parkings-Relais, d'aires de covoiturage et dans les principales zones d'activités
- Le développement de l'intermodalité avec les transports en commun (Action 5) : Il s'agit notamment de permettre aux abonnés des transports en commun de pouvoir stationner de façon sécurisée leur vélo au niveau des pôles d'échanges

Une quarantaine de **places de stationnement vélo sécurisé** avec contrôle d'accès et vidéosurveillance sera mise en place au sein du garage à vélo le plus au sud du PEM. Cette localisation permettra à l'offre de stationnement vélo d'être au plus proche de l'aménagement cyclable qui sera réalisé le long du tracé de l'extension du ZENIBUS tout en limitant les conflits d'usage sur le parvis. Des prises de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE) ainsi qu'1 borne d'autoréparation et de gonflage seront intégrés à cet espace.

En complément de l'offre sécurisée, des arceaux vélo en libre accès seront disposés au droit des rampes d'accès aux quais SNCF.

Service de mobilité et d'accueil

Le bâtiment voyageur au sud du Pôle d'Echanges Multimodal comprendra les **services d'accueil du public et de vente de billets** avec :

- Un espace d'accueil de type guichets
- Un espace d'accueil rapide de type pupitres
- Un espace plus privatif pour le conseil en mobilité de type box

- Des distributeurs automatiques de billets

La mise en place d'accueils physiques, en complément des automates, permet aux usagers de se renseigner et de maintenir un service personnalisé. La présence d'agents commerciaux participe à améliorer l'attractivité du pôle et sa sécurité. L'équipe commerciale mobile SNCF sera présente et bénéficiera d'une connexion sans-fil Wi-Fi et de points de recharge. Le PEM Plan de Campagne bénéficiera ainsi des services de billetterie liés à la gare routière et à la halte ferroviaire.

Les équipes commerciales disposeront d'un espace de bureaux, d'une salle de repos avec point d'eau, d'une petite cuisine dédiée aux encas et aux pauses déjeuner, de sanitaires et d'une salle avec coffre devant si possible être munie d'un trappon permettant l'accolement des véhicules de transport de fonds. D'autres **locaux nécessaires au bon fonctionnement du pôle** sont prévus : local de repos pour les chauffeurs avec sanitaires, local d'entretien ménage comprenant un vide seau, local déchets, local technique électrique (courant fort CFO / courant faible CFA) et vidéo, local supervision/sécurité (vigiles) et local technique affecté aux besoins de la SNCF.

Un **espace d'attente** permettra de faciliter les correspondances en offrant un lieu abrité doté d'un distributeur de boissons et d'encas. Les usagers y trouveront des places assises pour patienter avant le prochain passage d'un bus ou d'un train ou pour attendre l'arrivée d'un véhicule en reprise-minute. Des **sanitaires publics** seront également installés (système monobloc automatisé pour le nettoyage privilégié).

Ces différents services contribueront à **animer le pôle tout en conciliant différentes solutions de mobilité et aménités.**

Outre les points d'accueil, pour permettre aux usagers de se repérer sur le pôle, de connaître les actualités du réseau et surtout de visualiser les horaires de passage, le PEM Plan de Campagne sera équipé de supports **d'information voyageur fixe et dynamique**. La signalétique comprendra ainsi :

- Des panneaux d'information et d'orientation, dont 10 cadres d'affichage format AO pour le règlement intérieur du PEM, les horaires des services, les campagnes marketing...
- Des bornes d'information voyageur indiquant le temps d'attente avant le prochain passage

Par ailleurs, afin de faciliter les correspondances entre les modes bus et ferroviaires, des réflexions vont être menées entre la Métropole Aix-Marseille-Provence et la SNCF pour envisager l'implantation d'information voyageur bus sur les quais de la halte ferroviaire et d'information voyageur train sur le parvis de la gare routière.

Le pôle sera de plus équipé en chronométrie (horloges).

Comme indiqué précédemment, deux panneaux d'affichage dynamique seront installés le long de la RD543 pour indiquer le nombre de places restantes dans chaque parking.

2.3 Prévision de fréquentation

La halte ferroviaire

Le potentiel de fréquentation en lien avec la halte ferroviaire est estimé en 2021 à 1350 montées/descentes par jour à l'horizon de mise en service du PEM.

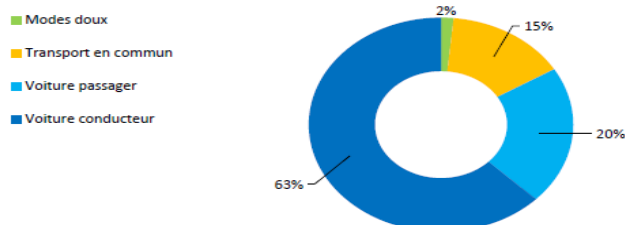
En prenant en compte l'augmentation de la part modale TC (+1.6% entre 2024 et 2030), l'augmentation de la population (+0.51%/an) et l'évolution du nombre de déplacements (3.49 dépl/hab/j en 2030), on estime à **1 620 voyages la fréquentation à l'horizon PDU (2030)**.

L'évaluation ci-dessous de la fréquentation du PEM porte donc sur la partie **interface BUS**, s'appuyant cependant sur la fréquentation de la halte ferroviaire dont les principales caractéristiques sont rappelées ci-dessous.

PRÉVISION DE FRÉQUENTATION DE LA HALTE

Hypothèses retenues pour le dimensionnement du PEM :

- **Desserte** : 4 trains/heure en pointe
- **Fréquentation** : 1350 montées + descentes quotidiennes
- **Commune d'origine des voyageurs** :
Les Pennes- Mirabeau (51,2%), Bouc-Bel-Air (31,8%) et Cabriès (17%)
- **Modes d'accès au train** :



Les flux en correspondance Bus-Bus

Les données de montées/descentes sur les lignes actuelles et futures en passage ou en terminus au PEM (dont le ZENIBUS) et les taux de correspondances associés à ces lignes sont utilisées afin d'estimer le nombre de correspondances futures au sein du PEM.

Le nombre de correspondances en lien avec le train est connu grâce à l'estimation de la fréquentation de la halte ferroviaire, à la répartition entre les différents modes d'accès au train (15% en TC), et aux communes d'origine des voyageurs (51.2% aux Pennes Mirabeau, en lien avec le ZENIBUS).

On estime que 50% des correspondances Bus-Bus effectuées sont en lien avec le ZENIBUS. En effet, celui-ci aura une attractivité plus forte que les autres lignes, de par sa fréquence et sa visibilité. Il permettra notamment de desservir la zone commerciale depuis le PEM, ainsi que les Pennes Mirabeau.

Le tableau ci-dessous récapitule pour chaque ligne le nombre de correspondances estimées entre les bus.

Ligne	Nbre de montées/descentes potentielles au niveau du PEM pour des correspondances à l'horizon 2030
ZENIBUS	280
50	5
51	285
64	20
53	5
49	15
200	95
Train	250
Total	940

Les flux modes doux-bus

Ces flux sont liés aux habitants (actuels et futurs), aux emplois et aux commerces localisés à proximité directe du PEM (accessibles à pied).

Les habitants futurs sont estimés à partir des habitants actuels localisés dans un rayon de 800m autour du PEM (rayon d'influence), d'un taux d'augmentation de la population (+0.51%/an source PDU) et des nouveaux habitants du projet de quartier de la gare.

Environ 10% de la zone commerciale (commerces et emplois) est accessible à pied depuis le PEM (calcul surfacique).

Liaison Mode-Doux et ...	Total	habitants	commerces	emplois
TC PEM	190	100	85	5
dont Train	25	15	10	0
dont BUS	160	85	70	5

Estimation des usagers des TC venant à pied ou à vélo au PEM

En utilisant ces hypothèses, on estime à 190 voyages par jour la fréquentation du PEM par les modes doux.

Résultats d'évaluation

La fréquentation du PEM sur **l'interface Bus** est estimée à **750 voyages/jour (JO)** à l'horizon 2030 (horizon PDU). Au total, on estime donc à **2 140 voyages par jour la fréquentation à l'horizon 2030** du Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne.

Interface avec	Bus
Bus	225
Modes doux	160
Train	245
VP	150
TOTAL interface Bus	750
Total Train	1640
Total Train + Bus (PEM + Halte ferroviaire)	2140

Estimation de fréquentation du PEM à l'horizon 2030

PEM de Plan de Campagne	
Fréquentation	2 140 voy. Jour
- Train	1 640 voy. Jour
- Bus	750 voy. Jour

2.4 - Délais de réalisation du projet.

La mise en service du PEM est prévue pour décembre 2025. Les travaux débuteront en septembre 2024.

ARTICLE 3 – Dispositions financières

3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 14 150 000 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 6 500 000 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, soit une subvention d'un montant de 720 000 euros.

3.2 - Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement se répartit comme suit :

Cofinanceurs	Montant (euros)
État	720 000
Département	1 600 000 €
Métropole d'Aix Marseille Provence	11 830 000
Total	14 150 000

3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros 2021 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 4 postes.

indice	Postes	Coût d'opération €HT ₂₀₂₁	Dépense subventionnable €HT ₂₀₂₁
1	Etudes	950 000	
2	Travaux, équipements	6 500 000	6 500 000
3	Travaux périmètre ferroviaire		
4	Autres (frais MOA, acquisition foncière...)	6 700 000	
	TOTAL en €HT₂₀₂₀	14 150 000	6 500 000

La dépense subventionnable, objet de la présente convention, correspond aux travaux et équipements (hors périmètres ferroviaires) suivants :

- Gare routière de 9 quais répartis au droit de la halte ferroviaire (services urbains et interurbains) et de deux quais le long de la RD543, avec équipements et mobilier (contrôle d'accès, Bornes d'Information Voyageurs, Distributeurs Automatiques de titres, vidéosurveillance, abris voyageurs...)
- Bâtiment voyageurs de 210m2 équipé en toiture de panneaux photovoltaïques avec espace d'attente, billetterie, sanitaires publics, locaux d'exploitation pour conducteurs,
- Parkings relais (P+R) en surface de part et d'autre des voies ferrées de 120 places au sud et 170 places au nord avec bornes de recharge électriques et places PMR réglementaires,
- Local à vélos sécurisé et stationnement deux roues ;
- Parvis et cheminements modes actifs sécurisés et accessibles,
- Aménagement de la RD 543 au droit du PEM et équipement d'un carrefour à feux en sortie du Pôle d'échanges.

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 reprenant la nomenclature des postes de dépenses 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.

Pour les acomptes qui suivront, lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé pour à l'Article 3.1 s'appliquera aux dépenses subventionnables constatées. L'avance de subvention sera déduite de la première demande de paiement.

En l'absence de réalisation, l'avance sera remboursée.

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 dépenses 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.afilf@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	2026	Solde (2027)	Total
Montant (euros)	-	-	144 000	360 000	72 000	144 000	720 000

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 travaux débuteront en septembre 2024.

Sauf dérogation explicitement accordée par l'État, le commencement de l'exécution des travaux, acté par un engagement juridique d'une dépense subventionnable, devra intervenir dans les 24 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 PEM est prévue pour décembre 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 Pôle d'échanges multimodal de Plan de Campagne**.

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 écologiquement 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

A 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

L'objectif principal est la mise en service de l'opération fin 2025, suivant le planning suivant :

- Printemps 2022 : études d'avant-projet et concertation publique
- Fin 2022 : études de projet
- Début 2023 : Dépôt du dossier de Déclaration d'Utilité Publique
- 2023 : DCE et consultations de travaux
- Mi 2024 : Finalisation des acquisitions foncières et prise de possession en anticipé
- 2024 –2025 : Travaux et mise en service

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 AFITF
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