



CONVENTION D'ETUDES PORTANT SUR :

- L'ETUDE D'AVANT PROJET SUR L'AMENAGEMENT DE VOIES RESERVEES AUX TC AU NIVEAU DU CONVERGENT A7/A51

- L'ETUDE D'AVANT PROJET ET PROJET SUR L'AMENAGEMENT DE VOIES RESERVEES AUX TC SUR L'A50 DANS MARSEILLE ENTRE L'ECHANGEUR DE FLORIAN ET LA TERMINAISON DE L'A50 DANS LES DEUX SENS

- L'ELABORATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR DES STATIONS GNV NECESSAIRES POUR AVITAILLER LES VEHICULES DES FLOTTES DE BUS ET CARS CIRCULANT SUR LES VOIES DEDIEES DES AUTOROUTES SUR LE TERRITOIRE DE LA METROPOLE.

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

ENTRE L'ÉTAT,

LE DÉPARTEMENT DES BOUCHES DU RHÔNE

LA RÉGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR

LA MÉTROPOLE MARSEILLE PROVENCE

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/moyen terme.

Ainsi, au vu du trafic automobile particulièrement dense au niveau du convergent A7/A51 (140 000 véh/j), les études proposées dans cette convention sont à apprécier au regard des projets de développement des TC interurbains tels que planifiés dans le cadre du projet Métroexpress porté par la métropole Aix-Marseille Provence (le trafic actuel cumulé de bus est aujourd'hui sur cette section de 1144 Bus.jour et sera porté progressivement à 1354 Bus.jour d'ici 2025).

Cet enjeu est également important sur le corridor Marseille/Toulon qui constitue l'axe le plus emprunté de l'aire métropolitaine avec plus de 500 000 déplacements par jour.

Le développement des VRTC¹, de technologies moins polluantes comme le GNV et les offres de TC portées par les AOM du territoire (Bus et Trains) contribueront à répondre aux enjeux socio-économiques et environnementaux (qualité de l'air...) du territoire.

Au regard de ces enjeux, le CPER 2015-2020 a inscrit 30 M€, cofinancés à part égales entre l'État, la Région, le Département et la Métropole, pour la mise en œuvre d'études et de travaux d'aménagements de VRTC sur les autoroutes métropolitaines. La présente convention s'inscrit dans cette opération du CPER, sous maîtrise d'ouvrage de l'État.

La présente convention porte sur 3 études:

1/ Étude niveau AVP portant sur la mise en place d'aménagements relatifs à une VRTC :

Cette étude d'avant-projet pour la création d'une VRTC sur la section autoroutière située entre le convergent A7/A51 et l'échangeur St-Antoine dans les deux sens.

Ce projet est l'aboutissement concret des études partagées 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 et contribuer également aux objectifs d'amélioration de la qualité de l'air.

2/ Étude niveau AVP et PROJET portant sur la mise en place d'aménagements relatifs à une VRTC :

Cette étude d'avant-projet pour la création d'une VRTC sur la section autoroutière située entre l'échangeur de Florian et la partie terminale de l'A50 dans Marseille dans les deux sens.

¹ Voies Réservées aux Transports en Commun

Commission permanente du 19 oct 2018 - Rapport n° 128

Des études d'opportunité d'itinéraires menées par le CEREMA (2018) ont permis de mettre en évidence l'opportunité et la faisabilité technique des voies réservées aux transports en commun sur l'axe Marseille-Aubagne. L'étude intégrera de plus l'analyse des conditions de faisabilité d'ouvrir ces voies réservées au covoiturage.

Le corridor Marseille/Toulon est l'axe le plus emprunté de l'aire métropolitaine avec plus de 500 000 déplacements par jour. Les seuls flux transitant sur la section entre Marseille et Aubagne représentent 300 000 déplacements par jour. Il y a donc un fort enjeu à mener des actions sur cet axe en faveur des transports en communs.

3/ Etude visant à élaborer un Schéma Directeur Métropolitain des stations GNV à destination des véhicules circulant sur VRTC :

Cette étude vise à élaborer un schéma directeur des stations GNV nécessaires pour avitailler les véhicules des flottes de bus et cars qui circuleront notamment sur les voies dédiées des autoroutes sur le territoire de la Métropole.

Le dimensionnement et la rentabilité d'une station d'avitaillement GNV est fortement impacté par l'identification de volumes journaliers suffisants. Si le volume mis en évidence est suffisant, les opérateurs privés pourraient déployer certaines des stations d'avitaillement nécessaires sans financement public.

La Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) porte, à travers son Agenda de la mobilité, le projet ambitieux de développer un réseau interurbain de cars à haut niveau de service pour relier les pôles de la métropole. Une dizaine de lignes dites « Premium » constitueront le réseau « MétroExpress ». Ces lignes « Premium » se caractérisent par une fréquence élevée (10-15 minutes en heure de pointe), la rapidité et la fiabilité (circulation sur des voies réservées sur autoroutes et routes express), un confort et un faible impact environnemental.

Au-delà des obligations réglementaires², la Métropole entend développer des solutions propres pour alimenter sa flotte de cars Premium. Le conseil métropolitain a ainsi adopté le 14 décembre 2017 une délibération ambitieuse sur la transition énergétique du parc de bus et cars de la métropole. A court terme, le GNV et l'électrique apparaissent comme les deux vecteurs les plus prometteurs. De façon schématique, l'électrique devrait être progressivement déployé pour les réseaux de bus des zones urbaines les plus denses, le GNV pour les autres véhicules dont le réseau de cars interurbains de METROEXPRESS

L'étude prendra en compte également les besoins d'avitaillement de la flotte de cars interurbains régionaux dont la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a engagé la transition énergétique progressive dans le cadre de son Plan Climat « Une COP d'avance ». Plusieurs lignes seront notamment prochainement opérées par des cars au GNV suite au renouvellement des marchés de transport réalisé en 2018.

La maîtrise d'ouvrage de cette étude est confiée à la Métropole Aix-Marseille-Provence.

² La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte (TECV), adoptée en juillet 2015, prévoit que les transporteurs publics doivent avoir, dans le renouvellement de leurs flottes, au moins 50% de bus et de cars propres à compter de 2020, puis en totalité à partir de 2025.

Compte tenu de ce qui précède, entre

L'État, ministère de la Transition écologique et solidaire, représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

Ci-après désigné « **L'ÉTAT** »

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 / / 2018,

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

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par Monsieur Renaud MUSELIER, Président du Conseil Régional, dûment autorisé par délibération n°du...../ / 2018,

Ci-après désignée « **La RÉGION** »

La Métropole Aix-Marseille Provence représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, dûment autorisée par délibération de la Commission du / / 2018,

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

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser les modalités de financement de l'État, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Département des Bouches du Rhône et de la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi que le contenu des études suivantes :

1/ Étude niveau AVP portant sur la mise en place d'aménagements relatifs à une VRTC (au niveau du convergent A7/A51) :

2/ Étude niveau AVP et PROJET portant sur la mise en place d'aménagements relatifs à une VRTC, et faisabilité d'intégration du covoiturage (terminaison de l'A50 dans Marseille entre l'échangeur de Florian et l'entrée sur Marseille dans les deux sens) :

3/ Étude visant à élaborer un Schéma Directeur Métropolitain des stations GNV à destination des véhicules circulant sur VRTC :

Article 2 - Présentation des études

1/ Étude niveau AVP portant sur la mise en place d'une VRTC (au niveau du convergent A7/A51) :

Cette étude d'avant-projet d'aménagements de voies bus sur cette section d'autoroute, qui constitue l'extrémité de l'A7 en entrée et sortie de Marseille, doit aboutir à préciser les sections aménageables, complétant ainsi la section de voie bus déjà en service sur l'A51 (phase 3 de la VRTC Plan de Campagne), et la section retenue par les études réalisées sur l'axe Marseille-Vitrolles au niveau de

l'entrée sur l'A7 en direction de Marseille.

L'étude permettra, en prenant en compte différentes variantes d'aménagement (voie réservée à droite ou à gauche, dispositifs d'exploitation et de régulation, ouvrage d'art,,) de définir la variante préférentielle, son coût, les délais de réalisation et procédures administratives nécessaires.

2/ Étude niveau AVP et PROJET portant sur la mise en place d'aménagements relatifs à une VRTC (terminaison de l'A50 dans Marseille entre l'échangeur de Florian et l'entrée sur Marseille dans les deux sens) :

Cette étude d'avant-projet d'aménagements de voies bus sur cette section d'autoroute, qui constitue la terminaison de l'A50 à partir de l'échangeur de Florian dans les deux sens, doit aboutir à préciser les sections aménageables.

L'étude permettra, en prenant en compte différentes variantes d'aménagement, de définir la variante préférentielle, son coût, les délais de réalisation et procédures administratives nécessaires. Les travaux feront ensuite l'objet d'une autre convention de cofinancement pour leur réalisation.

3/ Étude visant à élaborer un Schéma Directeur Métropolitain des stations GNV à destination des véhicules circulant sur VRTC :

Elle vise à élaborer un schéma directeur des stations GNV nécessaires pour avitailler les véhicules des flottes de bus et cars de la Métropole et de la Région qui circuleront notamment sur les voies dédiées des autoroutes sur le territoire de la Métropole.

Cette étude comprendra comme composantes :

1. Un diagnostic et une analyse des besoins et des perspectives au regard des corridors supportant des VRTC ;
2. L'élaboration du schéma directeur des stations d'avitaillement GNV pour satisfaire les besoins identifiés.

La maîtrise d'ouvrage de cette étude sera confiée par l'État à la Métropole Aix-Marseille-Provence par une convention bilatérale spécifique.

Article 3. Planning prévisionnel

Le lancement de la première étude est programmé au dernier trimestre 2018. La durée de cette étude est estimée à 18 mois.

Le lancement de la deuxième étude est programmé au dernier trimestre 2018. La durée de cette étude est estimée à 12 mois.

Le lancement de la troisième étude est programmé au dernier trimestre 2018 . La durée de cette étude est estimée à 18 mois.

Article 4. Estimations des études

1/ Étude niveau AVP portant sur la mise en place d'une VRTC :

L'estimation prévisionnelle de l'étude, établie sur la base de marchés et de prestations en cours dans

Commission permanente du 19 oct 2018 - Rapport n° 128

les services de l'Etat, s'élève à 400 000 € TTC.

2/ Étude niveau AVP et PROJET portant sur la mise en place d'une VRTC sur l'A50 dans Marseille:

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

3/ Étude visant à élaborer un Schéma Directeur Métropolitain des stations GNV à destination des véhicules circulant sur VRTC :

L'estimation prévisionnelle de l'étude s'élève à 100 000 € TTC.

Article 5. Répartition des participations financières

Les montants sont établis selon la clé de répartition suivante :

Financier	1ere étude	2ème étude	3ème étude	Total	Part
État	100 000 €	37 500 €	25 000 €	162 500 €	25 %
Région	100 000 €	37 500 €	25 000 €	162 500 €	25 %
Département	100 000 €	37 500 €	25 000 €	162 500 €	25 %
Métropole	100 000 €	37 500 €	25 000 €	162 500 €	25 %
Total	400 000 €	150 000 €	100 000 €	650 000 €	100 %

Cette opération est inscrite au CPER 2015-2020.

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 des 3 études s'appuyant sur les hypothèses suivantes :

- coût des trois opérations : 650 000 € (coût définitif en Euros courants)
- rendu de l'étude : 2019 pour l'étude extrémité A50 et celle portant le schéma GNV et 2020 pour l'étude liée au convergent A7/A51
- Actualisation moyenne : néant

b) Autres actualisations

Si les études nécessitent un financement allant au-delà des 650 000 € prévus, les partenaires financiers devront formaliser leur éventuelle nouvelle participation financière par avenant à la présente convention.

Article 7 – Fonds de concours

Les participations des collectivités co-financeurs seront versées à l'État sous forme de fonds de concours, selon l'échéancier indicatif ci-dessous et après que l'État a émis à leur encontre les titres de perception relatifs à cette opération.

Financier	2019	2020
Région	50 000 €	112 500 €
Département	50 000 €	112 500 €
Métropole	50 000 €	112 500 €

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

Les signataires de la convention s'engagent à inscrire à leurs budgets respectifs les sommes nécessaires au règlement des dépenses leur incombant.

Pour l'étude visant à élaborer un Schéma Directeur Métropolitain des stations GNV à destination des véhicules circulant sur VRTC, l'État remboursera à la métropole les dépenses effectuées sur la base de la convention bilatérale prévue à l'article 2.

Article 8 - Solde des comptes

Les services de l'État feront parvenir aux cosignataires le décompte définitif des études 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, 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 des voies pour bus 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 :

- ⑩ le Préfet de Région ou son représentant,
- ⑩ le représentant de chaque co-financier,

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 co-financier, 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.

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

- ⑩ l'avancement des opérations et le calendrier prévisionnel ;
- ⑩ les difficultés rencontrées et les solutions proposées pour les lever ;
- ⑩ le suivi des coûts et les éventuels risques de dépassement ;
- ⑩ 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 pour ce qui est de l'étude portant sur la mise en place d'une VRTC.

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.

Les maîtres d'ouvrage s'engagent à inscrire, chaque fois que possible, dans leurs 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.

Les maîtres d'ouvrages s'assureront du respect des engagements pris en la matière par les titulaires des marchés relatifs aux opérations co-financées 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**

