

**Convention relative à la réalisation et au financement du projet
du prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille de la station Bougainville à
la station capitaine Gèze**

Entre,

L'Etat, 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, 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. Dominique PERBEN, autorisé pour ce faire par la délibération n°..... du conseil en date du.....

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, Monsieur Eugène CASELLI.

* * * * *

Vu le décret n°2004-1317 du 26 novembre 2004 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, approuvée par la délibération n°..... dude 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 de province ;

Vu la délibération n° DTUP 019-1191/09/CC du Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 26 mars 2009 approuvant l'affectation d'une autorisation de programme pour les études relatives à l'opération de prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville à capitaine Gèze ;

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 29 janvier 2009 en réponse à l'appel à projets «Transports Collectifs» lancé le 22 octobre 2008 ;

Vu la lettre du Ministre d'Etat, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du développement durable et de l'Aménagement du Territoire adressée au Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole le 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 (dont 460 000 Euros au titre de la « Dynamique Espoir Banlieues »).

* * * * *

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'Etat, la part des concours publics due au titre de l'Etat 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'Etat 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'Etat 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'Etat le 30 avril 2009 et qu'une enveloppe de 3,6 millions d'euros (dont 460 000 euros au titre de Dynamique Espoir Banlieues) est réservée pour le projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille de Bougainville à capitaine Gèze de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Considérant que la réalisation de ce projet de prolongement du métro de Bougainville à capitaine Gèze contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à améliorer la desserte en transport en commun de quartiers en situation difficile et d'une zone urbaine en plein renouveau au travers du projet urbain majeur que représente l'extension d'Euroméditerranée vers le Nord.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Depuis plusieurs années, une véritable dynamique en matière de transports en commun et d'aménagement urbain est initiée à Marseille en vue d'offrir une alternative à l'automobile, désengorger les espaces urbains et redonner de l'espace aux piétons. Cette volonté s'est notamment traduite en novembre 2000 par l'adoption par la Ville d'un Plan de Déplacements Urbains.

Sur ces bases, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, 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.

A l'échelle de l'agglomération marseillaise, ce P.D.U. s'appuie sur un schéma de développement des Transports Collectifs en Site Propre (TCSP), comprenant l'implantation de lignes de surface (tramways, bus), le prolongement des deux lignes de métro et l'articulation des réseaux de transports publics (réseau urbain, interurbain et départemental, régional, national) au sein de pôles d'échanges (par exemple : Saint Charles, Castellane, Blancarde, Arenc, Saint Antoine).

C'est dans ce cadre que la Communauté urbaine a approuvé le lancement d'une première étape de réalisation du réseau de Transports Collectifs en Site Propre comportant le prolongement de la ligne 1 du métro Timone – la Fourragère ainsi que la modernisation et l'extension de la ligne 68 et la création de deux lignes complémentaires de tramway Noailles - les Caillols (Ligne 1) et Blancarde – Arenc (ligne 2). Le projet de prolongement de la deuxième ligne de tramway de Gantès à Arenc, d'une longueur de 740 m, a également été déclaré éligible au titre du premier appel à projets sur les transports urbains.

Par décret du 20 décembre 2007 publié au Journal Officiel le 22 décembre 2007, la décision de l'extension de l'opération d'Intérêt National Euroméditerranée a été entérinée. L'objectif majeur du projet d'extension est de créer un quartier de type central au nord du périmètre initial. Ce projet d'extension a obtenu le label EcoCité en novembre 2009.

Le tracé du prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville à Gèze s'inscrit au cœur de ce projet urbain phare, l'objectif étant de s'intégrer au mieux au projet global conçu par avec l'équipe en charge du projet d'urbanisme d'Euroméditerranée 2.

Au cœur du périmètre d'extension Euroméditerranée, la Communauté urbaine s'est engagée à réaliser dans un premier temps, deux ouvrages majeurs :

- Le prolongement du métro sur un linéaire de 900 m environ entre la station Bougainville terminus de la ligne 2 actuelle et le boulevard du Capitaine Gèze ;
- La création d'un pôle d'échanges multimodal regroupant à terme autour de la station de métro, les bus urbains, les cars interurbains et un parc relais d'environ 650 places.

Ils seront complétés par la création d'une ligne de BHNS entre Bougainville et saint Antoine.

Compte tenu des contraintes et des interfaces fortes identifiées pendant les études de faisabilité, et compte tenu de la nécessité de prendre en compte les objectifs du projet global de l'extension d'Euroméditerranée, ces projets étant au cœur d'un périmètre Ecocité, la Communauté urbaine a envisagé la réalisation simultanée du prolongement du métro et du pôle d'échanges, dans le cadre d'une maîtrise d'œuvre unique. Ce contexte a induit également un décalage du calendrier prévisionnel de réalisation et un démarrage de l'opération en 2012.

L'opportunité de faire circuler des rames de métro en exploitation voyageur sur la partie nord de la ligne entre la station terminus actuelle de Bougainville et le dépôt Zoccola devient essentielle pour le projet d'extension au Nord d'Euroméditerranée. La création d'une station de métro à Capitaine Gèze permet en effet, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains, de créer un nouveau pôle d'échanges au Nord de la zone d'extension de l'opération d'intérêt National.

Ce prolongement permettra le développement du réseau de TCSP à moindre coût, grâce à l'utilisation d'infrastructures existantes : l'objectif est d'adapter les infrastructures actuelles de liaison entre le terminus Bougainville et le dépôt Zoccola, pour étendre la zone exploitée du métro jusqu'au boulevard du capitaine Gèze par une modification du plan de voies et de la signalisation ferroviaire, la création et l'équipement d'une station supplémentaire.

Ce projet représente en conséquence un intérêt stratégique et de durabilité de premier plan pour Marseille Provence Métropole, dont les objectifs sont les suivants :

- accompagner un grand projet de développement urbain s'inscrivant dans une stratégie de développement durable : l'extension d'Euroméditerranée, qui nécessite une desserte de qualité en transports en commun,
- contribuer au désenclavement de quartiers prioritaires : le périmètre du prolongement du métro jusqu'à capitaine Gèze est inscrit dans le Grand Projet de Ville (GPV),
- améliorer l'inter-modalité, avec la création d'un pôle d'échanges au nord de l'extension d'Euroméditerranée, le désenclavement de la gare de bus de Bougainville, l'amélioration des échanges entre le réseau de métro et les cars départementaux, régionaux et internationaux,

- ainsi que la création de parcs relais à l'entrée Nord de Marseille,
- optimiser le réseau de surface, avec le rabattement de plusieurs lignes de bus conduisant à un gain de temps pour les usagers et une baisse du kilométrage exploité,
 - Optimiser le coût d'investissement des infrastructures du prolongement.

ARTICLE 1 – 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 métro de Marseille de Bougainville à capitaine Gèze 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 consiste à étendre le réseau de métro actuel en prolongeant la ligne 2 depuis le terminus existant à Bougainville vers le nord et en créant une nouvelle station à Gèze immédiatement au nord de l'atelier Zoccola.

L'opération a les caractéristiques suivantes :

- Longueur du prolongement de l'infrastructure métro : environ 900 mètres, réutilisant en grande partie l'infrastructure de voie existante entre Bougainville et le dépôt de Zoccola.
- Station : création d'une station terminus à 2 quais latéraux (d'environ 65 mètres de long) située au niveau de l'actuel site du dépôt de Zoccola, avec reconstitution des voies de service actuelles afin de restituer les accès au remisage, à la machine à laver et au hall de maintenance.
- Type d'aménagements : la station et la voie s'insèrent en grande partie dans l'emprise du dépôt de métro, en surface, à un niveau proche de celui du terrain naturel. Les voies de manœuvres et d'évolution en arrière gare seront prolongées sous l'actuel giratoire Gèze / Zoccola / Ayalades (sous la passerelle du cap Pinède) en trémie enterrée, puis continuent au dessous et au-delà de la trémie routière prévue dans le programme de l'opération Euroméditerranée, afin de permettre un éventuel prolongement du métro dans l'avenir.

Le tracé de voie devra préserver les bâtiments de remisage et de maintenance existants. Les accès piétons et PMR aux quais, en interface avec le projet d'aménagement Euroméditerranée devront être facilités.

Le prolongement du métro qui sera complété par la création d'un pôle d'échanges multimodal comprenant un parc relais et une gare de bus, desservira directement le périmètre d'extension de l'OIN Euroméditerranée (bureaux, programmes de logements et équipements publics). L'ambition d'Euroméditerranée est de réaliser sur ce territoire en complète restructuration, un quartier dense de type central au nord du périmètre initial (un quartier centre ville à la fois mixte, habité et actif). La conception du projet privilégie une approche de développement durable, dans l'objectif d'en faire un éco-quartier urbain.

Il contribuera également à désenclaver le terminus de la ligne 2 actuellement très enclavé à Bougainville.

Le métro sera aisément accessible depuis les autoroutes A7 et A55. Le pôle d'échanges qui complètera l'extension du métro a vocation, dans le futur, à devenir le nouveau point d'entrée au nord du centre étendu de Marseille.

Par ailleurs, en matière de désenclavement des quartiers prioritaires au titre de la politique de la ville, les effets combinés du prolongement de la ligne de métro, du pôle d'échanges Gèze et du remplacement la ligne de Bus n°26 par un BHNS offriront une meilleure desserte des quartiers Nord de Marseille. Les habitants des quartiers Nord de Marseille pourront ainsi accéder au centre ville bien plus rapidement qu'aujourd'hui.

Avec près de 40 % de logements sociaux, le renforcement du niveau de desserte des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements de Marseille répond à un enjeu important sur le plan du désenclavement des quartiers prioritaires.

En effet, l'articulation du prolongement de la ligne de métro, du pôle d'échanges Gèze et du BHNS Bougainville-Saint Antoine améliorera particulièrement la desserte de trois secteurs Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS) tels que « La Cabucelle - Saint Louis - La Viste » (29 000 habitants), « Littoral Séon » (30 000 habitants), « Notre Dame Limite – Savine » (19 000 habitants).

LE BHNS passe également à proximité de sites couverts par le champ d'intervention de l'agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) comme ceux « des Créneaux », « de la Savine » ou celui « de Kallisté-la Solidarité ».

Trois Zones Urbaines Sensibles (ZUS) de Marseille sont aussi concernées. Il s'agit de « Consolat – Viste – les Ayalades », « Nord Littoral » et « St-Antoine Est, la Savine, Notre-Dame Limite ».

2.2 – Le développement de l'intermodalité

La desserte en transports collectifs 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 de prolongement du métro s'inscrit dans un objectif d'intermodalité volontariste puisqu'il met en relation le centre-ville avec le périmètre étendu de l'OIN Euroméditerranée. La ligne de métro prolongée dessert la gare saint Charles, le centre-ville de Marseille, puis rejoint les quartiers sud.

L'extension du métro vers Gèze permettra la création d'un pôle d'échanges stratégique pour l'agglomération.

En effet, le pôle d'échanges Gèze à l'horizon 2014-2015 comprendra une station de métro, une gare bus prévue pour 2 bus interurbains, 2 lignes BHNS et 6 bus urbains. Cet aménagement permettra de rabattre les lignes de cars interurbains venant du périmètre de l'étang de Berre, leur terminus actuel étant à Saint Charles.

La ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) Bougainville – Saint Antoine remplacera l'actuelle ligne de bus n°26 qui dessert les quartiers Nord de Marseille. Il est prévu également qu'à terme, une deuxième ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) viendra compléter ce pôle ; elle reliera le quartier Euroméditerranée au technopole de Château-Gombert via la L2 Nord.

De plus, les lignes urbaines venant du Nord et dont le terminus actuel est la station de métro de Bougainville seront rabattues sur Capitaine Gèze, ce qui favorisera l'intermodalité.

Ainsi, créé au cœur du projet urbain d'extension d'Euroméditerranée, le 15ème arrondissement de Marseille, le pôle d'échanges multimodal de Gèze connectera plusieurs modes de transport en commun : métro, bus interurbains, BHNS et bus urbains mais aussi, permettra les cheminements des piétons et des cycles avec notamment la création d'un parc à vélos.

En outre, le pôle d'échanges comprendra un parc relais en silo de 650 places. Ce dernier favorisera le report modal de la voiture vers les transports en commun, et offrira du stationnement à l'ensemble des usagers susceptibles de rabattement avant l'entrée dans l'hyper centre.

Accessible depuis les autoroutes A7 et A55, le pôle multimodal, permettra d'amorcer la transformation du quartier et d'en améliorer l'accessibilité.

Un report modal important devrait en conséquence être assuré.

2.3 – Niveau de service envisagé

- **Population et emplois desservis** : 6 900 personnes et 4 800 emplois dans une zone de moins de 500 mètres (*source Agam, 2005-2006*). A l'horizon 2020, du fait du développement de l'extension d'Euroméditerranée, 12 300 personnes et 10 800 emplois sont escomptés (*source Agam*).
- **Trafic journalier sur la ligne** : 119 000 voyages/jour (ou 4000 voyages/jour supplémentaires attendus) sur la ligne 2 de métro à la mise en service
- **Trafic annuel** : le trafic annuel attendu sur la ligne 2 à sa mise en service passera de 34,6 Millions de voyages (année 2009) à 35,8 Millions de voyages
- **Offre de transport quotidienne** : 4 103 rames*km, en prenant en compte une moyenne de 218 tours par jour sur la ligne 2 (soit 218 passages par sens).
- **Autres** : le pôle d'échanges Gèze devrait accueillir environ 20 000 voyageurs / jours à sa mise en service.

2.4 – Evaluation socio-économique

	Valeur Estimée
Bénéfice actualisé	65.5 M€
Taux de rentabilité immédiate	12,7 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	12,4 %
Valeur actualisée net (VAN) par euro investi	1.19

Nota : ces résultats sont des résultats intermédiaires, devant être consolidés. Ils ont été évalués sur la base d'un coût global de travaux de 55 M€ HT (incluant le métro et le pôle d'échanges qui sera réalisé à proximité immédiate de la station Gèze).

ARTICLE 3 – Montant et bénéficiaire de la subvention

Une subvention forfaitaire d'un montant non actualisable de 3,6 millions d'euros courants dont 460 000 euros au titre de la Dynamique Espoir Banlieues, est accordée à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour financer le projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Marseille de Bougainville à capitaine Gèze 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.

(Nota : Cette subvention forfaitaire de vient compléter l'aide, le cas échéant, de Millions d'euros apportée par l'Etat au titre du contrat Etat-Région 2007/2013 et qui fait l'objet de convention financière sur le BOP central

Soit une aide globale de l'Etat de Millions d'euros)

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 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 :

Postes indicatifs (correspondant à la nomenclature CERTU)	Coûts du projet (en € HT)	Dépense subventionnable (en € HT)	Montant subvention HT
1 Etudes AVP/Projet	1 501 500,00	0,00	
2 Maîtrise d'ouvrage	2 251 763,00	0,00	
3 Maîtrise d'œuvre travaux	2 788 499,00	0,00	
4 Acquisitions foncières et libération d'emprises	0,00	0,00	
5 Déviation de réseaux	287 500,00	287 500,00	
6 Travaux préparatoires	2 894 550,00	0,00	
7 Ouvrages d'art	2 760 000,00	2 760 000,00	
8 Plate-forme	1 058 000,00	1 058 000,00	
9 Voies spécifiques des systèmes ferrés et guidés	9 110 300,00	9 110 300,00	
10 Revêtement du site propre	0,00	0,00	
11 Voirie (hors site propre) et espaces publics	0,00	0,00	
12 Equipements urbains	0,00		
13 Signalisation	0,00		
14 Stations	4 174 500,00	4 174 500,00	
15-16 Alimentation en énergie de traction, courants faibles et PCC	8 222 500,00	8 222 500,00	
17 Dépôt (modifications du dépôt Zoccola)	92 000,00	92 000,00	
18 Matériel roulant	0,00	0,00	
19 Opérations induites	0,00	0,00	
TOTAL HT en euros courants	35 141 112,00	25 704 800,00	3 600 000,00

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 est prévue à titre prévisionnel et indicatif de janvier 2012 (début déviation des réseaux) à décembre 2014.

Déviation des réseaux, travaux de janvier 2012 à fin 2014

Marche à blanc : octobre 2014 à décembre 2014

Mise en exploitation : décembre 2014

La concertation publique en application de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme -s'est tenue du 6 juin au 6 juillet 2011. La désignation du maître d'œuvre est effective depuis août 2011.

ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Dépenses	Recettes	
	<i>Contributeurs</i>	<i>Participations</i>
	AFITF	3 600 000,00
	DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE	10 000 000,00
	REGION PACA	<i>Non défini à ce jour</i>
	MPM	21 541 112,00
Total HT : 35 141 112,00 €	Total HT	35 141 112,00 €

ARTICLE 7 - Modalité 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 Bouches-du-Rhône), 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 Communauté urbaine 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 des Bouches-du-Rhône, Service d'Appui, Pôle gestion de crise – transports, et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DDTM des Bouches-du-Rhône 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 Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), 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 : **(ne**

rien indiquer : c'est l'AFITF qui s'en charge)

Année	2009	2010	2011	2012
Montant				

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 des Bouches-du-Rhône, 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	Etablissement Agence	Code Etablissement	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'Etat 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.

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'engage à fournir à la signature de la présente convention, le calendrier prévisionnel des travaux, puis tous les trimestres, le calendrier de mise à jour de l'avancement des travaux. Ils seront adressés à la DDTM des Bouches-du-Rhône , puis transmis à la DST.

En outre, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la DDTM des Bouches-du-Rhône, 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 des Bouches-du-Rhône, 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 – Evaluation socio-économique du projet

La décision de réalisation du projet de prolongement de la ligne 2 du métro de Bougainville à capitaine Gèze est fondée, en application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30/12/1982 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 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 cette 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 des Bouches-du-Rhône, 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 des Bouches-du-Rhône, 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 des articles 14 et 30 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'Etat.

Au vu de ces modifications, l'Etat 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**

Louis DURVYE

**Pour l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France,**

Le Président du Conseil d'administration

Dominique PERBEN

Pour l'Etat,

**Le Directeur général des infrastructures,
des transports et de la mer**

Daniel BURSAUX

**Pour la Communauté urbaine
Marseille Provence Métropole**

Le Président

Eugène CASELLI