



**PROTOCOLE D'INTENTIONS GENERALES RELATIF A  
L'AMENAGEMENT DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL  
DE PLAN-DE-CAMPAGNE**

Entre :

**L'Etat** (Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire), représenté par Monsieur Pierre DARTOUT, préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

Et désigné ci-après par « l'Etat »,

**La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur**, représentée par son Président, Monsieur Renaud MUSELIER, dûment habilité par la délibération n°.....

Et désigné ci-après par « La Région »,

**Le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône**, représenté par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, dûment habilité par la délibération n°.....

Et désigné ci-après par « Le Département »,

**La Métropole d'Aix-Marseille-Provence**, représentée par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, dûment habilitée par la délibération du Bureau de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence n° .....

Et désignée ci-après par « la Métropole AMP »,

**SNCF Réseau**, établissement public national à caractère industriel et commercial, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Jacques Frossard, Directeur territorial, dûment habilité à cet effet,

Et ci-après désigné « SNCF Réseau »,

**La Ville des Pennes-Mirabeau**, représentée par Madame le Maire Monique SLISSA, dûment habilité par la délibération n° .....

Et ci-après désignée ci-après par « La Ville »,

L'Etat, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, la Ville des Pennes Mirabeau et SNCF Réseau sont désignés collectivement par les « Partenaires » et individuellement par le « Partenaire ».

## Préambule

La seconde phase de modernisation de la ligne ferroviaire Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence (MGA2) constitue un projet majeur au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP).

Ce projet doit permettre d'améliorer la situation pour les habitants d'Aix et de Marseille, mais aussi pour tous ceux qui vivent dans les pôles urbains le long de la ligne et, de façon plus générale, dans tous les bassins de vie alentour afin de permettre un doublement de la fréquentation à l'échéance du projet, de 7 500 usagers/jour aujourd'hui à 15 000 usagers/jour à l'horizon de réalisation.

Ainsi, l'ambition portée par la Région est de faire évoluer l'offre de 3 à 4 TER/h/s en heure de pointe (avec un doublement de l'offre de trains semi-direct) à la mise en service, sur la base d'un cadencement au ¼ heure entre les principaux pôles : Aix-en-Provence, Gardanne, Simiane, Saint-Antoine, Marseille Saint-Charles.

Le projet ferroviaire est en phase de réalisation depuis 2018, pendant 4 ans, pour une mise en service en octobre 2021. Le coût total de cette opération s'élève 173 M€.

La création d'une nouvelle halte ferroviaire à Plan-de-Campagne, est également inscrite au CPER 2015-2020 pour un montant de 7 M€ courants (CE 2021), permettant la réalisation des aménagements ferroviaires dans le cadre de l'opération MGA2 et une mise en service initiale fin 2021. Les aménagements liés à l'intermodalité (parcs de stationnement et gare routière) seront réalisés par la Métropole AMP et sont une condition de la réalisation d'une nouvelle halte ferroviaire sur cet axe. La desserte ferroviaire envisagée à la mise en service du projet, serait de 2 TER omnibus par heure et par sens, en heure de pointe.

La création de la halte ferroviaire de Plan-de-Campagne apporte donc une accessibilité nouvelle au territoire en se situant sur une zone de rabattement intéressante par rapport à l'autoroute, tout en desservant un pôle commercial et d'activités majeures. Le positionnement de la halte ferroviaire a été choisi en fonction de sa bonne accessibilité routière, au plus près de la RD543 pour une meilleure intermodalité, l'accessibilité aux quais se ferait en utilisant le passage sous voie ferroviaire existant.

Ce projet s'insère de longue date dans les différents documents stratégiques du territoire métropolitain. Ainsi, le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUMPM) intègre le projet de pôle d'échanges à Plan-de-Campagne. Il le juge nécessaire pour améliorer le rabattement sur le réseau ferroviaire et donc diminuer le trafic sur l'autoroute A7 en entrée de Marseille. S'agissant du premier PDU de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix (CPA), la CUMPM avait donné un avis favorable sous réserve de l'inscription du pôle d'échanges de Plan-de-Campagne. Le PDU de la CPA, approuvé fin 2015, a inscrit cet équipement comme une priorité.

De plus, la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône de 2007 identifie Plan-de-Campagne comme un point essentiel « d'articulation et d'accès au réseau de transports collectifs ». S'agissant des pôles d'échanges en milieu péri-urbain, la DTA indique qu'ils auront pour vocation d'une part de capter les déplacements en favorisant le recours aux transports collectifs et d'autre part de ne pas surcharger, au contact des zones urbaines, économiques ou commerciales les axes de communication. ». L'Agenda de la mobilité, approuvé en décembre 2016 par la Métropole Aix-Marseille-Provence, intègre bien le projet de halte ferroviaire de Plan-de-Campagne et l'extension du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Marignane-Les Pennes Mirabeau. Plus globalement, il ambitionne d'ici quinze ans, de doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et d'augmenter de 50% celui des transports locaux. Il prévoit que trois métropolitains sur quatre seront à moins de quinze minutes d'un arrêt premium à l'échéance 2025.

Enfin, lors de la 1ère phase de modernisation de la ligne ferroviaire en 2006-2008, les travaux réalisés avaient anticipé l'implantation de la halte.

Pour limiter les effets de la congestion routière aux heures de pointes, en particulier le vendredi soir et le week-end, sur la zone commerciale de Plan-de-Campagne, la Métropole Aix-Marseille-Provence a engagé plusieurs opérations de travaux d'infrastructure visant à réduire et limiter ces impacts (giratoire A51/RD543, élargissement du chemin des Rigons, requalification de la RD543 en voie urbaine). Ces différentes opérations sont affichées dans ce Protocole comme des opérations connexes au pôle d'échanges de Plan-de-Campagne, de leur réalisation dépend le bon fonctionnement du futur pôle d'échanges.

Les accès modes doux et piétons vers la future halte restent à réaliser. L'amélioration des circulations piétonnes est un enjeu majeur pour le site de Plan-de-Campagne, qui contribuerait également à un changement de pratiques et une meilleure attractivité.

La fréquentation envisagée de la halte ferroviaire de Plan-de-Campagne est de 500 montées et descentes par jour en intermodalité avec le BHNS Marignane-Les Pennes Mirabeau.

La réalisation d'un pôle d'échanges à Plan-de-Campagne vise à créer une véritable polarité de transports en commun regroupant sur le site différentes liaisons métropolitaines et en renforçant l'attractivité du transport ferroviaire.

Le pôle d'échanges aura pour vocation, d'améliorer les conditions de rabattement des voyageurs tant vers le mode ferroviaire que vers le mode routier en assurant des conditions d'accès et d'accueil favorables pour l'ensemble des usagers. L'objectif est de créer une gare routière et un parking de bonne capacité sur le site de Plan-de-Campagne pour que les transferts de mode entre le véhicule particulier, les modes doux, les transports publics routiers et le train soient des alternatives réalistes.

Ces transferts de mode s'accompagneront d'une mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite du pôle d'échanges multimodal avec notamment la création de rampes d'accès aux quais (ces aménagements sont intégrés dans le programme de la halte ferroviaire).

L'enjeu aujourd'hui est de pouvoir coordonner et étudier de manière commune la création de ce nouveau pôle multimodal. Plusieurs aménagements assurant l'intermodalité, y compris les aménagements pour les modes actifs, de ce site devront être réalisés, à la fois sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole AMP pour les aménagements routiers et le BHNS, et sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau pour la halte ferroviaire.

Au-delà de l'amélioration des services de transport, le projet de pôle d'échanges doit permettre de recréer un quartier vivant, en modernisant les équipements et en améliorant l'environnement immédiat de la gare. Ce projet de transport s'accompagne donc, d'un projet urbain porté par la Métropole AMP et ville des Pennes-Mirabeau.

Les partenaires ont évoqué leurs besoins et attentes suivants :

- amélioration des conditions d'accès au futur pôle d'échanges via la RD543,
- création d'une gare routière et d'un parking pour véhicules particuliers,
- connexion avec le BHNS Marignane-Les Pennes Mirabeau,
- amélioration des liaisons modes doux sur la zone,
- favoriser l'émergence d'un quartier de gare.

Les partenaires affirment leur volonté de définir de manière partagée et dans leur périmètre de maîtrise d'ouvrage respectif, les projets pouvant concourir à améliorer les conditions d'accueil des usagers des transports publics.

L'objet de ce protocole est de fixer un cadre normatif de réflexion en vue de progresser dans l'atteinte des objectifs sur les périmètres de chacune des maîtrises d'ouvrage, soit la Métropole Aix-Marseille-Provence et SNCF Réseau.

Ce protocole de partenariat est un préalable à la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal et de la halte ferroviaire.

Les partenaires s'entendent sur un calendrier de réalisation des opérations connexes avant validation d'une convention de financement des travaux de réalisation de la halte ferroviaire. Cette dernière sera présentée au vote des partenaires dès lors que l'opération de Bus à Haut Niveau de Service Marignane-Les Pennes Mirabeau, portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, aura été déclarée d'utilité publique.

Un planning général des opérations est annexé à ce Protocole.

Ceci exposé, il a été convenu ce qui suit :

## **1 – OBJET DU PROTOCOLE**

Le présent protocole a pour objet de formaliser un partenariat entre l'Etat, la Région, le Département des Bouches-du-Rhône, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la Ville des Pennes Mirabeau et SNCF Réseau pour conduire, en concertation, les coûts et le phasage de la mise en œuvre de l'aménagement du Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) et de la halte ferroviaire, sur la base de l'esquisse approuvée lors du comité de pilotage (COFIL) du 3 novembre 2016 pour le parking et la gare routière (annexe 1) et de l'esquisse de la halte ferroviaire (annexe 2).

Cette esquisse (annexe 1) représente une vision « cible » du PEM.

Ce protocole permet de rappeler la programmation et la coordination des travaux conforme aux attentes des partenaires et selon un calendrier de réalisation réaliste.

Il est un préalable à la concrétisation d'une convention de financement des travaux de réalisation de la halte ferroviaire de Plan-de-Campagne. A noter que ce Protocole engage les parties à permettre la réalisation du PEM au plus tôt.

Le comité de pilotage du 12 juillet 2018 relatif aux opérations ferroviaires dans les Bouches-du-Rhône a validé le principe d'approbation d'un Protocole d'intentions avant validation de la convention de financement des travaux de réalisation des travaux de la halte.

## **2 – PROGRAMME GENERAL ENVISAGE**

Le Protocole rappelle ci-dessous, le programme des aménagements ferroviaires validés précédemment en comité de pilotage du projet ferroviaire Marseille-Gardanne-Aix phase 2 du 3 juin 2016 et du 12 juillet 2018, et porté à la connaissance du Comité de pilotage relatif au pôle d'échanges de Plan-de-Campagne du 3 novembre 2016, validant le programme des aménagements du pôle d'échanges.

### 2.1 Périmètre ferroviaire

Ce périmètre est sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Les études projet et la réalisation de la halte sont co-financés par la Région, l'Etat et la Métropole et feront l'objet d'une convention spécifique.

Le montant des travaux validés en comité de pilotage est de 7 M€ (CE 2021) répartis ainsi : 2,75 M€ Etat / 2,75 M€ Région / 1,5 M€ MAMP.

Le programme d'aménagement comprend :

- la création de deux quais et deux rampes d'accès,
- l'installation d'abris de quais, information voyageurs multimodale, valideurs.

Les travaux de réalisation de la halte ferroviaire seront engagés après la mise en service du projet ferroviaire MGA2, et après obtention par la Métropole, de l'arrêté de déclaration d'utilité publique du BHNS.

Dans le cadre de l'opération ferroviaire MGA2, le maître d'ouvrage réalisera les travaux de signalisation associés à la halte de manière anticipée (dispositif technique de déclenchement d'annonces de sécurité et commerciales dans le poste de signalisation d'Aix-en-Provence).

Les travaux de réalisation de la halte auront un faible impact sur les circulations, puisqu'ils seront réalisés sans coupure de ligne et principalement pendant les interceptions de voie prévues pour la maintenance. Ils nécessiteront toutefois des limitations temporaires de vitesse.

## 2.2 Périmètre Intermodal

Ce périmètre est sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le pôle d'échanges devra faire l'objet d'études de maîtrise d'œuvre, ainsi que d'une étude de sécurité en lien avec la conduite d'hydrocarbures - SPMR.

Sur le plan foncier, la Métropole Aix-Marseille-Provence, la commune des Pennes-Mirabeau et l'EPF PACA ont signé en octobre 2017 une convention d'intervention foncière en phase anticipation sur le secteur du quartier de gare à Plan-de-Campagne. Le conventionnement porte sur un périmètre d'intervention de 20 hectares afin de permettre à l'opérateur foncier de procéder aux acquisitions nécessaires à la mise en œuvre du projet.

Compte-tenu de la dureté foncière du secteur et afin d'assurer une maîtrise foncière certaine des tènements nécessaires à la mise en œuvre de l'opération, une procédure de déclaration d'utilité publique pour réserve foncière devra être engagée par l'EPF PACA. Le périmètre retenu pour la mise en œuvre de la procédure de déclaration d'utilité publique représente une superficie d'environ 29 hectares. Le terrain d'assiette du projet de PEM est compris dans ce périmètre.

Le dimensionnement du pôle d'échanges s'appuie sur une étude de faisabilité réalisée en 2016 par AREP, sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole AMP, il comprend :

- deux parkings en surface de chaque côté des voies : 300 places au nord et 100 places au sud et d'un maintien d'une capacité d'extension au nord et au sud,
- une gare routière parallèle à la RD543, composée de 4 quais et 2 quais de régulation,
- un point services et commerces (y compris vente, distribution ou information de titres de transport),
- la signalétique et l'information multimodale,
- un espace de stationnement sécurisé pour les vélos.

La mise en service du PEM est envisagée pour le 2<sup>er</sup> trimestre 2024. Le démarrage des études d'avant-projet est prévu début 2020. Les travaux seront réalisés à compter du 1<sup>er</sup> trimestre 2023, date de démarrage des travaux de la halte ferroviaire.

Le coût de réalisation est estimé à 7,35 M€ dont 6,15 M€ de travaux. Si nécessaire, la Métropole s'assurera de conclure un partenariat financier courant 2019 pour le financement de cette opération.

### 2.3 Périmètre connexe : les projets d'aménagements routiers, inscrits dans le cadre de la requalification de la zone et nécessaires à l'attractivité de la halte

Chaque opération identifiée ci-après fera ou fait l'objet d'une convention spécifique de financement.

#### **a - Création du giratoire RD543 / A51**

Cette opération est sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ce giratoire a été réalisé en 2018.

Il permet de délester le giratoire de la RD6 pour les véhicules qui souhaitent rejoindre l'A51 vers le nord.

Coût de réalisation : 1,4 M€ HT (50% CD13 / 50% Métropole).

#### **b - Requalification de la RD543**

Cette opération est sous la maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Cette requalification s'étend du pont des Rigons jusqu'au carrefour d'entrée du PEM de Plan-de-Campagne sur la RD543 afin d'intégrer les cheminements modes actifs et le site propre du BHNS. Elle est inscrite au programme du BHNS dans le cadre de l'appel à projets TCSP n°3 (cf point d ci-après).

Calendrier : le calendrier de cette opération s'inscrit dans celui de l'extension du BHNS Marignane-Les Pennes-Mirabeau

Coût de réalisation : 1,3 M€ HT (uniquement travaux)

#### **c- Elargissement du Chemin des Rigons**

Ce projet est programmé dans le cadre de la réhabilitation de la Zone d'Activité.

Cet élargissement nécessite de créer un nouveau pont-rail et un nouveau pont-route, permettant ainsi une continuité d'itinéraire des modes actifs jusqu'à la zone de Plan-de-Campagne et une priorité au BHNS. Cette opération d'élargissement est indispensable, afin de permettre l'accès du BHNS à la future halte de Plan-de-Campagne.

Les travaux, inscrits dans le schéma directeur d'aménagement du secteur adopté en 2005, consistent notamment en la création d'un pont sous l'A51, d'un pont-rail sous la voie ferrée et d'une voirie nouvelle sous ces deux ouvrages d'art, entre la RD543 et l'avenue du barreau Nord-Sud. Le programme prévoit aussi de reprendre la voie existante pour la réserver à l'usage unique des piétons et cyclistes. Le chantier implique également le déplacement du bassin de rétention de l'A51, situé sur la future voie, et la reprise des réseaux, y compris l'implantation du collecteur pluvial prescrit par arrêté préfectoral du 11 avril 2011.

Transformé en voie à double-sens, le nouveau chemin des Rigons contribuera à la fluidité et à la sécurité de la circulation.

Les travaux de déplacement du bassin de rétention de la DIRMED, nécessaires pour la réalisation des ponts, sont en cours de réalisation sous maîtrise d'ouvrage de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Coût global de l'opération (élargissement du pont-rail et du pont-route) : 7,65 M€ HT (100 % Métropole)

c.1- Pont-rail (ouvrage supportant la voie ferrée)

Cette opération est sous la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

Calendrier : réalisation de l'ouvrage en 2020 (semaines 5 & 6) pour une mise en service au 2ème trimestre 2020.

c.2 - Pont-route (ouvrage supportant l'A51)

Cette opération est sous la maîtrise d'ouvrage de Métropole Aix-Marseille-Provence déléguée à la SPLA.

Calendrier : réalisation de l'ouvrage d'avril 2019 à l'automne 2019.

**d - Prolongement du BHNS de l'Etang vers Plan-de-Campagne et les Florides**

Cette opération est sous la maîtrise d'ouvrage de Métropole Aix-Marseille-Provence.

Calendrier : la désignation de la maîtrise d'œuvre doit intervenir au deuxième trimestre 2020, pour un démarrage des travaux au troisième trimestre 2022 et une mise en service au 2ème trimestre 2024.

Au regard de l'avancement de l'ensemble de ces opérations, la mise en service du BHNS sera effective concomitamment avec la mise en service de la halte ferroviaire.

Le coût de réalisation du BHNS y compris la requalification de la RD543 est de 13,88 M€.

-----

Les partenaires actent donc par le présent protocole une réalisation du PEM, du BHNS et de la halte ferroviaire, en vue d'une mise en service concomitante de ces 3 projets, celle-ci devant être effective au cours du 2<sup>ème</sup> trimestre 2024.

### 3 - PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL DE L'ENSEMBLE DES OPERATIONS, Y COMPRIS LES OPERATIONS DEJA ENGAGEES AU TITRE DE LA REHABILITATION DES ZONES D'ACTIVITES ET PROJET DE L'AGENDA MOBILITE

Périmètres de maîtrise d'ouvrage	Montant CE 2021 (M€)	Etat		Région		Département		MAMP	
		montant	taux	montant	taux	montant	taux	montant	taux
<b>Périmètre pôle d'échanges (ferroviaire, intermodal)</b>									
<b>Périmètre ferroviaire (SNCF Réseau)</b>									
halte : étude de projet & réalisation	7,000	2,750	39,3%	2,750	39,3%	0,000	0,0%	1,500	21,4%
Total périmètre ferroviaire	7,000	2,750		2,750		0,000		1,500	
<b>Périmètre intermodal hors acquisitions foncières (MAMP)</b>									
études	1,200	0,000	0,0%	0,000	0,0%	0,161	13,40%	1,039	86,60%
travaux	6,150	0,000	0,0%	0,000	0,0%	1,339	21,77%	4,811	78,23%
Total périmètre intermodal	7,350	0,000		0,000		1,500		5,850	
<b>Périmètre connexe (études &amp; travaux pour accès pôles d'échanges et BHNS)</b>									
Création giratoire RD543/A51 (périmètre MAMP)	1,400	0,000	0,0%	0,000	0,0%	0,700	50,0%	0,700	50,0%
Extension BHNS y compris requalification RD543 entre la branche sud du giratoire et le chemin des Rigons (périmètre MAMP)	13,880	2,830	20,4%	0,680	4,9%	0,000	0,0%	10,370	74,71%
Elargissement chemin des Rigons : - périmètre MAMP : élargissement pont-route (A51) et voirie, bassin rétention - périmètre SNCF Réseau : élargissement pont-rail et voirie	7,650	0,000	0,0%	0,000	0,0%	0,000	0,0%	7,650	100,0%
Total périmètre connexe	22,930	2,830		0,680		0,700		18,720	
<b>Total général</b>	<b>37,280</b>	<b>5,580</b>	<b>15,0%</b>	<b>3,430</b>	<b>9,2%</b>	<b>2,200</b>	<b>5,9%</b>	<b>26,070</b>	<b>69,9%</b>

## 4 – L'ORGANISATION

Chaque opération conserve sa propre organisation (concertation, cotech, copil...). L'organisation proposée dans le cadre du présent protocole vise à coordonner ces différentes opérations.

Les partenaires du présent protocole conviennent de s'organiser ainsi :

### 4.1 Un Comité de pilotage

Le Comité de pilotage est constitué des membres suivants :

- pour l'Etat : Le Préfet de Région ou son représentant,
- pour la Région : Le Président ou son représentant,
- pour la Métropole : Le Président ou son représentant,
- pour le Département : le Président ou son représentant,
- pour la ville des Pennes-Mirabeau : le Maire ou son représentant,
- pour SNCF Réseau : le Directeur Régional ou son représentant,
- pour l'EPF : le Président ou son représentant.

Le Comité de Pilotage peut se réunir dans les instances de pilotage des projets inscrits dans ce Protocole.

Le Comité de pilotage est le lieu de rapprochement des objectifs des partenaires. A ce titre, il prend acte de l'avancée opérationnelle des projets, de leur financement et de la cohérence d'ensemble du dispositif. Il propose si nécessaire aux maîtres d'ouvrage concernés des ajustements du programme des travaux de chaque opération.

Ces différents éléments pourront faire selon le cas, l'objet de délibérations et de décisions concordantes dans chacun des organes statutaires ou légaux des partenaires.

### 4.2 Un Comité technique

Le Comité de pilotage est assisté d'un Comité technique chargé de préparer les réunions du comité de pilotage, d'assurer le suivi et la mise en œuvre des orientations du comité de pilotage.

Le comité technique assiste le comité de pilotage et, à ce titre :

- propose les ordres du jour et rédige le compte-rendu des réunions du comité de pilotage. Le secrétariat du comité de pilotage et du comité technique sera assuré par la Région,
- propose au comité de pilotage les orientations à donner aux études,

- organise la coordination de l'action de tous les acteurs et recherche les consensus financiers et opérationnels en vue de la mise en œuvre des décisions du comité de pilotage,
- s'assure de la bonne coordination et de l'avancement des différentes études,
- réalise la synthèse des études et rassemble les coûts estimés afin d'établir les budgets des opérations,
- fixe le planning des réunions.

Le comité technique est constitué des membres suivants :

- pour l'Etat : un représentant du service transport DREAL,
- pour la Région : un représentant de la Direction des Infrastructures et des Grands Equipements,
- pour la Métropole : un représentant de la DGA Mobilité, Déplacements, Transports, Espace public et voirie et un représentant du territoire du Pays d'Aix,
- pour le Département : un représentant de la Direction Transport et Grands Projets,
- pour la ville des Pennes-Mirabeau : un représentant de la Ville,
- pour SNCF Réseau : la Directrice de Projet de l'opération MGA2,
- pour l'EPF : un représentant de la Direction générale.

Il est présidé par le représentant de la Région. Les membres du comité technique peuvent se faire accompagner de leurs collaborateurs dont la présence est rendue nécessaire par le contenu de l'ordre du jour. La SGAR et le SG13 seront invités à ce comité technique.

## 5 – ENGAGEMENTS DES PARTENAIRES

Les partenaires du présent protocole s'engagent à élaborer ensemble les perspectives du développement du pôle d'échange multimodal de Plan-de-Campagne.

## 6 – PLANNING PREVISIONNEL

En prenant en compte les études préalables réalisées, les différentes étapes de la démarche partenariale, objet du présent protocole, sont établies selon le calendrier prévisionnel suivant :

Approbation du Protocole	2 <sup>nd</sup> semestre 2019
Notification du Protocole	1 <sup>er</sup> semestre 2020
Lancement des procédures d'acquisition foncière	2019

Approbation des conventions de financement des études et travaux du Pôle d'échanges	2 <sup>nd</sup> semestre 2019
Approbation de la convention de financement des études et travaux du BHNS	1 <sup>er</sup> semestre 2020 (sous réserve de validation par le Ministère des Transports)
Approbation de la convention de financement de réalisation de la halte ferroviaire de Plan de Campagne	1 <sup>er</sup> semestre 2022

## **7 – MESURE D'ORDRE**

Le présent protocole prend effet à la date de notification après signature par l'ensemble des partenaires.

La validité des dispositions de ce protocole prendra fin à la signature de conventions se substituant au présent accord ou bien à la fin de la réalisation du programme décrit dans l'article 2 et après que chaque signataire ait satisfait à l'ensemble de ses obligations.

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge du partenaire qui entendrait soumettre le présent protocole à cette formalité.

## **8 – MODIFICATION DU PROTOCOLE**

Toute modification au présent protocole fera l'objet d'un avenant, validé par tous les signataires du présent Protocole, sans toutefois que celui-ci ne modifie l'objet du présent protocole ou n'en bouleverse l'économie générale.

## **9 – RESILIATION DU PROTOCOLE**

À tout moment les partenaires peuvent mettre un terme à ce protocole pour des raisons liées au désaccord sur les conclusions des études sous maîtrise d'ouvrage d'un ou plusieurs partenaires.

## **10 – PROPRIETE DES ETUDES**

Les études menées dans le cadre du présent protocole restent la propriété des maîtres d'ouvrages concernés.

Les résultats des études ainsi que tous les documents spécifiques à la réalisation des études seront communiqués aux partenaires.

## **11 - LITIGES**

En cas de litige entre les partenaires auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution du présent protocole, ceux-ci mettent tous leurs efforts afin de résoudre ce litige à l'amiable au sein du Comité de pilotage.

Le présent protocole est établi en 6 exemplaires originaux, le

Pour l'Etat  
Le Préfet de Région

Pour la Région  
Le Président

Monsieur Pierre DARTOUT

Monsieur Renaud MUSELIER

Pour la Métropole Aix-  
Marseille- Provence  
La Présidente

Pour SNCF Réseau  
Le Directeur Régional PACA

Martine Vassal

Monsieur Jacques FROSSARD

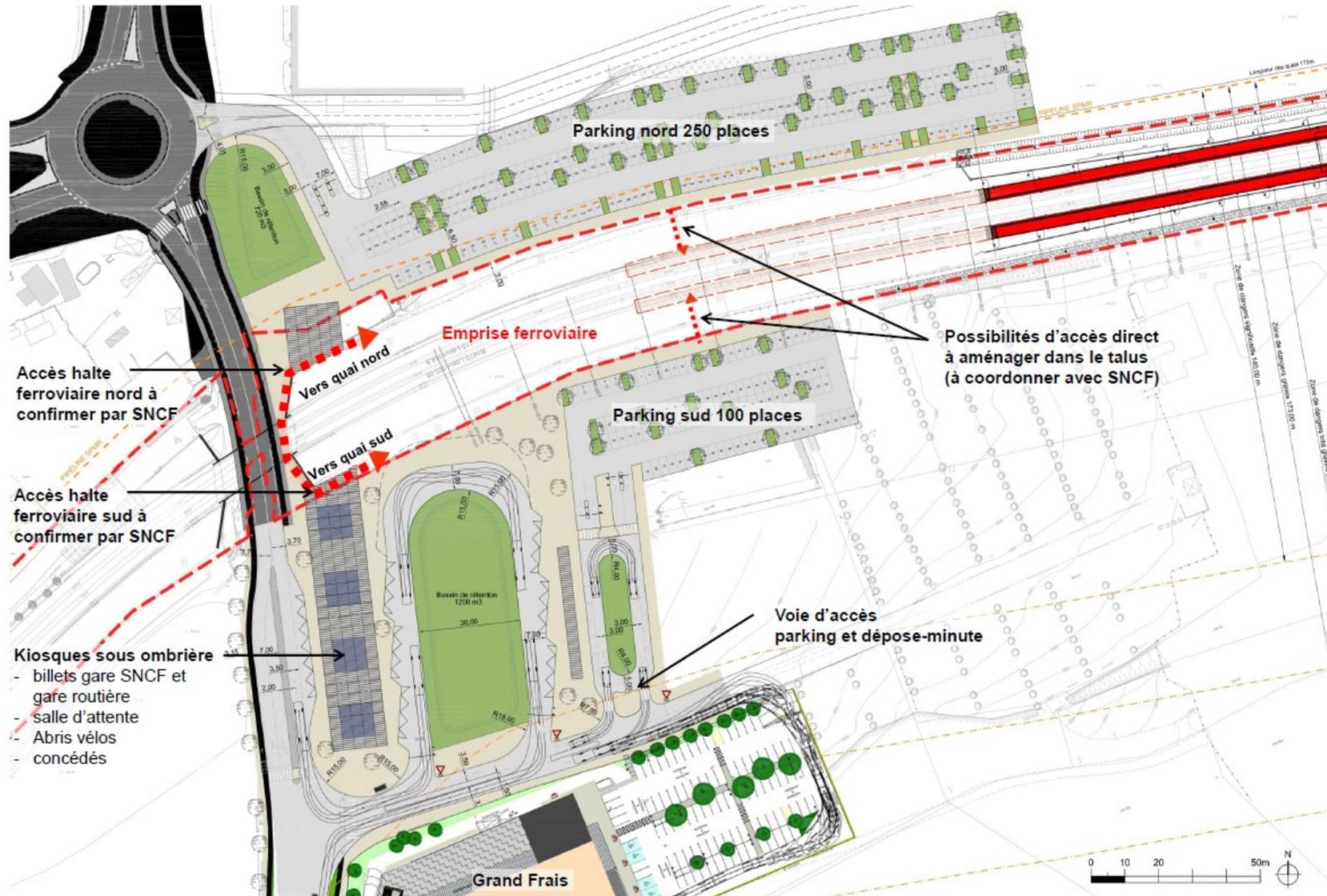
Pour le Département des  
Bouches-du-Rhône  
La Présidente

Pour la Ville des Pennes-Mirabeau  
Le Maire

Madame Martine VASSAL

Monique SLISSA

### Annexe 1- Scénario d'aménagement du pôle d'échanges multimodal



## Annexe 2 – Scénario d'aménagement de la halte ferrée



