

EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU BUREAU DE LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du 20 juin 2019

Madame Martine VASSAL, Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 30 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Béatrice ALIPHAT - Martial ALVAREZ - Christophe AMALRIC - Sylvia BARTHELEMY - François BERNARDINI - Roland BLUM - Patrick BORÉ - Gérard BRAMOULLÉ - Christian BURLE - Gaby CHARROUX - Frédéric COLLART - Georges CRISTIANI - Arlette FRUCTUS - Daniel GAGNON - Alexandre GALLESE - Danièle GARCIA - Gérard GAZAY - Nicolas ISNARD - Maryse JOISSAINS MASINI - Didier KHELFA - Richard MALLIÉ - Xavier MERY - Danielle MILON - Jean MONTAGNAC - Pascal MONTECOT - Roland MOUREN - Henri PONS - Georges ROSSO - Michel ROUX - Martine VASSAL.

Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :

Martine CESARI représentée par Danièle GARCIA - Roland GIBERTI représenté par Roland MOUREN.

Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :

Eric LE DISSÈS.

Madame la Présidente a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

TRA 018-6085/19/BM

■ Demande de subvention d'investissement relative au financement de l'opération de renouvellement et automatisation des rames et des systèmes d'exploitation des lignes M1 et M2 du métro de Marseille (NEOMMA) MET 19/11339/BM

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole Aix-Marseille-Provence est engagée dans la réalisation de nombreux projets au sein de ses territoires. Certains investissements traduisant les politiques publiques métropolitaines peuvent faire l'objet d'un cofinancement de la part de partenaires institutionnels, consulaires, financiers, ou privés. Il importe en conséquence de solliciter, dans le cadre des dispositifs établis de subventionnement, leur participation.

Le Conseil Métropolitain de la Métropole Aix-Marseille-Provence a approuvé, par délibération n°TRA001-1376/16/CM du 15 décembre 2016, l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine.

L'Agenda de la Mobilité décrit un projet de réalisation en une vingtaine d'années d'un système de transport intégré pour la deuxième métropole française. Il se donne pour objectif, d'ici 2025, de doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et d'augmenter de 50% celui des transports locaux.

Le métro de Marseille a été mis en service en 1977 avec 21 rames de 3 voitures et a été depuis étendu. Il comporte aujourd'hui 36 rames de quatre voitures pour les deux lignes M1 et M2.

L'opération de renouvellement des rames de métro a été décidée le 31 octobre 2013 par délibération du Conseil Communautaire de Marseille Provence Métropole pour les raisons suivantes :

Signé le 20 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 27 juin 2019

- Répondre au vieillissement et à l'obsolescence des rames actuelles,
- Répondre aux évolutions du trafic et du réseau,
- Répondre aux attentes des clients et augmenter l'attractivité de ce mode de transport en site propre.

L'opération consiste à renouveler les rames et les systèmes d'exploitation, sans interruption d'exploitation, en poursuivant les objectifs suivants :

- Augmenter l'attractivité de ce mode de transport particulièrement en termes de sécurité, accessibilité, fiabilité, rapidité, confort et sentiment de sécurité,
- S'adapter aux besoins des futurs prolongements,
- Maîtriser et d'optimiser les coûts pour la Métropole.

La complexité de ce type d'opération, comme celle de tout projet de modernisation, réside dans la contrainte de minimiser l'impact sur l'exploitation compte tenu de l'évolution des possibilités technologiques des nouveaux matériels et des contraintes liées au renouvellement des systèmes en exploitation. Les études et les travaux nécessaires à la réalisation de cette opération couvrent divers domaines relevant de maîtrises d'ouvrage distinctes.

Parce que l'obsolescence des équipements compromet la garantie de maintien du service (disparition progressive chez les constructeurs d'origine des pièces de rechange et des compétences techniques), tous les réseaux ayant des matériels de cette génération ont déjà entamé des renouvellements identiques (Paris, Lyon, Lille).

Cette opération de renouvellement porte sur la totalité des rames et des systèmes d'exploitation. Il est rendu indispensable par l'obsolescence des équipements dont le 40ème anniversaire a été fêté en 2017. Le parc actuel marseillais, dimensionné en 1983 ne permet pas de faire face aux futures extensions.

Le renouvellement, par un métro automatique sans conducteur, sera l'opportunité de disposer d'un métro, moderne, climatisé, accessible aux personnes à mobilité réduite depuis le quai et bénéficiant des technologies de pointe améliorant la souplesse d'exploitation (capacité de réponse immédiate à un besoin de renforcement de l'offre), la qualité de service et le confort du voyageur.

La sécurité des voyageurs sera fortement améliorée car le nouveau métro sera doté de façades de quai automatiques qui supprimeront le risque de chute de voyageurs sur la voie et d'intrusion dans les tunnels (200 incidents par an nécessitent la coupure de l'énergie de traction pour le métro actuel). Les 36 rames actuelles seront remplacées par 38 rames en Tranche Ferme plus 6 Tranches Optionnelles pour les extensions de lignes et les augmentations de fréquentation possibles

Afin d'assurer la bonne coordination des travaux situés dans l'enceinte des infrastructures du métro relevant simultanément de la compétence de la Métropole pour les biens mis à disposition de l'exploitant et de la compétence de la RTM, conformément à l'article 1 de l'avenant 9 au contrat d'obligation de service public qui lie les deux entités, les parties ont souhaité recourir aux modalités de transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage organisées par l'article 2-II de la loi n°85- 704 du 12 juillet 1985, modifiée par l'ordonnance n° 2004 566 du 17 juin 2004.

Calendrier prévisionnel de l'opération :

La livraison de la première rame à Marseille est prévue en octobre 2022. A la fin d'année 2022, les trois premiers trains auront été livrés. Les essais qui seront réalisés en usine et sur les sites de la RTM (hors exploitation) permettront de fiabiliser la réalisation industrielle de l'ensemble du parc par des tests d'endurance, de fiabilité et de conformité par rapport aux exigences et à la réglementation du cahier des charges.

Cette phase comprend également la maquette à l'échelle 1 prévue pour être livrée dès octobre 2020 qui permettra notamment de travailler le volet accessibilité du train depuis le quai avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite ainsi que l'ergonomie du poste de conduite provisoire.

- Décembre 2017 : Approbation du dossier préliminaire de sécurité ;
- Avril 2018 : avis favorable de la sous-commission départementale de sécurité aux conditions de réalisation de l'opération ;
- Septembre 2018 : réception des offres des constructeurs, en cours de négociation permettant d'attribuer le marché en septembre 2019 ;
- Octobre 2020 : Livraison maquette échelle 1 ;
- Octobre 2022 : Livraison première rame à Marseille ;
- Septembre 2023 : Ligne M2 en conduite semi-automatique ;
- Mars 2025 : Ligne M2 en automatisme intégral ;
- Août 2024 : Ligne M1 en conduite semi-automatique ;
- Mars 2026 : Ligne M1 en automatisme intégral.

Coût prévisionnel :

Le coût du projet s'élève à 491.700.000 euros.

Le coût prévisionnel du projet subventionnable a été estimé à 137.000.000 d'euros HT. Ce coût inclut le « matériel roulant et système » correspondant aux études, à la fabrication et équipements des 3 premiers trains dits de pré-série et les équipements d'exploitation associés.

Le Plan de financement prévisionnel est le suivant :

Département des Bouches-du-Rhône	60 %	82.200.000 euros HT
Métropole Aix-Marseille-Provence	40 %	54.800.000 euros HT
TOTAL	100 %	137.000.000 euros HT

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération n°TRA001-1376/16/CM du Conseil de la Métropole, en date du 15 décembre 2016, portant approbation de l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine ;

Signé le 20 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 27 juin 2019

- La délibération FAG 21-5718/19/CM du 28 mars 2019 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient de solliciter une aide financière auprès du Conseil Départemental pour procéder au financement de l'opération de renouvellement et automatisation des rames et des systèmes d'exploitation des lignes M1 et M2 du métro de Marseille (NEOMMA)

Délibère

Article 1 :

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant, est autorisé à solliciter des aides financières auprès de l'Union Européenne, l'Etat, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-D'azur, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, les communes membres de la Métropole Aix-Marseille-Provence, l'Agence de l'Eau, l'ADEME, ainsi qu'auprès de tout autre organisme susceptible d'apporter sa contribution et pour la réalisation de cette opération.

Article 2 :

Les crédits nécessaires sont inscrits au budget Annexe Transport 2019 de la Métropole Aix-Marseille-Provence, opération numéro 2013110600 rattachée au programme 13 Code AP 131130TP.

Les recettes seront constatées au Budget Annexe Transport 2019 et suivants de la Métropole Aix-Marseille-Provence – Section Investissements - Nature : 1313 - Sous Politique C240.

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué
Transports, Mobilité et Déplacements

Roland BLUM

Signé le 20 Juin 2019
Reçu au Contrôle de légalité le 27 juin 2019