



PLAN MARSEILLE EN GRAND

**CONVENTION DE FINANCEMENT PAR L'ETAT DU PROJET ZENIBUS
EXTENSIONS EST-OUEST 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 005-2319/17/CM du 13 juillet 2017 portant approbation du programme de prolongement du BHNS du réseau des bus de l'étang vers la halte ferrée et son pôle d'échanges associé de Plan de Campagne aux Pennes Mirabeau et vers le pôle d'activités des Florides;
- 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 1,62 millions d'euros au bénéfice du projet de projet de prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ZENIBUS à l'est, vers la zone commerciale de Plan de Campagne et au sud, vers le Technoparc des Florides à Marignane ;
- 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'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 prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ZENIBUS à l'est, vers la zone commerciale de Plan de Campagne et au sud, vers le Technoparc des Florides à Marignane 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 prolongement du BHNS-ZENIBUS 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 prolongement du BHNS ZENIBUS 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 prolongement du BHNS ZENIBUS constituera un moyen de transport accessible, confortable et capacitaire, bénéficiant d'infrastructures de transport (sites propres, couloirs d'approche etc...) qui lui permettra d'atteindre une vitesse commerciale élevée.

Situé dans un bassin économique et commercial saturé sur quelques sections, par les déplacements domicile-travail ainsi que les week-ends, il offrira une alternative efficace à la voiture individuelle permettant d'augmenter la fréquentation des transports en commun et d'améliorer la qualité de l'air et la diminution des 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 prolongement du BHNS-ZENIBUS.

ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet

2.1 - Caractéristiques générales

La ligne de BHNS ZENIBUS dessert et relie actuellement les 4 communes des Pennes Mirabeau, Vitrolles, Saint-Victoret et Marignane sur une longueur totale de 17km.

Elle dessert également de nombreux points d'intérêt et secteurs d'attractivité tout au long de son tracé (pôles d'échanges, équipements, quartiers etc.).

Mise en service des premières sections en 2016 afin de restructurer les transports collectifs des Bus de l'Etang, elle s'impose comme la ligne structurante du réseau, et articule le réseau grâce à de nombreuses interconnexions favorisant les correspondances et l'intermodalité.

Dans l'objectif de proposer un service plus performant et de desservir des pôles économiques majeurs du territoire, la ligne de ZENIBUS va être étendue, à la fois à l'Est vers la zone commerciale de Plan de Campagne (sur 4,4 km supplémentaires) et au Sud jusqu'à la ZAC des Florides (sur 2,5 km supplémentaires, dont 1,6 km hors de la ZAC).

La réalisation de ces 2 extensions s'accompagne du dédoublement de la ligne (en deux lignes A et B) et de la création d'un tronç commun de 4 km (circulation des deux lignes) où la fréquence de passage du ZENIBUS sera donc doublée.

Les deux futures lignes A et B qui remplaceront la ligne actuelle seront exploitées avec 22 nouveaux bus CREALIS de 12m équipés d'une motorisation au GNV.

2.2 – Tracé

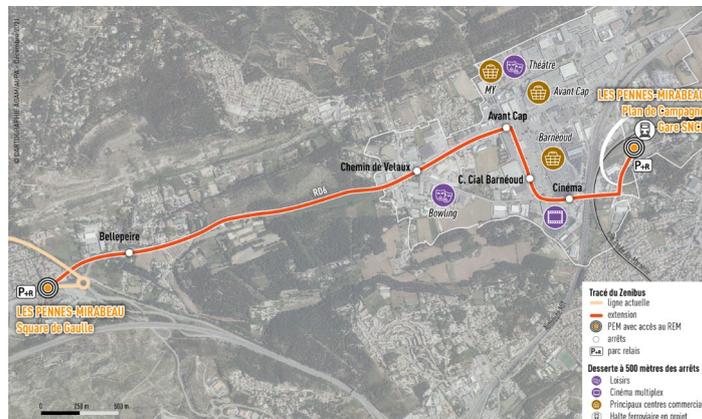
Le plan général de l'opération est présenté en annexe 1.

- Extension Est vers Plan de Campagne – 4,4 km

Sur cette extension Est la future ligne A de BHNS-ZENIBUS circulera sur la RD6 à plus de 85% en site propre jusqu'à l'entrée de la zone commerciale de Plan de Campagne. Dans le périmètre de la zone commerciale des couloirs d'approche et des sites propres bus ont été projetés sur les voiries concernées par des problématiques de saturation de circulation.

Sur cet axe 5 stations totalement accessibles seront réalisées pour répondre aux besoins de mobilité.

Le terminus de la ligne A de BHNS-ZENIBUS s'opère dans le futur Pôle d'Echanges Multimodal de Plan de Campagne.

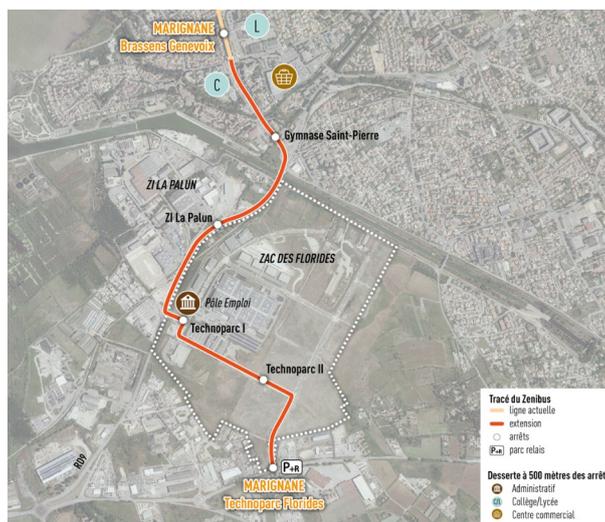


- Extension Sud vers le Technoparc des Florides à Marignane – 2,5 km

Sur cette extension Sud, la future ligne B de BHNS ZENIBUS circulera sur l'avenue du général De Gaulle à Marignane équipée de couloirs d'approche lui permettant d'assurer une bonne vitesse commerciale.

Dans la continuité, elle empruntera la RD9 pour pénétrer dans le périmètre du Technoparc des Florides.

Sur cet axe 5 stations totalement accessibles seront réalisées (dont 3 dans le périmètre du Technoparc).



- Tronc commun aux deux futures lignes A et B sur la commune de Vitrolles– 4,0 km

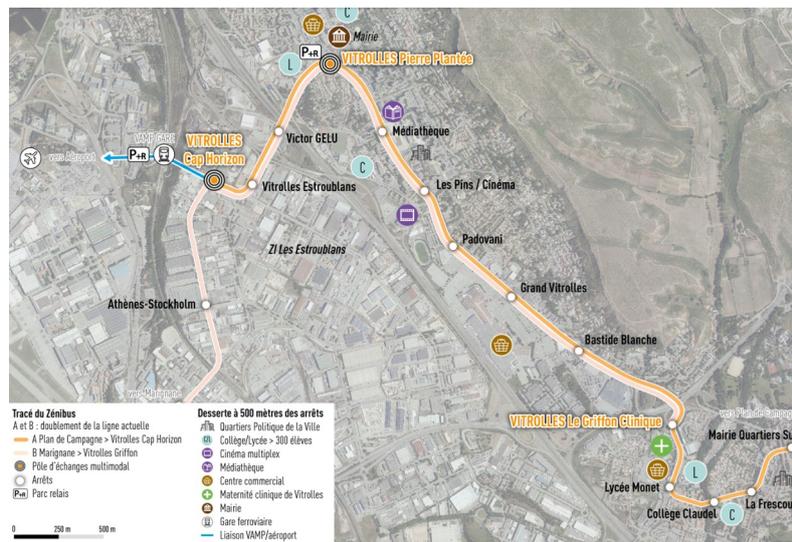
Le tronc commun sur la commune de Vitrolles permettra de répondre aux problématiques de fréquentations importantes sur ce bassin de vie.

Long de 4km environ il accueillera à terme les futures lignes A et B de BHNS ZENIBUS.

Pour permettre un bon échange de voyageurs, les stations concernées seront allongées pour permettre l'accueil simultané de 2 véhicules.

Une nouvelle station doit également être réalisée sur le boulevard de l'Europe pour répondre aux enjeux de développement dans la zone industrielle des Estroublans.

Un Pôle d'Échanges sera réalisé sur le secteur du Griffon aux abords de la clinique pour permettre d'accueillir le terminus de la future ligne B ainsi qu'une partie de l'offre du futur réseau express métropolitain.



Au-delà de la réalisation du projet « transport », le projet de prolongement du BHNS-ZENIBUS intègre également une offre multimodale avec :

- La réalisation de plus de 4.5 km d'itinéraires cyclables,
- La réalisation d'un parking de proximité d'environ 45 places sur la commune des Pennes-Mirabeau,
- La réalisation de deux locaux vélos sécurisés sur les communes de Vitrolles et des Pennes-Mirabeau.

Par ailleurs, deux améliorations d'infrastructures (élargissement et reprises) ont également été intégrées au bénéfice de la performance du BHNS localisées toutes les deux sur la commune de Marignane et plus précisément :

- Sur la rue Jean GIONO,
- Sur l'avenue Henri BARRELET.

2.3 - Niveau de service

Offre de service :

Les 2 lignes A et B présenteront le même niveau d'offre qu'actuellement à savoir :

- Fréquence de 10 min (et donc une fréquence de 5min sur le tronç commun) ;
- Amplitude horaire de 5h30 à 21h30, 7j/7.

Temps de parcours :

Les temps de parcours sont estimés à :

- 34 min dans chacun des sens pour la ligne A Cap Horizon – Plan de Campagne
- Entre 33 et 37 min en fonction du sens considéré pour la ligne B ZAC Florides – Griffon Clinique. Sur la RD9, la congestion dans le sens Sud-Nord étant très importante, le BHNS met plus de temps dans le sens ZAC Florides – Griffon Clinique.

Ce temps, plus court par rapport au temps de parcours actuel (environ 47min) pour une distance plus importante, permettra une régularité mieux maîtrisée.

Vitesse commerciale :

La vitesse commerciale actuelle est 23,7km/h (source : données d'exploitations). L'estimation de la vitesse commerciale future reste très bonne.

- Sur la ligne A (Cap Horizon <> PEM de Plan de Campagne), la vitesse commerciale est de l'ordre de 25 à 26km/h.
L'itinéraire utilise des voies d'ordre interurbaines, les vitesses pratiquées y sont donc plus élevées, les stations plus espacées (la distance inter-station est de l'ordre de 580 m) et les nombreux sites propres seront source de fluidité. C'est notamment le cas sur le RD6, où les vitesses pratiquées sont relativement élevées, où aucun arrêt n'est effectué (avant l'arrivée dans la zone commerciale), et où les sites propres permettent une vitesse constante
La zone commerciale de Plan de Campagne étant très fréquentée le samedi, l'estimation montre un gain de temps très important le samedi qui pourrait aider au changement de comportement, notamment pour ce qui est de petits achats ou de loisirs (shopping, bowling, cinéma etc.)
- Sur la ligne B (Technoparc des Florides <> Griffon Clinique), la vitesse commerciale est estimée à 21/22km/h dans le sens vers ZAC des Florides, et 19/20km/h dans le sens vers Griffon Clinique. La distance inter-station est plus faible que sur la ligne A, ce qui explique en partie la différence de vitesse commerciale constatée. De plus, la différence de vitesse commerciale entre les 2 sens est principalement due à 2 facteurs :
 - L'importante congestion de la RD9 dans le sens Nord-Sud,
 - La séparation en fonction du sens au niveau de la traversée de la RD9/RD20 due à des sens uniques sur des bretelles, qui implique environ 1min de plus dans le sens Sud-Nord.

Au global, l'offre annuelle produite sera de 1 457 200 véh.km, soit une augmentation de 580 800 véh.km par rapport à la ligne actuelle.

Les véhicules disposent d'une capacité de 103 places dont 22 places assises et 1 place UFR.

La capacité d'emport annuelle est de 150 millions de pl. km, soit une augmentation de 59.8 millions de pl. km par rapport à la ligne actuelle.

Un système d'information en temps réel et accessible aux personnes malvoyantes 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:

Les stations seront toutes équipées :

- D'abris voyageurs ;
- D'une borne d'information voyageurs par quai avec information dynamique en temps réel et accessible aux personnes malvoyantes;
- De panneaux d'affichage statique de plans et d'informations sur chaque quai ;
- D'une armoire technique ;
- De petits mobiliers : potelets, barrières simples, noms des stations, corbeilles.

Deux stations seront également équipées de distributeurs automatiques de titres sur la

commune de Vitrolles à savoir :

- La station Grand-Vitrolles,
- La station Griffon-clinique.

Aménagement des carrefours et vidéo-protection:

Les carrefours projetés (tout comme sur la ligne actuelle) seront équipées d'un système de priorité aux feux.

Ce système permettra ainsi de favoriser le temps de parcours et ce faisant la performance du BHNS ZENIBUS.

Pour accompagner ce système et garantir le bon usage des voies de bus, le projet prévoit également le développement de la vidéo-protection sur les carrefours à feux projetés sur le projet.

Ces équipements seront raccordés aux Centres de Surveillance Urbains des communes concernées.

Parking de proximité :

Le programme prévoit l'aménagement d'un parking de proximité de 45 places environ aux abords du Square De Gaulle sur la commune des Pennes-Mirabeau.

Ce parking de proximité sera conçu en respectant les principes suivants :

- Des aménagements urbains permettront un accès lisible et sécurisant pour les différents modes de déplacement (bus, véhicules, vélos, piétons...);
- Un système de vidéosurveillance relié au Centre de Surveillance Urbain de la commune permet d'assurer la sécurité des voyageurs.

Aménagements piétons et cyclables :

Le projet prévoit l'aménagement d'un itinéraire piéton aux stations sur l'avenue de Plan de Campagne sur la commune des Pennes-Mirabeau.

Les aménagements de trottoirs devront permettre aux piétons d'effectuer des cheminements les plus courts et directs possibles.

Les normes d'accessibilité PMR seront respectées, soient :

- Une largeur suffisante, adaptés au secteur rencontré (activités, commerces, etc.) ;
- Un minimum d'obstacles (poteau, borne, bancs, etc.) ;
- Un revêtement repérable, contrastant avec celui des abords (aménagement cyclable, chaussée, stationnement) ;
- Un revêtement non glissant.

Des aménagements de stationnement vélo, dans la mesure du possible sécurisés, sont envisagés.

Deux locaux vélos sécurisés sont prévus sur le projet en faveur de la multimodalité:

- Un local sur le futur pôle d'échange au Griffon (commune de Vitrolles) ;
- Un local sur le Square de Gaulle (commune des Pennes-Mirabeau).

Bus :

Le réseau de bus sera ajusté pour prendre en compte les 2 extensions prévues :

- La ligne 4 sera supprimée au bénéfice de la future ligne A,
- La ligne 5 quant à elle opérera son terminus sur la station Genevoix à Marignane.

2.4 Évaluation socio-économique ex-ante

La fréquentation totale attendue sur les deux lignes A et B est de 13 500 voyageurs / jour, (contre environ 8000 voyageurs./jour actuellement).

Dans le détail, les fréquentations par ligne attendues sont les suivantes :

- Ligne A (Cap Horizon – PEM de Plan de Campagne) : 7 700 voyageurs / jour ;
- Ligne B (Florides – Griffon/Clinique) : 5 800 voyageurs / jour.

Le projet permet la desserte immédiate de 46 000 habitants à 500 m et 28 000 emplois à 500m.

Le bilan socio-économique prévisionnel présente les résultats suivants :

	Valeur estimée
Bénéfice net actualisé	9.9 M€ (actualisé 2025)
Taux de rentabilité interne	5.78 %
Bénéfice net actualisé par euro investi	0.376 €

2.5 - Délais de réalisation du projet.

Le projet est actuellement au stade du lancement des études de niveau PRO.

La demande d'autorisation environnementale au titre de la Loi sur l'Eau ainsi que le dossier d'enquête parcellaire seront déposés fin 2022.

Le début d'exécution des travaux est prévu pour juin 2024

La date de mise en service est prévue en décembre 2025.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Rendu de l'étude d'avant projet	juin 2022
Démarrage des premiers travaux (travaux préparatoires, déviations de réseaux)	Juin 2024
Enquête publique	Printemps 2023
Arrêté de DUP	Fin 2023
Obtention des autorisations administratives	Fin 2023
Démarrage des travaux d'infrastructures	Juin 2024
Mise en service	Décembre 2025

ARTICLE 3 – Dispositions financières

3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 20 000 000 euros hors taxes (base 2021). La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 14 700 000 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 1 620 000 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	1 620 000
Région	660 000
Métropole d'Aix Marseille Provence	17 720 000
Total	20 000 000

3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros base 2021 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 11 postes.

in- dice	Postes	Coût d'opération €HT2021	Dépense subventionnable €HT2021
1	Frais de maîtrise d'ouvrage	960 000	
2	Etude	1 190 000	
3	Maîtrise d'œuvre	1 200 000	
4	Acquisitions foncières	750 000	
5	Déviations de réseaux	3 370 000	3 370 000
6	Infrastructures (hors stations et dépôt du TCSP)	8 900 000	8 900 000
7	Stations du TCSP	1 450 000	1 450 000
8	Dépôt du TCSP	200 000	200 000
9	Aménagements connexes d'intermoda- lités (autres modes que les TCSP)	780 000	780 000
10	Véhicules	-	-
11	Autres	1 200 000	-
	TOTAL en €HT2021	20 000 000	14 700 000

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 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 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	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'AFIT France.

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)	-	-	324 000	810 000	162 000	324 000	1 620 000

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 juin 2024.

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 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 prolongement du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) ZENIBUS à l'est, vers la zone commerciale de Plan de Campagne et au sud, vers le Technoparc des Florides à Marignane.

A 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

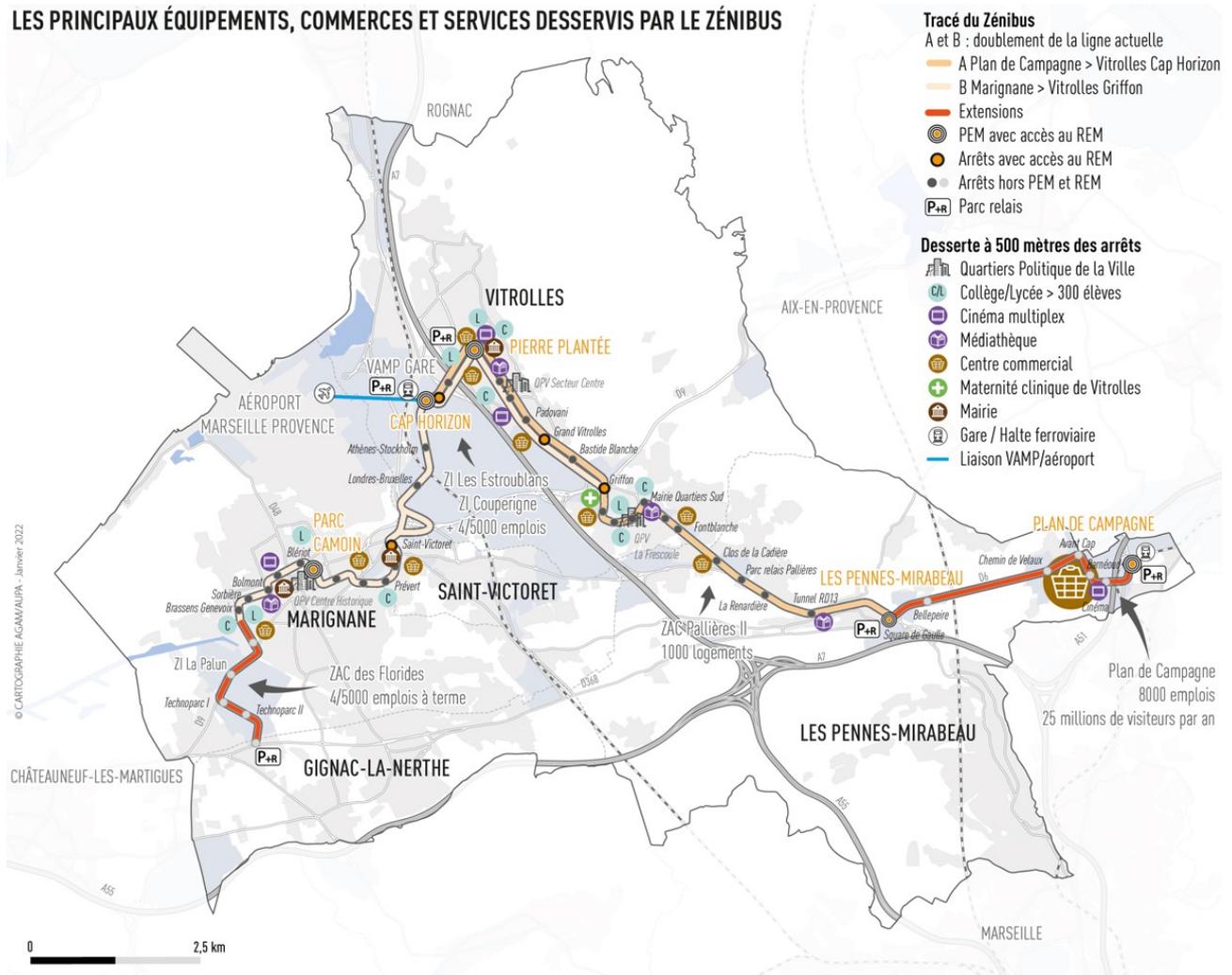
Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence,

la Présidente

Martine VASSAL

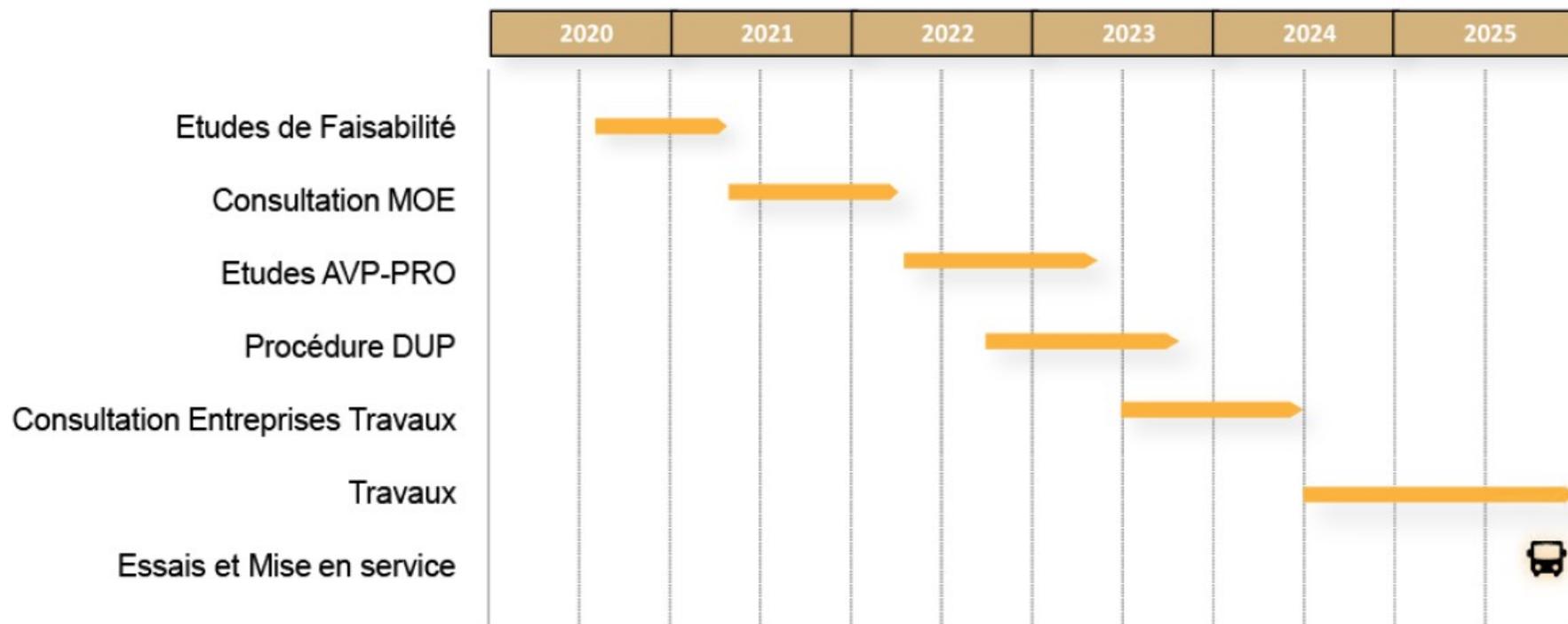
ANNEXE 1 - plan du projet

LES PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS, COMMERCES ET SERVICES DESSERVIS PAR LE ZÉNIBUS



ANNEXE 2- planning

Planning de réalisation du projet d'extensions du zenibus



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