



CONVENTION DE PARTENARIAT RELATIVE

**A la réalisation d'un TRANSPORT PAR CABLE type « FUNITEL » entre
La GARE VITROLLE AEROPORT MARSEILLE PROVENCE (VAMP) et
L'AEROPORT MARSEILLE PROVENCE (AMP) DESSERVANT LE SITE D'AIRBUS
HELICOPTERS**

ENTRE

La METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE,

dont le siège est situé au Pharo, 58 boulevard Charles Livon, Marseille (1^{er} arrondissement), représentée par sa Présidente en exercice, Martine VASSAL, dûment habilitée à signer la présente convention par délibération n° du Bureau de la Métropole du 15 décembre 2022, et désignée dans ce qui suit par la « **Métropole** »

D'UNE PART,

ET

L'AEROPORT MARSEILLE PROVENCE,

dont le siège est situé BP7 – 13727 Marignane Cedex identifié sous le numéro SIREN 790 043 954, représenté par le Président du Directoire de l'Aéroport Marseille Provence, Monsieur Philippe BERNAND Président du Directoire, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes en vertu des statuts de la Société, ci-après dénommé « **l'aéroport** »

AIRBUS HELICOPTERS,

dont le siège est situé AEROP INTERNATIONAL MARSEILLE PROVENCE, AEROPORT MARSEILLE PROVENCE, 13700 MARIGNANE sous le numéro SIREN 352383715, représenté par Bruno EVEN, Directeur Général, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes en vertu..... ci-après dénommé « **Airbus** »

D'AUTRE PART.

PREAMBULE

Un enjeu fort pour le territoire métropolitain.

Compte tenu des enjeux économiques du secteur aéronautique et aéroportuaire autour de l'aéroport mais aussi d'Airbus, de la complexité de la desserte de ce bassin et des nombreux projets de développement économique en cours ou à l'étude, il y a lieu de créer les conditions nécessaires à l'amélioration de la desserte de ce secteur, en développant largement le report modal vers les transports en commun, en particulier ferroviaire, eu égard à la localisation de la gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP) située au cœur de ce dernier.

Il convient de rappeler en préambule la vocation première de l'aéroport, de porte d'entrée internationale de la Métropole, comme en attestent les profils de fréquentation, avec en 2019, une part du trafic aérien international qui représentait 62%. Les projections 2022 prévoient l'atteinte de 65%.

Le bassin d'emploi autour de l'aéroport se caractérise par son importance en terme d'emploi avec ses 34 000 salariés, répartis entre les zones de Vitrolles-Couperigne/Estroublans/Cap Horizon, comprenant les 4 500 salariés du site aéroportuaire, et les 8 500 salariés d'Airbus avec ses 3 500 emplois d'entreprises sous-traitantes travaillant sur le site de Marignane, faisant de ce fleuron de l'aéronautique le plus grand employeur privé de la Région SUD Provence Alpes Côte d'Azur.

Airbus est le premier fabricant d'hélicoptères civils au monde et parmi les premiers pour les hélicoptères militaires. Il ambitionne un fort développement et une restructuration de ses locaux impactant l'implantation de ses sous-traitants et nécessitant une offre foncière et de transport adaptée aux besoins des entreprises et de leurs salariés. Cette filière a aussi fait l'objet d'un fort soutien territorial à travers le projet Henri Fabre créé en 2012, et devenue l'association TEAM Henri Fabre en 2015.

Au titre de ses compétences obligatoires en matière de développement et d'aménagement économique, social et culturel, ainsi qu'au titre de l'aménagement de l'espace métropolitain, incluant l'organisation de la mobilité, la Métropole a conduit en 2019 les études d'accessibilité au secteur aéroportuaire élargi au bassin de déplacement allant de Rognac à Gignac et des Pennes Mirabeau à Marignane.

Cette étude a permis d'élaborer un Schéma directeur des déplacements multimodal, en capitalisant sur l'armature ferroviaire. Il se décline en 70 actions qui seront déployées à court, moyen et long terme, et suivant l'avancement des projets de développement.

Le diagnostic établi dans le cadre de l'étude a confirmé l'urgence à développer une offre alternative au tout voiture pour assurer la desserte de ce secteur, compte tenu notamment de la saturation du trafic en heure de pointe.

La gare VAMP se situe au cœur du dispositif de déplacement, avec une offre de 73 trains par jour couvrant 44 destinations, mais elle reste trop confidentielle, avec un niveau de fiabilité et de régularité à conforter, mais aussi une offre à développer depuis des provenances en adéquation avec les 9.1 Millions de passagers que l'aéroport attend en 2022.

La gare VAMP se caractérise par son enclavement et un manque de lisibilité. Située entre la départemental D20 à l'ouest et la cuesta à l'Est (dénivelée de 35m), la qualité de son offre de service

est insuffisamment valorisée par une accessibilité à la gare plus qu'insuffisante et ce, malgré une fréquence en Heure de Pointe de 4 trains/heure/sens, sur le corridor Marseille/VAMP/Miramas.

L'enjeu de desserte du secteur repose ainsi prioritairement sur la gare Ferroviaire Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP) et passe par l'amélioration de son accessibilité, autant à l'Est, vers le plateau des Estroublans et le centre-ville de Vitrolles, que vers l'aéroport et Airbus.

Pour optimiser cette desserte, il est nécessaire de créer une connexion directe, efficace et rapide avec l'aéroport et le site d'Airbus qui représentent un potentiel à l'horizon 2025 d'environ 3 600 voyageurs/jour. Le principe de cette liaison a été inscrit dans le cadre du Plan de Mobilité adopté à l'unanimité par le Conseil Métropolitain du 16/12/2021.

Cette liaison par câble améliorera la lisibilité et l'attractivité de l'offre ferroviaire, tout en optimisant cette dernière avec plus de fiabilité sur les temps de parcours, en s'affranchissant des aléas de circulation.

Le développement économique sur les 80 ha de la ZAC de Cap Horizon, et les 7 ha de terrain de la concession aéroportuaire, sur lesquels il est envisagé d'y développer de l'activité économique à court terme, sont autant d'arguments qui confortent l'ambition et la performance attendue pour un Transport à Haut Niveau de Service, venant prolonger l'infrastructure ferroviaire.

Intérêts de l'aéroport et d'Airbus à la réalisation des stations prévues au projet de transport par câble

Ce projet fait également écho au développement de l'aéroport qui ambitionne la neutralité carbone pour l'acheminement de ses passagers, conformément aux objectifs fixés par l'accord de Paris. Avec une part modale actuelle qui avoisine 20% et un objectif à 26% en 2030, soit l'équivalent de 20 000 tonnes d'émissions de CO2 évitées à cette échéance, le train constitue la pierre angulaire de la stratégie de décarbonation des accès à l'aéroport car il permet tout à la fois:

- De permettre un accès par une chaîne de mobilité décarbonée depuis Marseille, Avignon, Arles, Orange, Montélimar, Valence, Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et demain Aubagne, Toulon voire Nice grâce à la LN PCA,
- De bénéficier à plein de la mise en place future des RER métropolitains annoncés par l'Etat le 27 novembre 2022,
- De répondre à terme, aux besoins de desserte de la plateforme aéroportuaire par la seule croissance de la Part Modale du Transport en Commun,
- De réduire très fortement les émissions de Gaz à Effet de Serre (0.0248kgCO2e/passager.km selon l'ADEME pour le transport par câble).

Au-delà des passagers de l'aéroport, ce projet représente une véritable alternative pour l'ensemble des salariés de la zone aéroportuaire, qu'il s'agisse des salariés d'Airbus et ses sous-traitants, soit de l'ordre de 12 000 emplois, mais aussi les 4 500 salariés intervenant sur la plateforme aéroportuaire, comme des futurs salariés à venir du fait du projet de développement économique de l'aéroport.

Le projet de transport par câble: un Transport à Haut Niveau de Service vecteur d'attractivité.

Après analyse et conduite des études de faisabilité courant 2019, pour la réalisation d'un transport à Haut Niveau de Service entre la gare ferroviaire de VAMP, Airbus et l'aéroport, le mode de transport collectif en site propre retenu pour assurer cette desserte est un transport guidé par câble. Il satisfait

aux exigences du niveau d'offre attendu, de régularité, de fiabilité et répond aux contraintes du site en terme de topographie.

Le projet consiste donc à relier la gare VAMP par un transport public guidé à Haut Niveau de Service de type « Funitel », depuis l'aéroport, avec une station intermédiaire au droit du site d'Airbus (station localisée sur la concession de l'aéroport).

A noter que le type de transport par câble « Funitel » présente l'avantage d'une grande tenue au vent pour des vitesses pouvant aller jusqu'à 110 km/h, assurant un fonctionnement potentiel de l'ordre de 364 jours/an.

Les caractéristiques de ce transport sont décrites à **l'annexe 1**

Les projets connexes.

Parallèlement, des projets connexes viendront conforter l'attractivité de la gare et du transport par câble, dans une chaîne de déplacements intermodaux :

Il s'agit en premier lieu d'aménager une liaison mécanique avec un ascenseur incliné qui assurera la liaison depuis la gare VAMP jusqu'au futur PEM de Cap Horizon, situé en haut de la Cuesta, et qui sera réalisé dans le cadre de la ZAC de Cap Horizon.

En second lieu du renforcement de la desserte de ce futur pôle d'Echange par le BHNS Zenibus de Châteauneuf-les-Martigues à Plan de Campagne via Marignane et Vitrolles, pour un rabattement de proximité, mais aussi par la desserte interurbaine avec le Réseau Express Métropolitain, depuis les destinations Salon/Miramas, Aix en Provence et Marseille.

Considérant que l'aéroport et Airbus sont directement intéressés à la réalisation d'un transport par câble de type «Funitel» ;

Considérant que l'aéroport et Airbus ont proposé à la Métropole de contribuer financièrement à la construction d'un transport par câble entre la gare VAMP et l'aéroport, à hauteur des coûts de réalisation des stations qui les concernent ;

Considérant que le niveau des études du projet ne permet, au stade de la faisabilité de l'opération, de définir précisément le montant de l'investissement ;

Les parties ont convenues de conclure une convention de partenariat préalablement à la conclusion d'une offre de concours

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er} – OBJET

La présente convention a pour objet de définir le principe d'un partenariat pour l'opération consistant à réaliser un transport par câble de type « Funitel » qui assurera la liaison depuis la gare VAMP, jusqu'à l'aéroport, tout en desservant via une station intermédiaire le site d'Airbus. Cette station assurera également la desserte des 7ha de terrain inclus dans la concession aéroportuaire, et sur lesquels l'aéroport entend développer une opération dédiée à de l'activité économique et de services aux entreprises.

Il s'agit à ce stade de préciser les engagements respectifs des parties, préalablement à la conclusion d'une offre de concours qui précisera les modalités et les engagements financiers de l'aéroport et d'Airbus, dans leur contribution à ce projet. Compte tenu du niveau d'avancement des études qui sont au stade de la faisabilité, il est convenu de conclure une offre de concours, dès lors que la Métropole disposera d'une estimation du coût de l'opération au stade Avant-Projet.

Il est entendu que la participation financière de l'aéroport et d'Airbus portera sur les stations de desserte de chacune des parties. Cette offre de concours précisera les montants et viendra sécuriser les contributions versées par ces deux partenaires.

Il est précisé que l'engagement financier de l'aéroport ne sera ferme et définitif qu'après approbation par son Conseil de surveillance, sur la base des estimations réalisées au stade des études de conception, et sous réserve du cadrage réglementaire et contractuel de la convention d'offre de concours qui sera proposée par la Métropole.

Parallèlement, la Métropole et ses partenaires s'engagent à se mobiliser pour rechercher des financements complémentaires au projet, auprès des institutions locales, nationales et européennes.

Les dossiers de financement seront examinés dans le cadre des comités de suivi tel que prévu à l'article 5.2. Ces dossiers seront déposés par la Métropole, seule compétente pour le dépôt et l'obtention des financements, étant entendu que les financements obtenus viendront en déduction du montant global du projet.

ARTICLE 2 – PERIMETRE DE L'OPÉRATION

Le projet consiste à créer une liaison de transport par câble de type « Funitel » avec 3 stations sur un parcours d'un kilomètre entre la gare VAMP, le site d'Airbus (station localisée sur la concession de l'aéroport) et l'aéroport jusqu'au terminal T1. Ce projet prévoit trois cabines en ligne, en capacité de transporter jusqu'à 1200 personnes par heure (1050 personnes avec bagages). Il est accessible aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), en quai à quai avec les Trains Express Régionaux en arrivée sur la gare VAMP. L'aéroport étudie la possibilité de connecter directement la gare au T1 et connecté à l'aérogare de l'aéroport actuellement en projet.

Sa capacité d'emport est de 120 personnes toutes les 6 mn. Il présente les caractéristiques suivantes :

- Longueur de 1 km
- Fiabilité au vent : la technologie préconisée de type « Funitel » présente l'avantage d'une bonne tenue au vent pour des vitesses jusqu'à 110 km/h.

- Temps de parcours : 6 mn
- Coût d'exploitation estimé à 1.2 M d'euros HT/an.
- Coût du projet estimé à 31 M d'euros (valeur 2019)

ARTICLE 3 – MAITRISE D'OUVRAGE DU PROJET – EXERCICE DES COMPETENCES ET DES RESPONSABILITES

La maîtrise d'ouvrage du projet sera assurée exclusivement par la Métropole.

Elle exercera toutes les attributions de la maîtrise d'ouvrage définies à l'article L.2421-1 du Code de la Commande Publique, à savoir :

L2421-1 : Les attributions du maître d'ouvrage qui, pour chaque opération envisagée, s'assure préalablement de sa faisabilité et de son opportunité, sont les suivantes :

- 1° La détermination de sa localisation ;
- 2° L'élaboration du programme défini à l'article [L. 2421-2](#) ;
- 3° La fixation de l'enveloppe financière prévisionnelle ;
- 4° Le financement de l'opération ;
- 5° Le choix du processus selon lequel l'ouvrage sera réalisé ;
- 6° La conclusion des marchés publics ayant pour objet les études et l'exécution des travaux de l'opération.

Elle en assurera toutes les responsabilités à l'égard de ses cocontractants et des tiers, et conclura à cette fin toutes les assurances nécessaires.

Les partenaires seront étroitement associés au suivi et à la validation des études. Il en sera de même pour la phase exploitation de l'équipement, sur les volets offre de service.

La Métropole fera son affaire des acquisitions de terrain nécessaires à la réalisation du projet (hors périmètre de la concession aéroportuaire).

ARTICLE 4 – ENGAGEMENT DES PARTENAIRES

4.1. Engagement de la Métropole

➤ Sur le Volet développement économique :

La Métropole s'engage à favoriser le développement économique du territoire Marignane/Vitrolles, notamment pour les besoins de la filière aéronautique-industrie du futur.

✓ Offre foncière et immobilière

Dans la perspective d'accueil mais également de relocalisation de sous-traitants agissants au bénéfice de grands comptes industriels présents sur le territoire Marignane/Vitrolles, la Métropole Aix-Marseille-Provence poursuivra l'aménagement et la commercialisation des ZAC existantes à savoir le Technoparc des Florides (Marignane), la ZAC Cap Horizon (Vitrolles) et sur le Parc d'Empallières (Saint-Victoret) dans la perspective d'accueillir des activités industrielles innovantes et des sous-traitants de la filière.

✓ Accompagnement des entreprises

Aix Marseille Provence s'attachera, avec son agence d'attractivité économique, à identifier des investisseurs et entreprises engagés dans le développement de la filière aéronautique-industrie du futur.

✓ Contribution de la Métropole au développement et à la transition écologique de l'aéroport, ainsi qu'au projet de développement d'Airbus.

Cette contribution, au regard de ses compétences en matière de développement économique, dans une dynamique partenariale, permettra d'apporter la vision métropolitaine quant aux orientations d'aménagement proposées.

Elle tiendra compte des nouveaux défis qu'entend mener l'aéroport Marseille-Provence notamment sur des actions ou projets liés au développement d'un écosystème territorial de Carburant d'Aviation Durable (SAF) à destination des compagnies aériennes, au développement d'énergies renouvelables (EnR) photovoltaïque et géothermie notamment, à la stratégie de décarbonation ainsi qu'à la valorisation des espaces de biodiversité.

Cette contribution permettra également de soutenir Airbus dans ses ambitions de mobilité décarbonée, de connexion au territoire (clients, visiteurs, fournisseurs, partenaires...) et de développement de son site de Marignane.

✓ Accompagnement du projet Henri-Fabre

La Métropole accompagne depuis 2015 ce projet via le soutien qu'elle apporte à l'association Team Henri-Fabre, laquelle porte des projets et actions, avec ses partenaires, pour accompagner le tissu industriel métropolitain et régional dans l'appropriation des nouvelles technologies de l'industrie du futur.

Cette plateforme d'accélération vers l'industrie du futur permet ainsi aux PME/PMI de monter en gamme afin de les rendre plus innovantes et plus compétitives afin d'être parfaitement connectées à l'évolution des besoins des grands donneurs d'ordre.

✓ Engagements pris pour la construction d'un Technocentre Industrie du Futur.

Afin de favoriser la diffusion et le rayonnement de l'Industrie du futur auprès des entreprises industrielles au plan métropolitain et régional, la Métropole porte le projet de construction d'un Technocentre Industrie du Futur d'une surface de 11 000 m² sur le technoparc des Florides qui sera opérationnel dès 2026.

Il permettra d'accompagner un grand nombre d'acteurs industriels vers l'industrie 4.0 et d'affirmer plus largement la vocation industrielle de ce territoire.

✓ Rayonnement

La Métropole Aix-Marseille-Provence veillera à marquer et promouvoir des filières d'excellence Aéronautique, mécanique et de tourisme contribuant ainsi au rayonnement du territoire Marignane/ Vitrolles/Saint-Victoret.

Aussi, dans les démarches que la Métropole entreprendra en termes de marketing territorial, elle s'engagera à continuer de valoriser l'aéroport comme vecteur essentiel de la connectivité et de l'internationalisation du territoire.

➤ **Sur le Volet mobilité :**

La Métropole s'engage à accompagner l'aéroport, Airbus et toutes les entreprises intervenant sur la plate-forme aéroportuaire afin d'accélérer le report modal de leurs salariés, visiteurs et voyageurs, dans la mise en œuvre de leur plan de mobilité d'entreprise, notamment à travers son service MOBIPRO, mais aussi par le développement d'infrastructures de mobilité et d'offres de service adaptées relevant de sa compétence.

La Métropole s'engage à mettre en œuvre le plan d'action élaboré lors de l'étude d'accessibilité au site aéroportuaire qu'elle a conduite en 2020 (aménagement cyclables, renforcement de l'offre de transport en commun, Réseau Express Métropolitain...)

La Métropole s'engage à mener à bien l'opération de réalisation d'un transport par câble desservant l'aéroport et le site d'Airbus depuis la gare VAMP, selon le planning du projet tel qu'annexé à la présente convention, dans un délai de 5 ans, dès lors que la consultation des opérateurs économiques sera engagée, selon l'Article L.2171-1 et suivants du code de la Commande Publique.

4.2. Engagement de l'aéroport

- Le niveau de participation de l'aéroport sera celui de l'investissement requis pour la réalisation de la station terminus, côté aérogares. Estimé à 3M€ dans le plan de financement métropolitain, sur la base de caractéristiques « standard », ce montant pourra être revu à la hausse en fonction de caractéristiques spécifiques demandées par l'aéroport. Le montant sera alors arrêté après les études de conception qui seront conduites dans le cadre du futur marché global de performance,
 - En contrepartie de son engagement à financer sa quote-part dans le cadre du projet de transport par câble, l'aéroport souhaite être associé aux étapes suivantes :
 - **Définition du cahier des charges technique et fonctionnel.** L'aéroport sera associé à la définition et à la validation du cahier des charges du projet de transport par câble, ainsi qu'au choix du groupement retenu à l'issue de la procédure du marché global de performance. Une commission technique sera mise en place à cet effet et comptera parmi ses membres un représentant de l'Aéroport, qu'il aura nommément désigné pour le représenter.
- Définition du Niveau de service :** l'aéroport, en qualité de partenaire, sera associé à la définition des niveaux de service en phase projet et en phase d'exploitation, dans une logique de pilotage de la performance sur la durée.
- **Définition de sa politique tarifaire :** la politique tarifaire de l'usage du service de transport par câble relèvera de la politique tarifaire applicable à l'ensemble du réseau « La Métropole mobilité » (billet unitaire, abonnements, etc.), afin de soutenir le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et le train en particulier pour les 4 500 salariés du site aéroportuaire, et de ses 9,1 millions de passagers aériens (prévision de trafic 2022).

- ⊖ **Maîtrise foncière** : Une convention portant autorisation d'occupation du domaine public (avec droits réels) signée avec le maître d'ouvrage, précisera les conditions de la mise à disposition des emprises sur le domaine aéroportuaire qui sera consentie à titre gratuit pour la réalisation de ce projet d'intérêt général ; à cet effet et afin de faciliter la mise à disposition du foncier nécessaire pour les pylônes et les stations comme pour les servitudes de survol, AMP assurera le lien auprès de toute autorité publique concernée (Préfecture, DGAC, etc.).
- Dans l'hypothèse de financements publics incrémentaux par rapport au plan de financement initial prévu par la Métropole, la contribution de l'aéroport serait revue à la baisse, à proportion de ces financements additionnels sur l'assiette subventionnable retenue pour ces financements.
- Les projets de convention seront soumis pour approbation au Conseil de Surveillance de l'aéroport.

4.3. Engagement d'Airbus

- Le niveau de participation d'Airbus sera celui de l'investissement requis pour la réalisation de la station intermédiaire, située dans l'emprise de la concession de l'aéroport. Estimé à 3M€ dans le plan de financement métropolitain, il pourra être revu à la hausse ou à la baisse en fonction des caractéristiques définitives qui auront été arrêtées lors des études du marché global de performance, afin de répondre au mieux aux attentes d'Airbus.
- En contrepartie de son engagement à financer sa quote-part dans le cadre du projet de transport par câble, Airbus souhaite être associé aux étapes suivantes :
 - **Définition du cahier des charges technique et fonctionnel** : Airbus sera associé à la définition et à la validation du cahier des charges du projet de transport par câble, ainsi qu'au choix du groupement qui sera retenu à l'issue de la procédure du marché global de performance. Une commission technique sera mise en place à cet effet et comptera parmi ses membres un représentant de Airbus, qu'il aura nommé désigné pour le représenter.
 - **Définition du Niveaux de service** : Airbus sera associé à la définition des niveaux de service en phase projet et en phase d'exploitation, dans une logique de pilotage de la performance sur la durée.
 - **Définition de sa politique tarifaire** : La politique tarifaire, de l'usage du service de transport par câble relèvera de la politique tarifaire applicable à l'ensemble du réseau La métropole Mobilité (billet unitaire, abonnement, etc.) afin de soutenir le report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs et le train en particulier des 12 000 personnes intervenant sur le site quotidiennement, au titre de l'entreprise comme des entreprises sous-traitantes ou prestataires.
- Dans l'hypothèse de financements publics incrémentaux par rapport au plan de financement initial prévu par la Métropole, la contribution d'Airbus serait revue à la baisse, à proportion de la participation d'Airbus, à proportion de ces financements additionnels sur l'assiette subventionnable retenue pour ces financements.

ARTICLE 5 – PROCESS DE SUIVI ET INSTANCES PREVUS POUR L'OPÉRATION

5.1. Dispositions générales

La complexité de l'opération, tant en phase d'études que de réalisation, appelle une collaboration étroite entre les partenaires. A cet égard, la Métropole prendra soin de transmettre en temps utile et préalablement tous les documents nécessaires à une prise de position ou un apport d'information pour les partenaires. Les partenaires s'engagent pour leur part à faire toute diligence pour apporter à la Métropole les éléments de réponse requis au plus tôt.

5.2. Comité technique - phase projet

Le comité technique sera animé par la Métropole.

Ses membres seront désignés par chaque partie à la Convention dès notification de la convention. Chaque partie informera la métropole des noms et qualité de ses représentants.

Le comité technique se réunira autant que de besoin jusqu'à la mise en service de l'équipement et après mise en place du comité de suivi exploitation, et aura pour missions :

- D'analyser et de proposer les évolutions du programme, des incidences financières sur le budget du projet ainsi que le bon déroulé du planning ;
- De proposer le choix du Concepteur réalisateur du projet. Une commission technique sera mise en place à cet effet et comptera parmi ses membres un représentant d'Airbus et un représentant de l'aéroport, qu'ils auront nommément désignés pour les représenter.
- D'approuver les dossiers d'AVP et de PRO, les dossiers devant être transmis par la Métropole quinze jours (15) au moins avant la date prévue pour la tenue du Comité technique au cours duquel ces dossiers seront examinés pour approbation.
- De donner un avis au projet à l'issue des études projet, avant démarrage des travaux notamment ceux liés aux stations desservant la plateforme aéroportuaire.

5.3. Association aux étapes clés de l'Opération

Sans préjudice des dispositions prévues ci-avant, les services techniques des partenaires seront associés aux étapes-clés de l'Opération, selon les phases définies à l'article 3, arrêtées comme suit :

- 1ère étape : Validation du programme ;
- 2ème étape : Choix de l'équipe du Concepteur- Réalisateur dans le cadre de la commission technique mise en place;
- 3ème étape : Etudes par phase AVP et PRO ;
- 4ème étape : Engagement des phases de travaux ;
- 5ème étape : Réception et Remise en gestion et exploitation ;
- 6ème étape : Suivi et levée de la Garantie de parfait achèvement ;
- 7ième étape : suivi de l'exploitation et de la maintenance des installations

5.4. Comité de suivi - phase exploitation

Le Comité de suivi exploitation sera animé par la Métropole.

Ses membres seront désignés par chaque partie à la Convention dès notification de la convention. Chaque partie informera la métropole des noms et qualité de ses représentants.

Le Comité de suivi exploitation se réunira autant que de besoin et à minima deux fois par an.

Il est entendu que l'instance de suivi du volet exploitation du projet de transport par câbles sera mise en place sans attendre la mise en œuvre opérationnelle du projet et traitera de la définition de la qualité de service attendu, du niveau de tarification de l'équipement, de son évolution, ainsi que des services de substitution éventuels.

ARTICLE 6 – COUT DU PROJET

6.1. Enveloppe financière

Le coût global prévisionnel en investissement de cette opération est estimé à :

31 000 000,00 euros HT (valeur 2019) *

Estimation du projet	Cout en M Euros HT
Station site Airbus	3
Station Gare VAMP	4
Station Aéroport Marseille Provence	3
Génie civil de la ligne et équipements associés	21
TOTAL	31

**hors frais liés aux acquisitions et à la maîtrise foncière.*

Cette estimation s'entend sous réserve des résultats, d'une part, des études de conception, et d'autre part, des coûts de travaux contractualisés que la métropole s'engage à lancer **dès 2023**.

A ce stade les couts d'exploitation sont estimés à 1.2 M d'euros HT/an, étant entendu que la Métropole prendra à sa charge les couts d'exploitation liés au projet de transport par câble.

ARTICLE 7 – DUREE DE LA CONVENTION ET CALENDRIER PREVISIONNEL DE REALISATION

Après signature par les Parties et accomplissement des formalités réglementaires, la présente convention entrera en vigueur dès sa notification.

Elle prendra fin à la mise en service du projet de transport par câble et après mise en place du comité de suivi du volet exploitation, tel que défini dans la présente convention à l'article 5.4.

A titre indicatif à ce stade ; il est joint en **annexe 2** à la présente convention un planning prévisionnel directeur.

ARTICLE 8 - RESILIATION DE LA CONVENTION

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de la présente convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai de trois mois suivant la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure et explicitant objectivement les motifs circonstanciés d'une telle demande de résiliation.

A défaut d'une telle motivation dans le contenu même de la lettre de résiliation, les autres parties peuvent se réserver la possibilité d'agir devant la juridiction désignée à l'article 11 afin de préserver leurs intérêts.

Les parties peuvent également décider de résilier la présente convention en cas d'absence d'accord sur les modalités de financement des phases ultérieures à la phase PRO.

Dans tous les cas, le partenaire à l'origine de la résiliation s'engage à rembourser la Métropole des dépenses engagées au titre de sa mission jusqu'à la date de résiliation au prorata du montant de l'investissement concernant sa propre station de desserte.

ARTICLE 9 - PROPRIETE, COMMUNICATION ET DIFFUSION DES ETUDES

Toutes les études et tous les documents établis en application de la convention deviennent la propriété de la Métropole dans le cadre des opérations de remise des ouvrages définies ci-avant.

La Métropole est toutefois autorisée à les utiliser dès qu'elles sont portées à sa connaissance sous réserve des droits d'auteur qui leur seraient attachés.

Les partenaires s'engagent réciproquement à ne pas communiquer à des tiers les documents confidentiels qui pourraient leur être confiés, sauf accord officiel et par écrit de l'ensemble des parties.

ARTICLE 10 – MODIFICATION DES CONDITIONS D'EXECUTION DE LA CONVENTION

Toute modification de la présente convention donnera lieu à l'établissement d'un avenant.

A ce titre, l'enveloppe financière prévisionnelle pourra être revue entre les parties à l'issue des études en phase AVP. Il est convenu entre les parties que les évolutions relatives aux échéanciers de financement relèvent des attributions du comité technique tel que défini à l'article 6 ci-avant.

ARTICLE 11 - LITIGES

Les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le Tribunal Administratif de Marseille.

Pour l'exécution de la présente convention, les parties font élection de domicile en leur siège respectif.

ARTICLE 12 - ANNEXES

Sont annexées aux présentes :

Annexe 1 : Pré-programme de l'opération et décomposition prévisionnelle du coût du projet.

Annexe 2 : Planning prévisionnel directeur de l'opération ;

Fait en (3) trois exemplaires à

Pour la Métropole	Pour l'aéroport	Pour Airbus
Martine VASSAL	Philippe BERNAND	Bruno EVEN

**LIAISON PAR CABLE ENTRE L’AEROPORT MARSEILLE
PROVENCE, AIRBUS HELICOPTERS, LA GARE VAMP ET LE
FUTUR PEM DE LA ZAC DE CAP HORIZON**

**ANNEXE A LA CONVENTION DE PARTENARIAT
relative à la réalisation d’un transport par câble
de type « FUNITEL » entre La gare de VITROLLE
AEROPORT MARSEILLE PROVENCE (VAMP),
l’AEROPORT MARSEILLE PROVENCE (AMP)
desservant le site d’AIRBUS HELICOPTERS**

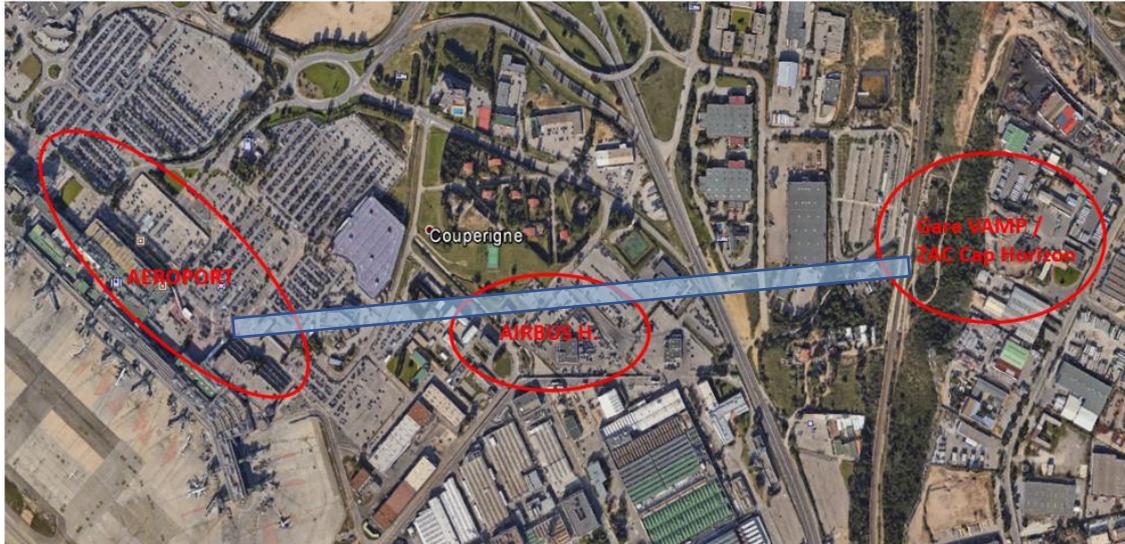
SOMMAIRE DU DOCUMENT

I.	PROGRAMME DE L’OPERATION.....	2
II.	ESTIMATION DES COUTS D’INVESTISSEMENT :	7
III.	ESTIMATION DES COUTS D’EXPLOITATION :	7
IV.	PLANNING PREVISIONNEL DE REALISATION :	7

I. PROGRAMME DE L'OPERATION

a) Localisation du projet

La coupe ci-dessous présente une vue d'ensemble du site et des 3 grands « pôles de connexion » à desservir (Gare VAMP, Airbus Helicopter, Aéroport Marseille Provence).



Vue d'ensemble du projet et des pôles de connexion à desservir - DCSA (Janvier 2019)

b) Technologie pressentie

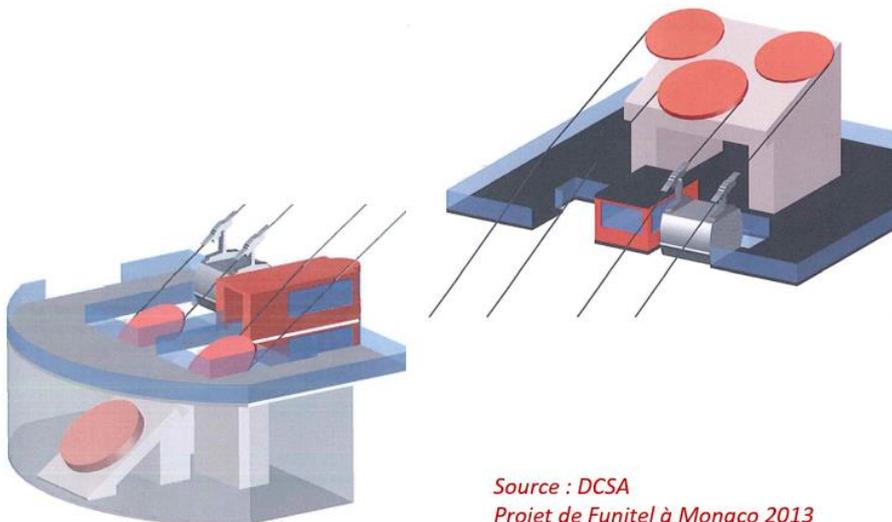
La solution technique de transport par câble retenue est la technologie « Funitel » avec un fonctionnement de type « Va et vient ».

Le « Funitel » entre réglementairement dans la catégorie des installations dites « double monocâble » (DMC).

L'espacement entre les deux câbles « porteur-tracteur » est important (>3m) et la suspente reliant les attaches aux véhicules est courte.

La technologie « Funitel » offre ainsi une très bonne stabilité au vent (>30m/s).

Un schéma de principe illustrant le concept du Funitel est présenté ci-dessous.



Source : DCSA
Projet de Funitel à Monaco 2013

c) Données techniques et de performances

Les principales données techniques et de performances de l'installation sont présentées ci-après.

Item	Liaison Gare VAMP – Airbus H. – Aéroport T1
Technologie	Funitel à Va et vient (Double Mono-câble à Va et vient)
Amplitude horaire	5h – 23h
Tenue au vent	≥ 30 m/s
Longueur	~ 1000 m
Dénivelée	25 m
Nombre de stations	3
Nombre de pylônes	15
Débit	~ 1000 p/h/sens
Vitesse (maximale)	8 m/s
Temps de parcours	~ 6mn
Type de conduite	Automatique
Conducteur / PCC	x1
Position machinerie	Station « Gare VAMP »
Position système de tension	Station Terminal T1
Configuration des cabines	2 trains de 3 cabines (Hyp. : 35 places par cabines)
Altimétrie des quais	Station « Gare VAMP » : Idem quais gare SNCF (+8m / TN côté ligne) Station « Airbus H. » : +6m / TN Station « Terminal T1 » : +6m / TN
Accès / Cheminements	Station « Gare VAMP » : Voir plans AREP Station « Airbus H. » : Ascenseur + escaliers fixes Station « Terminal T1 » : Ascenseur + escaliers mécaniques + escaliers fixes
Configuration des quais	Quais centraux (L~5,5m utiles)
Accessibilité PMR	Arrêt complet cabines en station
Protection des quais	Portes palières

d) Accessibilité / confort

Le choix est porté sur des **quais « centraux »** (largeur utile ~ 5,5m), compatibles avec les hypothèses de fréquentation et de nature à optimiser le nombre de « façades palières » ainsi que le nombre de portes sur les véhicules (potentiellement sources d'indisponibilité).

L'accessibilité des usagers (PMR notamment) est assurée via l'arrêt complet des véhicules dans chaque gare et des portes d'accès aux véhicules d'une largeur d'environ 1m50.

Le pré dimensionnement des véhicules projeté est basé sur une hypothèse d'environ 4p/m² en heure de pointe (HDP).

La configuration des cabines permet le transport des vélos.

e) Conduite de l'installation

Il est envisagé un positionnement du conducteur au niveau de la station « Airbus H. » du fait de son positionnement médian.

Compte tenu de l'existence de porte palières, il n'est pas prévu la présence d'agent d'exploitation sur les quais dans les stations.

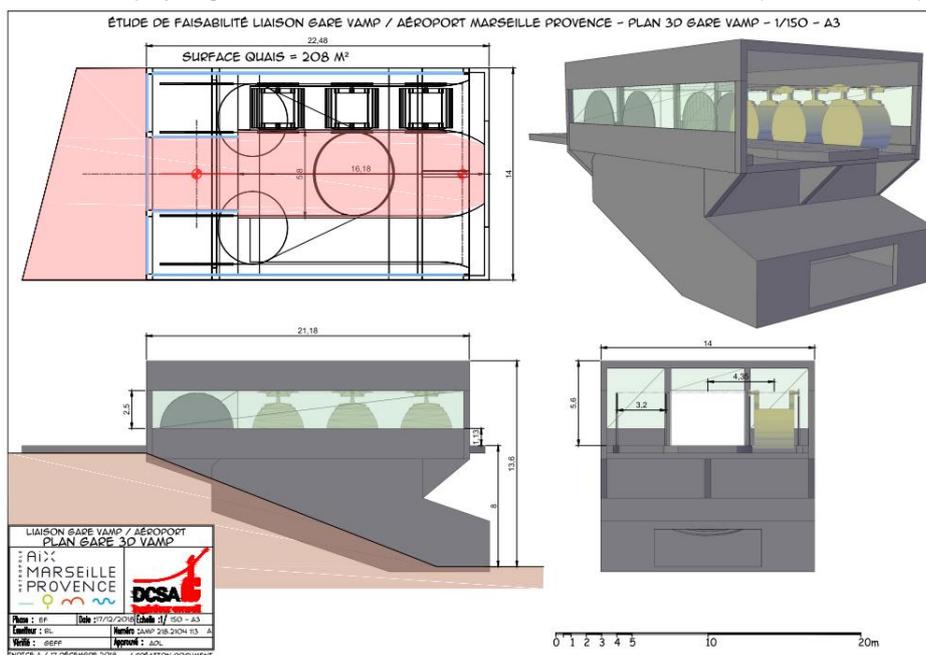
f) La station « Gare VAMP »

L'altimétrie des quais de la station « Câble » est dictée par celle des quais de la gare SNCF (+39,5 ngf) afin de faciliter les liaisons directes entre les 2 systèmes de transport.

Les principes d'aménagement envisagés pour assurer l'intermodalité avec la station câbles depuis la gare SNCF sont illustrés sur la vue ci-dessous.



Insertions paysagères station « Gare VAMP » - AREP / DCSA (Janvier 2019)



g) La station « Airbus Helicopters »

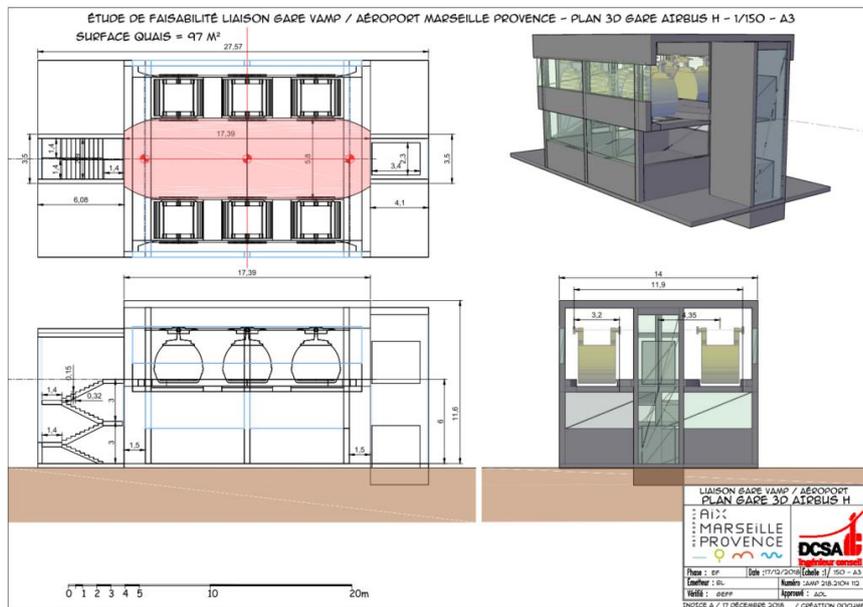
L'altimétrie des quais de la station est dictée par la proximité de voiries routières imposant un niveau quai à 6m au-dessus du niveau du TN.

L'accès à la station depuis la voirie est assuré via un ascenseur (cf. accessibilité PMR) et des escaliers fixes (x1) positionnés aux 2 extrémités.

Une insertion d'ensemble de la station « Airbus H. » est présentée ci-après.



Insertion paysagère station « Airbus H. » - DCSA (Janvier 2019)



Plans généraux « Gare Airbus H. » - DCSA (Janvier 2019)

Moyennant un aménagement adapté du fait des contraintes de survol réglementaires (incendie, espace public, voiries notamment), une position de la station au niveau du sol pourrait être envisagée.

Outre le déplacement des voiries situés aux abords de la station, cette dernière éventualité imposerait une évolution de l'étude de ligne pour permettre notamment le survol du bâtiment situé non loin de la station en direction de l'aéroport.

h) Présentation de la station « Aéroport T1 » :

L'altimétrie des quais de la station est dictée par la présence de voiries routières imposant un niveau quai à 6m au-dessus du niveau du TN.

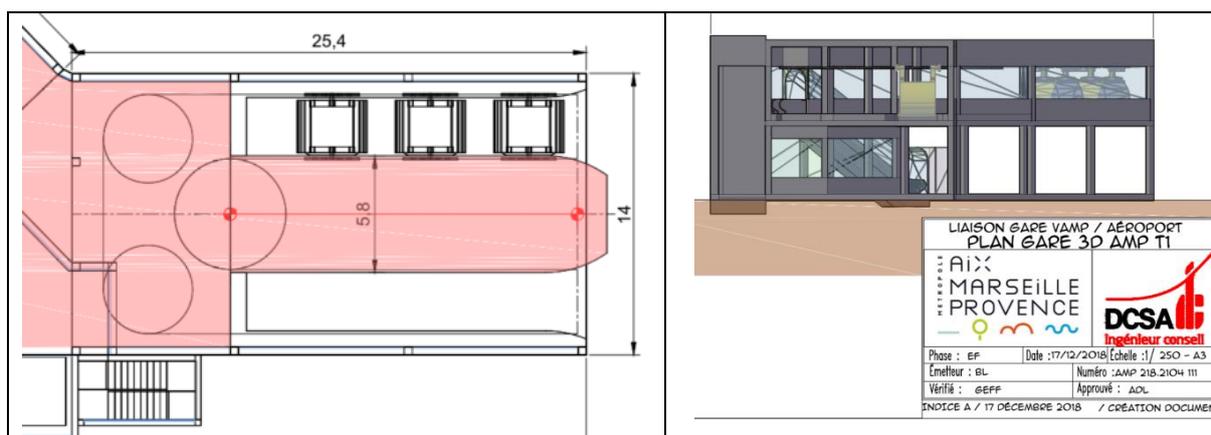
L'accès à la station depuis la voirie est assuré via un ascenseur (cf. accessibilité PMR), des escaliers mécaniques (x2) et des escaliers fixes (x1).

L'implantation de la station nécessitera un réaménagement des différentes voiries et accès aux parkings existants de l'aéroport.

Une insertion d'ensemble de la station « Aéroport T1 » est présentée ci-après.



Insertions paysagères station « Aéroport T1 » - Tronçon n°1 seul - DCSA (Janvier 2019)



Plans généraux « Gare Terminal T1 » - DCSA (Janvier 2019)

Moyennant un aménagement adapté du fait des contraintes de survol réglementaires (incendie, espace public, voiries notamment), une position de la station au niveau du sol pourrait être envisagée.

Outre le réaménagement des voiries situés aux abords de la station, cette dernière éventualité imposerait une évolution de l'étude de ligne pour permettre le survol du projet de parking en R+2 à l'étude par l'Aéroport Marseille Provence.

II. ESTIMATION DES COÛTS D'INVESTISSEMENT :

Les estimations ci-dessous ont été réalisées dans l'hypothèse d'un montage du projet « Câble » en « Conception – réalisation ».

Poste	Funitel Va et vient (Gare VAMP – Airbus H. – Terminal T1)
1 – Programmation – Etudes amont – Pilotage	1 700 000 € HT
2 – Réalisation TPC	29 300 000 € HT
TOTAL TPC	<u>31 000 000 € HT</u>

Tableau de synthèse coûts d'investissement

III. ESTIMATION DES COÛTS D'EXPLOITATION :

Les estimations ci-dessous sont établies dans l'hypothèse d'une exploitation en structure dédiée.

Poste	Funitel Va et vient (Gare VAMP – Airbus H. – Terminal T1)
1 – Prestations support (encadrement, fonctionnement, frais généraux)	215 000 € HT
2 – Exploitation	265 000 € HT
3 – Maintenance	620 000 € HT
TOTAL (annuel)	<u>1 100 000 € HT</u>

Tableau de synthèse coût d'exploitation avec structure dédiée

IV. PLANNING PREVISIONNEL DE REALISATION :

Le planning ci-dessous est établi dans l'hypothèse d'un montage du projet en « Conception – réalisation ».

Il fait émerger les principales étapes suivantes :

- Décision d'engagement du projet : Fin 2022 ;
- Désignation AMO : mai 2023 ;
- Choix du groupement de Conception-réalisation : Fin 2023 ;
- Enquête Publique (point à analyser dans la suite des études) ;
- Obtention des autorisations diverses (PC, STPG...) : Fin 2025 ;
- Travaux de réalisation : Printemps 2026 → Printemps 2027 ;
- Mise en route et essais : Printemps 2027 → Automne 2027 ;
- Marche à blanc puis mise en service (ouverture au public) : Automne 2027 ;

