

Convention relative à la réalisation et au financement du prolongement de la ligne n° 2 du tramway de Marseille de la station Gantès à la station Arenc

Entre :

L'État, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), représenté par son Directeur général, M. Daniel Bursaux;

L'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée l'AFITF, établissement public national à caractère administratif dont le siège est situé Arche Nord, pièce 05.75, 92055 La Défense Cédex, représenté par le Président de son conseil d'administration, M. Gérard LONGUET, autorisé pour ce faire par la délibération n° 10-29-12-07 du conseil d'administration en date du 28 janvier 2010 ;

et :

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), dont le siège administratif est situé 10, place de la Joliette Atrium 10.7 - 13002 Marseille, représentée par son Président, M. Eugène CASELLI,

Vu le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 modifié relatif à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France ;

Vu le budget primitif de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France au titre de l'exercice 2010 approuvé par la délibération n° 10-29-01 du 28 janvier 2010 de son conseil d'administration et son annexe relative aux dépenses d'intervention (détail du compte n 657) comportant en particulier, l'inscription de l'opération Transports collectifs d'agglomération, hors CPER ;

Vu la délibération n° TRA 1/844/CC du Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 09 octobre 2006 approuvant l'actualisation de l'estimation et le programme d'extension de la première phase de réalisation du réseau de Tramway de Marseille de Gantès à Arenc ;

Vu la délibération n° TRA 4/083/CC du Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 09 octobre 2006 approuvant les études d'Avant-Projet du prolongement de tramway de Gantès à Arenc ;

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole en date du 27 janvier 2009 en réponse à l'appel à projets *Transports Collectifs* lancé le 22 octobre 2008 ;

Vu la lettre du Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de l'Aménagement du Territoire du 12 mai 2009, annonçant une aide de l'État de 6,2 millions d'euros, pour les projets d'extension du métro et du tramway sur Marseille.

Considérant que l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) est un établissement public national à caractère administratif, placé sous la tutelle du Ministre chargé des transports, qui est en charge d'apporter directement, sur ses

propres ressources consenties par l'État, la part des concours publics due au titre de l'État pour le financement des opérations d'infrastructures de transport dûment inscrites à son budget;

Considérant que la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du *Grenelle de l'environnement* prévoit, à l'article 13, la participation de l'État au développement de 1 500 km de voies nouvelles de transports collectifs en site propre, en apportant, à concurrence de 2,5 milliards d'euros d'ici à 2020, des concours aux projets nouveaux au terme d'appels à projets;

Considérant que la réalisation de cet objectif s'est traduite par le lancement d'un premier appel à projets sur les transports urbains, hors Ile-de-France, dans le cadre de la communication sur la *Ville durable* présentée par le Ministre d'État au conseil des ministres du 22 octobre 2008, adressé aux autorités organisatrices de transport de province qui ont un projet de métro, de tramway ou de bus à haut niveau de service dont les travaux débiteront d'ici 2011;

Considérant qu'à cet effet une dotation de 800 M€, dont 260 M€ affectés spécifiquement aux projets favorisant le désenclavement des quartiers relevant de la Dynamique Espoir Banlieues, a été affectée au budget de l'AFITF pour aider à la réalisation des projets retenus par le Ministre d'État le 30 avril 2009 et qu'une enveloppe de 2,6 millions d'euros est réservée pour le projet de prolongement de la ligne 2 du tramway de Marseille de Gantès à Arenc de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Considérant que la réalisation de ce projet de prolongement du tramway de Gantès à Arenc contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à améliorer la desserte en transport en commun d'une zone urbaine particulièrement dense et en plein développement au travers du projet urbain majeur que représente la zone Euroméditerranée.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

En novembre 1997, la ville de Marseille a adopté son schéma de cohérence des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) par lequel elle a posé les principes d'un projet urbain ambitieux, cherchant à promouvoir un mode de développement cohérent qui favorise la solidarité, l'équilibre des territoires, les dynamiques économiques, le développement des capacités d'accueil, l'amélioration de la qualité de vie et de la qualité du cadre de vie.

Cette démarche s'est poursuivie par l'adoption par la Ville de Marseille du Plan de Déplacements Urbains en novembre 2000.

Sur ces bases, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM), Autorité Organisatrice des Transports Urbains sur un périmètre de transport urbain comprenant 18 communes dont Marseille, a mis en place une démarche cohérente de réorganisation des déplacements autour de l'aire métropolitaine en adoptant son propre Plan de Déplacements Urbains en février 2006.

Le projet de prolongement concerné ici complète une première phase de réalisation du réseau de Transports Collectifs en Site Propre sur Marseille, constituée par le prolongement de la ligne 1 du métro de la Timone à la Fourragère ainsi que la création de deux lignes de tramway reliant Noailles aux Caillols (Ligne 1) et le terminus actuel Gantès à la Blancarde (ligne 2).

Il répond aux objectifs suivants :

- Il s'insère pleinement dans les objectifs de développement de l'offre de transports collectifs en site propre adoptés dans le Plan de Déplacement Urbains ;
- Il représente une solution satisfaisante en terme d'insertion urbaine, consécutivement à la destruction de la passerelle d'accès à l'autoroute A 55, permettant une liaison en surface

au niveau de la sortie du tunnel de Dunkerque ;

- il représente une offre de transport devenue indispensable au regard des impératifs de développement rapide de la zone Euroméditerranée (réalisation de la tour CMA-CGM, implantation des archives et bibliothèque départementales) ;

- la mise en service prévue pour mars 2010 du prolongement coïncidera avec une opération de quartier mixte particulièrement dense, ainsi que l'installation d'équipements et de bureaux de niveaux métropolitains et la création d'une nouvelle gare TER, participant ainsi à une stratégie urbaine globale, cohérente et ambitieuse que représente le développement de la zone Euroméditerranée.

Article 1^{er} : Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole procède à la réalisation du projet de prolongement de la ligne 2 du tramway de Marseille de Gantès à Arenc ainsi que les modalités selon lesquelles l'AFITF apporte son concours financier à la réalisation de ce projet.

Article 2 : Caractéristiques du projet

2.1 – Le tracé

Le projet porte sur le prolongement de la ligne 2 existante du tramway de Marseille de la station Gantès jusqu'à Arenc. Le linéaire du prolongement est d'environ 740 m, dont 550 mètres en exploitation, ce qui portera la longueur de la ligne 2 Blancarde-Arenc à 5 509 mètres. Ce prolongement conduira à rajouter une station de tramway sur la ligne 2 : la station Arenc, située sur le boulevard de Paris, à proximité du carrefour avec le boulevard Mirabeau. Elle est composée de 2 quais latéraux de 40 m de long, qui seront surélevés afin de permettre un accès de plain pied aux rames. Le raccordement à l'espace public environnant se fait par des rampes. Un local billetterie sera construit à proximité de la station. Le projet prévoit également la création d'une arrière gare à ARENC qui sera dimensionnée pour pouvoir stocker 5 rames de 43m de longueur, avec la possibilité d'utiliser simultanément les 3 voies. Le projet prévoit également de créer des zones de dépose bus et car le long du boulevard de Paris coté plate-forme tramway.

Le prolongement à Arenc est intégralement en site propre.

L'extension du tramway avec la création d'une station à Arenc permettra une desserte directe des bureaux, programmes de logements et équipements publics situés à proximité (CMA-CGM, Archives Départementales...) dans la zone Euroméditerranée. Elle contribuera également, à renforcer la desserte des Docks Libres, qui s'appuie sur deux stations de métro existantes mais nécessite en outre les services offerts par l'extension du tramway, qui se situe à moins de 400 m.

2.2 – Le développement de l'intermodalité

La desserte en transport collectif de l'agglomération marseillaise s'appuie sur un réseau complet, progressivement renforcé, qui comprend deux lignes de métro, deux lignes de tramway, quatre branches ferroviaires, un réseau de car interurbain très attractif, un réseau de bus urbain.

Le projet Gantès-Arenc s'inscrit dans un objectif d'intermodalité volontariste puisqu'il met en relation l'ensemble de ces réseaux sur le périmètre de l'Opération d'Intérêt National (OIN) Euroméditerranée.

La ligne de tramway prolongée dessert le centre-ville de Marseille, depuis la gare de la Blancarde (pôle d'échanges comprenant deux tramways et un métro), puis emprunte la Canebière, le pôle commercial du Centre Bourse et traverse Euroméditerranée. Cette ligne est en connexion avec cinq stations de métro, la seconde ligne de tramway, ainsi que quatre pôles terminus de bus (Cinq Avenues, Réformés, Bourse, Joliette).

L'extension à Arenc permet surtout la création du troisième pôle d'échanges d'agglomération inscrit au PDU : la gare d'Arenc. Il complète ainsi le dispositif de desserte ferroviaire du centre de Marseille, qui comprend la gare Saint Charles (toutes lignes) et la

gare de la Blancarde (vers l'est de la Métropole, Aubagne et Toulon).

Ce pôle, positionné au cœur du quartier d'affaire, permettra de rejoindre les principaux pôles urbains de la métropole et d'organiser les échanges vers le centre-ville de Marseille et Euroméditerranée. Pour cela, les transports suivants seront connectés :

- Le TER, avec l'ouverture d'une gare en 2013, depuis St Charles, à destination de la Côte-Bleue et Martigues ainsi que de la gare de Vitrolles/Aéroport Marseille Provence.
- Les navettes de cars interurbains en direction d'Aix-en-Provence, sur la base d'une fréquence de 3 cars par heure.
- Des lignes de bus internes, en particulier en direction de l'Estaque au nord de Marseille.

Le Plan de Déplacements Urbains de MPM prévoit la poursuite de l'extension du tramway vers le nord, en direction de la gare de Saint Antoine sur la ligne ferroviaire Aix-Marseille (ré-ouverte en décembre 2008). Ce prolongement s'inscrit dans la perspective de l'extension d'Euroméditerranée mais aussi pour améliorer la desserte d'une partie des quartiers nord de Marseille.

2.3 – Niveau de service envisagé

- Population et emplois desservis : 1000 personnes et 7500 emplois, dans une zone de moins de 300 mètres.

Au total, selon les estimations de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée, le prolongement du tramway vers Arenc viendrait compléter la desserte en transport d'une zone de 9 800 emplois et 7 350 habitants nouveaux sur le périmètre du programme Euroméditerranée sur le quartier d'Arenc.

- Trafic journalier sur la ligne : 1600 voyages/jour supplémentaires attendus
- Trafic annuel : 582 400 voyages supplémentaires attendus

Nota : il s'agit du niveau de trafic supplémentaire attendu pour la station d'Arenc. Le trafic annuel attendu pour la ligne 2 Blancarde - Arenc est évalué à 9 413 183 voyages.

- Offre de transport quotidienne : 216 rames*km (calculée en prenant en compte une moyenne de 197 passages par jour sur la ligne 2).
- Autres : la future gare ferroviaire d'Arenc devrait amener à terme un flux quotidien vers le tramway de 8000 personnes en 2015 (*selon données étude TTK 2007*).

2.4 – Evaluation socio-économique

	Valeur estimée
Bénéfice actualisé	59 M€
Taux de rentabilité immédiate	10,4 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	9,3 %
Valeur actualisée net (VAN) par euro investi	0,15 €

Nota : ces données sont issues de l'analyse socio-économique globale réalisée pour le projet de modernisation et de prolongement de la ligne Noailles – Les Caillols, création des lignes Bougainville – Castellane et Quatre Septembre – Blancarde.

Article 3 : Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de **2,6 millions d'euros courants**, est accordée à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour financer le projet de prolongement de la ligne 2 de tramway de Marseille de Gantès à Arenc tel que défini à l'article 2 et dont la dépense subventionnable estimée est détaillée à l'article 4 suivant. Elle est versée à 100 % par l'AFITF.

Article 4 : Estimation du programme et de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en € courants sur la valeur ajoutée (HT) relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 :

Postes indicatifs (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet	Dépense subventionnable	Montant subvention
1 Études AVP/Projet	515 337,00	0,00	
2 Maîtrise d'ouvrage/Assurances	1 352 383,00	0,00	
3 Maîtrise d'œuvre travaux	655 535,00	0,00	
4 Acquisitions foncières et libération d'emprises	749 523,00	0,00	
5 Déviation de réseaux	2 985 610,00	2 985 610,00	
6 Travaux préparatoires	1 523 818,00	0,00	
7 Ouvrages d'art	0,00	0,00	
8 Plate-forme	2 000 000,00	2 000 000	
9 Voies spécifiques des systèmes ferrés et guidés	2 052 441,00	2 052 441,00	
10 Revêtement du site propre	117 439,00	117 439,00	
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	1 325 082,00	1 325 082,00	
12 Équipements urbains	448 812,00	448 812,00	
13 Signalisation	269 542,00	269 542,00	
14 Stations	664 351,00	664 351,00	
15 Alimentation en énergie de traction	1 138 803,00	1 138 803,00	
16 Courants faibles et PCC	1 677 045,00	1 677 045,00	
17 Dépôt	0,00	0,00	
18 Matériel roulant (26 rames, hors option tenue été)	0,00	0,00	
19 Opérations induites	44 266,00	0,00	
TOTAL HT en euros courants	17 519 987,00	12 679 125,00	2 600 000

Nota : Le CERTU est le Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Article 5 : Délai prévisionnel d'exécution

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent a débuté en septembre 2007 (pour les travaux de déviation des réseaux) et en janvier 2009 (pour les travaux d'infrastructure), pour prendre fin en mars 2010.

Article 6 : Plan de financement prévisionnel

Dépenses	Recettes	
17 519 987,00	<i>Contributeurs</i>	<i>Participations</i>
	AFITF	2 600 000
	CONSEIL GENERAL DES BOUCHES-DU-RHONE	5 000 000
	CONSEIL REGIONAL PACA	854 832
	VILLE DE MARSEILLE	213 161
	MPM	8 851 994
Total HT : 17 519 987,00 €	Total HT	17 519 987,00 €

Article 7 : Modalités et échéancier prévisionnel de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet subventionné (cf. les articles 3 et 4 de la présente convention), jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole à la Direction départementale des territoires et de la mer des Bouches du Rhône (DDTM 13), Service d'Appui, Pôle gestion de crise-transports, pour le premier appel de fonds, des rapports prévus aux articles 10 et 11 et, pour chaque appel de fonds, d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention. Cet état récapitulatif est daté et certifié exact par le

Receveur des finances de la Ville de Marseille, comptable public assignataire des dépenses de MPM et par le Président de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole. Il porte la mention *service fait* et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable.

Pour le paiement de la contribution de l'AFITF, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole adresse ses appels de fonds et l'état récapitulatif détaillé à la DDTM 13, Service d'Appui, Pôle gestion de crise-transports et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DDTM vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention, et notamment du suivi de l'exécution du projet subventionné, et fait connaître à l'AFITF et à la Direction des Services de transport (DST) du MEEDDM, par note formelle, dans un délai de trente (30) jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés.

L'échéancier prévisionnel et indicatif de versement de la subvention de l'AFITF est le suivant :

Année	2010	2011	2012
Montant	200.000 €	1.500.000 €	900.000 €

Le solde de la subvention est versé à l'issue des travaux, sous réserve du respect des engagements pris par la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole à la présente convention, notamment dans ses articles 8, 9, 10 11 et 12 et au vu des pièces suivantes établies par le bénéficiaire : un état récapitulatif final certifié exact des dépenses réalisées et de la conformité des caractéristiques du projet réalisé ou de la partie subventionnée par rapport à la dépense subventionnable (cf. l'article 4) ainsi qu'à celles fixées à l'article 2 de la présente convention.

Les sommes dues à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole et certifiées par la DDTM, au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de cinquante (50) jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds.

La date et les références de mandatement sont portées par courrier à la connaissance de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole au profit du compte dont les références sont les suivantes :

Bénéficiaire	Établissement Agence	Code Établissement	Code Guichet	N° de compte	Clé RIB
Recette des Finances Marseille Municipale	Banque de France Marseille	30001	00512	C130 000 000 0	02

Article 8 : Obligation d'information mutuelle

L'AFITF, l'État et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'obligent à s'informer mutuellement dans les meilleurs délais de tout acte ou événement porté à leur connaissance pour la mise en œuvre des investissements prévus au titre de la présente convention.

En outre, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la DDTM, Service d'Appui, Pôle gestion de crise transports, six mois après la date d'effet de la présente convention, un calendrier prévisionnel des montants prévisibles des versements demandés à l'AFITF en précisant les hypothèses considérées. La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole communique chaque année à l'AFITF, sous couvert des services déconcentrés concernés, la mise à jour du

calendrier.

Lorsque le projet visé par la présente convention sera soldé, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole adressera à l'AFITF, sous couvert de la DDTM, dans un délai maximal de trois mois une fiche-navette de clôture justifiant, par une notice explicative, de l'exécution et de l'achèvement physique du projet subventionné et de l'apurement des comptes y afférents.

Article 9 : Évaluation socio-économique du projet financé

La décision de réalisation du projet de prolongement de la ligne 2 du tramway de Marseille de Gantès à Arenç est fondée, en application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs (LOTI), sur l'efficacité économique et sociale de l'opération qui a fait l'objet d'une évaluation préalable comportant un bilan prévisionnel des avantages et inconvénients entraînés par sa mise en service (décret n° 84-617 du 17 juillet 1984).

Un bilan est établi trois ans après la mise en service du projet et au plus tard cinq ans après ; le dossier de bilan est mis à la disposition du public.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole présente, dans un délai maximum de six mois à compter de la date de signature de la présente convention, le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée à cet article, conformément à la méthodologie élaborée par le Centre d'études sur les réseaux; les transports, l'urbanisme, et les constructions publiques (CERTU).

Ce dispositif prévoit la réalisation d'enquêtes visant à estimer le report modal et l'induction de trafic.

Pour le dernier appel de fonds présenté pour le solde de la subvention, La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet à la DDTM, Service d'Appui, Pôle gestion de crise-transports un premier bilan de la mise en service du nouveau moyen de transport établi au moyen de ce dispositif.

Article 10 : Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées prévoit en son article 45 que « l'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ».

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport définissant les dispositions retenues pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport.

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention, La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet à la DDTM, Service d'Appui, Pôle gestion de crise-transports un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

Article 11 : Conditions d'exécution de l'article 14 du code des marchés publics

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole remet, en présentant le premier appel de fonds au titre de la présente convention, un rapport sur les mesures à caractère social ou environnemental qu'elle prévoit d'introduire dans les conditions d'exécution des marchés passés pour la réalisation du projet.

Article 12 : Modification du projet

Toute modification substantielle de nature à affecter son intérêt au regard des objectifs de l'appel à projets portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans la présente convention doit faire l'objet d'une information préalable à l'État

Au vu de ces modifications, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 13.

Dans le cas contraire, les modifications font l'objet d'un avenant à la présente convention.

Article 13 : Mesures d'ordre

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par toute autre partie à l'expiration d'un délai de quinze jours suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

La présente convention prend effet à la date de sa complète signature et expire, soit en cas de résiliation tel que prévu à l'alinéa précédent soit, et sous réserve de la présentation des bilans prévus aux articles 9 et 10, de la réception en bonne et due forme par l'AFITF de la fiche-navette de clôture visée à l'article 8.

La présente convention est établie en trois exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Le

(Date à apposer par le dernier signataire)

**Visa du Contrôleur financier
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

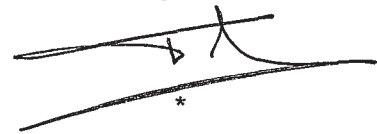
Le contrôleur général,
Chef du département
du contrôle budgétaire

- 9 JUIN 2010

Bernard BACHELLERIE

**Pour l'État,
Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

Pour le Directeur général et par délégation



Laurent TAPADINHAS

Daniel BURSAUX

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,
Le Président du Conseil d'administration**



Gérard LONGUET

**Pour la Communauté urbaine Marseille
Provence Métropole,
Son Président,**

Eugène CASELLI