



CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2015-2020

C O N V E N T I O N D E C O F I N A N C E M E N T
N °

ENTRE L'ETAT,

LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE

AMENAGEMENT DE VOIE RESERVEES AUX BUS ET AUX CARS
SUR L'ESPACE DE LA BANDE D'ARRET D'URGENCE SUR
L'A51 ET A516
A L'ENTREE D'AIX-EN-PROVENCE
SENS MARSEILLE-AIX-EN-PROVENCE

Préambule

La question de la mobilité sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence ressort comme une priorité pour tous les acteurs du territoire. Le constat est que cette mobilité est dépendante très majoritairement de l'automobile, obstacle au fonctionnement de l'économie à cause de la congestion des réseaux routiers et autoroutiers, source d'inégalités et d'atteintes à la santé et à l'environnement.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques et d'accroissement de la demande de mobilité, il devient encore plus indispensable de développer une mobilité durable, et soutenable financièrement. L'aménagement de voies réservées aux bus sur autoroute est l'une des pistes prometteuses de solution efficace à court et moyen terme.

Entre Aix-en-Provence et Marseille, deux sections de voie bus pour prioriser leur circulation sont déjà en service sur l'A7 (terminaison A7 en entrée de Marseille) et sur l'A51 (Plan de Campagne).

Ces réalisations sont l'aboutissement concret des études engagées par les services de l'État et ses partenaires depuis 2013. Ces études ont permis de mettre en évidence l'opportunité et la faisabilité technique des voies réservées aux transports en commun sur autoroute, pour améliorer les performances des transports publics et les rendre ainsi plus attractifs.

La présente convention concerne l'aménagement de l'espace de la bande d'arrêt d'urgence en voie réservée bus à l'entrée d'Aix sur la section de l'autoroute A51, située après l'échangeur n°5, ainsi que sur la terminaison autoroutière A516 dans le sens Marseille – Aix. Il s'agit d'un itinéraire total d'environ 2 km en continu pour y permettre la circulation des lignes régulières de transport (bus et cars) qui seront autorisés à l'utiliser, qui reliera 2 sections de voies réservées aux bus réalisées par la Métropole Aix-Marseille-Provence :

- en amont, la création d'une bretelle dédiée depuis la RD 9 ;
- en aval, la réalisation d'une voie réservée aux transports collectifs sur l'avenue Mouret depuis A516 jusqu'au carrefour Giono, et au-delà la gare routière d'Aix-en-Provence.

Les études amont jusqu'à l'élaboration du dossier d'opération individualisée, au sens de l'instruction technique du 7 juin 2016, ont été pilotées et financées par les services de l'État.

Ce tronçon est éligible à la mise en place d'usage innovant des infrastructures existantes en faveur des transports en commun.

Par ailleurs, ce type d'aménagement est cohérent avec les réflexions et les études en cours, menées par l'État, afin d'élaborer un Schéma Directeur de Gestion du Trafic sur l'agglomération marseillaise. Ce dernier consiste en la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic pour lutter contre les congestions et de faciliter le parcours de certaines catégories d'usagers tels que les transports collectifs.

Compte tenu de ce qui précède, entre

L'État, ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, représenté par
Monsieur Stéphane BOUILLON, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER,
Président du Conseil Régional, dûment autorisé par délibération
n°du.....,
Ci-après désignée « **La REGION** »

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL,
Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône, dûment autorisée par délibération de la
Commission permanente du,
Ci-après désignée « **Le DEPARTEMENT** »

La Métropole Aix-Marseille Provence représentée par Monsieur Jean-Claude GAUDIN,
Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dûment autorisé par délibération de la
Commission du,
Ci-après désignée « **La MÉTROPOLE** »

Il est convenu ce qui suit :

**Vu le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 et en particulier son volet
« Accessibilité Multimodale » ;**

**Vu les avenants n°2 et n°3 au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 successivement approuvés
le 13 juillet 2016 et le 3 novembre 2016 ;**

**Vu la convention spécifique d'application dans le département des Bouches-du-Rhône du
Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signée le 30 mars 2017 ;**

Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement par l'État, la Région
Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône et la Métropole Aix-Marseille-
Provence de l'opération d'aménagement de la voie réservée TC sur la section autoroutière à l'entrée
d'Aix sur les autoroutes A51/A516 dans le sens Marseille - Aix-en-Provence.

L'aménagement projeté est donc constitué de deux parties :

- la section A51 depuis la bretelle d'entrée RD9 jusqu'au divergent A51/A516 ;
- la section A516 depuis le divergent A51/A516 jusqu'au droit de l'ouvrage supportant l'A8.

Article 2 – Présentation de l’opération – Programme

L’opération consiste en l’aménagement d’une voie réservée aux bus sur le divergent A51-A516 dans le sens Marseille-Aix.

Sur l’autoroute A51, il s’agit de la section située après l’échangeur n°5, du PR 14+500 au PR 15+800, Elle s’étend du convergent A51-RD9 au divergent A51-A516, soit un linéaire d’environ 1 500 m et comprend actuellement deux voies de circulation en section courante ainsi qu’une voie d’entrecroisement entre la bretelle d’entrée RD9 et la bretelle de sortie A516.

Sur la terminaison autoroutière A516, il s’agit de la section située du PR 0 à PR 0+750 dans le sens Marseille - Aix.

Elle s’étend du divergent A51-A516 jusqu’à l’ouvrage en passage supérieur de l’autoroute A8, soit un linéaire d’environ 730 m et comprend deux voies de circulation en section courante.

L’aménagement prévu portera donc sur une longueur aménagée d’environ 2,2 km en continu.

Article 3. Planning prévisionnel et description des travaux

La réalisation des travaux est programmée en 2018.

Le coût du projet est évalué à 2 700 000 € TTC. Ce montant comprend les terrassements et chaussées pour intégrer la voie réservée dans le profil en travers, les équipements et la signalisation qui en découle, de la réalisation des travaux sous circulation et des dégagements d’emprises.

Article 4. Le coût de l’opération

Le coût de l’opération est établi sur la base de ratios issus de marchés en cours dans les services de l’État. Il s’élève à 2 700 000 € TTC.

Article 5. Répartition des participations financières

Les montants sont établis selon la clé de répartition suivante :

Financier	Montant	Part
État	675 000,00 €	25 %
Région	675 000,00 €	25 %
Département	675 000,00 €	25 %
Métropole	675 000,00 €	25 %
Total	2 700 000,00 €	100 %

Article 6 – Modalités d’actualisation du montant de l’opération

a) Actualisation économique

Dans le cadre de la présente convention, les partenaires sont engagés sur un coût d’opération à terminaison s’appuyant sur les hypothèses suivantes :

- coût de l'opération : 2 700 000 € (coût plafond en Euros courants)
- Mise en service prévisionnelle de l'opération : 2019

Actualisation moyenne : néant, déjà intégrée dans le coût plafond.

b) Autres actualisations

Si l'opération nécessite un financement allant au-delà des 2 700 000 € TTC prévus, les partenaires financiers devront formaliser leur éventuelle nouvelle participation financière par avenant à la présente convention.

Article 7 – Fonds de concours

L'État est maître d'ouvrage de l'opération objet de la présente convention. Il procédera au recouvrement de la participation des cofinanceurs via des appels de fonds de concours en émettant à leur encontre des titres de perception corrélés à un échéancier conforme au rythme d'avancement des opérations et établi en concertation.

Dès que l'échéancier prévisionnel des dépenses sera affiné, il sera communiqué aux cofinanceurs pour que les dispositions budgétaires puissent être prises.

Des réajustements de cet échéancier pourront être opérés en cas de retard des opérations, d'économies par rapport aux prévisions ou de toute autre évolution validée par les partenaires.

Cet échéancier des versements pourra notamment être réajusté afin de rapprocher le montant des fonds de concours perçus par l'État au montant de la part des co-financeurs déterminée au regard des mandatements déjà réalisés ou prévus sur l'année de gestion.

Article 8 – Solde des comptes

Les services de l'État feront parvenir aux cosignataires le décompte définitif des opérations et rembourseront, s'il y a lieu, les sommes qui auraient été perçues en trop sous forme de fonds de concours.

Article 9 – Fonds de compensation pour la TVA

Pour les collectivités territoriales signataires de la présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article L.1615-2 du code général des collectivités locales, modifié par l'article 44 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative aux libertés et responsabilités locales, relatives au bénéfice des attributions du Fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée pour ce qui concerne leurs dépenses d'investissement sur le domaine public routier de l'État.

Article 10 – Concertation et suivi

Le comité de pilotage de l'opération « Voies bus sur autoroutes », présidé par le Préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur sera garant de la mise en œuvre de la présente convention.

Il sera composé des personnes suivantes :

- le Préfet de Région ou son représentant,
- un représentant de chaque cofinanceur,

Le comité de pilotage se réunira en principe au moins une fois par an à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de veiller au planning général des opérations et à la situation financière.

Le comité technique animé par les services de l'État, composé de représentant de chaque cofinanceur est l'instance technique de concertation et de suivi des opérations sur la durée de la présente convention.

Ce comité se réunira en tant que de besoin, au moins deux fois par an, pour faire un point d'avancement des opérations.

Il permettra au maître d'ouvrage d'informer l'ensemble des partenaires sur :

- l'avancement des opérations et le calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les lever ;
- le suivi des coûts à terminaison et les éventuels risques de dépassement ;
- les choix techniques et les ajustements des programmes et leurs conséquences en termes de coûts et de fonctionnalités liés à la réalisation des aléas.

Article 11 – Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales

Les travaux sont menés selon les procédures de l'État et les règlements en cours applicables à tous maîtres d'ouvrage.

Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations objet de la présente convention.

L'État en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations cofinancées dans le cadre de la présente convention.

Article 12- Communication

Les documents d'information et de communication relatifs aux opérations, objet de la présente convention, feront l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires cofinanceurs et devront mentionner leurs contributions financières respectives.

Article 13 – Modification de la présente convention

Toute modification des termes de la présente convention devra donner lieu à la conclusion d'un avenant.

Article 14 – Durée et validité de la convention

La convention prendra effet, après signature des parties, à compter de sa notification par l'État aux partenaires signataires.

Elle prendra fin après satisfaction des engagements financiers des signataires.

A Marseille, le

La Présidente du Conseil Départemental des
Bouches du Rhône

Le Président de la Région Provence Alpes Côte
d'Azur

Martine VASSAL

Renaud MUSELIER

Le Président de la Métropole Aix-Marseille
Provence

Le Préfet de Région Provence Alpes Côte
d'Azur

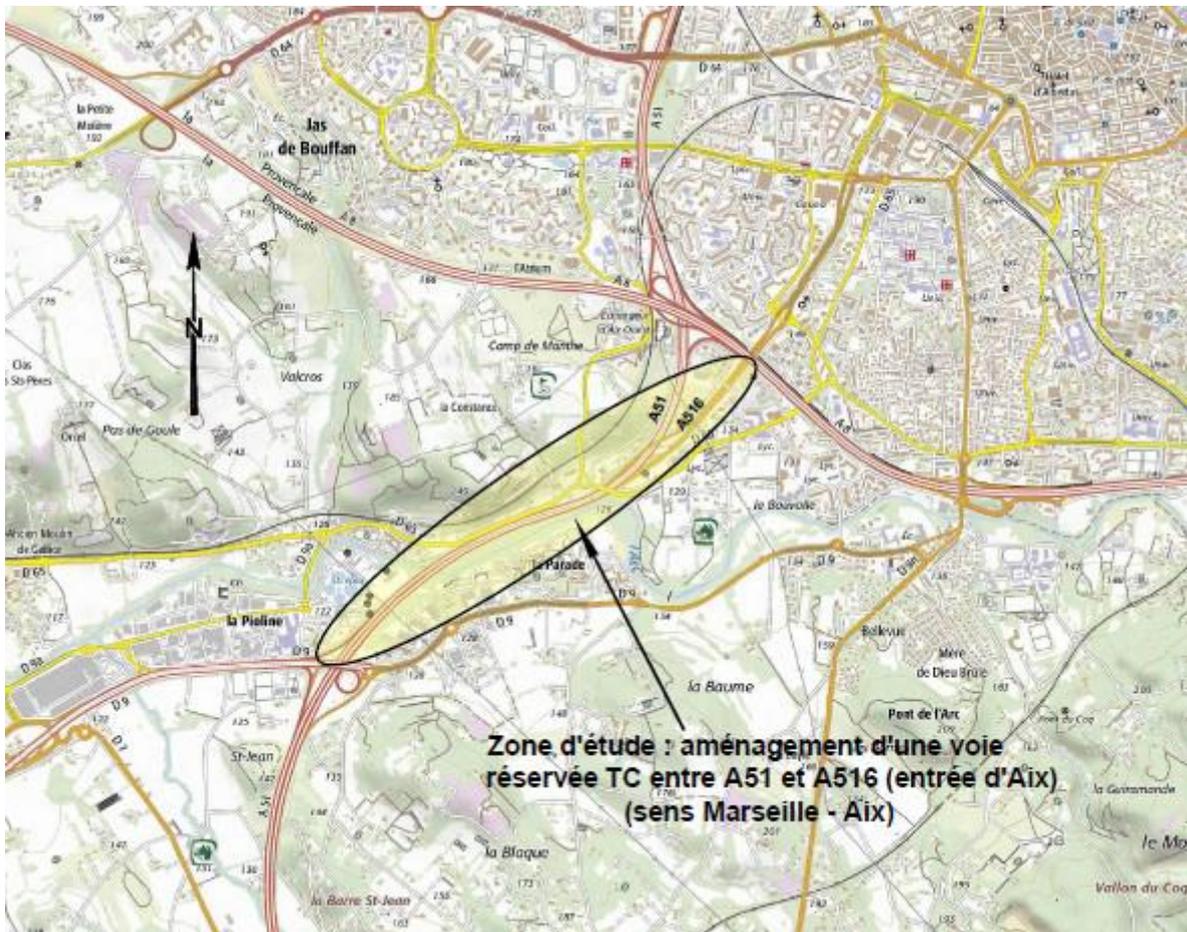
Jean-Claude GAUDIN

Stéphane BOUILLON

ANNEXE

A51-A516 – Aménagement de sections de voies réservées aux bus

Plan de situation





CONTRAT DE PLAN ETAT-REGION 2015-2020

CONVENTION DE COFINANCEMENT N°

ENTRE L'ETAT,

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR,

LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

ET LA METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE

ETUDE D'OPPORTUNITE D'ITINERAIRE POUR VOIES
RESERVEES AUX BUS ENTRE ROGNAC - VITROLLES ET
MARSEILLE

Préambule

La question de la mobilité sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille Provence ressort comme une priorité pour tous les acteurs du territoire. Le constat est que cette mobilité est dépendante très majoritairement de l'automobile, entravant le fonctionnement de l'économie à cause de la congestion de réseau routier et autoroutier, source d'inégalités et d'atteintes à la santé et à l'environnement.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques et d'accroissement de la demande de mobilité, il devient encore plus indispensable de développer une mobilité durable et soutenable financièrement. L'aménagement de voies bus sur autoroute est l'une des pistes prometteuses de solution efficace à court et moyen terme.

Entre Rognac et Marseille, l'opportunité d'aménagements de voies bus sur ce corridor doit être étudiée afin d'aboutir à des sections aménageables, comme c'est le cas des sections de voie bus déjà en service sur l'A7 (terminaison A7 en entrée de Marseille) et sur l'A51 (Plan de Campagne).

Ces réalisations sont l'aboutissement concret des études engagées par les services de l'État et ses partenaires du territoire depuis 2013. Ces études ont permis de mettre en évidence l'opportunité et la faisabilité technique des voies réservées aux transports en commun sur autoroute, pour améliorer les performances des transports publics et les rendre ainsi plus attractifs.

La présente convention concerne l'étude d'opportunité de niveau 2¹ sur le corridor Rognac-Marseille dans les deux sens. L'objectif est d'identifier les sections de voie à aménager afin de les destiner aux bus et aux cars. Le corridor reliant Rognac à Marseille est situé sur une aire à fort enjeu de mobilité autour des projets du territoire de Vitrolles-Aéroport-Marseille-Provence (projet CAP Horizon, aéroport Aix-Marseille Provence) et des sections présentant des congestions récurrentes entre l'échangeur A7-A55 les Pennes Mirabeau-Vitrolles et la RD9, soit sur une longueur d'environ 5 km où se concentrent des pertes de temps de parcours sur autoroute dans les deux sens. A ceci s'ajoute une situation de congestion de plus en plus marquée sur la RD113.

Ce tronçon est donc particulièrement éligible à la mise en place d'usage innovant des infrastructures existantes en faveur des transports en commun. Par ailleurs, cet aménagement est cohérent avec les réflexions et les études en cours, menées par l'État, afin d'élaborer un Schéma Directeur de Gestion du Trafic sur l'agglomération marseillaise. Ce dernier consiste en la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic pour lutter contre les congestions et faciliter le parcours de certaines catégories d'usagers tels que les transports collectifs.

¹ Au titre de l'Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 7 juin 2016.

Compte tenu de ce qui précède, entre

L'État, ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, représenté par Monsieur Stéphane BOUILLON, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après désigné « **L'ETAT** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil Régional, dûment autorisé par délibération n° du

Ci-après désignée « **La REGION** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône, dûment autorisée par délibération de la Commission permanente du

Ci-après désignée « **Le DEPARTEMENT** »

La Métropole Aix-Marseille-Provence représentée par Monsieur Jean-Claude GAUDIN, Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dûment autorisé par délibération de la Commission du

Ci-après désignée « **La MÉTROPOLE** »

Il est convenu ce qui suit :

Vu le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 et en particulier son volet « Accessibilité Multimodale » ;

Vu les avenants n°2 et n°3 au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 successivement approuvés le 13 juillet 2016 et le 3 novembre 2016 ;

Vu la convention spécifique d'application dans le département des Bouches-du-Rhône du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signée le 30 mars 2017 ;

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence de l'étude d'opportunité de niveau 2 relative au corridor Rognac-Vitrolles et Marseille en vue de l'aménagement de voies bus.

Article 2 - Présentation de l'étude

L'étude consiste en l'identification d'aménagements de voies réservées sur le corridor Rognac-Vitrolles et Marseille destinés aux transports collectifs. L'enjeu consiste à faire ressortir la faisabilité d'aménager la ou les voie(s) réservée(s) sur tous les secteurs qui le nécessitent, afin d'offrir une régularité du temps de parcours aux usagers.

La voie réservée pourra être ouverte soit aux seuls véhicules de transport collectif, soit partagée entre ces transports collectifs et d'autres usagers (covoiturage, par exemple). La pertinence à autoriser des usagers autres sur la voie réservée devra être détaillée dans l'étude d'opportunité.

Pour information l'étude n'intègre pas la section de l'autoroute A7 située au Sud du convergent A7/A51. Cette dernière est traitée par ailleurs dans le cadre d'une convention spécifique.

Article 3. Planning prévisionnel

Le lancement de l'étude est programmé au dernier trimestre 2017. Sa durée prévisionnelle est de 6 mois.

Article 4. Estimations des travaux

L'estimation prévisionnelle de l'étude, établie sur la base de marchés et de prestations en cours dans les services de l'Etat, s'élève à 150 000 € TTC,

Article 5. Répartition des participations financières

Les montants sont établis selon la clé de répartition retenue au CPER 2015-2020:

Financier	Montant	Part
État	37 500,00 €	25 %
Région	37 500,00 €	25 %
Département	37 500,00 €	25 %
Métropole	37 500,00 €	25 %
Total	150 000,00 €	100 %

Article 6 - Modalités d'actualisation du montant de l'opération

a) Actualisation économique

Dans le cadre de la présente convention, les partenaires sont engagés sur un coût global et définitif de l'étude s'appuyant sur les hypothèses suivantes :

- Coût : 150 000 € (coût définitif en Euros courants)
- Rendu de l'étude : fin 2017-début 2018

Actualisation moyenne : néant

b) Autres actualisations

Si l'étude nécessite un financement allant au-delà des 150 000 € prévus, les partenaires financiers devront formaliser leur éventuelle nouvelle participation financière par avenant à la présente convention.

Article 7 - Fonds de concours

L'État est maître d'ouvrage de l'étude présentée dans la présente convention.

Il procédera au recouvrement de la participation des cofinanceurs via un seul appel de fonds de concours, après la signature de la présente convention, par l'intermédiaire d'un titre de perception.

Il revient aux cofinanceurs de prendre les dispositions budgétaires nécessaires pour honorer leur engagement financier.

Article 8 - Solde des comptes

Les services de l'État feront parvenir aux cosignataires le décompte définitif de l'étude et rembourseront, s'il y a lieu, les sommes qui auraient été perçues en trop sous forme de fonds de concours.

Article 9 - Fonds de compensation pour la TVA

Pour les collectivités territoriales signataires de la présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article L.1615-2 du code général des collectivités locales, modifié par l'article 44 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative aux libertés et responsabilités locales, relatives au bénéfice des attributions du Fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée pour ce qui concerne leurs dépenses d'investissement sur le domaine public routier de l'État.

Article 10 – Concertation et suivi

Le comité de pilotage de l'opération « Voies bus sur autoroutes », présidé par le Préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur sera garant de la mise en œuvre de la présente convention.

Il sera composé des personnes suivantes :

- le Préfet de Région ou son représentant,
- un représentant de chaque cofinanceur,

Le comité de pilotage se réunira en principe au moins une fois par an à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de veiller au planning général de l'opération et à la situation financière.

Le comité technique animé par les services de l'État, composé de représentant de chaque cofinanceur, est l'instance technique de concertation et de suivi de l'étude sur la durée de la présente convention. Ce comité se réunira en tant que de besoin, au moins deux fois par an, pour faire un point d'avancement des opérations objet de la présente convention.

Il permettra au maître d'ouvrage d'informer l'ensemble des partenaires sur :

- l'avancement des opérations et le calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les résoudre ;
- le suivi des coûts et les éventuels risques de dépassement ;
- les choix techniques et les ajustements nécessaires et leurs conséquences en termes de coûts et de fonctionnalités et de délai.

Article 11 - Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales

Les études sont menées selon les procédures et référentiels de l'État.

Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations objet de la présente convention.

L'Etat en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations cofinancées dans le cadre de la présente convention.

Article 12- Communication

Les documents d'information et de communication relatifs à cette étude, objet de la présente convention, feront l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires co-financeurs et devront mentionner leurs contributions financières respectives.

Article 13 - Modification de la présente convention

Toute modification des termes de la présente convention devra donner lieu à la conclusion d'un avenant.

Article 14 - Durée et validité de la convention

La convention prendra effet, après signature des parties, à compter de sa notification par l'État aux partenaires signataires.

Elle prendra fin après satisfaction des engagements financiers des signataires.

A Marseille, le

La Présidente du Conseil Départemental des
Bouches du Rhône

Le Président de la Région Provence Alpes Côte
d'Azur

Martine VASSAL

Renaud MUSELIER

Le Président de la Métropole Aix-Marseille
Provence

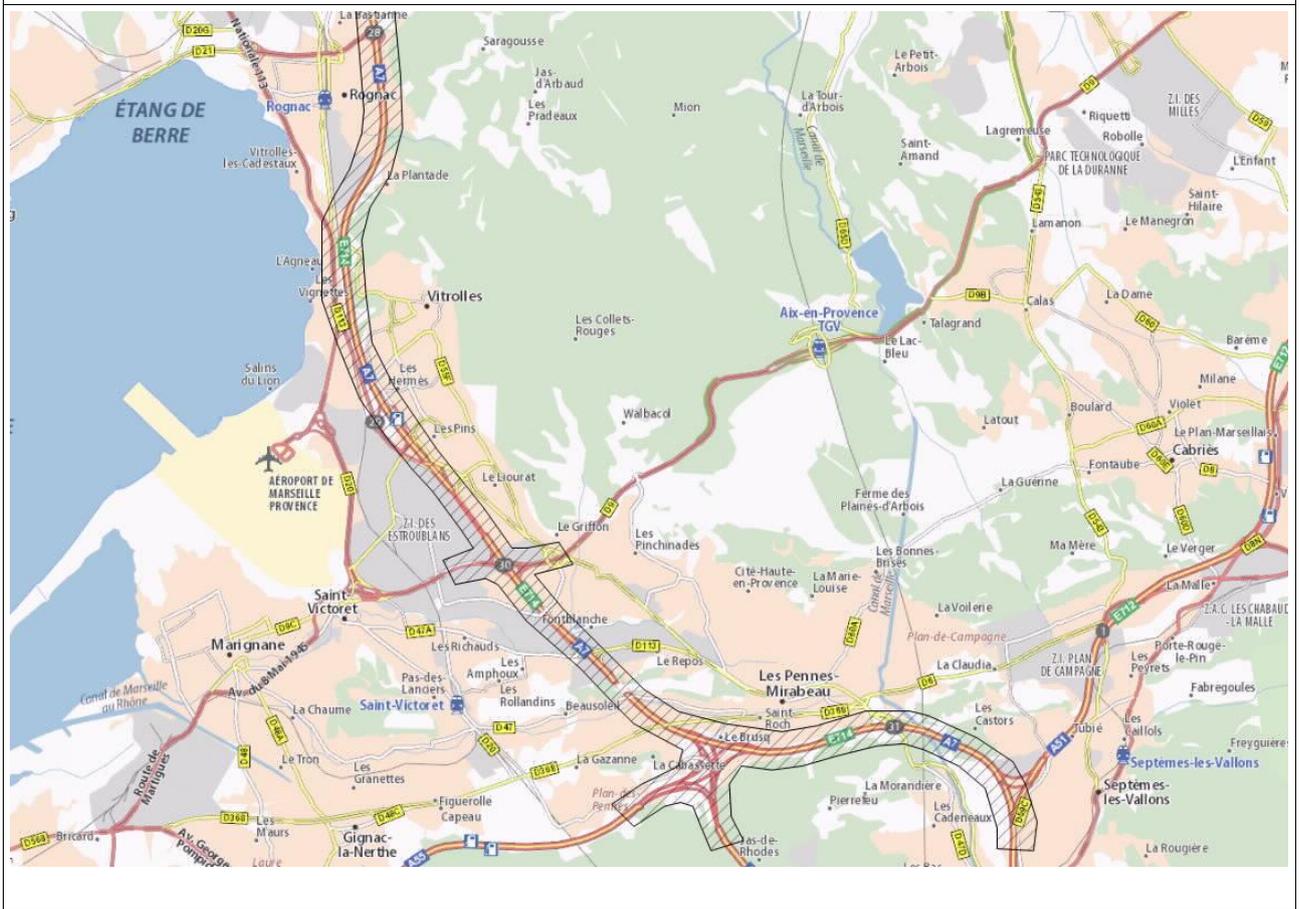
Le Préfet de Région Provence Alpes Côte
d'Azur

Jean-Claude GAUDIN

Stéphane BOUILLON

Annexe :

A7 – Le corridor concerné par la convention
Plan de situation





OPERATION INSCRITE AU CPER 2015-2020

CONVENTION DE COFINANCEMENT
N °

ENTRE L'ETAT,

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR,

LE DEPARTEMENT DES BOUCHES DU RHONE

LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

ET LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE

ETUDE D'AVANT PROJET DE VOIES RESERVEES AUX
TRANSPORT EN COMMUN SUR LA TERMINAISON
L'AUTOROUTE A7 DESSERVANT MARSEILLE

Préambule

La question de la mobilité sur l'aire métropolitaine Aix-Marseille Provence ressort comme une priorité pour tous les acteurs du territoire. Le constat est que cette mobilité est dépendante très majoritairement de l'automobile, entravant le fonctionnement de l'économie à cause de la congestion des réseaux routiers et autoroutiers, source d'inégalités et d'atteintes à la santé et à l'environnement.

Dans un contexte de rareté des ressources publiques et d'accroissement de la demande de mobilité, il devient encore plus indispensable de développer une mobilité durable et soutenable financièrement. L'aménagement de voies bus sur autoroute est l'une des pistes prometteuses de solution efficace à court et moyen terme.

La présente convention concerne le cofinancement d'études d'avant-projet¹ portant sur la section d'autoroute qui constitue l'extrémité de l'A7 en entrée et sortie de Marseille. Cette étude s'inscrit dans les réflexions en cours sur le devenir des terminaisons autoroutières A7 (axe Aix-Marseille) et A50 (axe Aubagne-Marseille), dans les deux sens de circulation, suite à la mise en service de la rocade L2 et à ses effets de délestage.

Les études à conduire sur cette section d'autoroute doivent permettre de préciser les tronçons aménageables, complétant ainsi la section de voie bus déjà en service sur l'A7 (terminaison A7 en entrée de Marseille sur 2km depuis la sortie Plombières). Elles permettront de définir le coût des travaux d'aménagement retenus qui feront ensuite l'objet d'une autre convention de cofinancement pour leur réalisation.

La conduite de ces études d'avant-projet est l'aboutissement concret des études préliminaires engagées par les services de l'État et ses partenaires du territoire depuis 2013. Ces études ont permis de mettre en évidence l'opportunité et la faisabilité technique des voies réservées aux transports en commun sur autoroute, pour améliorer les performances des transports publics et les rendre ainsi plus attractifs.

Cet itinéraire autoroutier sur l'A7, reliant la L2 et Marseille, est situé sur une aire à fort enjeu de mobilité alternative grâce au délestage produit par la mise en service de la L2. Une première section de la L2 a été mise en service en novembre 2016 en connexion avec l'A50, la mise en service de la section nord en connexion avec l'A7 est prévue pour le début de l'année 2018.

Ce tronçon est donc particulièrement éligible à la mise en place d'usage innovant sur des infrastructures existantes en faveur des transports en commun.

Par ailleurs, cet aménagement est cohérent avec les réflexions et les études en cours menées par l'État afin d'élaborer un Schéma Directeur de Gestion du Trafic sur l'agglomération marseillaise. Ce dernier consiste en la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic pour lutter contre les congestions et pour faciliter le parcours de certaines catégories d'usagers tels que les transports collectifs.

¹ Au titre de l'Instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 7 juin 2016.

Compte tenu de ce qui précède, entre

L'État, ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer, représenté par Monsieur Stéphane BOUILLON, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER Président du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, dûment autorisé par délibération n° du,

Ci-après désignée « **La REGION** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil Départemental des Bouches du Rhône, dûment autorisée par délibération de la Commission permanente du,

Ci-après désignée « **Le DEPARTEMENT** »

La Métropole Aix-Marseille Provence représentée par Monsieur Jean-Claude GAUDIN, Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dûment autorisé par délibération de la Commission du,

Ci-après désignée « **La MÉTROPOLE** »

Il est convenu ce qui suit :

Vu le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 signé le 29 mai 2015 et en particulier son volet « Accessibilité Multimodale » ;

Vu les avenants n°2 et n°3 au Contrat de plan Etat-Région 2015-2020 successivement approuvés le 13 juillet 2016 et le 3 novembre 2016 ;

Vu la convention spécifique d'application dans le département des Bouches-du-Rhône du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, signée le 30 mars 2017 ;

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches du Rhône et la Métropole Aix-Marseille-Provence d'études d'avant-projet ayant pour objet de préciser les caractéristiques des aménagements à retenir pour la mise en place de voies dédiées aux bus sur autoroutes.

Les sections concernées se situent sur l'A7, sur une longueur de 4 km dans chaque sens de circulation.

Une section de 2 km entre la sortie Plombières et l'entrée sur Marseille ayant été réalisée en 2013, la poursuite de cet aménagement représente une opportunité pour transformer l'usage de cette voirie contribuant ainsi au report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs.

Article 2 - Présentation des études

Les études visées sur ces sections, de niveau avant-projet, permettront d'arrêter les principales caractéristiques techniques et les fonctionnalités d'aménagements esquissées aux phases antérieures.

Au terme de ce processus, ces études doivent permettre de dégager la solution technique constituant le meilleur compromis entre les différents aspects du projet pour établir le programme de l'opération.

Il s'agit de permettre une conception technique conforme aux instructions en vigueur et aux règles de l'art, traduisant ainsi les conclusions des études de faisabilité de niveau 2, en détaillant les caractéristiques techniques, en déterminant les impacts et les mesures nécessaires et en fiabilisant le coût et en procédant à l'évaluation socio-économique.

Article 3 - Planning prévisionnel

Le lancement de l'étude est programmé au premier trimestre 2018. Sa durée prévisionnelle est de 7 mois.

Article 4 - Estimations des travaux

L'estimation prévisionnelle de ces études, établie sur la base de marchés et de prestations en cours dans les services de l'Etat, s'élève à 150 000 € TTC,

Article 5 - Répartition des participations financières

Les montants sont établis selon la clé de répartition retenue au CPER 2015-2020 :

Financier	Montant	Part
État	37 500,00 €	25 %
Région	37 500,00 €	25 %
Département	37 500,00 €	25 %
Métropole	37 500,00 €	25 %
Total	150 000,00 €	100 %

Article 6 - Modalités d'actualisation du montant de l'opération

a) Actualisation économique

Dans le cadre de la présente convention, les partenaires sont engagés sur un coût global et définitif d'études s'appuyant sur les hypothèses suivantes :

- coût : 150 000 € (coût définitif en Euros courants)
- rendu de l'étude : 2018

Actualisation moyenne : néant

b) Autres actualisations

Si l'étude nécessite un financement allant au-delà des 150 000 € prévus, les partenaires financiers devront formaliser leur éventuelle nouvelle participation financière par avenant à la présente convention.

Article 7 - Fonds de concours

L'État est maître d'ouvrage de l'étude présentée dans la présente convention. Il procèdera au recouvrement de la participation des cofinanceurs via un seul appel de fonds de concours, après la signature de la présente convention, par l'intermédiaire d'un titre de perception.

Il revient aux cofinanceurs de prendre les dispositions budgétaires nécessaires pour honorer leur engagement financier.

Article 8 - Solde des comptes

Les services de l'État feront parvenir aux cosignataires le décompte définitif de l'étude et rembourseront, s'il y a lieu, les sommes qui auraient été perçues en trop sous forme de fonds de concours.

Article 9 - Fonds de compensation pour la TVA

Pour les collectivités territoriales signataires de la présente convention, il sera fait application des dispositions de l'article L.1615-2 du code général des collectivités locales, modifié par l'article 44 de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative aux libertés et responsabilités locales, relatives au bénéfice des attributions du Fonds de compensation de la taxe à la valeur ajoutée pour ce qui concerne leurs dépenses d'investissement sur le domaine public routier de l'État.

Article 10 – Concertation et suivi

Le comité de pilotage de l'opération « Voies bus sur autoroutes », présidé par le Préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera garant de la mise en œuvre de la présente convention.

Ce Comité de pilotage est composé des personnes suivantes :

- le Préfet de Région ou son représentant,
- un représentant de chaque cofinanceur.

Il se réunira en principe au moins une fois par an à l'initiative de son président et aura pour tâche principale de veiller au planning général de l'opération et à la situation financière.

Le comité technique animé par les services de l'État, composé de représentant de chaque cofinanceur, est l'instance technique de concertation et de suivi des études sur la durée de la présente convention. Ce comité se réunira en tant que de besoin, au moins deux fois par an, pour faire un point d'avancement des opérations objet de la présente convention.

Il permettra au maître d'ouvrage d'informer l'ensemble des partenaires sur :

- l'avancement des opérations et le calendrier prévisionnel ;
- les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les résoudre ;
- le suivi des coûts et les éventuels risques de dépassement ;
- les choix techniques et les ajustements nécessaires et leurs conséquences en termes de coûts, de fonctionnalités et de délai.

Article 11 - Élaboration des projets techniques et clauses sociales et environnementales

Les études sont menées selon les procédures et référentiels de l'État. Les signataires s'accordent sur la nécessité de valoriser les principes du développement durable dans les étapes de réalisation des opérations objet de la présente convention.

L'Etat en sa qualité de maître d'ouvrage s'engage à inscrire, chaque fois que possible, dans ses marchés publics :

- des spécifications techniques permettant de favoriser des procédés économes en énergie et en ressources et minimisant l'impact sur l'environnement ;
- des critères d'attribution des marchés favorisant les entreprises et les offres les mieux-disantes en matière environnementale ;
- des clauses sociales en vue de favoriser l'insertion des personnes en difficulté, en particulier les publics plus éloignés de l'emploi.

Le maître d'ouvrage s'assurera du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations cofinancées dans le cadre de la présente convention.

Article 12- Communication

Les documents d'information et de communication relatifs à cette étude, objet de la présente convention, feront l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires cofinanceurs et devront mentionner leurs contributions financières respectives.

Article 13 - Modification de la présente convention

Toute modification des termes de la présente convention devra donner lieu à la conclusion d'un avenant.

Article 14 - Durée et validité de la convention

La convention prendra effet, après signature des parties, à compter de sa notification par l'État aux partenaires signataires.

Elle prendra fin après satisfaction des engagements financiers des signataires.

A Marseille, le

La Présidente du Conseil Départemental des
Bouches du Rhône

Le Président de la Région Provence Alpes Côte
d'Azur

Martine VASSAL

Renaud MUSELIER

Le Président de la Métropole Aix-Marseille
Provence

Le Préfet de Région Provence Alpes Côte
d'Azur

Jean-Claude GAUDIN

Stéphane BOUILLON

Annexe :

A7 – Les sections concernées par la convention
Plan de situation



Annexe 2

Affectation d'AP

	Références	Montant de l'AP	Total affecté avant rapport	Montant de l'affectation complémentaire
AP	2016-26006A	120 000 000,00	43 961 983,33	750 000,00
OPERATION	1012873		43 961 983,33	750 000,00
détail				
dont IB	204-821-204113		5 580 000,00	750 000,00
dont IB	204-821-204143		2 312 000,00	
dont IB	204-63-204183		30 069 983,33	
dont IB	204-821-20423		6 000 000,00	
Délibération et date de la dernière décision ayant adopté une affectation concernant cette autorisation de programme : N°65 CP du 30/06/2017				