

Convention de cofinancement

entre

La Métropole Aix – Marseille – Provence

et

Le Département des Bouches-du-Rhône,

Elaboration d'un programme d'aménagements routiers en faveur des transports en commun sur la RD9 entre Marignane, Vitrolles et Aix-en-Provence

Préambule

La route Départementale 9 (RD9) relie Aix-en-Provence (2^{ème} ville la plus peuplée de la Métropole avec 150 000 habitants) à Vitrolles (8^{ème} ville, 37 000 habitants) et Marignane (9^{ème} ville, 34 000 habitants). Elle dessert directement des équipements majeurs du territoire métropolitain, notamment la zone aéroportuaire (via la RD20), les zones d'activités des Estroublans et des Florides, la gare TGV et le pôle d'activités d'Aix-en-Provence. La forte pendularité des flux liés à la présence de grandes zones d'activités entraîne des niveaux de congestion importants aux heures de pointe aux extrémités est et ouest de cet axe.

La RD9 est actuellement empruntée par plusieurs lignes interurbaines du réseau lecar, en particulier par deux lignes du Réseau Express Métropolitain (REM). Afin d'atténuer l'impact de la congestion routière sur la régularité et la performance des transports en commun, des aménagements ont déjà été réalisés ou sont en cours de réalisation :

- Aménagement en service d'un sas bus en direction d'Aix depuis le chemin Albert Guigou permettant d'éviter une part de la remontée de file sur la RD9 depuis l'échangeur avec l'A51 en heure de pointe du soir ;
- Aménagement en service d'une bretelle bus en direction de Vitrolles depuis l'avenue Henri Mouret-RN2516 vers le giratoire du Camp de Menthe permettant d'éviter la congestion sur l'A51 et la RD9 en heure de pointe du matin ;
- Aménagements en service de tronçons de voies réservées aux transports en commun dans le secteur du Pôle d'Activité d'Aix-en-Provence ;
- Aménagement en cours d'une bretelle réservée aux bus entre le carrefour giratoire RD9-route des Milles-A51 en direction d'Aix-en-Provence ;

Ces aménagements constituent un premier niveau de réponse à l'enjeu de développement de la performance des transports en commun. Néanmoins, ils ne permettent pas un gain de compétitivité suffisant vis-à-vis de la voiture particulière, condition pourtant essentielle à l'atteinte des objectifs de report modal inscrits au plan de mobilité métropolitain.

Par ailleurs, les perspectives de développement des zones d'activités susmentionnées laissent présager une augmentation importante des flux, qui va accroître les niveaux de trafic et de congestion sur cet axe.

Afin de contribuer à l'atteinte des objectifs du plan de mobilité et de garantir l'accessibilité aux zones d'activités, condition majeure de leur attractivité pour les entreprises, il apparaît nécessaire de développer une offre de transport en commun structurante et performante sur cet axe reliant trois des plus grandes communes du territoire métropolitain et des zones d'activités parmi les plus dynamiques.

Dans le cadre des études en cours en vue de l'obtention du statut SERM (Services Express Régional Métropolitain), les modélisations réalisées à horizon 2040 montrent qu'une offre de transports en commun capacitaire présente un potentiel élevé de fréquentation, compatible avec un mode ferroviaire, et de report modal depuis l'automobile. Dans ce cadre, a été testé un projet de tram-train circulant entre l'aéroport via Cap Horizon à Vitrolles, la gare Aix-TGV, et la gare ferroviaire d'Aix-en-Provence, sur une nouvelle infrastructure ferroviaire pour partie puis sur la ligne ferroviaire Aix-Rognac entre le Plan d'Aillane et la gare d'Aix-en-Provence.

Compte-tenu du caractère immédiat des enjeux soulevés et de l'horizon lointain attaché au développement d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, un programme d'aménagements routiers en faveur des transports en commun sur cet axe pourrait contribuer, de manière

significative et à plus court terme, à l'amélioration de la performance des transports en commun routiers, et par conséquent de la mobilité entre les pôles urbains, ainsi que de l'accessibilité et de l'attractivité des équipements et pôles d'activités desservis.

La présente convention a pour objet de contractualiser le cofinancement d'une étude d'opportunité et de faisabilité qui se conclura par la rédaction d'un programme d'aménagements routiers en faveur des transports en commun.

Le cadre partenarial et financier relatif à la mise en œuvre du programme d'aménagement élaboré en application de la présente convention sera défini ultérieurement, dès que le bureau d'étude sera retenu et le coût de l'étude clairement identifié.

Une convention de financement spécifique en application de la convention d'application du volet mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan Etat Région (CPER), sera établie sur la base de la mesure 2 (transformer les infrastructures routières dans le but de favoriser les transports collectifs performants, la mobilité partagée, la pratique du vélo, de la marche et une intermodalité performante), de la ligne spécifique "Voies réservées hors réseau routier national dans le 13". Cette ligne bénéficie d'un montant de 5 M€ cofinancé à parts égales par le Département, la Région et la Métropole.

Compte tenu de ce qui précède, entre

La Métropole d'Aix-Marseille-Provence, représentée par son président, monsieur Nicolas ISNARD, dûment autorisée par délibération n°du.....

Le Département, représenté sa présidente, madame Martine VASSAL, dûment autorisée par délibération n°du.....

Vu la délibération n° MOB 001-11063/21/CM du Conseil de la Métropole du 16 décembre 2021 portant approbation du Plan de Mobilité Métropolitain ;

Vu la convention d'application du volet Mobilités 2023-2027 du Contrat de Plan Etat-Région 2021-2027 pour les Bouches-du-Rhône en date du 28 octobre 2025

Vu l'avenant n°1 relatif au volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État - Région 2021 - 2027 signé par l'État et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en date du 28 octobre 2025

il est convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention est relative à l'étude visant à élaborer un programme d'aménagements routiers en faveur des transports en commun sur la RD9 entre Marignane, Vitrolles et Aix-en-Provence.

Elle a pour objet :

- De préciser les objectifs, le contenu et les conditions de réalisation de l'étude ;
- De déterminer les modalités de participation de la Métropole et du Département à son financement.

Article 2 - Présentation du programme de l'étude

2.1 - Objectif de l'étude

Compte-tenu des enjeux présentés en préambule, l'étude a pour objet l'élaboration d'un programme d'aménagements routiers en faveur des transports en commun sur la RD9 entre Marignane, Vitrolles et Aix-en-Provence.

L'étude vise à définir et évaluer des aménagements permettant une amélioration significative de la performance des transports en commun routiers, pouvant conduire à une restructuration de l'offre afin de tirer le meilleur parti des aménagements projetés, tout en garantissant le maintien des conditions d'écoulement du trafic général actuelles.

2.2 - Contenu de l'étude

L'étude comporte deux volets.

Etude d'opportunité et de faisabilité

L'étude d'opportunité et de faisabilité constitue l'essentiel du travail technique nécessaire à l'élaboration du programme des aménagements.

Le volet opportunité vise à questionner l'intérêt d'aménager la RD9, en mettant notamment en évidence les objectifs poursuivis et les potentiels de desserte, de report modal et de fréquentation, en fonction du type d'offre en transport en commun et des scénarios d'aménagement envisageables.

Le volet faisabilité vise ensuite à définir plus précisément les aménagements constitutifs du scénario préférentiel, d'en déterminer les principes d'insertion, les caractéristiques techniques et les effets, ainsi que d'en estimer le coût.

Rédaction du programme des aménagements

Sur la base de l'étude d'opportunité et de faisabilité, et des arbitrages rendus sur ses conclusions, il s'agit de rédiger le programme d'une ou plusieurs opérations qui seront réalisées ultérieurement dans un cadre partenarial à définir.

Article 3 - Réalisation de l'étude

3.1 Maîtrise d'ouvrage

La Métropole assure la maîtrise d'ouvrage de l'étude. Elle est chargée de la passation du marché d'étude et de son pilotage.

Le Département est associé au pilotage de l'étude. A ce titre, la Métropole informe régulièrement le Département de l'avancement de l'étude, l'invite aux différentes réunions et lui diffuse les informations nécessaires à son suivi (comptes-rendus, livrables, etc.).

3.2 - Données d'entrée

Au démarrage de l'étude, le prestataire de l'étude fournira la liste des données d'entrée nécessaires à la réalisation de l'étude.

La Métropole sollicitera le Département pour fournir les données d'entrée à sa disposition sur le périmètre de l'étude, notamment comptages récents et plans topographiques.

Le cas échéant, le recueil de données complémentaires sera pris en charge par la Métropole.

Article 4 : Coût et financement de l'étude

4.1 - Coût prévisionnel de l'étude

Le coût prévisionnel de l'étude est estimé à 130 000 € HT. La Métropole prendra à sa charge les sommes au-delà de ce montant, sauf accord du Département formalisé par un avenant à la présente convention.

4.2 - Répartition du financement

L'étude est financée à parts égales par le Département et la Métropole.

Cofinanceur	Part	Montant
Métropole Aix-Marseille Provence	50,00 %	65 000,00 €
Département des Bouches-du-Rhône	50,00 %	65 000,00 €

La participation du Département sera plafonnée au montant réel des sommes engagées par la Métropole, sans pouvoir excéder 65 000 €.

4.3 - Modalités de paiement

Le Département procédera au versement de sa participation à la Métropole en une fois au terme de la prestation, après validation de sa part du contenu de l'étude.

4.4 - Versement des fonds

Les sommes dues à la Métropole au titre de la présente convention sont payées par virement sur le compte bancaire dont les références sont les suivantes :

RIB Métropole à intégrer

Article 5 – Validité et durée de la convention

La convention prend effet à la date de notification par la Métropole au Département. Elle prend fin après le versement complet des sommes dues à la Métropole.

Article 6 – Litiges

En cas de litige qui ne pourrait être résolu à l'amiable, les tribunaux compétents seront saisis.

Article 7 – Élection de domicile

Pour l'exécution des présentes, et notamment la réception de tous actes extrajudiciaires, les parties font élection de domicile :

Le Département
cocontractant
Hôtel du Département
52, avenue de Saint Just
13256 MARSEILLE Cedex 20

La Métropole Aix-Marseille Provence
cocontractant
Le Pharo
58, boulevard Charles-Livon
13007 Marseille.

<p>La présidente du conseil Départemental des Bouches-du-Rhône</p> <p>Martine VASSAL</p>	<p>Le président de la Métropole Aix-Marseille Provence</p> <p>Nicolas ISNARD</p>
--	--