

## **PLAN MARSEILLE EN GRAND**

**CONVENTION DE FINANCEMENT DU PROJET  
D'EXTENSIONS NORD ET SUD DE LA LIGNE T3 DU TRAMWAY  
DE MARSEILLE - PHASE 1  
MIS EN ŒUVRE PAR LA METROPOLE 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°22-93-21 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° DTM 019-767/15/CC du 19 février 2015 approuvant la réalisation du projet d'extension Nord et Sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1) ;
- l'arrêté préfectoral des Bouches-du-Rhône n° 13-2022-036 du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> 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 17,46 millions d'euros au bénéfice du projet d'extension Nord et Sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1);
- le budget initial de l'AFIT France au titre de l'exercice 2023 approuvé par la délibération n° 22-93-05 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 d'extensions nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1) permet d'améliorer l'offre de transports publics dans une zone à la démographie dynamique et dense.

## **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.

Le financement du projet des extensions nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1) fait partie des projets de ce plan. Ce dernier 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 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.

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 projet d'extension nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1) est portée par la Métropole. Le projet 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 de Mobilité Métropolitain.

Ce projet a été lauréat de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable » de mai 2013 au titre duquel l'AFIT France a déjà apporté une subvention de 29,87 millions d'euros. La subvention de 17,46 millions d'euros délivrée par la présente convention constitue une aide supplémentaire au projet.

Le tramway constitue 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 ultérieurement 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. Il sera prolongé dans sa phase 2 vers la Rouvière.

## **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 d'extension nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1).

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

### **2.1 - Caractéristiques générales**

L'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze s'effectuera sur 1,8 kilomètre, l'extension sud entre la place Castellane et la Gaye sur 4,4 kilomètres.

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

Le coût total du projet est estimé à près de 320 millions d'euros pour une mise en service fin 2025.

### **2.2 - Tracé**

#### **Extension nord**

Cette extension s'étend de l'actuel terminus d'Arenc (2<sup>e</sup> arrondissement de Marseille) au pôle multimodal de Gèze (15<sup>e</sup> arrondissement) sur un linéaire d'environ 1,8 kilomètre. Depuis le boulevard de Paris et la rue d'Anthoine, la ligne rejoint l'avenue Roger Salengro avec deux itinéraires où la ligne se dédouble (traverse du Bachas et rue du Marché pour le sens sud-nord, directement avenue Roger Salengro pour l'autre sens), pour emprunter ensuite la 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 longueur d'interstation moyenne est 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<sup>e</sup> arrondissement de Marseille) au futur « boulevard urbain sud », au niveau de la traverse de la Gaye (9<sup>e</sup> arrondissement), sur un linéaire d'environ 4,4 kilomètres. 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 se poursuit ensuite par la rue Augustin Aubert, la rue Aviateur Le Brix puis l'avenue Viton jusqu'à la rue de l'Horticulture. 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<sup>e</sup> 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 étendue 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 distributeurs 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 sont prévus, le premier à Sainte-Marguerite Dromel (600 places) desservie par la ligne de métro M2, le second au terminus de La Gaye (500 places) est conditionné à la réalisation du Boulevard urbain sud.

Des aménagements cyclables (pistes ou bandes cyclables) seront réalisés le long du projet, ainsi qu'un espace de stationnement vélos aux 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, 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 à l'horizon 2030 sur l'ensemble de la ligne T3 est de 93 300 voyageurs par jour ouvrable, 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. Il permettra la desserte d'environ 90 000 habitants et 70 000 emplois.

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 en phase de travaux, à la fois au nord et au sud. La date de mise en service est prévue en fin 2025.

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Démarrage des premiers travaux de déviations de réseaux des concessionnaires	Octobre 2019
Déclaration d'utilité publique	15 juin 2021
Démarrage des travaux de terrassements préliminaires du centre de maintenance	Novembre 2021
Démarrage des travaux d'infrastructures	Avril 2022
Mise en service	fin 2025

## ARTICLE 3 – Dispositions financières

### 3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 320 000 000 euros hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 232 800 000 euros.

Une subvention État de 7,5 % de la dépense subventionnable hors taxes est accordée à la Métropole d'Aix-Marseille-Provence au titre du plan Marseille en Grand pour financer le projet faisant l'objet de la présente convention. Cette subvention est plafonnée à 17 460 000 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 se répartit comme suit :

Cofinancier	Montant (euros)
État - AAP TCSP n°3 (hors convention)	29 870 000
<b>État - AFIT France au titre du plan Marseille en Grand</b>	<b>17 460 000</b>
Région Provence-Alpes-Côte d'Azur	5 060 000
Département des Bouches-du-Rhône	140 000 000
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	127 610 000
<b>Total</b>	<b>320 000 000</b>

### 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 une nomenclature en 11 postes.

Postes	Coût opération (€HT)	Dépense subventionnable (€HT)
1 - Maîtrise d'ouvrage	4 300 000	-
2 - Études d'avant-projet et de projet	11 500 000	-
3 - Maîtrise d'œuvre	13 400 000	-
4 - Acquisitions foncières et libération des emprises	18 000 000	-
5 - Déviation de réseaux	37 000 000	37 000 000
6 - Infrastructures	139 500 000	124 500 000
7 - Stations	3 500 000	3 500 000
8 - Dépôt / remisage des rames	57 800 000	57 800 000

9 - Aménagements connexes (P+R)	10 000 000	10 000 000
10 - Matériel roulant	25 000 000	-
11 - Autres		
<b>Total (€HT)</b>	<b>320 000 000</b>	<b>232 800 000</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 en reprenant la nomenclature des poste de dépenses du tableau de l'article 3.3 et conformément aux caractéristiques du projet décrites dans le dossier de subvention et 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 premier acompte de 20 % du montant de la participation de l'État en euros courants pourra être demandé dès la notification de la présente convention 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, la vitesse commerciale, etc.

### 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.AFIT@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 :

<b>N° IBAN</b>	FR09 3000 1005 12C1 3000 0000 002
<b>N° BIC</b>	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)	3 492 000	5 238 000	5 238 000	-	3 492 000	17 460 000

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 de terrassements préliminaires du centre de maintenance ont débuté en novembre 2021. Les travaux d'infrastructures ont démarré en avril 2022. Seules les dépenses engagées depuis janvier 2022 sont prises en compte dans le cadre de l'actuelle convention.

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 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 d'extension nord et sud de la ligne T3 du tramway de Marseille (phase 1).

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

Christophe MIRMAND

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

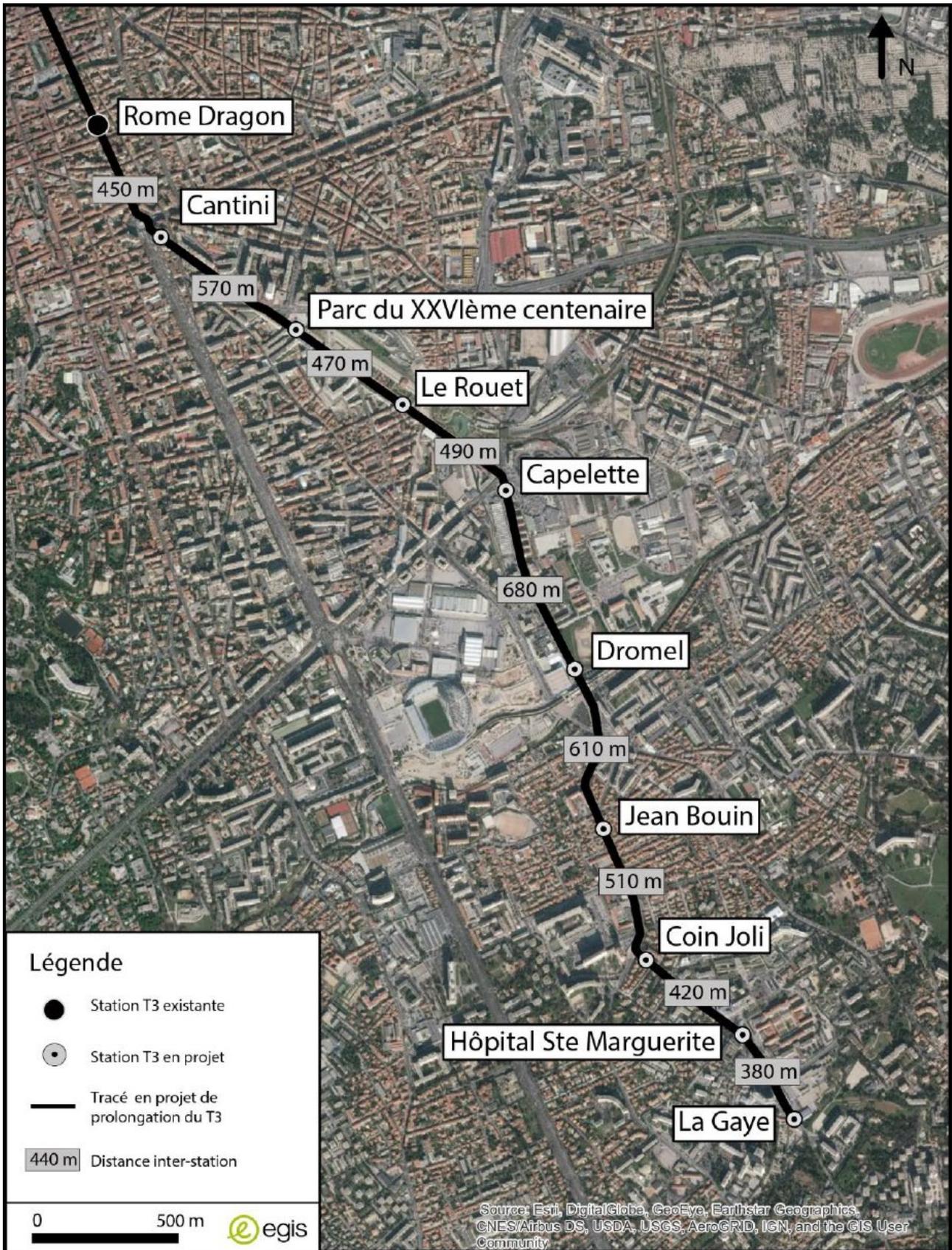
Martine VASSAL

# ANNEXE 1 – Plans du projet

## Tracé de l'extension nord entre Arenc et Capitaine Gèze



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



## ANNEXE 2- Échéancier prévisionnel de la réalisation du projet

### PLANNING PRÉVISIONNEL

SECTEURS	ÉTAPES	2021	2022	2023	2024	2025
<b>N</b> <b>O</b> <b>R</b> <b>D</b> 	Réseaux	[Bar chart: 2021-2022]				
	Aménagement urbain	[Bar chart: 2022-2024]				
	Équipements	[Bar chart: 2022-2025]				
	Essais	[Bar chart: 2025]				
<b>S</b> <b>U</b> <b>D</b> 	Réseaux	[Bar chart: 2021-2023]				
	Aménagement urbain	[Bar chart: 2022-2024]				
	Équipements	[Bar chart: 2023-2025]				
	Essais	[Bar chart: 2025]				
	Réseaux	[Bar chart: 2021-2022]				
	Aménagement urbain	[Bar chart: 2022-2024]				
	Équipements	[Bar chart: 2022-2025]				
	Essais	[Bar chart: 2025]				

### ANNEXE 3 – Récapitulatif des éléments à fournir par la Métropole d'Aix-Marseille-Provence

		Destinataires
<b>Première demande d'acompte</b>	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
	rapport sur le dispositif retenu pour réaliser l'évaluation socio-économique ex-post	DREAL PACA AFIT France
<b>Autres demandes d'acompte (montant cumulé plafonné à 80 % de la subvention)</b>	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
<b>Demande de solde</b>	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