

**AVENANT N°2 AU CONTRAT AVEC LA REGIE DES TRANSPORTS DE MARSEILLE A
CONTRIBUTION FINANCIERE FORFAITAIRE POUR L'EXPLOITATION DES SERVICES
DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN DE MPM (CONTRAT METRO et AUTOBUS)**

Entre les soussignés :

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, représentée par son président en exercice, Monsieur Eugène CASELLI, agissant en vertu de la délibération du conseil communautaire n° DTUP 010-931/08/CC en date du 19 décembre 2008

Ci-après dénommée « **MPM** »

D'une part,

Et :

La Régie des Transports de Marseille (**RTM**), établissement public à caractère industriel et commercial dont le siège est situé 10-12 avenue Clôt Bey 13008 Marseille représenté par son Directeur Général, Monsieur Pierre REBOUD dûment habilité.

Ci-après dénommée « la **RTM** »,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole a acté :

- par délibération du 18 juillet 2008
 - le principe de la résolution amiable du contrat de Délégation de Service Public relatif à l'exploitation du Tramway,
 - le principe de confier l'exploitation du réseau Tramway à la RTM,

Considérant qu'il convient :

- D'une part de mettre en cohérence le Contrat Métro Bus avec la résolution de la précédente convention de DSP,
- D'autre part d'intégrer l'exploitation du réseau Tramway au contrat Métro Bus,

Les parties ont convenu de rectifier et/ou modifier le « *contrat avec la Régie des Transports de Marseille à Contribution Financière Forfaitaire pour l'exploitation de services de Transport Public Urbain de MPM (Métro et Autobus)* », comme suit :

Article 1 : Extension du Contrat à l'exploitation du réseau Tramway

Pour l'ensemble du contrat :

- Les mentions « *Métro et Autobus* » sont remplacées par « **Métro, Autobus et Tramway** »
- Toutes références faites à la procédure de **Délégation de Service Public pour l'attribution des lignes du réseau de Tramway communautaire**, ainsi que celles faites à la création et au fonctionnement du **Groupement momentané d'entreprises composé de la RTM et de Veolia Transport, (puis Société des Transports Phocéens)** sont caduques et supposées non écrites.

Article 2 : Sommaire

♦ **7 articles nouveaux sont intégrés au Sommaire**, à la suite de l'Article 16 : « Continuité du service public et sauvegarde de la sécurité » :

- Article 16 A : Disponibilité du système de transport et du matériel roulant du Tramway
- Article 16 B : Espaces publicitaires du Tramway
- Article 16 C : Abris Voyageurs du Tramway
- Article 16 D : Services de Transport de Tramway effectués pour compte de tiers
- Article 16 E : Information des clients et du public du Tramway
- Article 16 F : Sécurité du Tramway
- Article 16 G : Contrôle des infractions du Tramway

Ces articles sont détaillés à l'Article 16 du présent avenant.

♦ **9 annexes du contrat sont complétées** pour prendre en compte l'exploitation du Tramway : Article 19

♦ **8 nouvelles annexes** sont créées : Article 20

Article 3 : Droit de modification des caractéristiques de services

Il est rajouté à la suite de l'Article 4.2

« 4.3 Conséquences des modifications de la consistance et des caractéristiques des services pour l'exploitation du Tramway demandées par MPM »

Hors les cas prévus à l'article 12 du présent contrat, toute modification de l'offre de transport relève du pouvoir décisionnaire de MPM, cette dernière pouvant agir :

- *Soit, sur sa propre initiative et, dans ce cas, demander à la RTM les rapports techniques et financiers correspondants,*
- *Soit, sur proposition de la RTM, au vu d'un rapport qui doit en justifier la pertinence et en décrire ses impacts,*
- *Soit, pour adapter le service à des situations imprévues ou à des circonstances dont la portée ne pourrait être évaluée précisément à la date de signature du présent contrat.*

Selon leur nature, les modifications pourraient avoir des incidences financières très variables ; en conséquence, leurs conditions de prise en compte seraient effectuées selon les modalités suivantes :

a) Impact sur les recettes

En cas de modification de l'offre de transport au-delà de +/- 1% du kilométrage annuel commercial contractuel de base, les parties conviendraient de se rencontrer afin d'évaluer les éventuelles conséquences sur les recettes.

Dans la limite de ce même seuil, la recette moyenne par kilomètre (Rmk) constatée sur l'année précédente, pondérée d'un coefficient 0,65 servirait à l'ajustement de la recette de référence (Rf), les modalités de calcul de Rmk étant précisées en annexe 11 du présent contrat.

En cas de perturbations significatives sur le réseau de tramway communautaire, du fait de certaines modifications exceptionnelles, les parties se rapprocheraient, le cas échéant, pour évaluer les conséquences éventuelles sur le montant de la recette de référence (Rf).

b) Impact sur la contribution

Modifications nécessitant un avenant au présent contrat

Les modifications de la consistance des services, qu'elles soient sur l'initiative de la RTM dans les conditions définies à l'article 12 ou sur celle de MPM, peuvent évoluer expressément dans la limite, sauf sujétions techniques imprévues, de plus ou de moins 1% du kilométrage annuel commercial contractuel de référence pour tenir compte notamment de la montée en charge de la clientèle.

Les conséquences financières de telles modifications devraient faire l'objet d'un avenant au présent contrat en prenant en considération le coût des unités d'œuvre définies à l'annexe 5 du présent contrat.

Modifications ne nécessitant pas un avenant et pouvant être directement mises en œuvre dans les conditions du présent contrat

En cas de modification de la consistance des services (en plus ou en moins), les incidences financières seraient prises en compte par MPM sur les bases suivantes :

a) Pour évaluer les incidences financières des modifications de service, la variation des heures de production (HP) serait calculée à partir des kilomètres correspondants et de la vitesse commerciale théorique calculée à partir des tableaux de graphiquage. Le nombre de postes conducteurs supplémentaires serait calculé à partir du nombre d'heures productives annuelles d'un conducteur.

b) Dans une limite de + ou – 1% par rapport aux dépenses correspondant au kilométrage de base à la date de démarrage du présent contrat, le coût des kilomètres supplémentaires serait du à la RTM sur la base des coûts unitaires figurant à l'annexe n°24, les coûts unitaires étant indexés, avec une neutralisation des frais généraux et sans ajout ou retrait de marge bénéficiaire.

c) En dehors de ces seuils, les parties se rapprocheraient pour évaluer les incidences sur la compensation financière forfaitaire, sur la base des coûts unitaires indexés. »

Article 4 : Droit de contrôle de MPM

Il est rajouté à la suite de l'Article 5.3

« 5.4 Respect de la production kilométrique commerciale du Tramway »

Définie de façon précise dans le présent contrat, la production kilométrique commerciale du réseau de tramway détermine le nombre de courses à réaliser.

Mensuellement, la RTM doit produire, tronçon de ligne par tronçon de ligne de tramway, un état faisant apparaître le nombre de courses réalisées par rapport au nombre de courses prévues contractuellement.

Toutes les courses prévues à la production kilométrique commerciale contractuelles qui n'auraient pas été réalisées feraient l'objet de pénalités dans les conditions prévues à l'article 35 du présent contrat dès lors que celles-ci :

- (i) ne relèvent pas de l'application de l'article 12
- (ii) ne résultent pas d'un cas exonératoire tel que fait du tiers ou de MPM, d'un évènement visé à l'article 16, d'un accident ou d'un dysfonctionnement du système Tramway n'ayant pas pour origine un défaut d'entretien et de maintenance.

5.5 Contrôles de la qualité du service produit

5.5.1 Qualité de l'identité du réseau de tramway et de la signalétique

La conception et les décisions éventuelles de modifications de l'identité du réseau de tramway communautaire doivent être approuvées par MPM, la RTM étant chargée de la mise en oeuvre des décisions prises en la matière.

Le contrôle du respect de cette obligation de qualité de service par la RTM se fait au travers d'enquêtes annuelles, définies dans le présent contrat, lequel précise également les conditions d'intéressement et de pénalisation de la RTM sur chacun des critères de qualité de service.

5.5.2 Qualité de l'accueil et du traitement des réclamations

L'accueil et le traitement des réclamations sont de la responsabilité de la RTM.

Le contrôle du respect de cette obligation de qualité de service par la RTM se fait au travers d'enquêtes annuelles, définies dans le présent contrat, lequel précise également les conditions d'intéressement et de pénalisation de la RTM sur chacun des critères de qualité de service.

5.5.3 Disponibilité des équipements

Il s'agit des équipements à la disposition ou non du public, dont certains sont porteurs et diffuseurs d'information pour les voyageurs, tels que notamment :

- Les kiosques et stations,
- Les distributeurs de titres de transport,
- Les valideurs,
- Les escaliers mécaniques,
- Les ascenseurs,
- Les systèmes d'information des gares d'échange et des arrêts,
- Les systèmes d'annonce sonore et visuelle,
- Les arrêts et abribus.

MPM se réserve la possibilité d'intégrer des équipements nouveaux par rapport à ceux cités ci-dessus ainsi que de déterminer, pour ces éventuels nouveaux équipements, des objectifs de qualité nécessaires à leur bon fonctionnement.

Le contrôle du respect de cette obligation de qualité de service par la RTM se fait au travers d'enquêtes annuelles, définies dans le présent contrat, lequel précise également les conditions d'intéressement et de pénalisation de la RTM sur chacun des critères de qualité de service.

5.5.4 Qualité de l'information aux voyageurs

La méthode d'appréciation du niveau et de la qualité des informations disponibles pour les voyageurs et le public consiste à mettre en place un contrôle des ensembles suivants :

- Les matériels roulants,
- Les stations de tramway,
- Les guichets et lieux d'accueil du public.

Le contrôle du respect de cette obligation de qualité de service par la RTM se fait au travers d'enquêtes annuelles, définies dans le présent contrat, lequel précise également les conditions d'intéressement et de pénalisation de la RTM sur chacun des critères de qualité de service. »

Article 5 : Environnement des Transports Publics

Les derniers paragraphes de l'Article 8 en page 12 à partir du titre « *Particularités liées à l'existence d'un opérateur spécifique pour le Tramway* » sont supprimés.

Article 6 : Moyens matériels de l'Exploitation

Il est précisé concernant l'Article 11.1 :

« L'article 11.1 ne s'applique qu'aux Autobus et au Métro »

Il est rajouté les Articles 11.4 et 11.5 à la suite de l'Article 11.3 :

« 11.4 TRAMWAY Biens mis à disposition par MPM (Inventaire A) »

MPM met à la disposition de la RTM, et dans les conditions définies aux articles qui précèdent les biens mobiliers et immobiliers nécessaires à l'exploitation du réseau de tramway communautaire,

L'ensemble de ces biens est mis à disposition de la RTM dans un état conforme à l'usage auquel ils sont destinés. Notamment, ces biens respectent les règles de l'art propre aux tramways urbains récents en France.

Ils sont mis à disposition dans un état permettant à la RTM d'atteindre ses prévisions et objectifs notamment en termes de fiabilité, de disponibilité, de performances nominales d'exploitation, de niveau de maintenance, de durée de vie.

Il en est notamment ainsi des matériels roulants, du centre de remisage, de maintenance et d'exploitation, des installations fixes et des ouvrages.

Les biens mis par MPM à la disposition de l'exploitation du réseau de tramway communautaire font l'objet d'un inventaire quantitatif et qualitatif à la date de la signature de cet avenant, réalisé contradictoirement par MPM et RTM et présenté en Annexe 27.

11.5 Travaux neufs

Si, au cours de la durée du présent contrat, MPM décidait de travaux neufs :

- *Parce que la croissance du trafic viendrait à dépasser les prévisions,*
- *Parce qu'il serait mis en service une extension du réseau de tramway,*
- *Parce que des modifications apportées à la voirie ou à l'environnement du tramway affecteraient son exploitation,*
- *Parce que des dispositions réglementaires ou législatives nouvelles viendraient modifier les conditions prévues d'exploitation,*
- *Ou pour toute autre raison ...*

ces travaux neufs seraient alors inclus dans les mêmes conditions que celles décrites au § précédent.

Si pendant la période de travaux, l'économie du système en était affectée, MPM compenserait à la RTM la perte subie.

Si, après l'achèvement des travaux, l'économie du système subissait une modification substantielle, positive ou négative, cela entraînerait l'application des clauses de révision des conditions économiques du présent contrat. »

Article 7 : Droits et obligations liés à la modification des caractéristiques des services

A la suite de l'article 12.2, un article 12.2bis relatif au Tramway est créé :

« 12.2 bis Modifications du service du tramway en vue de réagir rapidement face à des circonstances imprévues, non durables et extérieures à la volonté de la RTM,

Ces modifications, dont la durée ne pourrait excéder deux mois, doivent rester dans une plage de plus 1% ou moins 1% de la programmation kilométrique commerciale annuelle contractuelle, doivent donner lieu à une information immédiate par la RTM à MPM et aux clients et, tous les trimestres, un bilan de ces modifications devra être adressé par la RTM à MPM.

Ces modifications ne sauraient avoir de répercussions ni sur la rémunération de la RTM, ni sur l'objectif contractuel de recettes.

Dans le cas où la durée de ces modifications devrait excéder deux mois, la décision de prorogation devrait faire l'objet d'une autorisation préalable de MPM avant la fin des deux mois.

Si ces modifications venaient à prendre un caractère permanent, les parties se rapprocheraient afin de convenir de leurs modalités d'application par avenant au présent contrat et des mesures destinées à compenser l'impact financier de ces dernières.

Modifications du service du tramway en vue d'améliorer les performances du service public, notamment en matière de fréquentation et donc de recettes

Afin d'améliorer les performances du service public, notamment en matière de fréquentation et donc de recettes, la RTM dispose d'une marge de manœuvre pour modifier librement l'offre de service dans une limite annuelle de plus 2% par rapport au kilométrage commercial contractuel de référence à la date de signature du présent contrat et ce, sans modification de sa rémunération ni de ses objectifs de recettes. »

Article 8 : Entretien du Matériel et des installations

A la suite de l'article 14.4, les articles 14.5,14.6 et 14,7 relatifs au Tramway sont créés :

14.5 – Spécificités du Tramway

Compte tenu des principes généraux rappelés ci-dessus, l'ensemble des éléments composant le Système Tramway sont entretenus conformément aux principes figurant aux annexes n°20 et n°21 établis principalement en conformité des plans de maintenance validés par les constructeurs, et dans les conditions ci-après définies.

- **Entretien des biens immobiliers (bâtiments, infrastructures du Tramway et équipements intégrés)**

Les opérations d'entretien et de maintenance relevant de la responsabilité de la RTM, sont les suivantes :

- (i) Bâtiments (centre de maintenance et de remisage, bâtiments administratifs) : La RTM assure l'entretien incombant normalement au locataire au sens des articles 605 et suivants du Code civil. Sont notamment inclus les petits travaux, le nettoyage quotidien des locaux et l'entretien extérieur destiné à conserver aux biens immobiliers un caractère « attrayant ». Le détail de ces opérations figure à l'Annexe n°21.
- (ii) Infrastructures et équipements intégrés hors système billettique : la RTM assure l'ensemble des opérations dont le détail figure à l'Annexe n°21 lesquelles comprennent notamment les interventions curatives assimilables à des « petites réparations » c'est-à-dire les interventions curatives dans la limite de 100 000 € HT par opération.
- (iii) Système billettique : la RTM n'assurera que la maintenance de niveau 1 de la billettique définitive prévue en janvier 2009.
Le chiffrage des coûts de maintenance de la billettique provisoire a été prévu pour couvrir la période de garantie de 1 an à compter du début d'exploitation (mai 2007) et les 6 mois suivants jusqu'à mise en place de la billettique définitive.
S'il se produisait un décalage dans le phasage de cette mise en place le poste maintenance de la billettique provisoire devra être révisé

- **Entretien des matériels roulants du tramway**

Les prescriptions et leurs mises à jour doivent être respectées par la RTM pour celles d'entre elles qui correspondent à la période de vie du matériel couvrant la durée du présent contrat.

Elles concernent :

- Les pas d'entretien, en distance parcourue et en temps ;
- La nature des opérations d'entretien et les durées moyennes d'immobilisation en fonction des équipements de l'atelier du tramway communautaire ;
- La nature des pièces à contrôler et les spécifications de contrôle ;

Elles constituent des données à partir desquelles la RTM a élaboré son plan d'entretien et évalué ses dépenses.

En conséquence, la RTM assure l'entretien et la maintenance des matériels roulants du « niveau A » au « niveau L » inclus, tel que défini à l'annexe n°20, ainsi que « petites réparations » c'est-à-dire les interventions curatives dans la limite de 100 000 € HT par opération.

14.6 – Charges du Tramway non assumées par la RTM

Les opérations d'entretien et de maintenance mises à la charge de la RTM ne sauraient couvrir :

(i) En général :

Les interventions rendues nécessaires en raison de malfaçons, de défauts de conception, de vices de construction, de carences fautives dans l'exercice des missions mises à la charge des différentes personnes intervenant dans la réalisation du tramway.

(ii) En particulier :

a) *Les interventions, réparations consécutives à des événements accidentels (y compris accidents de circulation) dès lors que la responsabilité de la RTM pour faute ou négligence, dans l'exécution de ses obligations d'entretien et de maintenance visées aux articles qui précèdent, ne peut être retenue ;*

b) *Les interventions, réparations ou remplacements de pièces du Tramway, non assimilables à de « petites réparations », ne correspondant pas aux échéances normales prévues par les constructeurs ou à défaut, retenues par les règles de l'art, ou excédant en nature et en quantité ce qui était normalement prévisible, dès lors que la responsabilité de la RTM pour faute ou négligence, dans l'exécution de ses obligations d'entretien et de maintenance visées aux articles qui précèdent, ne peut être retenue.*

Les réparations, remplacements et montage de pièces visées au a) et au b) sont réalisées par la RTM. Elles sont financièrement prises en charge par MPM, étant précisé que la valeur des pièces comprend le coût de financement du stock des pièces de rechange au taux de 4,1% du coût des pièces (valeur au 01/01/06), taux indexé sur l'euribor à 3 mois.

14.7 - Propreté et nettoyage du matériel et des installations du Tramway

La RTM est entièrement responsable de la propreté et de l'aspect de tous les composants du réseau de tramway communautaire, qu'il s'agisse des biens fournis par lui ou de ceux qui sont mis par MPM à sa disposition.

L'obligation de propreté concerne la totalité du réseau de tramway communautaire, extérieurement visible ou non, dans les limites de propriété de ce dernier avec, notamment, le matériel roulant, les équipements fixes et embarqués, les infrastructures, y compris les ouvrages, les voies, les plateformes, les stations, les bâtiments ouverts ou non au public, les lieux d'accueil etc.

La conformité d'un élément aux conditions réglementaires d'hygiène est une condition nécessaire mais non suffisante pour présumer de l'état de propreté.

Les critères de propreté et d'aspect sont définis dans le référentiel démarche qualité visé à l'Annexe n°7.

La RTM doit poursuivre, au nom de MPM et dans le respect des règlements en vigueur, toute personne, y compris les membres de son personnel, qui porterait volontairement atteinte à la propreté du réseau de tramway communautaire.

Elle doit afficher en français et, si elle l'estime utile dans d'autres langues, dans les voitures, stations, installations et bâtiments les prescriptions de propreté applicables, cet affichage devant faire mention des poursuites encourues par toute personne coupable de dégradation volontaire.

Article 9 : Exécution des services

A la suite de l'article 15, les articles 15.1 à 15.3 relatifs au Tramway sont créés :

15.1 - Périmètre des services Tramway

La description des services est détaillée en Annexe 16

15.2 - Fiches de ligne Tramway

*Chaque ligne du réseau de tramway communautaire est décrite par une **fiche de ligne** qui fait référence à son numéro, à son tracé, aux arrêts ou stations et distances unitaires, aux horaires de principe (amplitudes, fréquences, en distinguant les différents types d'horaires), aux calendriers d'application prévisibles, au nombre de courses par destination et par type de jour, au nombre de kilomètres commerciaux.*

La RTM doit soumettre à MPM les nouvelles fiches de ligne faisant suite aux modifications, intervenues sur l'initiative de MPM ou sur la proposition de la RTM après décision de la collectivité, en précisant à quelle catégorie de modifications elles se rattachent et le calendrier auquel elles correspondent.

Compte tenu du principe de mutabilité du service, une mise à jour est effectuée, si nécessaire, mensuellement, au vu des modifications intervenues dans le respect des clauses du présent contrat.

Ces modifications donnent lieu à l'établissement de nouvelles fiches de ligne qui sont signées par les deux parties et annexées au présent contrat en remplacement des fiches existantes.

15.3 Programmation kilométrique contractuelle Tramway

Les caractéristiques des lignes visées aux articles qui précèdent, comprenant notamment la programmation kilométrique (décomposée en km commerciaux et Haut-le-Pied) propre à chacune d'entre elles, la consistance du service et le régime de circulation par période, sont présentées dans l'annexe 16 du présent contrat.

L'évolution prévisionnelle de la programmation kilométrique pendant la durée du présent contrat, en milliers de kilomètres totaux (commerciaux et Haut-le-Pied), est la suivante :

Années	2008 (*)	2009	2010
Kilomètres en ligne	1 220 259	1 220 259	1 220 259
Kilomètres HLP	6 084	6 084	6 084
Kilomètres totaux	1 226 343	1 226 343	1 226 343

() au prorata de la période contractuelle*

Article 10 : Continuité du service public et sauvegarde de la sécurité

L'article 16.3 est remplacé par :

« 16.3 La RTM est tenue de garantir par tous moyens qu'elle juge utile à ses frais une continuité de service à hauteur de 30 % des services bus, 30% des services métro et 30% des services Tramway, pendant les trois heures de pointe du matin et les trois heures de pointe du soir. Si ce taux venait à ne pas être atteint, MPM se réserve la possibilité d'appliquer les pénalités prévues à l'article 35. »

Article 11 : Les recettes

Le Préambule de l'article 26 sur les recettes est remplacé par :

« Les recettes mentionnées aux articles 26.1 et 26.2 ci-dessous entrent dans la recette de référence (Rf) mais pas les recettes annexes visées à l'alinéa 26.3 ci-dessous, ni celles des articles 26.4 et 26.5 ci-dessous, lesquelles restent la propriété de la RTM. »

L'article 26.1 sur les recettes de trafic est remplacé par :

*« La **RTM** perçoit le produit de la vente des titres de transport auprès de l'ensemble des usagers du réseau dont la gestion lui est confiée au titre du présent contrat, sur la base des tarifs définis par **MPM**. Elle en conserve la propriété ».*

L'article 26.3 relatif aux recettes annexes est remplacé par :

*« La **RTM** perçoit et conserve l'intégralité de toutes les autres recettes annexes suivantes : recettes de la publicité sur les bus, à l'intérieur de ceux-ci, dans le métro, sur les guides bus, liées au Tramway (art 16B), et le cas échéant sur les titres de transport ; frais de dossier ; indemnités forfaitaires (amendes fraude clientèle), dans les conditions définies par l'article 529-4 du Code de procédure pénale ainsi que les bonus pouvant découler de l'application de la démarche qualité. »*

Article 12 : détermination de la contribution financière forfaitaire et des autres contributions financières

• La 1^{ère} phrase de l'article 28-2 rédigé dans l'article 8 de l'Avenant n°1 est modifiée comme suit :

*« L'article 28-2 est remplacé par les dispositions suivantes. Il est précisé que cet article s'applique uniquement à l'exploitation **du réseau Bus et du réseau Métro.** »*

• Il est rajouté un article 28-2bis relatif au tramway :

*« Le montant de la contribution financière forfaitaire à verser, chaque année, par MPM à la RTM pour l'exploitation **du réseau Tramway** correspond pour l'année considérée, à la différence entre le montant de son engagement contractuel sur les dépenses et le montant des recettes.*

Les montants contractuels des engagements de la RTM sur les dépenses d'exploitation, inscrits dans le présent contrat, sont indexés au fur et à mesure du déroulement de celle-ci selon la formule prévue à l'article 29 ci-après.

Pour la durée de le présent contrat, l'évolution des engagements pris par la RTM, en € HT et en valeur de janvier 2006, est la suivante :

En euros hors taxes

année	Df	Rf	CF
2008(*)	15 338 334	8 916 067	6 422 268
2009	16 340 215	10 376 846	5 963 369
2010	17 338 255	11 213 319	6 124 936

En euros ttc

année	Df	Rf	CF
2008(*)	16 181 943	9 406 450	6 775 492
2009	17 238 927	10 947 573	6 291 354
2010	18 291 859	11 830 052	6 461 807

(*) au prorata de la période contractuelle

• **L'article 28.3 est remplacé par :**

« Les **compensations tarifaires** sont calculées et facturées sur la base de la convention n°01/1047 du 19 septembre 2001 et de ses avenants et concernent l'intégralité du réseau de transport (bus -métro- tramway). »

Article 13 : indexation et ajustement de la contribution financière forfaitaire

Il est précisé en préambule de l'article 29 :

« Les articles 29-1 et 29-2 suivants s'appliquent uniquement à **l'exploitation du réseau Bus et du réseau Métro** »

est rajouté l'article 29.3 relatif au Tramway :

« Il est précisé que l'article 29.3 s'applique uniquement à l'indexation et à l'ajustement de la Contribution Financière Forfaitaire du **réseau Tramway**. »

29.3 - Evolution du montant des dépenses de référence

Les engagements contractuels de la RTM sur les dépenses, à partir desquels, conformément aux dispositions de l'article 28.2bis, est définitivement réglée la contribution forfaitaire, évoluent par suite :

- *D'indexation dans les conditions de l'article 29.3.1*
- *D'ajustement dans les conditions de 29.3.2*

29.3.1 Indexation des dépenses

Les engagements contractuels de la RTM sur les dépenses d'exploitation du réseau de tramway (Dn) indexés pour l'année n sont obtenus de la manière suivante :

$$Dn = Do \times An$$

An étant défini selon la formule ci-dessous :

$$An = a + (1 - a) \times [b (Sn / So \times (1 + Chn / 1 + Cho)) + c (En / Eo) + d (SERVn / SERV_o)]$$

Dans laquelle :

Sn est la moyenne arithmétique pour l'année n des quatre indices trimestriels du taux horaire des salaires des ouvriers du transport publiés par l'INSEE dans le bulletin mensuel de statistique (Indice salaires EKO Base 100 en 1998, identifiant serveur n° 064678586) ;

So est la valeur moyenne de Sn pour l'année 2005 ;

Chn est le taux moyen pour l'année n des charges et taxes liées aux salaires calculé comme indiqué en annexe au contrat, seules les charges et taxes d'origine législative ou réglementaire étant prises en compte ;

Cho est la valeur moyenne de Chn pour l'année 2005 ;

En est la valeur moyenne pour l'année n des douze Indices de prix à la production - Production française commercialisée sur le marché français, dans l'industrie - Nomenclature CPF - Electricité moyenne tension, tarif vert A - Identifiant : 085031109

Eo est la valeur moyenne de En pour l'année 2005 ;

SERVn est la valeur moyenne pour l'année n des douze indices des prix à la consommation – IPC – Ensemble des ménages – Indices sous-jacents CVS – Métropole - Services Identifiant : 064133972

SERV_o est la valeur moyenne de SERVn pour l'année 2005.

a, b, c, et d sont les coefficients de pondération moyens.

a est égal à 0,05

b est égal à 0,56

c est égal à 0,04

d est égal à 0,40

Si un changement devait survenir en cours de convention dans le calcul des indices (modification de la base, changement d'assiette), la RTM en informerait immédiatement MPM et les parties devraient se mettre d'accord sur un nouvel indice et une formule de raccordement.

De plus, si à une date donnée au cours du présent contrat, un des indices de la formule d'indexation ci-dessus dérivait de + ou – 10% annuellement par rapport à sa valeur de référence moyenne pour l'année 2005, ou si le poids relatif de chacun des coefficients de pondération variait de + ou – 10 % les parties s'accorderaient pour revoir la formule d'indexation.

29.3.2 Ajustement des dépenses

♦ Ajustement des dépenses en cas de modification des services

a) Mis à part les dispositions prévues à l'article 12 ci-dessus concernant les modifications relevant de la libre décision du service, d'une façon générale, en cas de variation du kilométrage de référence ou en cas de modification des conditions d'exploitation des services objet des présentes (création ou suppression de services) du fait de MPM, toutes les incidences financières sur les dépenses sont calculées sur la base des coûts unitaires indexés figurant en annexe 24 du présent contrat.

En dehors de ces seuils, les deux parties conviennent de se rapprocher pour évaluer les incidences des modifications de services sur les conditions d'exploitation et sur la contribution financière forfaitaire, calculées sur la base des coûts unitaires indexés figurant en annexe 5 du présent contrat.

Compte tenu d'un éventuel développement du réseau objet des présentes, des augmentations de l'offre peuvent être envisagées. Dans une limite de 1 % du kilométrage de référence à la date de démarrage de présent contrat, les modifications donnent lieu à un ordre de service de la part de MPM.

b) Au-delà des +/- 1% de variation prévus à l'article 12 ci-dessus, en cas de variation du nombre de kilomètres et des temps de conduite, liés à des sujétions imprévues, ne résultant du fait ni de la RTM, ni de MPM (travaux, déviation...), un état des variations est dressé par la RTM et les parties se rapprochent pour évaluer les éventuelles conséquences financières liées au nombre de kilomètres effectués et aux temps de conduite par rapport à l'offre kilométrique de référence, en tenant compte des dispositions de l'article ci-dessus et sur la base des coûts unitaires stipulés en annexe n° 24 du présent contrat.

c) En cas d'évolution de la vitesse commerciale mesurée selon les modalités prévues en annexe n°12 au présent contrat (SAE ou mesure de temps de parcours), la RTM peut être amenée à réduire ou augmenter le kilométrage parcouru ou le temps de conduite nécessaire dans les conditions prévues aux articles 4.3 et 12 après s'être cependant obligé à rechercher le moindre coût en adéquation aux besoins. Le montant Dfon est alors ajusté au pro rata des kilomètres effectués et des temps de conduite réels mesurés sur la base des nouveaux graphiquages transmis à MPM par la RTM et évalués sur la base des coûts unitaires figurant dans la grille de décomposition des coûts de l'annexe n°24 du présent contrat. Inversement, si la vitesse commerciale augmente, les deux parties se rapprochent pour discuter du partage des gains.

♦ Ajustement des dépenses en fonction de l'évolution de la capacité du matériel et/ou des évolutions techniques

Dans le cas d'une évolution du type de matériel mis en service sur une ligne, les dépenses sont alors ajustées au prorata des kilomètres effectués et de l'écart entre le coût de roulage du nouveau matériel mis en service et celui de l'ancien, sur la base des coûts unitaires stipulés en annexe n°24 du présent contrat.

Article 14 : Modalités de Règlement

Dans l'article 34 relatif aux modalités de règlement de la contribution financière forfaitaire,

Le versement des avances trimestrielles concerne la Cfn Bus-Métro définie aux articles 8 et 12 de l'avenant n°1 du présent contrat et la Cfn Tramway telle que définie à l'article 12 du présent avenant.

Dans l'article 34.1.4 relatif aux régularisations au titre de l'année n,

Les formules d'indexation du terme Dfn concernent les dépenses Bus-Métro dont les modalités d'indexation sont définies à l'article 9 de l'avenant n°1 du présent contrat pour Bus-Métro et les dépenses du tramway dont les modalités d'indexation sont définies à l'article 13 du présent avenant.

Article 15 : Pénalités

L'article 35 relatif au montant des pénalités est modifié comme suit :

« 35.1 Pénalités applicables au Réseau Bus et réseau Metro »

Cet article reprend l'intégralité de l'article 35 du Contrat

L'article 35.2 est rajouté :

« 35.2 Pénalités applicables au Réseau Tramway »

35.2.1 Principes

Sauf cause exonératoire, des pénalités pourraient être appliquées à la RTM pour défaut d'exécution de ses obligations contractuelles. Le montant d'une pénalité (P) étant fixé à 75 € HT en valeur de janvier 2006, indexable au moyen de la formule de l'article 29.3.1 ci-dessus.

Ces pénalités sont décidées et calculées mensuellement par MPM.

Elles sont déduites du versement trimestriel de la contribution financière forfaitaire le mois suivant leur constatation.

La constatation des faits entraînant l'application de pénalités est effectuée à la diligence de MPM qui utilise à cet effet des agents dûment mandatés par elle.

La RTM est mise à même de présenter préalablement ses observations sur les faits qui lui sont reprochés.

Ces pénalités sont, passé un délai de contestation de 8 jours, notifiées à la RTM et déduites lors du règlement de la facture trimestrielle suivante ou du règlement définitif des sommes dues à la RTM au titre de l'année n à la clôture de l'exercice et intégrées au décompte général du bonus/malus pour celles au critères qualité de l'annexe 7.

35.2.2 – Manquements fondamentaux

a) Pénalités liées au non respect de la programmation kilométrique commerciale

- Un décompte est effectué quotidiennement par la RTM des kilomètres non réalisés pour cause d'aléas d'exploitation. Ce décompte identifie, en référence à la programmation kilométrique contractuelle, les kilomètres non effectués ainsi que les éventuels kilomètres supplémentaires permettant une compensation totale ou partielle de ces pertes et qualifie ces pertes en fonction de leur cause, en distinguant notamment celles qui ressortent de force majeure ou de motifs ne relevant pas de la RTM (par exemple pour intempéries, pour manifestation ou cortège ou fait de grève, vitesse commerciale insuffisante, circulation, accident tiers, agressions, vandalisme, malaise client...) de celles qui sont imputables à la RTM (par exemple absence conducteur, panne technique, non disponibilité de matériel roulant...).
- Un bilan mensuel est effectué. Si le ratio entre les kilomètres perdus imputables à la RTM et la programmation kilométrique contractuelle est supérieur à 0,25 %, la RTM peut se voir infliger une pénalité égale à $P \times 10$ pour le mois concerné.

b) Pénalités liées au non respect de l'obligation de continuité du service en cas de grève

A partir de 2009, par journée pendant laquelle l'obligation définie à l'article 16 n'a pas été respectée (ni par un service tramway, ni par un service de remplacement répondant à l'objectif) : $P \times 20$

c) Pénalités liées au non respect des normes de sécurité

Non respect des injonctions des organismes officiels de contrôle visant des manquements graves aux règles générales de sécurité (Mines, DDE, Inspection du Travail, Pompiers...) sans qu'il soit besoin en ce cas d'une nouvelle mise en demeure de MPM ou manquements aux règles de sécurité après mise en demeure par MPM.

Par manquement : $P \times 10$.

Ebriété : $P \times 100$

Non respect du code de la route : $P \times 5$

d) Pénalités liées au non respect de la disponibilité des équipements

Défaut de fonctionnement pendant plus de six heures de tous les équipements de même type sur un site ou sur un véhicule (par site ou véhicule) $P \times 10$

e) Pénalités liées au non respect de l'identité du réseau

Affichage ou publicité troublant l'ordre public ou portant atteinte à l'image du réseau (par campagne) $P \times 10$

f) Pénalités liées à la non remise des documents contractuels

En cas de retard dans la remise des tableaux de bord, synthèses d'exploitation et rapport annuel tels qu'ils sont définis dans le contrat, des pénalités pourraient être appliquées par MPM à la RTM au-delà de 15 jours de retard.

Leur montant serait de $P \times 6$ par jour calendaire de retard et par document.

35.2.3 – Manquements liés aux critères de qualité

Il s'agit des manquements liés aux critères retenus dans la démarche qualité, identifiée à l'article 22 et décrite dans l'annexe n° 7, à savoir l'information des voyageurs, la ponctualité de passage aux arrêts, l'état et la propreté des rames, l'accueil des clients, le traitement des réclamations et le confort de conduite.

La mesure du niveau de performance réalisé sur ces critères se fait à partir d'un référentiel défini dans le cadre de la démarche qualité. Ce référentiel définit notamment un niveau de référence, un seuil d'inacceptabilité et un seuil d'excellence qui ont pour finalité de récompenser ou de pénaliser la production pérenne d'un bon ou d'un moins bon niveau de qualité.

Des campagnes d'enquêtes définies et réalisées de manière contradictoire permettent d'évaluer le bonus ou le malus correspondant. Ces mesures ne peuvent conduire à l'attribution de pénalités quel que soit le niveau de qualité observé.

Hors ces campagnes de mesure contradictoires, MPM a toute liberté pour organiser des contrôles tels que défini dans cet article 35.2.1. Toute série d'observations réalisée suivant le protocole du référentiel qualité dont le résultat serait inférieur au seuil d'inacceptabilité donnerait lieu à une pénalité égale à $P \times 2$. Il en serait de même pour toute observation de situation inacceptable au sens de la norme EN 13816, sur les critères identifiés ci-dessus..

Il est précisé que les faits ayant justifié des pénalités au titre de l'article 35.2.2 ne seront pas pris en compte dans le calcul du bonus/malus prévu à l'article 22 du présent contrat. »

Article 16 : Insertion de nouveaux articles : articles présents dans la convention de DSP et non dans le contrat Métro Bus

Les articles 16A à 16G suivants sont rajoutés à la suite de l'article 16.

- **Article 16A : Disponibilité du Système de Transport et du Matériel Roulant**

*La RTM est tenue de prendre toutes mesures, notamment, en ce qui concerne **l'entretien et la maintenance courante du matériel roulant et des infrastructures** permettant d'assurer l'ensemble des services contractuels dans le respect des indicateurs de performance définis en annexe au présent contrat.*

Il lui appartient de tenir un état des services effectués et de faire connaître à MPM, au plus tard le surlendemain :

- *Chaque rotation ou course non assurée, en précisant le motif de l'annulation ;*
- *Chaque rotation ayant subi un retard, dès lors que l'ensemble (temps de trajet + temps de battement) aurait dépassé de 3 minutes l'horaire théorique, en précisant là encore les motifs de l'anomalie.*

Sauf à la RTM à apporter la preuve qu'elle ne saurait être tenue pour responsable, c'est à dire si les événements visés au paragraphe précédent ne résultent pas d'un défaut d'entretien et de maintenance, MPM pourrait, après examen, faire jouer les clauses de pénalités prévues dans le présent contrat.

La preuve visée au paragraphe qui précède est rapportée, et la RTM ne saurait se voir appliquer de pénalités, s'il est établi qu'un des événements visés ci-dessus trouve son origine dans :

- Une grève, un cas de force majeure ou assimilés au sens de l'article 16 ;*
- Des incidents de parcours extérieurs à l'exploitation du réseau de tramway communautaire, par exemple, congestions de carrefours, occupations ou traversées abusives des infrastructures réservées au tramway ou tout autre cause imputable à des tiers,*
- Des incidents ou accidents survenus à l'un des éléments constitutifs de l'exploitation notamment en ce qui concerne le matériel roulant, les infrastructures ou les systèmes de gestion des circulations ;*
- des dysfonctionnements techniques du matériel roulant ou des infrastructures ;*

En tout état de cause, et quelle que soit l'origine des événements visés ci-dessus il appartiendrait toutefois, à la RTM, dans tous les cas et sous sa responsabilité :

- D'assurer la sécurité de la clientèle y compris en cas de transbordement ;*
- De prendre toute mesure propre à assurer au mieux l'exploitation ;*
- Dès que la RTM en aurait connaissance, d'informer MPM, les clients et le public du problème rencontré ainsi que des conditions dégradées d'exploitation que la RTM envisagerait de mettre en place ;*
- De prendre, sauf refus explicite de MPM ou des services d'intervention, notamment les pompiers et la police, toute mesure en son pouvoir propre à restaurer au plus vite des conditions normales d'exploitation.*

En cas d'accident survenu à un véhicule de tramway et, après restauration des conditions normales d'exploitation, MPM ne pourrait imputer de responsabilité à la RTM si une exploitation en mode dégradée, en période de pointe, devait être mise en place, au cas où surviendrait un nouvel accident à un autre véhicule de tramway.

- Article 16B : Espaces Publicitaires du Tramway***

La RTM s'engage à commercialiser tout espace publicitaire qui serait mis à sa disposition en cours de convention par MPM.

La RTM pourra en outre faire toutes propositions utiles en cette matière et notamment des propositions relatives à la création d'espaces publicitaires ou à de nouvelles modalités d'utilisation des biens mis à sa disposition comme support publicitaires (notamment covering).

MPM donnera son accord sur les propositions dont elle sera saisie au vu d'un rapport réalisé par la RTM qui devra justifier de la pertinence de leur mise en place et des gains financiers escomptés.

La RTM sera chargée de la commercialisation de ces espaces publicitaires et/ou de ces nouveaux supports, dans le cadre d'un avenant qui précisera notamment (i) l'impact sur les engagements financiers de la RTM de cette nouvelle mission, (ii) la liste des espaces publicitaires concernés qui viendra compléter l'inventaire A dans les conditions de l'article 11.4.

Les modalités de la commercialisation des espaces publicitaires seront laissées à l'initiative de la RTM, laquelle encaisse et conserve les recettes correspondantes.

La RTM devra veiller à la qualité de l'affichage publicitaire par rapport à l'image du réseau de tramway communautaire et à assumer l'ensemble des responsabilités liées à la gestion des espaces publicitaires vis-à-vis des autorités compétentes. »

- **Article 16C : Abris Voyageurs du Tramway**

16. C1 - Composition du parc

Le parc d'abris voyageurs, composé d'abris voyageurs publicitaires et d'abris voyageurs non publicitaires, est mis à la disposition de la RTM.

*Ces abris sont soit, propriété de **MPM** soit, de tiers : leur liste figure en annexe n°22 au présent contrat.*

16. C2 - Maintenance et nettoyage des abris voyageurs

*MPM ou le tiers qu'elle aura désigné à cet effet assure la maintenance, y compris le petit vandalisme et le nettoyage des abris voyageurs figurant en annexe n° 22 au présent contrat, dans les conditions précisées dans les conventions signées avec **MPM**.*

- **Article 16D : Services de Transport du Tramway effectués pour compte de tiers**

*« La **RTM** peut conclure avec des tiers tous contrats relatifs à des services de transport, qui ne sont pas de nature à pénaliser les services qui font l'objet du présent contrat et à entraîner un accroissement des moyens mis à disposition.*

*Un compte rendu annuel de l'application des contrats avec des tiers doit être transmis à **MPM** et être joint au rapport annuel d'activité »*

- **Article 16E : Information des clients et du public du Tramway**

La RTM est tenue de porter à la connaissance du public les horaires de passage et, notamment, les premiers et derniers départs du tramway sur des panneaux d'affichage placés à cet effet dans chaque station et point d'échange.

Elle doit tenir à la disposition du public des fiches horaires sur lesquelles sont portés les horaires de départ et de fin des services ainsi que les fréquences de passage selon les périodes de la journée, la RTM ayant, en outre, la responsabilité d'établir les guides horaires ainsi que les plans de lignes à mettre à la disposition du public.

Dans les stations et les véhicules, la RTM doit faire figurer les tarifs ainsi que les montants des amendes en cas de défaut de titre de transport.

Dans sa communication, la RTM doit utiliser la charte graphique de MPM pour éviter la multiplication de logos et de codes couleurs, MPM souhaitant absolument veiller à avoir une image unique pour tout son réseau.

En cas de situation exceptionnelle de dysfonctionnement, la RTM devrait informer les clients et le public de la nature du dysfonctionnement, de ses conséquences ainsi que des mesures prises pour y pallier.

- **Article 16F : Sécurité du Tramway**

La RTM assure la surveillance, le fonctionnement et l'entretien de l'ensemble du réseau de tramway de façon à assurer, sous sa responsabilité, une totale sécurité vis à vis des personnels, des usagers et des tiers.

Si la sécurité se trouvait compromise, pour quelque raison que ce soit, qu'un accident se soit produit ou non, la RTM devrait, dès qu'elle en aurait connaissance, prendre toutes mesures utiles pour restaurer des conditions normales de sécurité.

Si l'anomalie était constatée par une personne étrangère à la RTM, qu'un accident se soit produit ou non, celle-ci devrait procéder immédiatement à la restauration des conditions normales de sécurité et devrait être en mesure d'expliquer pourquoi elle ne pouvait pas avoir eu connaissance en temps utile de l'anomalie constatée.

Si l'anomalie qui engagerait, ou risquerait d'engager la sécurité, résultait d'une intention volontaire (cas de vandalisme par exemple), la RTM serait tenue d'exercer, au nom de MPM, des poursuites judiciaires envers les auteurs.

La RTM doit afficher, en français et si elle l'estime utile dans d'autres langues, dans les voitures, stations, installations et bâtiments les prescriptions de sécurité applicables, cet affichage devant faire la mention des poursuites encourues par toute personne coupable de dégradation volontaire.

La RTM est tenue d'assurer et de contrôler fréquemment la formation à la sécurité de son personnel et, plus particulièrement, des agents chargés du pilotage et de la gestion de l'exploitation.

Elle peut, au nom de MPM et dans le respect des règles de droit applicables en de telles circonstances, poursuivre tout agent ayant commis des fautes graves susceptibles d'engager la sécurité des personnes, y compris s'il s'agit de celle de l'agent lui-même.

Toujours dans le respect des règles de droit applicables aux personnels, il appartient à la RTM d'effectuer une sensibilisation de ses agents aux comportements sécuritaires, de contrôler fréquemment et de sanctionner les comportements dangereux, notamment, la conduite sous l'empire de drogues ou d'alcool.

Les matériels de toute nature doivent être utilisés par le personnel de la RTM et sous sa responsabilité, conformément aux usages prévus.

Tout matériel utilisé doit être conforme aux normes d'utilisation et de sécurité en vigueur et homologué lorsque cela est requis par les autorités de contrôle.

La RTM est tenue de se conformer à toute modification de réglementation et de modifier ou remplacer tout matériel concerné si nécessaire, même si cela entraînerait une modification substantielle des conditions économiques de le présent contrat, auquel cas la RTM devrait en informer MPM afin que les parties conviennent des modifications à apporter par avenant.

- **Article 16G : Contrôle des infractions du Tramway**

La RTM fait son affaire du contrôle des titres à bord des rames du tramway communautaire en s'engageant sur un taux de contrôle de 3,8 % des voyageurs embarqués.

Elle fait poursuivre, conformément aux lois et règlements, les usagers qui circuleraient sans titre de transport ou avec un titre de transport non valable et qui n'accepteraient pas de s'acquitter des sanctions pécuniaires prévues par les textes en vigueur sous la forme d'indemnités transactionnelles ou d'une amende consécutive à un procès-verbal.

A cet effet, la RTM fait assermenter ceux de ses agents qui auront (i) compétence pour assurer la surveillance, le contrôle dans les véhicules ainsi que la perception des indemnités transactionnelles dues au titre des infractions et (ii) pour constater par procès-verbal, conformément à la réglementation applicable.

Article 17 : Intégration tarifaire

L'article 30.2 du contrat Metro Bus intitulé « Intégration Tarifaire » n'a plus lieu d'être et est supprimé, de même que l'Annexe 15 du contrat metro Bus intitulée « Répartition des recettes clients entre les différents exploitants »

Article 18 : Politique Commerciale et marketing

L'article 21.5 est modifié comme suit :

« 21.5 - Outre les dispositions prévues aux articles 9.5 et 12.3 ci-dessus, MPM se réserve la possibilité de demander à la RTM des études spécifiques sur tel ou tel problème apparu sur le réseau objet du présent contrat. Les prestations en la matière de la RTM incluses dans ses coûts sont plafonnées à l'équivalent de 90 jours/cadre par an. Un rapport d'étude est remis un mois après sa demande.»

Article 19 : Les Annexes suivantes du contrat Metro Bus sont complétées pour prendre en compte l'activité du Tramway

Liste des Annexes Contrat Metro Bus	Nature complément	du	N° Annexe correspondante DSP
Annexe 1 : Plan prévisionnel des actions marketing à 5 ans	Annexe TRAMWAY	1B :	8
Annexe 2 : Plan prévisionnel des investissements	Annexe 2B Tramway		25
Annexe 3 : Plan annuel de formation	Annexe 3B Tramway		4
Annexe 6 : Comptes rendus annuels et mensuels	Annexe 6B Tramway		art 26 DSP
Annexe 7 : Démarche qualité de service	Annexe 7B Tramway		9
Annexe 12 : Vitesse commerciale	Annexe 12B Tramway		2
Annexe 15 : supprimée	Voir article 17 du présent avenant		
Annexe 16 : Description des services	Annexe 16 complétée des lignes du TW		1
Annexe 18 : Synthèse Financière	Annexe 18B Tramway		17

Article 20 : Les Annexes suivantes, spécifiques au TW sont rajoutées aux annexes existantes du contrat Metro Bus

Annexe 20 : Maintenance MR Tramway	Annexe 6 DSP
Annexe 21 : Maintenance IF Tramway	Annexe 7 DSP
Annexe 22 : Liste des abribus des lignes Tramway	Annexe 31 DSP
Annexe 23 : Charge Maximale par rame Tramway	Annexe 3 DSP
Annexe 24 : Coûts unitaires Tramway	Annexe 20 DSP
Annexe 25 : Taxe Professionnelle Tramway	Article 2 annexe 22 DSP
Annexe 26 : Coût Energie de Traction	Annexe 23 DSP
Annexe 27 : Inventaire biens mis à disposition	Annexe 27 DSP

Pour information les ANNEXES DSP NON REPRISES devenues sans objet:

Annexe 5 :	Procédure de réception du système tramway	
Annexe 10 :	Etat des gratuités accordées par RTM	Annexe 8 contrat Métro-Bus
Annexe 11 :	Grille Tarifaire	Annexe 8 contrat Métro-Bus
Annexe 12 :	Fréquentation - Recettes	
Annexe 13 :	Modalités de répartition des recettes clients entre exploitants de MPM	
Annexe 14 :	Compensations et Mesures Sociales	Annexe 8 contrat Métro-Bus
Annexe 15 :	Hypothèses de coûts	
Annexe 16 :	Liste des sous-traitants	
Annexe 19 :	Grille de coûts	
Annexe 18 :	Frais généraux et de distribution	
Annexe 21 :	Charges salariales	Annexe 13 contrat Métro-Bus
Annexe 24 :	Impacts financiers d'un décalage dans la mise en service des phases d'exploitation du tramway	
Annexe 26 :	Investissements complémentaires :	
Annexe 28 :	Inventaire B-Biens mis à disposition par le Déléataire	
Annexe 29 :	Inventaire B2-Biens mis à disposition par le Déléataire	
Annexe 30 :	Liste des dépositaires	

Fait à Marseille, le

En Trois exemplaires originaux
Dont un pour chacune des parties

Lu et approuvé

Le Directeur Général de la RTM

Pierre REBOUD

Lu et approuvé

Le Président de la Communauté urbaine
Marseille Provence Métropole

Eugène CASELLI