



## **PLAN MARSEILLE EN GRAND**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET DU VALTRAM  
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-XX 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° TRA 023-1398/16/CM du 15 décembre 2016 approuvant la réalisation du projet VALTRAM ;
- 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 12,1 millions d'euros au bénéfice du projet VAL TRAM ;
- le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2022 et ses budgets rectificatifs n°1, 2, 3, 4 et 5, approuvés respectivement par les délibérations n°21-86-02 du 15 décembre 2021, n°22-87-03 du 16 février 2022, n°22-88-02 du 6 avril 2022, n°22-89-19 du 15 juin 2022, n°22-92-01 du 19 octobre 2022 et n°22-92-xx du 14 décembre 2022 de son conseil d'administration et leur annexe n°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 VALTRAM permet d'améliorer l'offre de transports publics dans une zone peu dotée et à la démographie dynamique, en réutilisant en grande partie une ancienne voie ferrée ce qui limite les emprises nouvelles et donc la consommation d'espace.

## **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 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 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 du VALTRAM 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 du VALTRAM 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) ;

- leplan de déplacement de mobilité métropolitain.

Le VALTRAM constituera un moyen de transport accessible, confortable et capacitaire, bénéficiant d'un site propre qui lui permettra d'atteindre une vitesse commerciale élevée.

Situé dans un couloir géographiquement contraint saturé sur quelques sections, par les déplacements domicile-travail, 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 Aix-Marseille-Provence procède à la réalisation du projet de VALTRAM.

## **ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet**

### **2.1 - Caractéristiques générales**

Le projet consiste à relier Aubagne à La Bouilladisse par une ligne de tramway sur fer sur 14,4 km.

Il traverse deux secteurs distincts :

- un secteur urbain correspondant au centre-ville d'Aubagne sur 1,2 km ;
- un secteur périurbain, correspondant à l'emprise de l'ancienne voie ferrée dite « voie de Valdonne » sur 13,2 km.

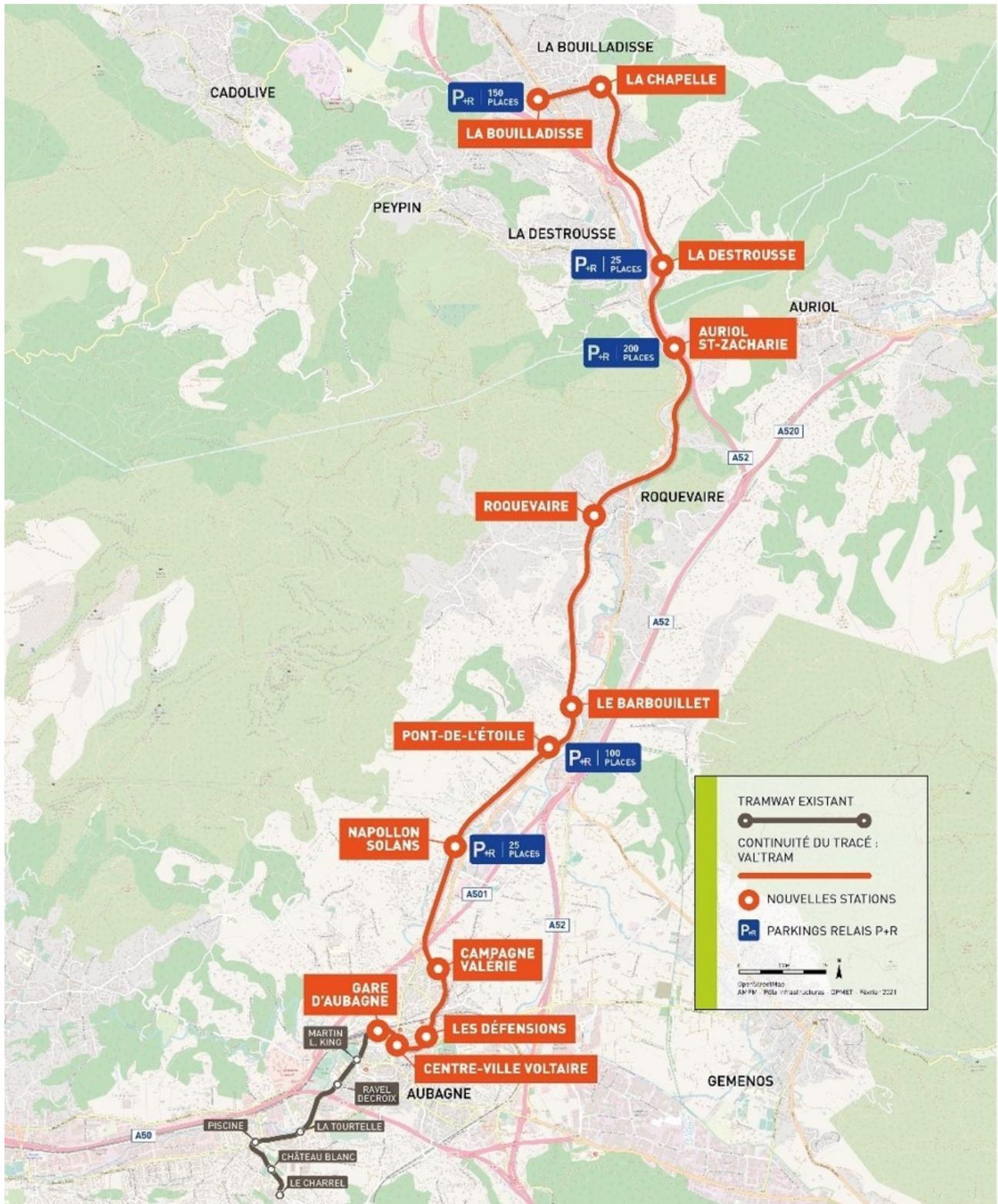
Le projet dessert cinq communes de la Métropole (La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol, Roquevaire et Aubagne) avec onze nouvelles stations situées au plus proche des lieux d'habitations. Le projet dessert également un bassin plus large au moyen de lignes de bus en rabattement (Saint Zacharie, Peypin, Cadolive, ...) et des parkings relais. Au total, 60 000 personnes et 12 000 emplois sont concernés par le projet.

La ligne constitue un des maillons du Réseau Express Métropolitain, réseau à haut niveau de service de la Métropole pour les déplacements d'échelle métropolitaine. Il bénéficie d'une articulation forte en gare d'Aubagne avec les services TER et les lignes structurantes de bus et car reliant les principales agglomérations : Marseille, Aix-en-Provence, La Ciotat, Toulon.

La ligne sera exploitée avec les 8 rames Citadis Compact d'Alstom déjà en service depuis 2014 sur la ligne de tramway d'Aubagne d'environ 22 m de long en version plancher bas intégral. 4 nouvelles rames supplémentaires seront acquises dans le cadre de l'opération. Ces nouvelles rames présenteront des caractéristiques similaires au matériel existant.

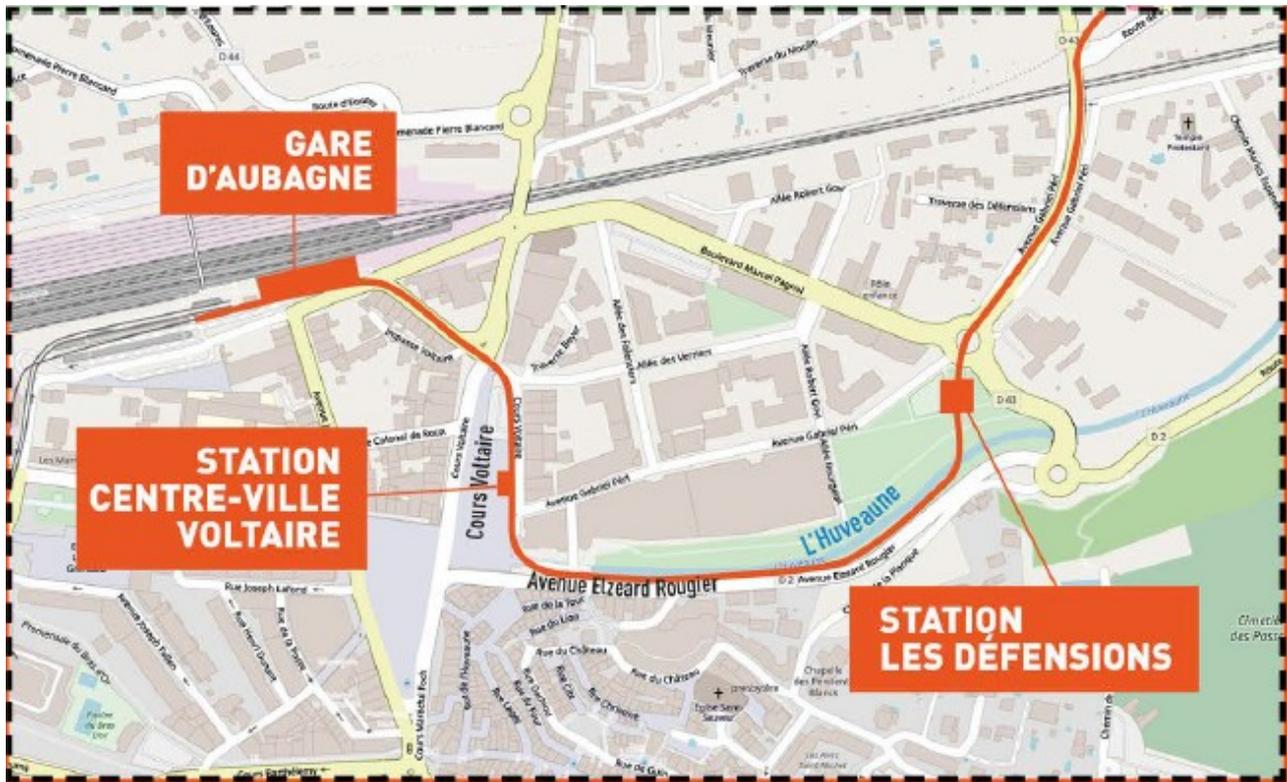
## 2.2 – Tracé

Le plan général de l'opération est présenté ci-dessous.



## **Secteur urbain – 1,2 km**

Le projet VAL TRAM s'inscrit dans la continuité de la ligne de tramway existante au niveau de la gare d'Aubagne.



Au-delà de la réalisation du projet « transport », le projet Val'Tram intègre sur la séquence urbaine un réaménagement de façade à façade de l'espace public permettant notamment de maintenir les fonctionnalités urbaines existantes, en les requalifiant et en garantissant la sécurité de tous les usagers. Ce secteur accueille 2 nouvelles stations (Centre-ville Voltaire et Défensions).

Les principes retenus dans le cadre de la présente opération sont présentés ci-dessous.

Le projet comprend ainsi :

- une partie du réaménagement du parvis devant la gare d'Aubagne qui est un équipement de transport majeur sur le territoire (TER, bus) ; le réaménagement de la gare routière et de la voirie est réalisé dans le cadre de l'opération de mise en œuvre du BHNS ;
- l'aménagement de la rue du Docteur Barthélémy, transformée en zone de rencontre dans le cadre de l'opération ;
- l'aménagement de la plateforme tramway et de l'ensemble des ouvrages nécessaires au tramway au niveau du cours Voltaire (le réaménagement du cours hors plateforme est une opération connexe d'aménagement urbain).
- l'aménagement de l'avenue E. Rougier y compris les ouvrages nécessaires à son élargissement ;
- le franchissement de l'Huveaune par un ouvrage à créer ;
- la restitution des fonctionnalités du jardin des Défensions avec l'insertion d'une voie verte permettant la liaison « centre-ville – Les Défensions » en continuité avec la future voie verte en direction de la zone des Paluds, réalisée par l'opération de BHNS ;
- l'avenue Garlaban jusqu'à la voie de Valdonne, avec l'élargissement de la rampe

actuelle et la création d'une rampe d'accès vers la voie de Valdonne.

### **Secteur périurbain – 13,2 km**

Le VAL TRAM s'insère sur les emprises de la voie historique de Valdonne jusqu'à La Bouilladisse, à l'Ouest de la RD96, dans le respect des limites foncières de l'ancienne infrastructure ferroviaire devenue propriété de la Métropole à partir de 2017-2018. Le secteur péri-urbain accueille 9 nouvelles stations, trois parkings relais pour un total de 500 places et deux poches de stationnement de proximité.



### **Centre de maintenance**

Le centre de maintenance de la ligne existante, situé entre la station Piscine et la station Tourtelle, accueille actuellement les 8 rames de tramway circulant sur la ligne. Avec la mise en service du Val'Tram et l'arrivée de 4 rames supplémentaires, le Centre de maintenance sera adapté de la façon suivante :

- ajout d'une voie de remisage
- agrandissement du bâtiment existant et construction d'une voie non électrifiée équipée d'un tour en fosse pour le reprofilage des roues.

## 2.3 - Niveau de service

### Offre de service

La ligne est exploitée en voie unique avec possibilité de croisement en station à l'exception des stations « Centre-ville Voltaire » et « La Destrousse ». Le tramway disposera d'un site propre intégral sur l'ensemble de la nouvelle ligne. Sur les 13,2 km en zone péri-urbaine, le site ne présente que 4 croisements avec la voirie, qui seront équipés avec un système de priorité au feu pour le tramway. La voie sera reprofilée pour garantir au tramway d'atteindre une vitesse de circulation de 70km/h sur cette section. La configuration du matériel roulant minimise les temps d'échange en station à 20 s.

Le temps de parcours entre La Bouilladisse et la Gare d'Aubagne est de 26 min, soit une vitesse commerciale de plus de 33 km/h sur le nouveau tronçon. Le temps de parcours total entre La Bouilladisse et Le Charrel est de 36 min.

Le service proposé aux usagers est :

- un fonctionnement en une ligne unique Le Charrel – La Bouilladisse, sans rupture de charge en gare d'Aubagne, avec un intervalle de passage de 10 min en heures de pointe ;
- pour les périodes creuses, une fréquence à 10 min conservée sur la section urbaine « Le Charrel – Napollon » et une fréquence diminuée à 20 min sur la section péri-urbaine. La ligne sera exploitée avec deux services à 20 min : Le Charrel – La Bouilladisse et Le Charrel – Napollon ;
- une amplitude de service de 5h45 à 21 h (départ des terminus) à l'exception des dimanches et jours fériés. L'amplitude de service sera affinée pour assurer une coordination avec les services TER. Elle sera évolutive en fonction des besoins exprimés par les usagers et pourra s'étendre en soirée le week end et les dimanches.

Au global, l'offre annuelle produite sera de 744 000 véh.km, soit une augmentation de 586 000 véh.km par rapport à la ligne actuelle.

Les rames de tramway disposent d'une capacité de 125 places dont 26 places assises et 2 places UFR. La capacité d'emport annuelle est de 93 millions de pl. km, soit une augmentation de 73 millions de pl. km par rapport à la ligne actuelle.

Un système d'information en temps réel renseignera les usagers sur les prochains départs et les perturbations éventuelles. Ces informations seront présentes en station avec des panneaux d'information dynamique, mais également sur smartphone grâce à l'application « Lignes de l'Agglo ».

### Aménagement des stations, hors pôles d'échanges

Les stations seront toutes équipées :

- de mobilier de confort pour les usagers : auvent de protection aux intempéries, bancs/sièges et appuis ischiatiques, lisse de protection ou garde-corps dans le cas de dénivelé supérieur à 0,80 cm ;
- d'une borne d'information voyageurs par quai avec information dynamique en temps réel ;
- de panneaux d'affichage statique de plans et d'informations sur chaque quai ;
- de boîtier d'information voyageur avec sonorisation ;
- d'une armoire technique ;
- de petits mobiliers : potelets, barrières simples, noms des stations, corbeilles ;
- de caméras de vidéo protection pour assurer la sécurité des voyageurs.



Figure 1 : station La Destrousse

Aux abords des stations de la séquence interurbaine, les aménagements envisagés comprennent :

- des déposes minute ;
- des stationnements vélo, dans la mesure du possible sécurisés ;
- des aménagements urbains permettant un accès lisible et sécurisant pour les différents modes de déplacement (bus, véhicules, vélos, piétons...) et depuis les aménagements d'intermodalité (abris vélo, dépose minute, quai bus, parking relais). Cela inclut tous les aménagements piétons permettant de se raccorder aux trottoirs existants ;
- des aménagements paysagers : création d'espaces verts et/ou confortement des épaisseurs végétales existantes.

### **Parkings relais**

Le programme prévoit l'aménagement de 3 parkings relais principaux situés en des endroits clé du projet :

- La Bouilladisse (terminus de la ligne) : 150 places ;
- Auriol St-Zacharie pour desservir la haute vallée de l'Huveaune : 200 places ;
- Pont de l'Étoile à la disposition des résidents périurbains de Roquevaire : 100 places.

Ces parkings relais seront conçus en respectant les principes suivants :

- des aménagements urbains permettront un accès lisible et sécurisant pour les différents modes de déplacement (bus, véhicules, vélos, piétons...) ;
- un système de vidéosurveillance relié au poste de commande du tramway permet d'assurer la sécurité des voyageurs ;
- des prédispositions nécessaires seront prises pour l'équipement ultérieur des parkings relais en billettique et contrôle d'accès ;
- des réserves foncières sont identifiées pour l'extension de ces parkings relais en cas de saturation ;
- les aménagements paysagers respecteront l'environnement : noue plantée apportant de l'ombrage, revêtement de sol perméable pour privilégier la récupération des eaux de ruissellement et minimiser l'imperméabilisation des sites.

Deux poches de stationnement d'environ 20 à 30 places chacune sont également prévues à proximité des stations La Destrousse et Napollon.

## **Aménagements piétons et cyclables**

Le projet prévoit l'aménagement des itinéraires piétons aux stations en raccordement sur la voirie existante.

Les aménagements de trottoirs devront permettre aux piétons d'effectuer des cheminements les plus courts et directs possibles.

Les normes d'accessibilité PMR seront respectées, soient :

- une largeur suffisante, adaptés au secteur rencontré (activités, commerces, etc.) ;
- un minimum d'obstacles (poteau, borne, bancs, etc.) ;
- un revêtement repérable, contrastant avec celui des abords (aménagement cyclable, chaussée, stationnement) ;
- un revêtement non glissant.

Des aménagements de stationnement vélo, dans la mesure du possible sécurisés, sont envisagés dans chaque station de la séquence périurbaine.

En interface avec l'opération, la réalisation de la ligne vélo sécurisée « Aubagne - La Bouilladisse » prévue au plan Vélo de la Métropole assurera l'accès aux stations périurbaines. Ces aménagements ne sont pas compris dans l'opération Val'TRAM, à l'exception d'un tronçon en centre-ville entre le cours Voltaire et les Défensions, en lien avec la voie verte réalisée par l'opération BHNS pour rejoindre la zone industrielle des Paluds.

## **Bus**

Le réseau de bus sera restructuré en vue d'assurer le rabattement en transport en commun vers la ligne de tramway. Les arrêts de bus et zones de retournement nécessaires aux lignes en connexion avec le VAL TRAM seront aménagés dans le cadre de l'opération, ainsi que les liaisons piétonnes vers la station de tramway.

## **2.4 Évaluation socio-économique ex-ante**

La fréquentation attendue sur la ligne complète à la mise en service est 18 100 voy. / jour, soit une augmentation de 9 900 voy. / jour par rapport à la ligne actuelle.

Le projet permet la desserte immédiate de 20 300 habitants (données INSEE carroyées - recensement 2015) et 8 500 emplois (source base carroyée FranceBusiness-ESRI France 2021). Lorsque l'on élargit ce périmètre à un kilomètre autour des stations, ce sont 39 700 habitants et 12 600 emplois qui seront desservis par le VAL TRAM.

Le bilan socio-économique prévisionnel, réalisé dans le cadre du dossier d'enquête publique, présente les résultats suivants :

	Valeur estimée
Bénéfice net actualisé	67,0 M€
Taux de rentabilité interne	5,55%
Bénéfice net actualisé par euro investi	0.352 €

## 2.5 - Délais de réalisation du projet.

Le projet est actuellement au stade de la validation des études de projet et de la complétude des dossiers d'autorisation administrative, en vue de l'organisation d'une enquête publique.

Le début d'exécution des travaux est prévu à l'été 2023.

La date de mise en service est prévue en décembre 2025.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Rendu de l'étude d'avant-projet	Octobre 2021
Démarrage des premiers travaux (travaux préparatoires, déviations de réseaux)	Juin 2022
Enquête publique	Début 2023
Arrêté de DUP	Mi 2023
Obtention des autorisations administratives	Mi 2023
Démarrage des travaux d'infrastructures	3 <sup>ème</sup> trimestre 2023
Mise en service	Fin 2025

## ARTICLE 3 – Dispositions financières

### 3.1 - Montant de la subvention

Le coût global de l'opération (y compris la dépense non subventionnable et les sommes déjà engagées) est de 135 600 000 euros hors taxes. La part de dépenses subventionnables de ce montant global est de 109 490 000 euros hors taxes. Les deux montants sont détaillés à l'article 3.3.

Une subvention État de 11,05 % de la dépense subventionnable prévisionnelle 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 12 100 000 euros courants.

Elle ne fait l'objet d'aucune actualisation, révision des prix ou de surcoût résultant d'aléas.

### 3.2 - Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement se répartit comme suit :

Cofinanceurs	Montant (euros)
État	12100000
Région	600000
Département	30000000
Métropole d'Aix Marseille Provence	92 900 000
Total	135600000

### 3.3 - Calcul de la dépense subventionnable

Le tableau ci-dessous reprend, à titre indicatif, l'ensemble des postes de dépenses en euros sept. 2020 relatifs à la réalisation du projet défini à l'article 2. Ils sont répartis selon la nomenclature en 11 postes.

indice	Postes	Coût d'opération €HT <sub>2020</sub>	Dépense subventionnable €HT <sub>2020</sub>
1	Frais de Maîtrise d'ouvrage	5 370 000	
2	Etudes d'avant-projet/projet	4 330 000	
3	Maîtrise d'œuvre	3 130 000	
4	Acquisitions foncières	2 950 000	
5	Déviations de réseaux	1 800 000	1 800 000
6	Infrastructure	96 600 000	96 600 000
7	Stations	1 370 000	1 370 000
8	Dépôt	4 700 000	4 700 000
9	Aménagements connexes d'intermodalité	5 020 000	5 020 000
10	Matériel Roulant	10 330 000	
11	Autres (à définir)	-	-
	<b>TOTAL</b>	<b>135600000</b>	<b>109 490 000</b>

### 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 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.

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 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 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 la DREAL et par virement bancaire à la métropole d'Aix-Marseille-Provence au profit du compte dont les références sont les suivantes :

N° IBAN	<i>FR09 3000 1005 12C1 3000 0000 002</i>
N° BIC	<i>BDFEFRPPCCT</i>

### 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 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	2022	2023	2024	2025	2026	Solde (2027)	Total
Montant (euros)	-	2 420 000	3 430 000	3 830 000	-	2 420 000	12 100 000

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**

La date de démarrage des travaux est fixée au 2<sup>e</sup> semestre 2023.

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 fin 2025.

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 co-financeurs. 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 Aix-Marseille Provence réalisera un bilan socio-économique pour le projet VAL TRAM.

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 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**

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

Christophe MIRMAND

**Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence,**

**la Présidente**

Martine VASSAL

## ANNEXE 1 - planning

L'objectif principal est la mise en service de l'opération en 2025, suivant le planning suivant :

- Printemps 2021 : Concertation préalable
- 2021 – 2022 : Mise à jour des Etudes d'Avant-Projet. Réalisation des Etudes Projet
- Eté 2022 : début des travaux de déviation de réseaux
- Début. 2023 : Enquête publique
- Eté 2023 : Arrêté de Déclaration d'Utilité Publique
- 2023 –2025 : Travaux et mise en service

**ANNEXE : Planning cadre de l'opération VAL'TRAM**

*sept-22*

	2021												2022												2023												2024												2025											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Etudes Avant-Projet																																																												
Etudes Projet																																																												
Passation des marchés de travaux																																																												
Travaux de dévoiement de réseaux																																																												
Travaux et Essai																																																												
Mise en service																																																												
Concertation publique préalable																																																												
Enquête publique																																																												
Déclaration de Projet																																																												
Arrêté de DUP																																																												

**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 à l'article 3.5 + état récapitulatif des dépenses subventionnables présenté par postes de dépenses	DREAL PACA AFITF
	rapport sur le dispositif retenu pour réaliser l'évaluation socio-économique ex-post	DREAL PACA AFITF
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 AFITF
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 AFITF
	note récapitulative sur la réalisation du projet	DREAL PACA
	rapport sur l'accessibilité du projet mis en service	DREAL PACA