

**APPEL À PROJETS
TRANSPORTS COLLECTIFS ET MOBILITÉ DURABLE
DE MAI 2013**

CONVENTION N° [n° AFITF]

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET
D'EXTENSIONS NORD ET SUD
DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY DE MARSEILLE
(PHASE 1)
*(Métropole d'Aix-Marseille-Provence)***

Entre les soussignés,

l'État, ministère de la transition écologique et solidaire, direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, représentée par son directeur général, M. Marc Papinutti,

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 à La Grande Arche - Paroi Sud, 23^e étage, 92055 LA DÉFENSE CEDEX, représentée par le président de son conseil d'administration, M. Christophe Béchu, autorisé pour ce faire par la délibération n°20-78-XX du conseil en date du 30 septembre

et

la métropole d'Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est situé au Pharo, 58 boulevard Charles Livon, 13007 MARSEILLE, représentée par sa présidente, Mme Martine Vassal.

* * * * *

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code des transports, notamment les articles R. 1512-12 à R. 1512-19 relatifs à l'AFITF ;
- le code de la commande publique ;
- l'article 13 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement ;
- l'article 42 de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » lancé par l'État le 7 mai 2013, et son cahier des charges ;
- la délibération de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole n° DTUP 018-373/13/CC en date du 28 juin 2013 portant candidature à cet appel à projets avec le projet d'extensions nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille, et le dossier de candidature déposé ;
- la lettre conjointe de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche adressée au président de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole le 22 décembre 2014, annonçant une aide de l'État de 29 870 000 euros pour le projet d'extensions de la ligne T3 à Capitaine Gèze et La Gaye ;

- le budget initial de l'AFITF au titre de l'exercice 2020 et ses budgets rectificatifs n°1, 2 et 3, approuvés respectivement par les délibérations n°19-75-02 du 18 décembre 2019, 20-76-02 du 31 janvier 2020, 20-77-02 du 24 juin 2020 et 20-78-02 du 30 septembre 2020 de son conseil d'administration et leur annexe n°2 relative aux dépenses d'intervention comportant en particulier l'inscription de l'opération « Transports collectifs d'agglomération, hors CPER ».

* * * * *

Considérant :

- que l'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'État pour le financement des opérations de transport dûment inscrites à son budget ;
- que la France s'est engagée avec volonté dans la transition écologique ; le développement des transports collectifs s'intègre dans cette stratégie, en permettant de réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre ;
- que la réalisation de cet objectif s'est traduite par le lancement le 7 mai 2013 d'un appel à projets en faveur des transports urbains intitulé « transports collectifs et mobilité durable », adressé aux autorités organisatrices de transport hors Île-de-France qui ont un projet de transport collectif en site propre ou de mobilité durable dont les travaux débiteront avant la fin 2020 ;
- que la réalisation des extensions de la ligne de tramway T3 de Marseille, au nord jusqu'à Capitaine Gèze et au sud jusqu'à la Gaye, s'inscrit en cohérence avec les documents de planification de la métropole d'Aix-Marseille-Provence et son agenda de la mobilité ; elle contribuera à améliorer la desserte de la ville en direction de sa périphérie et d'accompagner le développement de l'opération d'intérêt national « Euroméditerranée ».

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Avec l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », l'État soutient le développement des transports collectifs de métropole (hors Île-de-France) et des Outre-mer, dans les agglomérations de toutes les tailles, au travers de nouvelles infrastructures en site propre ou de projets de mobilité durable, dans le triple objectif de :

- favoriser le report modal de la voiture particulière vers les modes de transport moins polluants et plus économes en ressources fossiles, par la recherche d'une meilleure performance du réseau de transport en commun dans son ensemble et d'une plus grande complémentarité avec les autres modes de déplacement (vélo et marche) ;
- encourager un développement durable des territoires où les politiques de déplacement sont pensées en cohérence avec une stratégie d'aménagement globale (notamment avec la densification autour des stations de transport collectif et l'articulation avec les politiques d'urbanisation de nouveaux secteurs) ;

- promouvoir l'accès à la mobilité en veillant, en particulier, à l'amélioration de la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

La métropole d'Aix-Marseille-Provence ambitionne pour sa part de multiplier en quinze ans par 2 l'usage des transports en commun pour les déplacements à l'échelle métropolitaine et par 1,5 celui des transports en commun urbains (intra-agglomération). Elle a adopté le 15 décembre 2016 un agenda de la mobilité métropolitaine qui présente sa stratégie et ses priorités en faveur d'une mobilité plus durable. Pour faire suite, le projet de plan de déplacements urbains 2020-2030 a été arrêté en conseil métropolitain le 19 décembre 2019. Il sera définitivement adopté après l'enquête publique prévue fin 2020. Il s'articule autour de 4 enjeux stratégiques, 17 objectifs et 110 actions. Pour le bassin de Marseille, il prévoit notamment la poursuite du déploiement de transports en commun performants. L'action TC09 propose ainsi de prolonger la ligne de tramway T3 au nord et sud, respectivement vers Capitaine Gèze et la Gaye dans une première phase (projet faisant l'objet de cette convention), puis vers la cité Castellane et la Rouvière dans un second temps.

Le tramway est en effet un mode de transport attractif. Accessible, confortable et capacitaire, il bénéficie d'un site propre lui permettant d'atteindre une vitesse commerciale élevée. Il présente une bonne insertion urbaine et s'accompagne souvent d'une requalification des voiries concernées. Électrique, il participe à la lutte contre la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre. Aujourd'hui, le réseau de tramway se concentre dans l'hyper-centre de Marseille.

Le projet d'extension du tramway au nord entre Arenc et Capitaine Gèze permettra de desservir le quartier des Crottes en forte mutation urbaine, dans le périmètre d'Euroméditerranée 2, ÉcoCité prévoyant 30 000 habitants supplémentaires et 20 000 nouveaux emplois. Il s'achèvera dans sa phase 1 au pôle d'échanges multimodal de Capitaine Gèze qui constitue l'un des principaux pôles d'entrée au nord de Marseille. Dans sa phase 2 (hors convention), il sera prolongé plus au nord et desservira ainsi notamment de nombreux quartiers relevant de la politique de la ville.

L'extension sud de la ligne T3 de la place Castellane jusqu'à La Gaye desservira de nombreux équipements (Hôpitaux Sud, stade Vélodrome) et plusieurs opérations d'aménagement dont la ZAC de la Capelette. Le terminus à La Gaye sera connecté au futur bus à haut niveau de service du boulevard urbain sud.

ARTICLE 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions, notamment financières, dans lesquelles la métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la réalisation du projet d'extensions nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1) 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 – Caractéristiques générales

Le projet consiste à prolonger la ligne de tramway T3 de Marseille qui est orientée nord-sud de part et d'autre des terminus actuels. L'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze s'effectuera sur 1,8 kilomètre. L'extension sud entre la place Castellane et la Gaye mesurera 4,4 kilomètres.

Le projet comporte également la création d'un site de maintenance et de remisage des tramways qui permettra l'accueil des nouvelles rames de tramway nécessaires à l'exploitation de la ligne, ainsi que de deux parcs relais au niveau de Sainte-Marguerite Dromel (environ 600 places) et la Gaye (500 places).

Le coût total du projet est estimé à près de 297 millions d'euros pour une mise en service en 2024.

2.2 – Tracé

Extension nord

Cette extension s'étend de l'actuel terminus d'Arenc (2^e arrondissement de Marseille) et le pôle multimodal de Gèze (15^e arrondissement) sur un linéaire d'environ 1,8 kilomètre. Depuis la rue d'Anthoine, la ligne rejoint l'avenue Roger Salengro avec deux itinéraires (traverse du Bachas pour le sens sud-nord, directement avenue Roger Salengro pour l'autre sens), pour finir rue de Lyon. Trois stations seront réalisées sur cette partie du tracé, permettant notamment de desservir :

- les opérations d'aménagement d'Euroméditerranée 2 : îlot XXL, îlot Allar, les Fabriques, cité scolaire internationale, etc. ;
- le pôle d'échanges multimodal de Capitaine Gèze.

La ligne est en site propre sur 0,9 kilomètre en voie double et 0,7 kilomètre en voie simple (incluant les linéaires de franchissement des carrefours) avec une longueur d'interstation moyenne de 570 mètres.

Extension sud

Le prolongement de la ligne de tramway T3 au sud s'effectue en voie double et s'étend de la place Castellane (6^e arrondissement de Marseille) au futur « boulevard urbain sud », au niveau de la traverse de la Gaye (9^e arrondissement), sur un linéaire d'environ 4,4 kilomètres (dont 4,3 en site propre). Le tracé emprunte d'abord l'avenue Jules Cantini jusqu'à la place du Général Ferrié, puis le boulevard Schloesing jusqu'à la station de métro Sainte-Marguerite Dromel. Il avance ensuite par la rue Augustin Aubert puis l'avenue Viton jusqu'au rond-point avec l'avenue de La Gaye. Au total, neuf nouvelles stations sont envisagées sur cette partie du tracé avec une interstation moyenne de 510 mètres. La ligne desservira les principaux sites du secteur, tels :

- le parc du XXVI^e Centenaire ;
- le stade Vélodrome ;
- le pôle d'échanges multimodal de Sainte-Marguerite Dromel ;
- l'hôpital Sainte-Marguerite ;
- le campus CNRS Joseph Aiguier.

Site de maintenance et de remisage

Un bâtiment sera également réalisé sur le site de Dromel Montfuron (2,5 hectares) pour accueillir la maintenance et le remisage du matériel roulant.

Le plan du projet figure à l'annexe 1 de la convention.

2.3 – Niveau de service

La ligne T3 allongée sera empruntée par les rames de tramway déjà en service (Bombardier Flexity de 42,5 mètres à alimentation électrique) ainsi que par de nouvelles rames aux caractéristiques similaires aux rames existantes.

Elle sera exploitée de 05H00 du matin à 01h00 du matin, avec une fréquence de passage de 5 minutes en heure de pointe. Le temps de parcours sur l'ensemble des 10 kilomètres de la ligne T3 est estimé à moins de 40 minutes, soit une vitesse commerciale d'environ 15 kilomètres/heure.

Les stations seront équipées d'abris, de mobilier urbain (corbeille, bancs, supports d'information dit « MUPI » ou journaux lumineux d'information), de barrières, de distributeur automatiques de tickets (DAT), de mâts d'éclairage.

La ligne dans son ensemble sera connectée à de nombreux pôles d'échanges multimodaux : Capitaine Gèze, Arenc, Joliette, Castellane (avec un réaménagement de la place induit par le projet), Sainte-Marguerite Dromel, La Gaye.

Deux parcs relais seront créés, le premier à Sainte-Marguerite Dromel (600 places) desservie par la ligne de métro M2, le second (565 places) au terminus de La Gaye, en connexion avec le boulevard urbain sud et la future ligne de bus à haut niveau de service qui y circulera.

Des aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables) seront réalisés le long du projet, ainsi qu'un espace de stationnement vélos au pôles d'échanges multimodal de La Gaye.

2.4 – Évaluation socio-économique *ex-ante*

Le projet, en améliorant les performances du réseau de transports collectifs, permet un gain de temps significatif pour les usagers de ce mode, ainsi que de confort et de sécurité. Il permet un report modal du trafic automobile vers ce dernier, bénéfique sur le plan environnemental.

La fréquentation prévisible sur l'ensemble de la ligne T3 est de 93 300 voyageurs un jour ouvrable de base l'année de mise en service, soit 47 800 voyageurs de plus que le scénario de référence sans le projet d'extensions. Cette valeur prend en compte le développement urbain prévisionnel de l'opération Euroméditerranée 2 à cette date.

À la mise en service, il est estimé que 13 500 personnes et 6 800 emplois seront desservis par l'extension nord de la ligne ainsi que 57 400 personnes et 37 900 emplois par l'extension sud.

Le bilan socio-économique prévisionnel présente les résultats suivants :

	Valeur estimée
Bénéfice net actualisé	13,9 M€
Taux de rentabilité interne	4,6 %
Bénéfice net actualisé par euro investi	0,04 €

2.5 – Délais de réalisation du projet

Le projet est actuellement au stade des études de projet et de passation des marchés de travaux.

L'exécution des travaux subventionnables est prévue de 2019 à 2024.

La date de mise en service est prévue en 2024.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Démarrage des premiers travaux (travaux préparatoires, déviations de réseaux)	octobre 2019
Enquête publique unique	2 nd semestre 2020
Démarrage des travaux d'infrastructures et du centre de maintenance	début 2021
Mise en service	fin 2024

ARTICLE 3 – Dispositions financières

3.1 – Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 296 850 000 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 156 321 000 euros.

Une subvention non actualisable de l'AFITF de **19,11 %** de la dépense subventionnable hors taxes est accordée à la métropole d'Aix-Marseille-Provence pour financer le projet faisant l'objet de la présente convention. Cette subvention est plafonnée à **29 870 000** (vingt-neuf millions huit cent soixante-dix mille) **euros** courants.

3.2 – Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement se répartit comme suit :

Cofinanceur	Montant (euros)
État (AFITF)	29 870 000
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 060 000
Département des Bouches-du-Rhône	87 840 000
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	174 080 000
Total	296 850 000

3.3 – Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros courants relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 22 postes établie par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour les projets de transports collectifs en site propre de l'appel à projets.

Poste de dépense suivant la nomenclature CEREMA	Montant (euros HT)	Dépense subventionnable (euros HT)	Montant de la subvention (euros)
1 - Études d'avant-projet et de projet	12 000 000	-	
2 - Maîtrise d'ouvrage	15 000 000	-	
3 - Maîtrise d'œuvre de travaux	12 000 000	-	
4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	37 700 000	-	
5 - Déviation de réseaux	14 279 000	14 279 000	
6 - Travaux préparatoires	11 450 000	11 450 000	
7 - Ouvrages d'art	11 530 000	11 530 000	
8 - Plate-forme	7 356 000	7 356 000	
9 - Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés / câble	19 003 000	19 003 000	

10 - Revêtement du site propre	7 257 000	7 257 000	
11 - Travaux sur le réseau ferroviaire			
12 - Voirie (hors site propre) et espaces publics	27 829 000	-	
13 - Équipements urbains	13 557 000	13 557 000	
14 - Signalisation	9 967 000	9 967 000	
15 - Stations :			
15.1 - Infrastructures des stations	1 381 000	1 381 000	
15.2 - Équipements des stations	600 000	600 000	
16 - Alimentation en énergie de traction	13 319 000	13 319 000	
17 - Courants faibles et PCC	5 184 000	5 184 000	
18 - Dépôt / remisage des navettes et cabines	35 188 000	35 188 000	
19 - Matériel roulant / matériel navigant / cabines	36 000 000	-	
20 - Pôles d'échanges multimodaux :			
20.1 - Opération ferroviaire			
20.2 - Autres opérations : P+R de S ^{te} -Marguerite Dromel et de La Gaye	3 650 000	3 650 000	
21 - Opérations induites :			
21.1 - Opérations de voirie, de requalification des berges			
21.2 - Opérations architecturales et urbaines			
21.3a - Opérations de transport collectif			
21.3b - Aménagements spécifiques vélos	2 600 000	2 600 000	
22 - Autres : -			
Total en euros courants	296 850 000	156 321 000	29 870 000

3.4 – Modalités de versement de la subvention

La subvention de l'AFITF est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet, jusqu'à 80 % du montant de la subvention, sur production par la métropole d'Aix-Marseille-Provence pour chaque appel de fonds d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées reprenant le détail de dépenses pour chaque poste de la nomenclature CEREMA, en cohérence avec le tableau de l'article 3.3 et conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention.

Lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé à l'article 3.1 s'applique aux dépenses subventionnables constatées.

Après achèvement de l'intégralité des travaux et la mise en service du projet, la métropole d'Aix-Marseille-Provence présente le décompte général et définitif des dépenses subventionnables réalisées détaillées par poste CEREMA en cohérence avec le tableau de l'article 3.3. Sur la base de celui-ci, la métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Cette demande est accompagnée d'une note récapitulative sur le projet livré, montrant ses caractéristiques et la conformité avec le projet programmé, et faisant mention des coûts et délais objectifs et réalisés, des aléas rencontrés et de premiers éléments d'analyse socio-économique comme la fréquentation.

3.5 – Facturation et recouvrement

Les demandes de versement d'acompte et solde seront transmises à l'AFITF et en copie à la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de Provence-Alpes-Côte d'Azur, ci-après dénommée « la DREAL PACA ».

Chaque appel de fonds sera transmis à l'AFITF par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFITF suivant : 18009255300031. Une copie de la demande sera également envoyée pour information à l'adresse électronique suivante : paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr. Les pièces justificatives seront adressées au format « pdf ».

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- objet de la facturation ;
- date ;
- montant de la subvention ;
- numéro de l'acompte ;
- taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- montant déjà versé par l'AFITF lors des acomptes précédents ;
- montant de l'acompte (calculé sur la base des dépenses subventionnables).

L'état récapitulatif joint est daté et certifié exact par le comptable public assignataire des dépenses de la métropole d'Aix-Marseille-Provence et par la présidente de la métropole d'Aix-Marseille-Provence ou son représentant. Il porte la mention « service fait » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable. Il doit également présenter les dépenses constatées par poste suivant la nomenclature de l'article 3.3.

La DREAL PACA en soutien de l'AFITF vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention et fait connaître à l'AFITF et à la direction des services de transport du ministère en charge des transports par note formelle, dans un délai de 30 jours à compter de leur réception, si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés. Les sommes dues à la métropole d'Aix-Marseille-Provence au titre de la présente convention sont réglées dans un délai de 50 jours à compter de la date de réception par l'AFITF de l'appel de fonds validé.

Le paiement est effectué directement par l'AFITF et par virement bancaire à la métropole d'Aix-Marseille-Provence au profit du compte dont les références sont les suivantes :

N° IBAN	FR09 3000 1005 12C1 3000 0000 002
N° BIC	BDFEFRPPCCT

3.6 – Expiration de la convention en l'absence de demande d'acompte les deux premières années

Si aucun acompte n'est demandé dans un délai de 2 ans à compter de la date de la signature de la convention, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6.

3.7 – Échéancier prévisionnel

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

Année	2020	2021	2022	2023	2024	TOTAL
Montant (euros)	100 000	8 900 000	8 900 000	5 600 000	6 370 000	29 870 000

L'AFITF se réserve la possibilité, en fonction des contraintes de sa programmation budgétaire, de plafonner ses versements annuels à ces montants. Les montants non consommés une année donnée sont de droit reportés sur les échéances suivantes.

ARTICLE 4 – Suivi du projet

L'AFITF, l'État et la métropole d'Aix-Marseille-Provence 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.

L'État en tant que cofinanceur participera aux comités techniques du projet pour le suivi de son exécution. Son représentant sera la DREAL PACA.

En l'absence de comité technique, en cas de demande de la DREAL, un suivi du projet sera organisé entre celle-ci et la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

ARTICLE 5 – Obligations du bénéficiaire

5.1 – Date de démarrage des travaux

Les travaux subventionnables du projet ont débuté en octobre 2019. La condition de démarrage des travaux avant la fin 2020 pour rester éligible à l'appel à projets est donc respectée.

5.2 – Modification du projet

Toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du projet défini dans l'article 2 de la convention doit faire l'objet d'une information préalable à l'État, notamment lorsqu'il y a une modification du mode de transport ou du tracé, ou lorsque la date de mise en service est reportée.

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

5.3 – Évaluation socio-économique *ex-post*

Le code des transports indique que la décision de réalisation d'un projet est fondée sur l'efficacité économique et sociale de l'opération (article L. 1511-1).

Le cahier des charges de l'appel à projets impose la réalisation d'un bilan socio-économique pour les projets d'infrastructures de transport collectif.

À cette fin la métropole d'Aix-Marseille-Provence présente lors de la première demande d'acompte le dispositif à mettre en place pour réaliser l'évaluation visée à cet article, conformément à la méthodologie élaborée par le CEREMA. 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 lors du solde de la subvention, la métropole d'Aix-Marseille-Provence indique dans la note récapitulative sur le projet (*cf.* article 3.4) les éléments d'analyse socio-économique dont elle dispose suite à la mise en service du projet.

5.4 – Prise en compte de l'accessibilité des services de transport

L'article L. 1126-6 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 ».

Pour le dernier appel de fonds présenté en vue du versement du solde de la subvention, la métropole d'Aix-Marseille-Provence 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.

5.5 – Insertion par l'emploi

L'État souhaite développer les politiques d'insertion par l'activité économique. L'article L. 2112-2 du code de la commande publique prévoit que des considérations relatives au domaine social ou à l'emploi puissent être prises en compte dans le cadre d'un marché public.

Le cahier des charges de l'appel à projets prévoit l'obligation pour les porteurs de projet :

- de réserver 10 % des heures travaillées dans le cadre des travaux d'investissement au public en insertion par l'emploi ;
- de réserver 10 % des embauches effectuées dans le cadre de la gestion et l'utilisation des infrastructures créées ou aménagées au même public cible.

Dans le cadre du suivi de ce dispositif, la métropole d'Aix-Marseille-Provence produira pour chaque année durant la période des travaux et à la mise en service les indicateurs suivants et les transmettra à la DREAL PACA avant le 31 mars de l'année suivante :

Travaux	
Indicateur n°1	Nombre d'heures réalisées en insertion
Indicateur n°2	Nombre d'heures prévu initialement en insertion
Indicateur n°3	Répartition par type de contrat des emplois en insertion (alternance, contrats aidés, contrats à durée déterminée, intérim)
Indicateur n°4	Nombre d'employés en insertion résidant dans un quartier prioritaire de la politique de la ville au moment de la signature des contrats

Exploitation à la mise en service	
Indicateur n°5	Nombre d'emplois en insertion (postes occupés au moins à mi-temps pendant au moins 6 mois)
Indicateur n°6	Nombre d'emplois totaux
Indicateur n°7	Répartition par type de contrat des emplois en insertion
Indicateur n°8	Nombre d'employés en insertion résidant dans un quartier prioritaire de la politique de la ville

5.6 – Publicité du projet

La métropole d'Aix-Marseille-Provence s'engage à faire mention de la participation de l'État dans toute communication ou information sur le projet. Les logos du ministère en charge des transports et de l'AFITF doivent être affichés en annonce des travaux.

ARTICLE 6 – Mesures d'ordre

À défaut d'accord amiable, tous les litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution de la présente convention sont du ressort du tribunal administratif territorialement compétent.

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 ou indicateurs prévus aux articles 5.3, 5.4 et 5.5, dès que le solde de l'opération aura été versé par l'AFITF.

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 budgétaire
de l'Agence de financement
des infrastructures de transport de France**

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

Marc PAPINUTTI

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

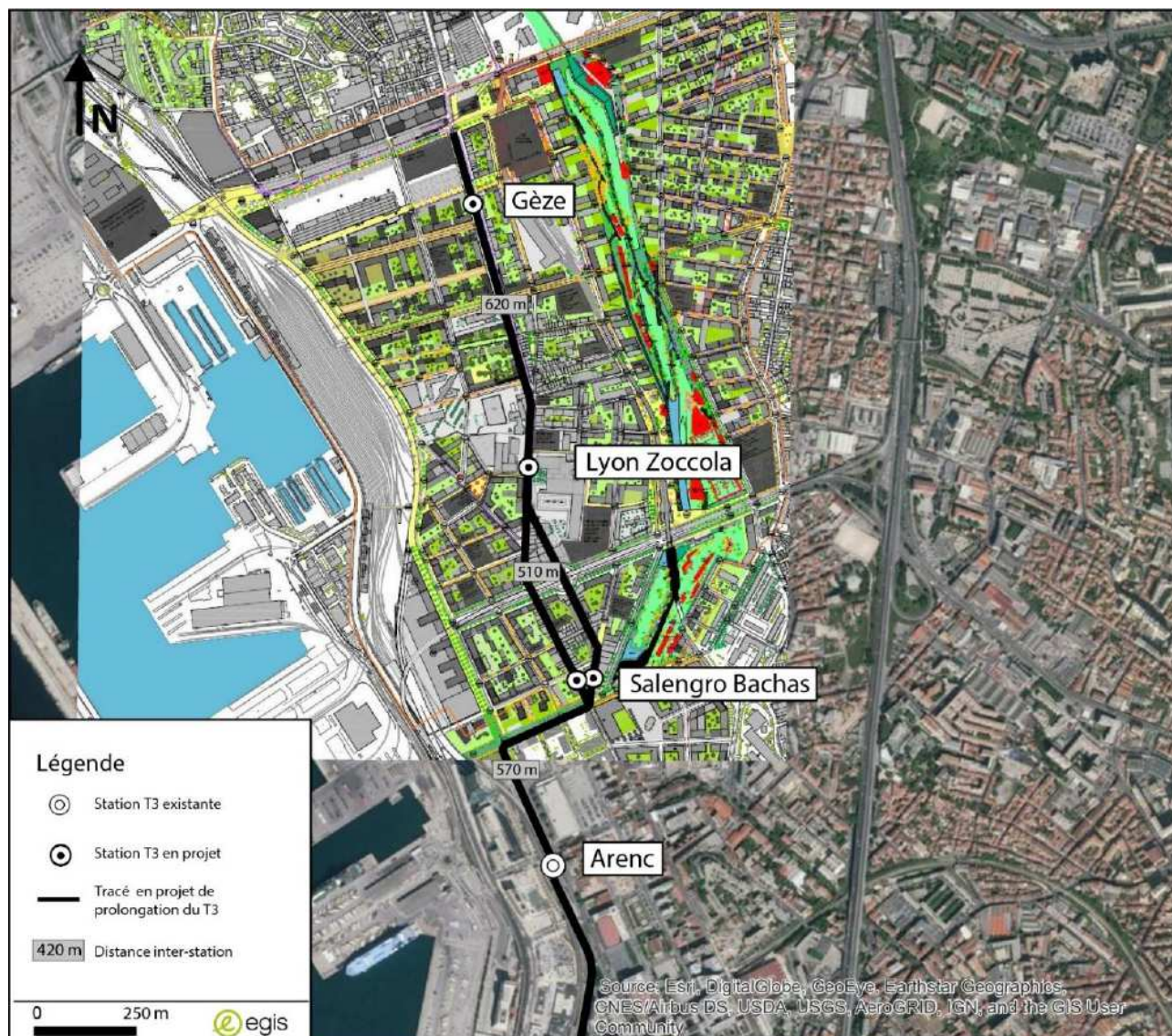
**Pour la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,
la Présidente**

Christophe BÉCHU

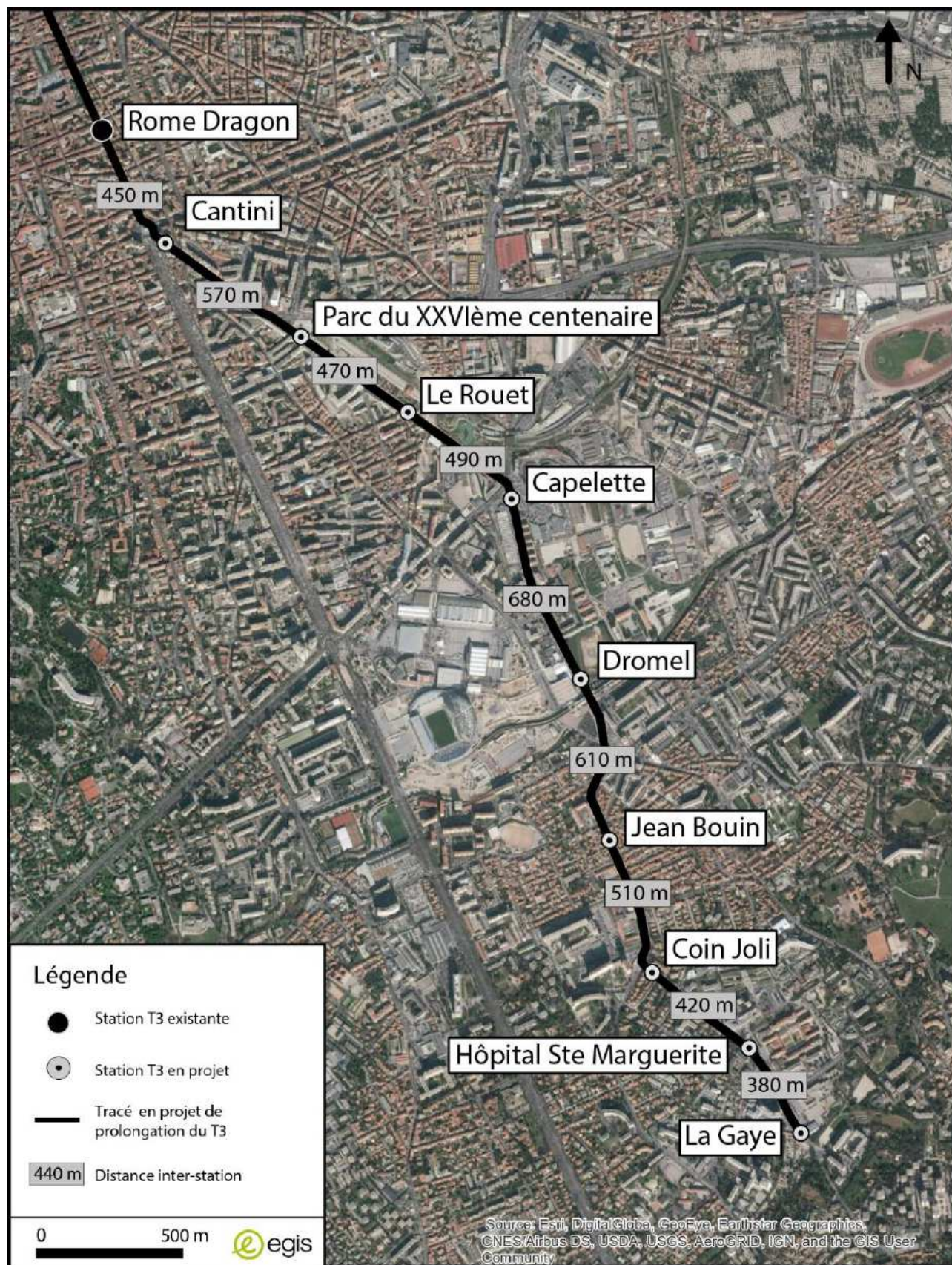
Martine VASSAL

ANNEXE 1 – Plan du projet d'extensions de la ligne de tramway T3

Tracé de l'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze



Tracé de l'extension sud entre la place Castellane et La Gaye



ANNEXE 2 – Récapitulatif des éléments à fournir par la métropole d'Aix-Marseille-Provence

		Destinataires
Première demande d'acompte	courrier de demande avec mentions détaillées article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses CEREMA	AFITF (par voie électronique) et DREAL PACA
	rapport sur le dispositif retenu pour réaliser l'évaluation socio-économique <i>ex-post</i>	DREAL
Autres demandes d'acomptes (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)	courrier de demande avec mentions détaillées article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fonds présenté par postes de dépenses CEREMA	AFITF (par voie électronique) et DREAL
Demande de solde	courrier de demande avec mentions détaillées article 3.5 + états récapitulatifs des dépenses subventionnables présentés par postes de dépenses CEREMA correspondant à : • l'appel de fonds • l'ensemble du projet	AFITF (par voie électronique) et DREAL
	note récapitulative sur la réalisation du projet	AFITF (par voie électronique) et DREAL
	rapport sur l'accessibilité du projet mis en service	DREAL
Indicateurs annuels de l'insertion par l'emploi	indicateurs n°1 à 4 (phase travaux) + indicateurs n°5 à 8 (année de mise en service) <i>à transmettre avant le 31 mars de l'année suivante</i>	DREAL