



PLAN MARSEILLE EN GRAND

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET
NEOMMA DE RENOUVELLEMENT DU MÉTRO DE MARSEILLE
MIS EN ŒUVRE PAR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**

Entre les soussignés,

l'État, préfecture régionale de Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par le préfet de région, M. Christophe Mirmand,

l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, ci-après dénommée « l'AFIT France », établissement public national à caractère administratif représenté par le président de son conseil d'administration par intérim, M. Thierry Coquil, autorisé pour ce faire par la délibération n°22-93-20 du conseil en date du 14 décembre 2022.

et

la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est situé au Phare, 58 boulevard Charles Livon, 13007 MARSEILLE, représentée par sa présidente, Mme Martine Vassal, autorisée pour ce faire par la délibération MOB 007- 8155/20/BM du bureau de la métropole en date du 31 juillet 2020.

* * * * *

Vu :

- le code général des collectivités territoriales ;
- le code de la commande publique ;
- le code des transports, notamment les articles R. 1512-12 à R. 1512-19 relatifs à l'AFIT France ;
- la loi n° 2021-1900 de finances pour 2022, notamment son annexe « état B » s'agissant des crédits du programme « infrastructures et services de transports »
- 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 ;
- la délibération de la Métropole n° DTUP 009-154/11/CC du 28 mars 2011 approuvant la réalisation du projet NEOMMA ;
- l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône n° 13-2022-036 du 1er février 2022 portant approbation de la convention constitutive du GIP Mobilités ;
- le protocole d'engagement relatif à la création du GIP Mobilités signé le 14 décembre 2021 par le Premier ministre et la présidente de la métropole Aix-Marseille-Provence, mentionnant la liste des projets de transport en commun bénéficiant des aides de l'État du plan Marseille en Grand ;
- l'ensemble du plan Marseille en Grand présenté le 2 septembre 2021 par le Président de la République à Marseille, comprenant notamment un volet mobilité ;
- la proposition du GIP Mobilités du 1er juillet 2022 sur les projets qui pourraient bénéficier des subventions de l'État au titre du volet mobilité du plan Marseille en

Grand ;

- l'avis du groupement d'intérêt public Aix-Marseille-Provence Mobilités à l'issue de la réunion du 29 septembre 2022 approuvant le principe d'une subvention de l'État de 11,7 millions d'euros au bénéfice du projet NEOMMA ;
- le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2023 approuvé par la délibération n° 22-93-01 du 14 décembre 2022 de son conseil d'administration et son annexe 2 relative aux dépenses d'intervention comportant, en particulier l'inscription de l'opération « TCA appels à projets et HCPER (hors relance) ».

* * * * *

Considérant :

- que la France s'est engagée résolument dans la transition écologique, que le développement des transports en commun s'intègre pleinement dans cet objectif en permettant notamment de réduire les pollutions et émissions de gaz à effet de serre tout en répondant au droit à la mobilité à un coût raisonnable pour l'utilisateur ;
- que la métropole d'Aix-Marseille-Provence, la plus peuplée de France en dehors du Grand Paris, dispose d'un potentiel exceptionnel à l'interface de l'Europe et de la Méditerranée ; qu'elle souffre toutefois de retards dans plusieurs domaines qui freinent son développement ; que son réseau de transport en commun demeure ainsi insuffisamment performant face à l'étendue de son territoire et à l'enclavement de certains quartiers tandis que son réseau routier souffre d'une congestion élevée ;
- que le plan Marseille en Grand annoncé le 2 septembre 2021 par le Président de la République constitue un soutien exceptionnel de l'État qui doit permettre à la métropole et à la ville de Marseille de combler leurs retards et d'insuffler une nouvelle dynamique correspondant davantage aux atouts du territoire ; que ce plan prévoit 1 milliard d'euros d'aides pour le volet mobilité, dont 256 millions d'euros de subventions directes en faveur d'un programme de 15 projets de transports en commun à la suite du protocole d'engagement signé le 14 décembre 2021 par le Premier ministre ;
- que le projet NEOMMA permet d'améliorer l'offre de transports publics par la mise en œuvre des objectifs suivants :
 - 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 ;
 - maîtriser les coûts ;
 - permettre l'accroissement de la fréquentation des lignes de métro par une augmentation de la capacité de l'offre de transport de 17 % sur la ligne M1 et de 23 % sur la ligne M2 ;
 - augmenter le nombre de places proposées (de 472 passagers par rames à 500 sur le nouveau matériel roulant) ;
 - satisfaire la mise en accessibilité des rames de métro depuis les quais ainsi que la circulation des personnes à mobilité réduite à l'intérieur des rames ;

- réduire l'intervalle de la fréquence de passage des rames et donc du cadencement du réseau par l'automatisation des lignes et dépôts.

L'automatisation offre la possibilité d'accélérer la rotation du matériel par la réduction des temps techniques au terminus, déterminés par le changement de poste de conduite. Elle diminue donc le nombre de rames nécessaires à l'exploitation de 3 à 4 trains à service égal, diminue les risques d'accident et la consommation d'énergie.

Ce renouvellement par un métro automatique, sans conducteur, constitue 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.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Avec le plan Marseille en Grand, l'État soutient au total la réalisation de 15 projets de transport en commun de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Ce plan a fait l'objet d'un protocole cadre relatif au financement par l'État du volet mobilité du plan Marseille en grand mis en œuvre par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Dans ce cadre, la Métropole s'engage à prioriser, en accord avec l'État, les projets favorisant la mobilité durable prévus au plan de mobilité métropolitain adopté par le Conseil métropolitain du 20 décembre 2021 dont les 15 les projets du plan Marseille en Grand. À cette fin, la métropole s'engage à inscrire à compter du budget primitif 2023 du budget annexe transports un montant de crédits de paiement de 300 millions d'euros, au moins, par an pour les dépenses d'équipement (investissement hors remboursement de la dette et écritures d'ordre) pendant 10 ans, hors circonstances exceptionnelles et imprévisibles (guerre, catastrophe naturelle, etc). Cet objectif sera atteint grâce à la poursuite de la démarche de simplification de sa gouvernance, de clarification de la répartition des compétences avec les communes ainsi que de la révision de sa stratégie budgétaire dans le cadre de la conférence fiscale, dans le prolongement de la loi 3DS.

Dans ce cadre et eu égard à l'effort de l'État, la Métropole s'engage, dans le respect des lois et règlements qui les régissent, à réaliser prioritairement les projets labellisés Marseille en Grand et à mobiliser à cet effet les ressources intellectuelles et financières nécessaires.

Ces seuls projets représentent un montant d'investissement de plus de 2 milliards d'euros.

Le financement de l'opération NEOMMA fait partie des projets choisis dans ce cadre.

Les objectifs du plan Marseille en Grand sont notamment 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 réalisation de l'opération NEOMMA est portée par la métropole. Il apparaît dans les documents suivants :

- l'agenda de la mobilité proposé par la métropole ;
- le schéma de cohérence territoriale ;
- le projet du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) ;
- le plan de déplacement urbain métropolitain.

Le renouvellement du métro de Marseille constituera un moyen de transport accessible, confortable et capacitaire qui lui permettra d'atteindre une vitesse commerciale élevée.

Il offrira une alternative efficace à la voiture individuelle permettant d'augmenter la fréquentation des transports en commun et d'améliorer la qualité de l'air et la diminution des nuisances liées au trafic routier.

ARTICLE 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions notamment techniques, financières et programmatiques, dans lesquelles la Métropole d'Aix-Marseille-Provence procède à la réalisation du projet NEOMMA.

L'objet de la convention concerne les travaux d'infrastructures relatifs à la réalisation du projet NEOMMA qui sont inclus dans l'assiette éligible de Marseille en Grand telle que définie dans l'article 3.3.

ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet

2.1 - Caractéristiques générales

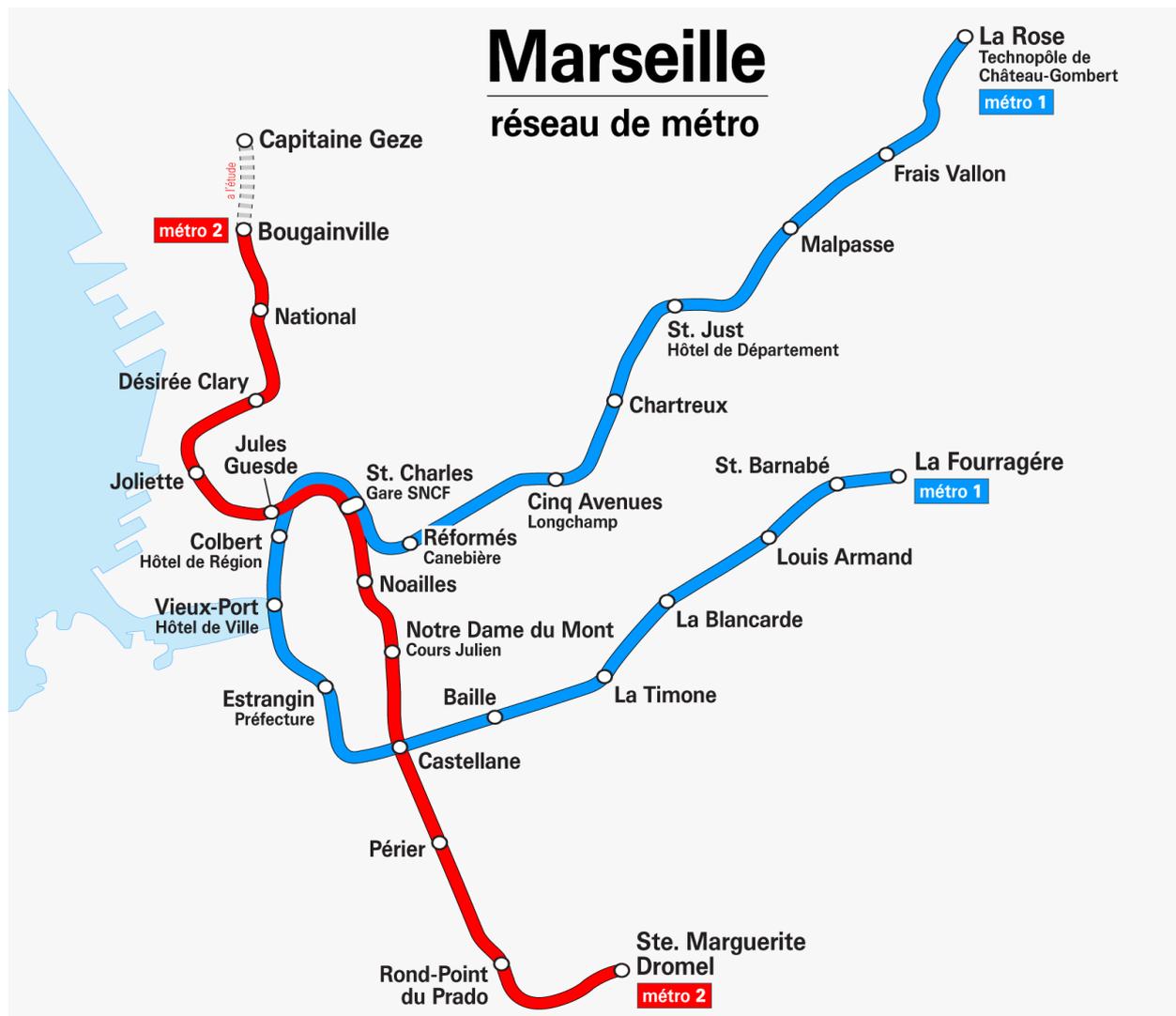
Le projet consiste à renouveler le mode d'exploitation du réseau de métro lors du remplacement des rames en fin de vie.

Ce renouvellement nécessite, au surplus du remplacement du matériel roulant et de l'installation de façades de quais sur toutes les stations du métro de Marseille :

- de rendre étanche à toute intrusion physique l'ensemble des infrastructures du métro et des dépôts et d'adapter les stations aux futures conditions d'exploitation d'un métro entièrement automatique ;
- de renouveler le poste de signalisation de La Rose ;
- de mettre en œuvre la modernisation du poste de commande centralisé du métro de La Rose ;
- de créer un poste de commande centralisé de secours à Saint-Charles ;
- de modifier la signalisation du réseau ;
- de créer des systèmes de contrôle physiques et informatiques sur l'ensemble du réseau, des dépôts et des postes de commandes centralisés.

2.2 - Tracé

Le métro de Marseille comporte 2 lignes, totalisant 22,7 kilomètres.
 La première ligne (ligne 1) a été inaugurée le 26 novembre 1977. La Ligne 2 a été mise en service en 1984 et 5 extensions concernant les 2 lignes ont suivi.
 Le métro dessert 29 stations, dont 2 stations où ces lignes sont en correspondance (Saint-Charles et Castellane).
 La ligne 1 comprend 18 stations sur un tracé de 12,9 km. La ligne 2 dessert 13 stations sur un tracé de 9,8 km.



2.3 – Niveau de service

L'actuel métro de Marseille en quelques chiffres :

- 2 lignes – 22,7 km – 29 stations ;
- 36 rames de 4 voitures ;
- une capacité de 472 personnes/rame ;
- une ouverture tous les jours de 5h à 1h ;
- 77,9 millions de voyageurs soit 309 000 voyageurs/jour (données de 2018) ;
- 37 % du total des voyageurs RTM en 2018 (contre 46 % pour le bus et 17 % pour le tramway).

Nom du projet	NEOMMA
---------------	--------

Nom du porteur de projet	Métropole Aix-Marseille-Provence
Description du projet	
Type de projet	Méto
Si augmentation de capacité, description	Augmentation de capacité des rames (500 passagers au lieu de 472) et de la fréquence de 16 % sur la ligne M1 et 23 % sur la ligne M2
Nombre d'habitants du porteur de projets	
Date prévisionnelle de mise en service	2027
Date de début des travaux	2019
Consistance de l'offre	
Temps de parcours	54 minutes et 19 secondes pour un tour complet de la ligne M1 39 minutes et 21 secondes pour un tour complet de la ligne M2
Vitesse commerciale	Vitesse commerciale moyenne : 30,2 Km/h
Nombre de stations	Le réseau de méto de Marseille, pour la Tranche Ferme de l'opération NEOMMA, comporte 29 stations, dont 2 sont communes aux deux lignes : CAS et STC La ligne M1 comporte 18 stations La ligne M2 comporte 13 stations
Distance moyenne inter-stations	600 mètres
Amplitude horaire	Ouverture tous les jours de 4h50 à 1h00 (0h30 derniers départs des terminus).
Fréquence à l'heure de pointe	Ligne M1 : 190 secondes d'intervalle d'exploitation Ligne M2 : 171 secondes d'intervalle d'exploitation
Fréquence à l'heure creuse	Ligne M1 : De 259 secondes à 776 secondes Ligne M2 : De 244 secondes à 732 secondes
Éléments favorisant la régularité	Conduite en pilotage automatique GO A4 avec portes palières sur l'ensemble des stations du réseau Intervalles cibles 190 secondes sur M1 et 171 secondes sur M2
Dispositif d'information voyageurs	Sonorisation et installation de vidéos dans les stations et dépôts : les équipements fournis doivent être conçus pour garantir une fiabilité au quotidien, une tenue dans le temps, un niveau de maintenance acceptable pour l'exploitant adapté aux attendus d'une ligne de méto en automatisme intégral. La qualité initiale de ces équipements conditionnera en partie le bon fonctionnement et la fiabilité du nouveau système méto et notamment de son opérabilité par l'exploitant.

2.4 - Délais de réalisation du projet

Les travaux ont fait l'objet d'un début d'exécution en novembre 2019 et sont en cours de réalisation. Les travaux pris en compte dans le cadre de cette convention concernent seulement les travaux dont les dépenses sont effectuées depuis le 1^{er} janvier 2022.

S'agissant d'une mise en service progressive dans le cadre d'une migration sans interruption du réseau en exploitation le planning prévisionnel des différentes étapes de migration s'échelonne comme suit :

- septembre 2025 : ligne M2 en conduite semi-automatique ;
- juin 2026 : ligne M2 en automatisme intégral ;
- septembre 2026 : ligne M1 en conduite semi-automatique ;
- juillet 2027 : ligne M1 en automatisme intégral.

ARTICLE 3 – Dispositions financières

3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 548 225 487 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 105 900 000 euros hors taxes.

Une subvention État de 11,05 % 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 11 700 000 euros. Elle ne fait l'objet d'aucune actualisation, révision des prix ou de surcoût résultant d'aléas. Le solde se fait sur la base des dépenses réelles.

3.2 - Plan de financement prévisionnel :

Le plan de financement prévisionnel des dépenses éligibles au Dispositif Marseille en Grand :

FINANCEUR	BASE SUBVENTIONNABLE	TAUX/BASE SUBVENTIONNABLE	MONTANT	TAUX/COÛT GLOBAL
État (Marseille En Grand)	105 900 000,00 €	11,05 %	11 700 000,00 €	2,41 %
Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône (Plan mobilité n°2)	137 000 000,00 €	60,00 %	82 200 000,00 €	16,97 %

Métropole d'Aix-Marseille Provence	484 474 515,06 €	80,62 %	390 574 515,06 €	80,62 %
------------------------------------	------------------	---------	------------------	---------

Façades de quai à charge pour RTM	63 750 971,94 €	100,00%	63 750 971,94 €
-----------------------------------	-----------------	---------	-----------------

TOTAL	548 225 487,00 €		
--------------	------------------	--	--

3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 22 postes.

Postes	Coût d'opération €HT ₂₀₂₀	Dépense subventionnable €HT ₂₀₂₀
1 Études d'avant projet/projet	2 500 000	-
2 Maîtrise d'ouvrage externe	16 032 000	-
3 Maîtrise d'œuvre externe de tvx	20 600 000	-
4 Acquisitions foncières et libération des emprises		
5 Déviation de réseaux		
6 Travaux préparatoires		
7 Ouvrage d'art		
8 Plate-forme		
9 Voie spécifique des systèmes ferrés et guidés/câble		
10 Revêtement du site propre		
11 Travaux sur le réseau ferroviaire		
12 Voirie et espaces publics		
13 Équipements urbains		
14 Signalisation	8 714 032	7 614 000
15 Stations	64 781 000	7 310 000
16 Alimentation en énergie de traction		
17 Courants faibles et PCC	168 726 455	90 174 000
18 Dépôt	802 000	802 000
19 Matériel Roulant	266 070 000	-
20 Pôle d'échange multimodal		
21 Opérations induites		
22 Autres		
Total en €HT₂₀₂₀	548 225 487	105 900 000

3.4 - Modalités de versement de la subvention

La subvention de l'AFIT France 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 en reprenant la nomenclature des postes de dépenses du tableau de l'article 3.3 et conformément aux caractéristiques du projet décrites dans la présente convention. Lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé à l'article 3.1 s'applique aux dépenses subventionnables constatées.

Un 1er acompte de 20 % du montant de la participation de l'État en euros courants, pourra être demandé à l'engagement des travaux. Cette demande d'acompte sera accompagnée d'une attestation d'engagement de cette phase signée par le directeur du projet. L'avance de subvention sera déduite de la première demande de paiement. En l'absence de réalisation, l'avance sera remboursée.

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 de dépense 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, objet de l'actuelle convention, 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'AFIT France 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 ».

Chaque appel de fonds sera transmis à l'AFIT France par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (<https://chorus-pro.gouv.fr>) en indiquant le numéro de SIRET de l'AFIT France suivant : 18009255300049. Une copie de la demande sera également envoyée pour information aux adresses électroniques suivantes :
paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr
uppr.sti.drealpaca@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 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 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 en soutien de l'AFIT France vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention et fait connaître à l'AFIT France si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés. Les sommes dues à la Métropole au titre de la présente convention sont réglées à compter de la date de réception par l'AFIT France de l'appel de fonds validé.

Le paiement est effectué directement par l'AFIT France 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

La subvention sera caduque si la convention de financement n'est pas signée dans un délai de 6 mois à compter de la date de signature par l'AFIT France.

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.

L'avance qui représente 20 % du montant de la subvention du projet est accepté sur la base d'un certificat attestant le commencement de travaux et signé par le directeur de projet. La DREAL se réserve le droit de se rendre sur les lieux pour attester du commencement réel des travaux. Ce commencement concerne des travaux en lien fonctionnel avec l'infrastructure de transport objet de la présente convention.

En l'absence de demande de solde accompagnée des documents indiqués à l'article 3.5 de la présente convention, dans les 12 mois suivants la date prévisionnelle d'achèvement du Projet, l'État se réserve également le droit de ne procéder à aucun paiement au profit de la Métropole d'Aix-Provence-Marseille.

La présente convention, prendra effet à partir de sa signature par l'ensemble des Parties.

3.7 - Échéancier prévisionnel

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

Année	2023	2024	2025	2026	Solde (2027)	Total
Montant (euros)	2 340 000	2 340 000	2 340 000	2 340 000	2 340 000	11 700 000

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

ARTICLE 4 – Suivi du projet

La Métropole présentera au conseil d'administration du GIP Mobilités au moins deux fois par an l'avancement du projet. Ces conseils d'administration seront précédés par un CoTech associant la DREAL et la Métropole .

L'AFIT France, 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.

ARTICLE 5 – Obligations du bénéficiaire

5.1 - Date de démarrage des travaux

Les travaux ont débuté en novembre 2019. Les travaux pris en compte dans le cadre de cette convention concernent seulement les travaux dont les dépenses sont effectuées depuis le 1^{er} janvier 2022.

Sauf dérogation explicitement accordée par l'État, le commencement de l'exécution des travaux, acté par un engagement juridique d'une dépense subventionnable, devra intervenir dans les 18 mois suivant la signature de la convention par tous les partenaires, et être transmis avant cette même date aux services de l'État. En cas de non-observation de ce délai, l'État peut prononcer de plein droit la résiliation de la subvention dans les conditions prévues à l'article 6. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

5.2- Date de mise en service du projet

La mise en service du projet est prévue en juillet 2027.

En cas de dépassement de ce délai de plus d'un an, et sans autorisation de prolongement de délai, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la convention dans les conditions prévues à l'article 6. Des titres de perceptions seront émis par les services compétents de l'État pour récupérer les sommes indûment versées.

5.3 - Modification du projet

Toute modification substantielle portant sur les principales caractéristiques du projet ou sur sa programmation définie dans l'article 2 de la convention doit faire l'objet d'une notification préalable à l'État, notamment lorsqu'il y a une modification du mode de transport, du tracé, de son financement, de son calendrier ou lorsque la date de mise en service est reportée. Cette notification doit faire l'objet d'une information formalisée à la DREAL dans un délai de 3 mois suivant le constat de cette modification substantielle. L'État et la Métropole examineront les raisons et les suites à donner en lien avec les autres cofinanceurs. En cas d'accord de l'État, un avenant à la présente convention sera établi.

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.

5.4- 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).

La Métropole d'Aix-Marseille Provence réalisera un bilan socio-économique pour le projet NEOMMA.

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. Un rapport pourrait être joint à cette demande.

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 actualisés suite à la mise en service du projet.

5.5 - 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 un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

5.6 - 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.

Dans le cadre du suivi de ce dispositif, la métropole Aix-Marseille-Provence qui a d'ores et déjà approuvé son schéma de promotion des achats socialement et écologiquement Responsables (SPASER) le 7 octobre 2021 s'engage par conséquent à :

- faciliter et encourager la démarche d'insertion sur toutes les étapes du processus achat ;
- encourager et valoriser les partenaires économiques portant une démarche en faveur de l'insertion.

5.7 - 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 (plaquettes, invitations, communiqué de presse, supports audiovisuels, sites internet ou autres) sur le projet. Les logos du ministère en charge des transports et de l'AFIT France doivent être affichés sur le lieu des travaux et sur les documents d'information et de communication, sur une affiche au format A0 minimum de manière visible sur un support rigide, résistant aux intempéries, sur le lieu de l'ouvrage durant toute la durée 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 au regard de la situation du projet.

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements rappelés en préambule et des dispositions de la présente convention, et notamment des caractéristiques du projet (tracé, niveau de service, calendrier, plan de financement, etc.), 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 5.4 et 5.5, dès que le solde de l'opération aura été versé.

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

Thierry COQUIL

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

Martine VASSAL

**Pour l'État,
le Préfet de la région
Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Christophe MIRMAND

ANNEXE 1 – Récapitulatif des éléments à fournir par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

		Destinataires
Première demande d'acompte	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses	DREAL PACA AFIT France
Autres demandes d'acompte (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables réalisées au titre de l'appel de fond présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fond - l'ensemble du projet	DREAL PACA AFIT France
Demande de solde	courrier de demande avec mentions détaillées à l'article 3.5+ état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses correspondant à : - l'appel de fond - l'ensemble du projet	DREAL PACA AFIT France
	note récapitulative sur la réalisation du projet	DREAL PACA
	rapport sur l'accessibilité du projet mis en service	DREAL PACA