



CONVENTION DE FINANCEMENT PORTANT SUR L'ETUDE
**« SCHEMA D'ARMATURE FERROVIAIRE DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-
PROVENCE »**

ENTRE LES SOUSSIGNES

L'ETAT (Ministère de la Transition Ecologique), représenté par Monsieur Christophe MIRMAND, préfet de la Région **Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Ci-après désigné « **L'Etat** »

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par le Président du Conseil Régional, Monsieur Renaud MUSELIER agissant en vertu de la délibération n°en date du

Ci-après désignée « **La Région** »

Le Département des Bouches du Rhône, représenté par Madame Martine VASSAL, Présidente du Conseil départemental, agissant en vertu de la délibération n°en date du

Ci-après désigné « **Le Département** »

La Métropole Aix Marseille Provence, représentée par Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole, agissant en vertu de la délibération n° du

Ci-après désigné « **La Métropole** »

Table des matières

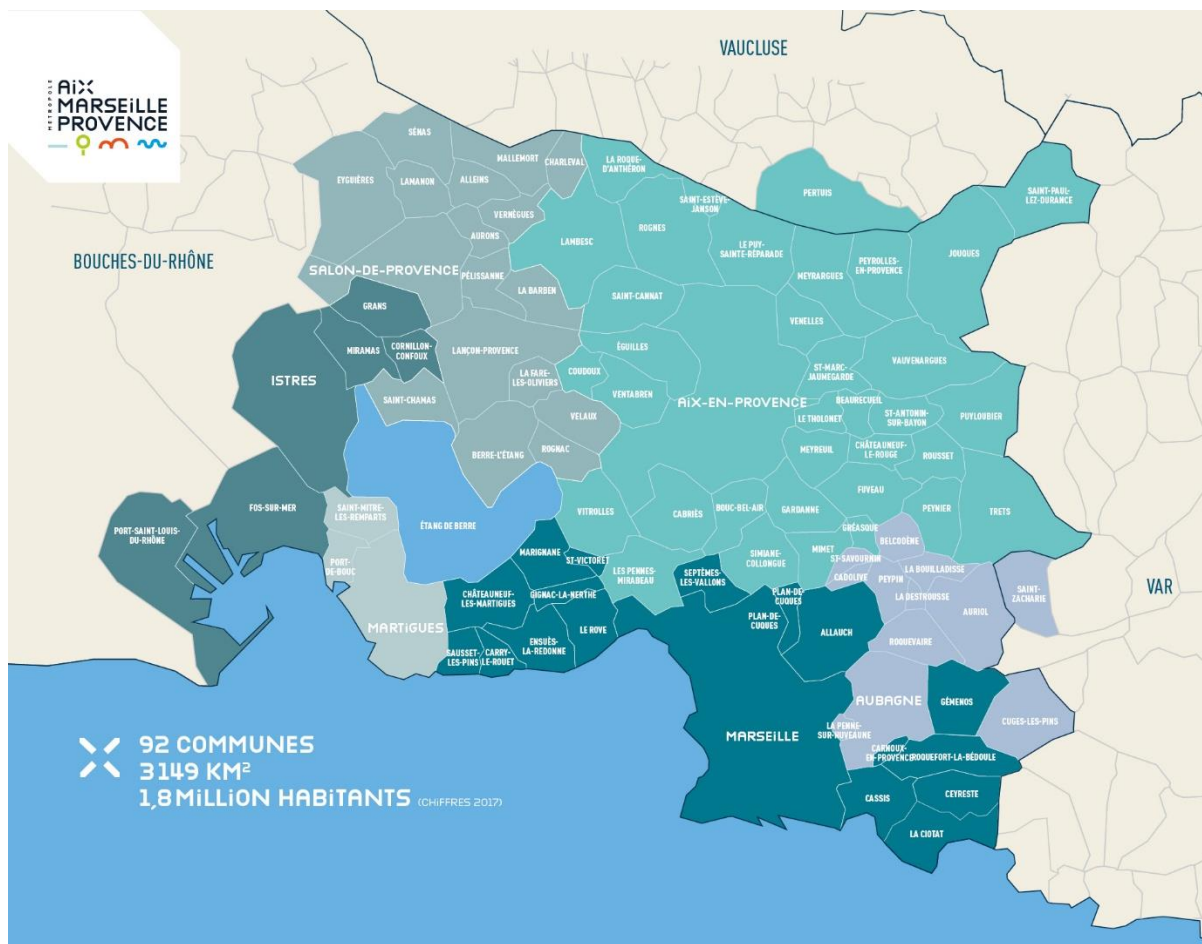
Préambule	4
Article 1 : Objet de la convention.....	6
Article 2 : description des études à réaliser	7
Article 3 : Durée des études et de la convention	8
Article 4 : Maitrise d’ouvrage	8
Article 5 : Composition et fonctionnement du suivi de l’exécution de l’opération	8
Article 6 : financement de l’étude.....	9
6.1 Assiette de financement.....	9
6.2 Plan de financement.....	10
6.3 Caducité des subventions.....	10
Article 7 : Appel de fonds	11
7.1 Appels de fonds	11
7.2 Domiciliation de la facturation	12

Vu

- Le contrat de Plan Etat-Région 2015-2020, de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur signé en date du 29 mai 2015 et ses avenants, et en particulier son axe III.2 relatif aux projets ferroviaires.
- La convention spécifique d'application du CPER 2015-2020 avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, signée le 3 novembre 2016, et en particulier sa priorité III « dynamiser l'accessibilité multimodale : opérations ferroviaires » relative à l'action « Etude prospective structuration du réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine (intégrant le devenir de la Côte Bleue) »

Préambule

Dans le cadre du CPER 2015-2020, un partenariat financier a été contracté entre l'Etat et la Région d'une part, la Métropole et le Département des Bouches du Rhône d'autre part, pour la mise en œuvre d'opérations ciblées. Ainsi la Priorité III du CPER « Dynamiser l'accessibilité multimodale », qui a été prolongée jusqu'en 2022 dans le cadre de l'avenant 7 au CPER, vise dans les opérations ferroviaires, la réalisation d'une étude prospective portant sur la structuration du réseau ferroviaire de l'armature métropolitaine (intégrant le devenir de la Côte Bleue). Cet engagement inscrit au CPER a pour objectif la réalisation des études définissant le réseau ferroviaire structurant de la Métropole Aix-Marseille-Provence en lien avec les autres modes de transport. Cette étude a pour objectif de définir le service ferroviaire métropolitain pour les horizons 2035 et 2050 sur les principes d'un RER, d'évaluer et de hiérarchiser les investissements à réaliser sur les lignes du ressort territorial métropolitain.



Ainsi, deux périmètres d'étude seront considérés :

- Un périmètre de réflexion, qui concerne l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône qui s'étendra, pour des raisons de cohérence et de continuité d'itinéraires, à l'est jusqu'à Toulon, au nord-est jusqu'à Manosque et au nord-ouest jusqu'à Avignon ;
- Un périmètre d'action qui est celui de la Métropole Aix-Marseille-Provence, où seront programmées, in fine, les actions relevant du schéma d'armature ferroviaire.

La Métropole Aix-Marseille-Provence à travers son projet de Plan de Déplacements Urbains Métropolitains, arrêté le 19 décembre 2019, pose les bases de sa stratégie à moyen et long terme en vue de « lutter contre le réchauffement climatique et la pollution atmosphérique en favorisant l'utilisation des modes de déplacement alternatifs à la voiture solo et les mobilités actives (vélo et marche à pied), pour contribuer à la préservation de la santé publique ». La poursuite de cet objectif passe notamment par la mise en place d'une armature métropolitaine de transport durable le « Réseau Express Métropolitain » (REM), dont l'objectif est de capter une part importante des trajets du quotidien entre les pôles urbains et économiques de la Métropole. La partie ferroviaire de ce REM constitue un volet stratégique fondamental ; elle doit donc s'appuyer sur un schéma d'armature ferroviaire qui permettra de faire cohabiter les circulations Grandes Lignes et TER qui irriguent le territoire, dessinant ainsi le projet d'un « RER métropolitain ». Ce dernier proposera un haut niveau de service

(fréquence, fiabilité, cadencement), un matériel roulant et une exploitation permettant des distances entre arrêts de l'ordre de quelques kilomètres, justifié par une densité captive selon le mode de transport envisagé (train, tram-train...), ainsi que des pôles d'échanges bien connectés aux transports urbains locaux (notamment aux systèmes de Transport Collectif en Site Propre, dont le Schéma Directeur est en cours d'élaboration), aux axes vélo et à des parcs-relais adaptés. Cette étude s'inscrit dans le contexte d'application de la récente loi LOM (Décembre 2019) qui établit la volonté de favoriser la réalisation des projets RER métropolitains afin d'augmenter la part modale du transport ferroviaires dans les déplacements.

L'élaboration d'une armature ferroviaire métropolitaine répond ainsi à plusieurs objectifs inscrit notamment au plan de mobilité métropolitain :

- d'efficacité capacitaire afin de disposer d'infrastructures en capacité de supporter les circulations de trains voyageurs et fret,
- de rationalisation budgétaire afin de fournir aux partenaires institutionnels les éléments de décision éclairée en matière de coûts d'investissement et d'exploitations, et de niveaux de service,
- de préservation de l'environnement en contribuant à l'effort déjà engagé de transition écologique.

Ainsi, les résultats de cette étude doivent permettre de disposer d'une analyse du système ferroviaire actuel à partir d'une analyse approfondie des données et des projections d'offre et de fréquentation, d'établir aux horizons 2035 et 2050 une estimation de la mobilité métropolitaine et des conditions de sa réalisation (infrastructures, matériels et modalités d'exploitation). Il s'agit également de proposer un schéma d'infrastructures complet à moyen et long terme (2035 et 2050) tant pour les voyageurs que pour le fret qui s'articule avec l'ensemble du système de transports publics métropolitains qui seront mis en œuvre aux horizons considérés. L'étude s'attachera enfin à dimensionner l'offre de transport ferroviaire et proposer des modalités d'exploitation, une hiérarchisation des points d'arrêts et une programmation technique et financière des actions à conduire dans les horizons indiqués.

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

Article 1 : Objet de la convention

Cette convention a pour objet de définir les engagements réciproques de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de gouvernance, de financement, de contribution et de suivi (consistance, livrables) de l'étude relative à l'élaboration d'un schéma armature ferroviaire de la Métropole Aix-Marseille-Provence, conformément au contenu technique déterminé dans le cahier des charges.

Article 2 : description des études à réaliser

L'étude porte sur la définition et la planification de l'armature ferroviaire métropolitaine aux horizons 2035 et 2050, qui devra d'une part développer, préciser et programmer les actions d'ores et déjà identifiées dans le PDU métropolitain, d'autre part statuer sur le devenir de certaines lignes ferroviaires existantes, notamment celles qui sont pas ou peu utilisées (ex. Côte Bleue, voie des Pétrouliers, Aix-Etang de Berre, Gardanne-Carnoules, liaison Meyrargues-Pertuis, Plan d'Orgon-Barbentane, Arles-Fontvieille) et proposer le cas échéant un usage alternatif pour ces voies (usage ferroviaire avec un matériel léger, tram-train, voie verte, site propre pour TC routiers, etc.).

Celle-ci prendra en compte les projets de développement économique et d'aménagement urbain du territoire métropolitain ; elle devra par ailleurs s'articuler avec plusieurs réflexions en cours visant à élaborer le SCOT métropolitain (approbation prévisionnelle en 2024), le schéma directeur des transports collectifs en site propre (fin 2021) et le schéma directeur de la logistique et des marchandises en ville (1er trimestre 2022).

Deux périmètres sont à considérer :

- un périmètre de réflexion qui concerne l'ensemble du département des Bouches du Rhône, qui s'étendra pour des raisons de cohérence et de continuité d'itinéraires, à l'est jusqu'à Toulon, au nord-est jusqu'à Manosque et au nord-ouest jusqu'à Avignon,
- un périmètre d'action qui est celui de la métropole Aix-Marseille-Provence

La mission se décompose en 3 phases :

- Phase 1 : Diagnostic problématisé intégrant une analyse critique générale et identification des enjeux à travers les données existantes notamment une analyse objective et argumentée du système actuel des gares et haltes du réseau ferroviaire métropolitain, mise en évidence des principaux enjeux et une approche comparative sur d'autres territoires métropolitains.
- Phase 2 : Scénarios permettant une approche stratégique et aide à la décision, à travers des objectifs à atteindre, et une évaluation multicritère des scénarios dont leur impact environnemental, et approfondissement du scénario retenu
- Phase 3 : finalisation et programmation du scénario retenu, intégrant des propositions de programmation technique, juridique et financière, ainsi qu'un budget pluriannuel d'investissement et d'exploitation aux horizons de l'étude (2035-2050).

Article 3 : Durée des études et de la convention

La durée prévisionnelle de l'étude est de vingt (20) mois à compter de la date de notification de la commande, hors étapes de validation.

Ci-dessous un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes étapes de l'étude. Ce calendrier peut évoluer sur justification du maître d'ouvrage.

Phases	2021			2022									2023											
	oct.	nov.	déc.	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.	oct.	nov.	déc.	jan.	fév.	mar.	avr.	mai	juin	juil.	août	sept.
Phase 1 : Diagnostic problématisé																								
Phase 2 : Proposition de plusieurs approches stratégiques																								
Phase 3 : Programmation du scénario retenu																								

D'une part, la présente convention prend effet à compter de sa notification par la Métropole.

D'autre part, la convention de financement prend fin à la date de versement du solde du dernier partenaire ou à la date de constatation de la caducité des subventions selon les modalités prévues par l'article 6.3. En tout état de cause, la présente convention prend fin au 31 décembre 2024.

En cas de prévision de dépassement de ce terme, le maître d'ouvrage s'engage à informer les partenaires par un courrier justificatif au moins quatre (4) mois avant ladite date en précisant la nouvelle date prévisionnelle.

La modification du terme de la convention est alors décidée par voie d'avenant à la convention de financement.

Article 4 : Maitrise d'ouvrage

La Métropole Aix-Marseille-Provence, en qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité, assure la maîtrise d'ouvrage et la conduite de l'étude objet de la présente convention.

Article 5 : Composition et fonctionnement du suivi de l'exécution de l'opération

Le suivi de l'exécution est assuré par un comité de pilotage et un comité technique, au sein desquels les signataires de la présente convention sont représentés.

Lors de ces comités, la maîtrise d'ouvrage représentée par la Direction Etudes et Stratégie de la DGA Mobilité Déplacements Transports Espaces Publics Voirie pourra en tant que de besoin être assistée de son mandataire et par les représentants des gestionnaires des infrastructures ferroviaires concernées.

Le comité de pilotage chargé de valider les principales phases de l'élaboration du schéma d'armature ferroviaire métropolitain, ainsi que le suivi financier et programmatique, est constitué des :

- Partenaires financiers représentés par :
 - o La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant
 - o Le Préfet de Région ou son représentant
 - o Le Président du Conseil Régional ou son représentant
 - o La Présidente du Conseil Départemental ou son représentant

- Les représentants des gestionnaires des infrastructures ferroviaires représentés par :
 - o Le Directeur Territorial SNCF Réseau ou son représentant
 - o Le Directeur Général RDT13 ou son représentant

Le comité technique est composé des techniciens des organismes représentés au comité de Pilotage. Par ailleurs, chaque co-financeur pourra être accompagné par les personnes qu'il juge utile pour l'avancement de l'opération, sous réserve de l'accord des autres financeurs.

Ces comités se réunissent à l'initiative du maître d'ouvrage avec un préavis d'un mois en cas de besoin, pour s'accorder sur les orientations en cours d'études. Ils se réuniront a minima au lancement des études, et à l'issue des principales phases (3 phases).

Article 6 : financement de l'étude

6.1 Assiette de financement

Sur les bases des principes énoncés ci-dessus, les signataires participeront au financement de cette étude évaluée à 675 000 € courant HT. Ce montant est composé d'une partie fixe traitée en prix global et forfaitaire et une partie variable à bon de commande et à prix unitaires.

Ce montant prévisionnel est établi sur la base des estimations réalisées pour le lancement de la consultation (en valeur du mois mai 2021).

6.2 Plan de financement

Sur les bases des principes énoncés ci-dessus, les signataires participeront au financement de cette étude selon le plan de financement prévisionnel suivant :

Partenaires Financiers	Clé de répartition en %	Montant en Euros
L'Etat	25	168 750 €
La Région	25	168 750 €
Le Département	12,5	84 375 €
La Métropole	37,5	253 125€
TOTAL	100	675 000 €

La participation financière des partenaires est effectuée sur la base des estimations préalables à la consultation des bureaux d'études. Les participations financières de l'Etat, la Région et le Département sont plafonnées aux montants respectifs indiqués dans le tableau ci-dessus.

6.3 Caducité des subventions

Les engagements financiers des partenaires financiers deviendront caducs si, à l'expiration d'un délai de douze (12) mois à compter de la notification de la présente convention, le maître d'ouvrage n'a pas transmis les pièces justificatives permettant de justifier soit d'un début de réalisation de l'opération, soit d'une justification de son report. ;

Le solde de la subvention non versé deviendra caduc si, à l'expiration d'un délai de quinze (15) mois à compter de la présentation et validation du résultat des études, soit une date de caducité au 31 décembre 2024, le maître d'ouvrage n'a pas transmis le décompte général et définitif des études préliminaires, ou justifié de son report.

Les délais de caducité pourront être prolongés si un événement imprévu ou initié par un tiers et impactant le déroulement de l'opération se produit. Par ailleurs, ces délais peuvent être prolongés pour tout autre motif en cas d'accord de l'ensemble des Parties et concrétisés par avenant.

Article 7 : Appel de fonds

7.1 Appels de fonds

Les participations des co-financeurs seront versées à la Métropole sous forme d'appels de fonds annuels, selon l'échéancier indicatif ci-dessous :

	2022	2023	2024	TOTAL
Répartition annuelle par financeurs	60%	30%	10%	100%
L'Etat	101 250 €	50 625 €	16 875 €	168 750 €
La Région	101 250 €	50 625 €	16 875 €	168 750 €
Le Département	50 625 €	25 312,50 €	8 437,50 €	84 375 €
TOTAL	253 125 €	126 562,50 €	42 187,50 €	421 875 €

Les demandes d'appel de fonds correspondant aux acomptes intermédiaires seront établies annuellement par la Métropole AMP sur la base du montant de dépenses effectuées et justifiées (livrable et certificat signé par la maîtrise d'ouvrage de l'étude).

La demande d'appel de fonds correspondant au solde sera établie après achèvement de l'intégralité des études et sera accompagnée d'un récapitulatif des dépenses effectuées et justifiées (décompte général définitif).

Les partenaires procéderont au versement de leur participation financière dès réception d'un avis de sommes à payer suite à l'émission d'un titre de recette par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

7.2 Domiciliation de la facturation

Les domiciliations des parties pour la gestion des flux financiers sont :

	Service administratif responsable du suivi des factures (téléphone, e-mail)	Adresse de facturation
L'Etat	DREAL PACA Service Transports Infrastructures et Mobilités. Unité Programmation et Pilotage des Ressources.04 88 22 64 57 uppr.stim.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr	DREAL PACA Service Transports Infrastructures et Mobilités, UAPTD 16, rue Antoine Zattara- 13 332 Marseille Cedex 03
La Région	Direction des Infrastructures et des Grands Equipements 04 91 57 57 64 ggainlet@maregionsud.fr	Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-D'azur Hôtel de Région 27 Place Jules Guesde 13481 Marseille Cedex 20
Le Département	Direction des Grands Projets, de l'Environnement et de la Recherche 04 13 31 02 15 pierre.mallet@departement13.fr	Département des Bouches du Rhône Hôtel du Département 52 avenue de St Just 13256 Marseille Cedex 20

Toute modification de domiciliation devra faire l'objet dans les meilleurs délais d'un courrier d'information en recommandé avec accusé de réception à la Métropole Aix-Marseille-Provence.

