

**Convention relative à la réalisation et au financement du projet
de Tramway de Marseille Canebière – Rome - Castellane
de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

Entre,

L'Etat, Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, 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. Philippe Duron, autorisé pour ce faire par la délibération n°..... du conseil en date du.....

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, Monsieur Eugène CASELLI, en vertu de la délibération n°..... du Bureau de Communauté en date du.....

* * * * *

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 20xx, 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 d'agglomération, hors CPER ;

Vu la délibération n° DTUP 006-2160/10/CC du Conseil de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 28 juin 2010 approuvant le programme de l'opération ainsi que l'actualisation de l'affectation de l'autorisation de programme pour les travaux.

Vu la demande de subvention présentée par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole en date du 1^{er} octobre 2010 en réponse au deuxième appel à projets en faveur des transports urbains, lancé le 4 mai 2010.

Vu la lettre conjointe de la Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du développement durable, des Transports et du Logement et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports adressée au Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole le 3 juin 2011, lui annonçant une aide de l'Etat de 4 530 000 Euros pour le projet de tramway Canebière-Rome-Castellane.

* * * * *

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 les ressources qui lui sont affectées, la part des concours publics due au titre de l'Etat pour le financement des opérations 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 le 4 mai 2010 d'un deuxième appel à projets en faveur des transports urbains, hors Ile-de-France, 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 entre le début de l'année 2011 et la fin de l'année 2013;

Considérant qu'une enveloppe de 4,53 million(s) d'euros est réservée pour le projet de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Considérant que la réalisation de ce projet de tramway Canebière-Rome-Castellane à Marseille contribuera, en cohérence avec les objectifs du plan de déplacements urbains, à améliorer la desserte du centre-ville, irriguer un quartier central avec une desserte de qualité avec une forte intermodalité avec le métro, améliorer la qualité de vie des riverains par apaisement des trafics et enfin, initier l'extension du réseau de transport collectif vers le sud, dans la logique d'un grand axe de transport Nord-Sud.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

En novembre 2000, la Ville de Marseille a approuvé son 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.

En 2010, la Communauté urbaine MPM a adopté son Schéma directeur d'accessibilité des transports publics ainsi que son Schéma de cohérence des modes doux. Ils seront complétés par la définition d'un nouveau schéma directeur des transports, déclinant les aménagements à programmer et leur articulation avec les autres modes de déplacement. Ce schéma directeur sera mis en perspective dans le prochain PDU en cours de révision.

Ce projet de tramway 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 de 6,1 km) et le terminus actuel Arenc à la Blancarde (ligne 2 de 5,4 km). La mise en service de ce tronçon supplémentaire formera une troisième ligne T3 : Arenc - Castellane de 3,6 km en exploitation.

L'exploitation du réseau en trois lignes comprendra une partie de ligne exploitée en tronc commun, entre la station Arenc et la zone de manœuvre Canebière/ Belsunce/ Rome, embranchement des lignes T2 et T3. Ainsi, la zone comprise entre les stations Belsunce et Arenc sera desservie par les lignes T2 et T3, soit une desserte à une fréquence de 3 mn en heure de pointe.

Au-delà de l'objectif central du PDU en vigueur tendant à développer les transports collectifs, leur attractivité et leur utilisation, ce projet a plusieurs objectifs forts :

Il permettra d'irriguer un quartier central avec une desserte de qualité (fréquence élevée et stations rapprochées) avec une forte inter-modalité avec le métro.

Il contribuera fortement à améliorer la desserte de grands axes commerçants du centre-ville : la rue de Rome, ainsi que d'autres voies adjacentes comme la rue St-Ferréol et la rue Paradis,

Ce projet s'inscrit aussi pleinement dans la poursuite de la requalification et de la rénovation urbaine déjà engagée du centre ville de Marseille : valorisation de la rue de Rome par un réaménagement des espaces publics de façade à façade, décongestion du centre avec une forte diminution de la circulation automobile, aménagements favorisant les modes doux de déplacements. Il accompagne à ce titre de manière cohérente les opérations de semi-piétonisation engagées dans l'hyper-centre, et participe à l'objectif global de renforcer l'attractivité commerciale et touristique du centre-ville.

Les liaisons entre les deux pôles d'échanges en terminus de l'extension (Castellane et Arenc), mais aussi vers d'autres pôles du centre-ville (Centre Bourse, Réformés) seront facilitées.

Il s'insère enfin dans une stratégie globale de l'agglomération de développement de son réseau de transport : il permettra, à terme (au-delà de 2014), d'initier l'extension du réseau tramway vers le sud, dans la logique d'un grand axe Nord-Sud en cohérence avec les objectifs du PDU.

L'enquête publique s'est déroulée en 2004 et la DUP a été déclarée en juin 2009.

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 tramway Canebière-Rome-Castellane 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 d'extension du tramway se situe dans l'hyper-centre de Marseille (1^{er} et 6^{ème} arrondissements), à cheval sur deux quartiers du centre-ville : Belsunce et Noailles, situés de part et d'autre d'une grande artère qui les sépare, la Canebière.

Le projet consiste en la réalisation d'un tronçon supplémentaire de 1,2 km du Cours St Louis à la place Castellane, qui formera une nouvelle ligne T3 : Arenc - Castellane de 3,6 km en exploitation.

Au total, l'opération comprend la mise en service de six nouvelles stations. Cinq stations seront créées sur le prolongement : Cours Saint Louis (finalisation de l'aménagement de la station existante) ; Rome-Davso ; Place de Rome ; Dragon ; Castellane.

Une nouvelle station sera créée sur la Canebière sur le réseau tramway actuellement en exploitation.

La distance d'interstation moyenne est de 300 mètres.

Le projet d'extension est intégralement en site propre, soit 1,2 km. La plate-forme tramway est insérée dans l'emprise de la voirie existante.

Le prolongement est divisé en deux 2 parties :

- Un tronçon « Rome étroite » de 600 mètres de long. Cette partie nord du tracé, du Cours Saint-Louis à la Place de Rome sera traitée en plateau piétonnier de façade à façade, l'emprise du corps de rue oscillant à cet endroit entre 11 et 12 mètres. L'infrastructure sera à voie double.
- Un tronçon « Rome large » : de 600 mètres de long. Le parti d'insertion retenu pour la rue de Rome large, soit la partie sud de la Place de Rome à la Place Castellane, est un site propre intégral dédié à double voie, en insertion latérale Est, avec une file de circulation maintenue dans le sens Préfecture – Castellane (Nord-Sud), côté ouest. L'emprise du corps de rue est sur cette portion d'environ 20 mètres.

Le tracé se juxtapose avec le tracé souterrain de l'un des principaux émissaires d'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées de Marseille.

La surface d'aménagement du projet est d'environ 32 000 m².

L'extension du tramway va améliorer la desserte des équipements présents en centre-ville. Ainsi, sont desservis à proximité immédiate du projet :

- les principales rues commerçantes du centre-ville (rue de Rome, ainsi que d'autres voies adjacentes comme la rue St-Ferréol et la rue Paradis). A sa mise en service, la future ligne T3 permettra d'assurer une desserte en continu des axes commerçants du centre-ville (République, Bourse/Canebière, Rome/Saint Ferréol et les rues adjacentes) ;
- des établissements publics dont la Préfecture ;
- des équipements culturels (opéra ...) ;
- des équipements éducatifs (faculté sur la Canebière) qui se renforcent dans le centre, qui a vocation à devenir un véritable « pôle de vie étudiant ».

Le tramway va permettre une desserte centre-ville aujourd'hui assurée principalement par le bus et les stations de métro.

Le CUCS « Centre-ville » et la ZUS « Centre-Nord » de Marseille, comprenant en particulier les quartiers de Belsunce et de Noailles, seront desservis par cette extension du tramway.

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 prolongement se situant dans l'hyper-centre de la ville, il va permettre de relier directement le réseau de tramway aux deux pôles d'échanges en terminus de ligne (au Sud : futur pôle d'échanges de Castellane, au Nord : Arenc).

A Castellane, le pôle d'échanges organisera la liaison avec le réseau de tramway, les lignes de métro 1 et 2, la future ligne BHNS en direction de Luminy (actuelle ligne de bus urbain n° 21 qui sera rabattue à Castellane), la ligne interurbaine Aubagne / Marseille à proximité, les lignes 50 et

73 qui ont déjà leur terminus à Castellane, la ligne de bus n° 18 qui sera rabattue également à Castellane. Les études en cours menées par MPM prévoient la poursuite de l'extension du réseau de tramway à partir de la place Castellane vers le Sud.

A Arenc, le pôle d'échanges organisera la liaison avec le réseau de tramway, la future gare ferroviaire d'Arenc (ligne TER desservant la côte bleue), les navettes de cars interurbains en direction d'Aix-en-Provence et les bus urbains.

Le projet prévoit enfin la création d'itinéraires et stationnement cycles là où la largeur de la voirie le permet, ainsi que le redéploiement des 3 stations existantes « le Vélo ».

2.3 – Niveau de service envisagé

- Population et emplois desservis : 50 200 personnes et 51 560 emplois dans une zone de 500 mètres (*données Agam 2006*).
- Trafic journalier sur la ligne : le trafic attendu pour la ligne T3 desservant l'extension est de 21 200 voyages/jour. 7000 voyages/jour supplémentaires sont attendus avec la mise en service du projet (sur les 3 lignes).
- Trafic annuel : 6 360 000 voyages sur la ligne T3
- Offre de transport quotidienne : 978,37 véhicules (ou rames)*km (calculée en prenant en compte un nombre de véhicule.kilomètres annuels estimés à 293 511 pour la desserte de la ligne T3 sur la base d'une fréquence de 6 minutes en heure de pointe).

2.4 – Evaluation socio-économique

	Valeur Estimée
Bénéfice actualisé	84 millions d'euros (sur 30 ans)
Taux de rentabilité immédiate	11,1 %
Taux de rentabilité interne (TRI)	10 %
Valeur actualisée nette (VAN) par euro investi	0,25 euro

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 4 530 000 Euros courants est accordée à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole pour financer le projet de tramway Canebière-Rome-Castellane à Marseille 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 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2 :

Postes indicatifs (<i>correspondant à la nomenclature CERTU</i>)	Coûts du projet HT	Dépense subventionnable HT	Montant subvention HT (<i>Ne pas détailler par poste</i>)
1-Etudes d'avant projet / projet	1 070 000,00	0,00	
2-Maîtrise d'ouvrage	5 661 140,00	0,00	
3-Maîtrise d'œuvre travaux	1 411 000,00	0,00	
4-Acquisitions foncières et libérations d'emprises	698 992,00	0,00	
5-Déviations des réseaux	4 973 640,00	4 973 640,00	
6-Travaux préparatoires	2 345 396,00	2 345 396,00	
7-Ouvrage d'art	4 680 305,00	4 680 305,00	
8-Plate forme	2 999 220,00	2 999 220,00	
9-Voies spécifiques des systèmes ferrés et guidés	4 892 112,00	4 892 112,00	
10-Revêtement du site propre	1 249 246,00	1 249 246,00	
11-Voirie (hors site propre) et espaces publics	4 786 208,00	0,00	
12-Equipement urbains	1 413 757,00	1 413 757,00	
13-Signalisation	458 571,00	458 571,00	
14-Stations	1 580 322,00	1 580 322,00	
15-Alimentation en énergie de traction	2 032 725,00	2 032 725,00	
16-Courant faibles et PCC	1 256 444,00	1 256 444,00	
17-Dépôt			
18-Matériel roulant	25 000 000,00	0,00	
19-Opérations induites	1 133 062,00	0,00	
TOTAL HT en euros courants	67 642 000,00	27 881 738	4 530 000,00
	Dépense subventionnable plafonnée au km	24 000 000	

Les montants correspondant à chacun des postes subventionnables ont évolué depuis le dossier de l'appel à projet suite à l'approfondissement des études et auxancements des marchés de travaux. Cependant l'économie du projet en tant que tel n'est pas modifiée et le projet reste cohérent dans son estimation financière avec l'épure de la dépense subventionnable retenue plafonnée à 24 millions d'euros.

ARTICLE 5 – Délai prévisionnel d'exécution

L'exécution des travaux subventionnables mentionnés à l'article précédent est prévue à titre prévisionnel et indicatif de début mars 2012 à fin juin 2014.

Déviations des réseaux :	de début mars 2012 à fin mai 2013
Travaux préparatoires :	de mi-septembre 2012 à fin mai 2013
Travaux (front des travaux) :	de janvier 2013 à fin mai 2014
Marche à blanc :	de mai 2014 à juin 2014
Mise en exploitation :	Juin 2014

ARTICLE 6 – Plan de financement prévisionnel

Dépenses	Recettes	
	<i>Contributeurs</i>	<i>Participations</i>
	AFITF DEPARTEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE REGION PACA VILLE DE MARSEILLE MPM	4 530 000,00 12 792 642,00 1 672 904,00 860 064,00 47 786 390,00
Total HT : 67 642 000,00	Total HT :	67 642 000,00

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 *au service déconcentré du MEDDE concerné (DREAL PACA)* 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 comptable public assignataire des dépenses de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole 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 DREAL PACA et en transmet également immédiatement une copie pour information à l'AFITF. La DREAL PACA 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 MEDDE 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	2013	2014	2015
Montant	3 100 000	1 150 000	280 000

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

DREAL PACA, 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 validé.

La date et les références de mandatement sont portées par tout moyen 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 *DREAL PACA*, puis transmis à la DST.

En outre, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole établit et communique à l'AFITF, sous couvert de la *DREAL PACA*, 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 *DREAL PACA*, 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 tramway Canebière – Rome – Castellane est fondée, en application des articles L1511-1 à 1511-5 du Code des Transports 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 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 DREAL PACA 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 :

L'article L1126-6 du code des transports prévoit 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 DREAL PACA 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 – Publicité du projet

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole s'engage à assurer la publicité de la participation de l'Etat français, via l'AFITF, sur le projet financé dans le cadre du Grenelle de l'environnement : les logos du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'énergie et de l'AFITF doivent être affichés en annonce des travaux.

ARTICLE 13 - 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 14.

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

ARTICLE 14 – 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**

Pour l'Etat,

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

Daniel BURSAUX

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

Le Président du Conseil d'administration

**Pour La Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole**

Le Président

Philippe DURON

Eugène CASELLI