



## **PLAN MARSEILLE EN GRAND**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET  
DE BHNS B4 GÈZE - LA FOURRAGÈRE  
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 Pharo, 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 012-4154/18/CM du 28 Juin 2018 approuvant la réalisation du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B4 Gèze – La Fourragère ;
- l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône n° 13-2022-036 du 1<sup>er</sup> 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 ;

Page 2 sur 22

- l'avis du Conseil d'administration du GIP Mobilités du 29 septembre 2022 relatif à l'affectation du concours de l'Etat 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 13 millions d'euros au bénéfice du projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B4 Gèze – La Fourragère;
- 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 projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B4 Gèze – La Fourragère participe à la création de la ligne majeure de rocade prévue au Plan de Mobilité reliant les pôles d'échanges structurants "Métro Gèze" et "Métro La Fourragère" en empruntant successivement les nouveaux aménagements de voirie sur les emprises de surface libérées par la L2 ou les ouvrages souterrains de la L2 ; que la ligne B4

Page 3 sur 22

mettra en connexion les quartiers périphériques - le plus souvent qualifiés de prioritaires - directement entre eux et assurera la jonction avec des corridors de transport collectif de premier plan, renforçant ainsi le maillage du réseau ;

## **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 les 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 B4 Gèze – La Fourragère 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 B4 Gèze – La Fourragère est portée par la Métropole. Ce projet apparaît dans les documents suivants :

- l'agenda de la mobilité proposé par la Métropole ;
- le schéma de cohérence territoriale ;
- le plan local d'urbanisme intercommunal Marseille Provence approuvé le 19 décembre, et notamment son projet d'aménagement et de développement durable ;
- le plan de mobilité métropolitain.

Le BHNS B4 constituera un moyen de transport accessible, confortable et capacitaire, son itinéraire bénéficiera sur une partie importante du tracé de couloirs en site propre combinés à un système de priorité aux feux qui permettra à cette ligne d'atteindre une vitesse commerciale élevée.

La ligne de BHNS B4 est une ligne de rocade qui reliera les quartiers périphériques de Marseille entre eux. Elle desservira plusieurs pôles d'échanges multimodaux et permettra donc une intermodalité de premier plan, offrant ainsi une alternative intéressante à la voiture individuelle dans des secteurs de Marseille aujourd'hui très contraints.

## **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 ligne de Bus à Haut Niveau de Service dénommée « B4 ».

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

### **2.1 - Caractéristiques générales**

Le projet de réalisation de la ligne de BHNS B4 consiste à aménager un nouvel itinéraire de transport à Haut Niveau de Service de 8 km entre les pôles d'échanges multimodaux Gèze et la Fourragère. Suivant les secteurs traversés et les contraintes de site, le BHNS B4 circule dans un site propre ou s'intègre dans la circulation générale avec des couloirs d'approche aux carrefours. La ligne comporte 16 stations équipées, et s'accompagne d'aménagements de qualité pour les modes actifs, piétons et vélos.

Ce projet dessert les quartiers périphériques de Marseille en traversant les 11ème, 12ème, 13ème, 14ème et 15ème arrondissements, et plus particulièrement le centre commercial du Merlan (13014) et l'établissement scolaire Sévigné (13013), deux pôles importants de génération de trafic. Il dessert également les quartiers prioritaires de Arnavaux, La Cabucelle, Bon secours, Fontvert, Grand Saint Barthélémy, Saint Jérôme, Malpassé, Corot, et Frais Vallon.

La ligne B4 offrira une correspondance avec des lignes de transport structurantes du réseau marseillais, des lignes intercommunales et régionales (REM et TER), et des lignes de desserte locale. Cette nouvelle offre de transport permettra un rabattement performant des noyaux villageois vers les centralités du réseau de transport de Marseille, par l'intermédiaire de 3 pôles d'échanges importants : Gèze, Frais Vallon et Fourragère.

La régularité et la performance de la ligne seront favorisées par la présence d'un site propre sur 80 % de l'itinéraire, par des interdistances optimisées entre les stations, et également par le déploiement d'un système de priorité aux feux aux carrefours.

Le matériel roulant dédié à la ligne est celui déjà présent sur le réseau marseillais : des bus articulés de 18 m de long, équipés de quatre portes latérales permettant des montées et descentes facilitées.

### **2.2 – Tracé**

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

#### **Secteur Capitaine Gèze**

**Longueur 870 m – site propre unidirectionnel de 670 m**

Cette première séquence se développe le long du bd Capitaine Gèze, entre le pôle multimodal de Gèze à l'ouest et l'avenue Arnavon à l'est. Sur ce secteur, le projet de BHNS B4 est en interface avec l'opération de requalification de l'axe Cap Pinède – Gèze porté par l'établissement public EUROMEDITERRANEE.

Ainsi, dans l'attente de la requalification définitive réalisée par EUROMEDITERRANEE, la

Page 6 sur 22

Métropole aménagera, pour la mise en service de la ligne, un site propre unilatéral successivement d'un côté puis de l'autre du bd Capitaine Gèze, permettant au BHNS B4 d'avoir la priorité au carrefour dans le sens de circulation le plus contraint.

#### **Secteur « Aménagements de surface L2 Nord »**

##### **Longueur 3040 m – site propre bidirectionnel de 3040 m**

Depuis l'avenue Arnavon jusqu'à l'échangeur de St Jérôme, le BHNS B4 circulera dans un site propre bidirectionnel réalisé dans le cadre de l'opération partenariale des « Aménagements de surface en parachèvement de la L2 Nord ». Sur ce secteur, la ligne B4 desservira la gare TER Picon Busserine et le centre commercial du Merlan.

L'opération d'investissement du BHNS B4 portée par la présente convention, permettra d'équiper les 8 stations en site propre desservies, et de déployer le système de priorité aux feux le long de l'itinéraire.

Ce tronçon ne fait pas l'objet de travaux VRD, déjà défini dans le cadre du partenariat L2. Néanmoins le projet prévoit l'ensemble des travaux de système nécessaire à la mise en service de la ligne (câblages, priorité aux feux, système d'information voyageurs, équipements des stations). Ces travaux font partie de l'assiette éligible.

#### **Secteur St Jérôme – Frais Vallon**

##### **Longueur 1360 m – site propre bidirectionnel de 570 m**

Entre l'échangeur de St Jérôme et Frais Vallon, le BHNS B4 circulera sur le chemin du Merlan à la Rose, empruntant une section du site propre existante de la ligne de BHNS B3. Il rejoindra ensuite la circulation générale jusqu'aux abords de l'établissement scolaire Sévigné.

Devant l'établissement scolaire, une station en site propre sera aménagée, accompagnée de cheminements piétons et cycles intégrés à un traitement urbain de qualité pour apporter confort, sécurité et lisibilité aux modes actifs.

Au niveau de l'échangeur de Frais Vallon, les travaux consisteront à créer une station en liaison directe avec l'accès sud de la station de métro M1. La conception de cette station s'inscrit plus globalement dans le fonctionnement du projet de Pôle d'échanges Multimodal de Frais Vallon porté par la Métropole.



### **Secteur Frais Vallon - St Julien : Trémie Montolivet**

**Longueur 2100 m – ouvrage souterrain de la L2**

Entre l'échangeur de Frais Vallon et l'avenue de St Julien, le BHNS B4 circule dans le tunnel de Montolivet de la rocade L2 : ce tronçon ne fait donc pas l'objet de travaux. Le BHNS B4 emprunte la circulation générale sur l'itinéraire en ouvrage de la L2.

Ce tronçon ne fait pas l'objet de travaux, déjà défini dans le cadre du partenariat L2, excepté le tirage d'une fibre optique dans le tunnel, afin d'assurer la liaison du BHNS B4, dont les travaux font partie de l'assiette éligible.

### **Secteur St Julien – La Fourragère**

**Longueur 490 m – site propre bidirectionnel 490 m**

Entre l'avenue de St Julien et le Pôle d'échanges de la Fourragère, l'opération consiste à créer des sites propres pour la circulation du BHNS B4 et à aménager une piste cyclable bidirectionnelle unilatérale.

En complément, et pour accompagner l'arrivée de cette nouvelle ligne dans la gare routière de la Fourragère, le fonctionnement du PEM sera transformé pour optimiser les espaces disponibles et créer les réserves de capacité nécessaires au terminus du B4.

L'opération comprend donc le réaménagement de la gare routière en conséquence, ainsi que la création d'espaces favorisant le développement des nouvelles mobilités : covoiturage et véhicules électriques en libre-service, station de vélos en libre-service...

## 2.3 - Niveau de service

### Offre de service

L'itinéraire de la ligne B4 se développe selon des séquences urbaines très contrastées qui conditionnent, en fonction des emprises disponibles, la conception des aménagements spécifiques à la circulation des TC. Au total, le pourcentage de site propre, hors section en tunnel, s'élève à près de 81 % dès la mise en service de la ligne.

Par ailleurs, un certain nombre d'éléments favorisent la régularité de la ligne :

- Un système de priorité aux feux aux carrefours est déployé le long de l'itinéraire ;
- Les interdistances entre station, hors section en tunnel, sont de l'ordre de 390 m en moyenne ;
- Toutes les stations sont en site propre permettant aux bus d'accoster de manière aisée et rapide, et offrant aux usagers un espace sécurisé et confortable ;
- Le matériel roulant possède 4 doubles portes, limitant le temps passé à l'arrêt en station.

Les hypothèses de vitesses maximales sont les suivantes : 70 km/h dans l'ouvrage souterrain de la L2 (tunnel de Montolivet), 50 km/h en ville, 30 km/h aux carrefours, et 15 km/h lors de franchissement de courbes serrées.

De plus, la configuration du matériel roulant permet un temps d'arrêt en stations de 20 secondes.

Ainsi, le temps de parcours entre le pôle Gèze et le pôle La Fourragère a été évalué à 27 min et 30 secondes, soit une vitesse commerciale de 17km/h environ.

La ligne de BHNS fonctionnera de 5h à 1h du matin, 7 jours sur 7, avec une fréquence de 6 minutes en heures de pointe, et 10 minutes en heure creuse.

Au global, l'offre annuelle produite sera de 616 000 véh.km, et la capacité d'emport annuelle est évaluée à 104 millions de pl.km.

Insertion urbaine : Les principes de conception des aménagements du projet B4 sont les suivants : lisibilité, simplicité, fluidité, continuité, et confort. Ainsi, les matériaux permettent de délimiter les espaces et accompagnent les usages, notamment ceux de mobilité active. Les stations sur l'ensemble du projet font l'objet d'un traitement qualitatif spécifique.

Les aménagements piétons répondent aux enjeux de sécurité et d'accessibilité.

Le long de l'itinéraire, l'aménagement des pistes cyclables séparées des espaces piétons par des bordures noyées sera privilégié pour offrir un maximum de sécurité aux usagers.

D'une manière générale, les principes de conception développés pour les aménagements de surface en parachèvement de la L2 (hors assiette éligible) ont été reconduits pour les secteurs Gèze, St Jérôme – Frais Vallon, et St Julien – La Fourragère.

Enfin le traitement paysager des espaces urbains accompagnant l'itinéraire du B4 a fait l'objet d'une attention particulière. Les enjeux sont doubles : ils visent à améliorer le confort des piétons et cycles, tout en participant à la renaturation des espaces, à la réduction des îlots de chaleur et à l'infiltration des eaux pluviales.

Le bilan végétal du projet se révèle positif, avec 386 arbres plantés, 88 arbres abattus, et la végétalisation conséquente des sites traversés.

## Aménagement des stations, hors pôles d'échanges

Les stations constituent un élément majeur de l'aménagement d'une ligne de bus à haut niveau de service.

Elles participent à la fois à l'identité de la ligne, au repérage des usagers, à leur confort et, pour les quartiers éloignés du centre de l'agglomération, à un sentiment d'appartenance à une même collectivité. Ainsi, le traitement des stations sur l'ensemble de la ligne est conçu de manière globale et uniforme.

Seize stations jalonnent l'itinéraire du BHNS B4, et quatre d'entre elles sont des pôles d'échanges de premier plan : Gèze, Picon Busserine, Frais Vallon et Fourragère.

Les arrêts reçoivent un équipement soigné : abris voyageurs, mobilier type totem, information voyageurs, distributeur automatique de titre de transport (DAT), vidéo surveillance.

### Les équipements en station :

Pour chaque station sur la ligne de BHNS, les équipements suivants sont prévus :

- Un **totem** qui assure plusieurs fonctions : informative avec le nom de la station, et le dispositif de haut-parleurs pour l'information voyageur sur la ligne, sécuritaire grâce à la présence de caméras de vidéosurveillance fixées sur le support.
- Des **panneaux d'affichage** statiques de plans et d'informations sur le réseau, intégrés aux abris ;
- Un **distributeur automatique de billets** pour les usagers positionnés sous l'abri ;
- Du **mobilier** : corbeille, bancs, poteau bus si le quai accueille une autre ligne, barrières de fond de station pour les quais ilots.

## Parkings relais

Le projet de création de la ligne de BHNS B4 permet de relier plusieurs pôles d'échanges entre eux, ce qui permet un maillage performant sur le réseau existant.

Dans le cadre de cette opération, la gare routière du pôle d'échange de La Fourragère va être reconfigurée, afin de répondre aux enjeux d'échanges entre les lignes de transport collectif, d'accès aux nouvelles lignes (BHNS et REM), et d'augmentation du flux d'usagers fréquentant cet équipement.

Deux autres pôles d'échanges font partie de l'itinéraire du BHNS B4 : le pôle d'échanges de Gèze, mis en service en décembre 2019, et situé au cœur du projet urbain Euroméditerranée, et le futur pôle d'échanges de Frais Vallon, qui constitue un point central de la ligne, et qui permettra d'assurer la correspondance entre les lignes de bus, BHNS, REM et métro.

## Cohérence avec la politique cyclable

Les aménagements réalisés dans le cadre du BHNS B4 répondent à plusieurs échelles à la politique cyclable aujourd'hui développée par la Métropole Aix-Marseille Provence.

L'itinéraire de la ligne de BHNS B4 suit l'itinéraire d'une ligne structurante du Plan Vélo de la Métropole : la ligne 7. Ainsi, l'opération de réalisation de la ligne de BHNS B4 prévoit également l'aménagement de cette ligne structurante : par des aménagements cyclables séparés et sécurisés.

À une échelle locale, une démarche de déploiement de mobilier favorisant l'utilisation des cycles est prévue. Devant les centralités (établissements scolaires, centres commerciaux, etc.) des poches de stationnement cycles sont organisées au moyen d'arceaux vélos à disposition des usagers.

## 2.4 Évaluation socio-économique ex-ante

Les résultats de l'application du modèle de trafic indiquent une fréquentation à la mise en service de la ligne en 2024 de 29 900 voyageurs / jour.

A l'horizon 2030, la fréquentation sera de l'ordre de 33 200 voyageurs / jours.

Le projet permet la desserte immédiate de 46 600 habitants (données INSEE carroyées - recensement 2015) et 15 600 emplois (source base carroyée FranceBusiness-ESRI France 2021).

Le bilan socio-économique prévisionnel présente les résultats suivants :

	<i>Valeur estimée</i>
<i>Bénéfice net actualisé</i>	<i>86,1 M€</i>
<i>Taux de rentabilité interne</i>	<i>10,30 %</i>
<i>Bénéfice net actualisé par euro investi</i>	<i>1,28€</i>

## 2.5 - Délais de réalisation du projet.

Le projet est actuellement au stade de la constitution des dossiers de consultation des entreprises.

Le début d'exécution des travaux est prévu en début d'été 2023.

La date de mise en service est prévue en fin d'année 2024.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Date de la délibération approuvant le projet	26 juin 2018
Rendu des études avant-projet	Juillet 2020
Concertation	Mars / avril 2021
Rendu des études Projet	Octobre 2021
Démarrage des travaux d'infrastructures	Juin 2023
Mise en service	Décembre 2024

## ARTICLE 3 – Dispositions financières

### 3.1 - Montant de la subvention

Le coût global de l'opération BHNS B4 est évalué à 31 M€ HT donné aux conditions économiques de 2020, soit 3,875 M€/km.

Une subvention État de 50 % 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 13 000 000 euros courants. Elle représente un taux de 41,94% du coût du projet porté par la Métropole.

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 prévisionnel de l'opération est le suivant :

FINANCEUR	BASE SUBVENTIONNABLE	TAUX / BASE SUBVENTIONNABLE	MONTANT	TAUX / COUT GLOBAL
Conseil Régional (CRET) (Etudes)	1 500 000,00 €	20,00 %	300 000,00 €	0,97 %
Etat DSIL (Etudes)	2 300 000,00 €	23,91 %	549 930,00 €	1,77 %
Etat (Marseille en Grand) (Travaux)	26 000 000,00 €	50,00 %	13 000 000,00 €	41,94 %
Conseil Départemental des Bouches du Rhône	29 000 000,00 €	27,07 %	7 850 070,00 €	25,32 %
Métropole Aix-Marseille Provence (Autofinancement)	31 000 000,00 €	30,00 %	9 300 000,00 €	30,00 %

<b>TOTAL</b>	<b>31 000 000,00 €</b>
--------------	------------------------

### 3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend l'ensemble des postes de dépenses en euros 2020 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 11 postes.

indice	Poste	Coût d'opération €HT <sub>2020</sub>	Dépense subventionnable €HT <sub>2020</sub>
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	550 000	
2	Etudes (avant-projet/projet)	1 200 000	
3	Maîtrise d'œuvre	550 000	
4	Acquisitions foncières	-	
5	Déviations de réseaux (hors déviations concessionnaires)	1 700 000	1 700 000
6	Infrastructures (hors stations et dépôt du TCSP)	19 200 000	19 200 000
7	Stations du TCSP	2 100 000	2 100 000
8	Dépôt du TCSP	-	-
9	Aménagements connexes d'intermodalité (autres modes que le TCSP)	-	-
10	véhicules	-	-
11	Autres dépenses	5 700 000	3 000 000
11.1	<i>Réaménagement de la Gare routière La Fourragère</i>	<i>3 000 000</i>	<i>3 000 000</i>
11.2	<i>Autres</i>	<i>2 700 000</i>	
	<b>TOTAL en €HT<sub>2020</sub></b>	<b>31 000 000</b>	<b>26 000 000</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 reprenant 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 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. .

### **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](mailto:paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr)  
[uppr.sti.DREALpaca@developpement-durable.gouv.fr](mailto: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.

Page 14 sur 22

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	FR09 3000 1005 12C1 3000 0000 002
N° BIC	BDFEFRPPCCT

### 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 acceptée 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)	Total
Montant (euros)	-	2 600 000	7 500 000	2 900 000	13 000 000

L'AFIT France 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 juin 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 en décembre 2024.

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 le projet de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) B4 Gèze – La Fourragère.

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 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 en cohérence avec l'article 3.3	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 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 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