PLAN

MARSEILLE EN GRAND

CONVENTION DE FINANCEMENT PAR L'ÉTAT (AFITF) DU PROJET D'EXTENSION NORD DU RÉSEAU DE TRAMWAY DE MARSEILLE (PHASE 2)

MIS EN ŒUVRE PAR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Entre les soussignés,

L'État, représenté par Monsieur le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud, préfet des Bouches-du-Rhône,

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 M. Franck LEROY, autorisé pour ce faire par la délibération ..... du conseil en date du .....

et

la Métropole Aix-Marseille-Provence, établissement public de coopération intercommunale dont le siège est situé au Pharo, 58 boulevard Charles Livon, 13007 MARSEILLE, représentée par son président, M Nicolas ISNARD autorisé pour ce faire par la délibération n°..... du bureau de la Métropole en date du ....

* * * * *

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° 2026-103 du 19 février 2026 de finances pour 2026, 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 Aix-Marseille-Provence n° TRA-011-6416/19/CM du 20 juin 2019 approuvant la création et l'affectation de l'opération d'investissement relative à la deuxième phase de l'extension du réseau de tramway Nord-Sud, pour permettre la réalisation des études jusqu'à l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique ;
- la délibération de la Métropole Aix-Marseille-Provence n°TRA-004-7842/19/CM du 19 décembre 2019 approuvant le programme détaillé de cette opération, présentant l'ensemble des objectifs de l'opération tramway ayant pour objet la deuxième phase du prolongement du réseau de tramway ;

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- la délibération de la Métropole Aix-Marseille-Provence n° MOB-002-14266/23/CM du 29 juin 2023 approuvant le bilan de la concertation préalable et le tracé définitif de l'extension Nord ;

- la délibération de la Métropole Aix-Marseille-Provence n°MOB-010-18775/25/BM du 15 décembre 2025 approuvant la demande d'ouverture de l'enquête publique unique et de l'enquête parcellaire conjointe du projet d'extension nord du réseau de tramway de Marseille-Deuxième phase ;

- la délibération de la Métropole Aix-Marseille-Provence n°MOB-004-19495/26/CM du 24 juin 2026 approuvant le déplacement du terminus du projet d'extension Nord du réseau de tramway de Marseille (deuxième phase) à la Bricarde ;

- 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 ;

- l'avis du groupement d'Intérêt Public Aix-Marseille-Provence Mobilités à l'issue de la réunion du 02 juillet 2025 approuvant le principe d'une subvention de l'Etat de 165,84 millions d'euros au bénéfice du projet d'extension Nord-Sud du réseau de tramway de Marseille Phase 2 ;

- la convention cadre relative au financement par l'Etat du volet Mobilités Marseille En Grand mis en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence, signée le 16 décembre 2022, modifiée par avenant du 02 juillet 2025 ;

- le budget initial et les budgets rectificatifs de l'AFIT France au titre de l'exercice 2026 approuvés par les délibérations n°25-110-01, n° (à compléter par l'AFITF)de son conseil d'administration et leurs annexes relatives aux dépenses d'intervention comportant, en particulier, l'inscription de l'opération « TCAMARS ».

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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'usager ;

- que la Métropole 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 ;

- 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 Aix-Marseille-Provence et à la Ville de Marseille d'accélérer la mise en œuvre de son plan de mobilité, dans le cadre d'une évolution de sa gouvernance, en particulier pour la desserte des quartiers Nord de Marseille ;

- que ce plan prévoyait initialement 1 milliard d'euros de soutien pour le volet mobilité, dont 256 millions d'euros de subventions directes en faveur d'un programme de 16 projets de transports en commun à la suite du protocole d'engagement signé le 14 décembre 2021 par le Premier ministre. Que ce plan a évolué en un financement de 500 millions d'euros de subventions directes à l'issue de la réunion du 10 décembre 2024 du GIP Aix-Marseille-Provence Mobilités et contractualisé le 02 juillet 2025 ;

- que le projet d'extension du réseau de tramway de Marseille (phase 2) permet d'améliorer le réseau urbain de transport public, contribue à desservir des quartiers densément peuplés des 15ème et 16ème arrondissements de Marseille et vient répondre au besoin de désenclavement de nombreux quartiers prioritaires.

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

Préambule

Avec le plan Marseille en Grand, l'État soutient au total la réalisation de 16 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.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 16 projets du plan Marseille en Grand. A cette fin, la Métropole s'engage à inscrire à compter du budget primitif 2023 du budget annexe transport 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 circonstance exceptionnelle et imprévisible (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 des règlements qui la 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.

La Métropole Aix-Marseille-Provence, autorité organisatrice de la Mobilité depuis le 1er janvier 2016, assure la maîtrise d'ouvrage des extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille. Ces extensions poursuivent l'objectif de rééquilibrer l'intermodalité au profit des transports en commun et répondent à la volonté d'améliorer l'offre de transports publics dans une zone à la démographie dynamique et dense.

L'opération s'inscrit dans le Plan de Mobilité 2020-2030 approuvé le 16 décembre 2021 et figure parmi les projets de transports inscrits au volet mobilité du plan Marseille en Grand.

L'opération d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille se décompose en plusieurs phases. La phase 2 fait suite à la phase 1 des extensions, mise en service le 7 janvier 2026 et qui portait sur les sections Arenc – Gèze au nord et Castellane – La Gaye au sud. La Phase 2 consiste à prolonger le tramway de Marseille vers le Nord entre Gèze et La Castellane-La Bricarde.

Le projet, objet de la présente convention, porte sur l'extension Nord de Gèze à La Castellane-La Bricarde. La convention cadre signée par l'État, l'AFITF et la métropole, prévoit un financement du projet par l'État à hauteur de 165 840 000 euros. La présente convention intègre un financement représentant 37,12 % de cette somme.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ARTICLE 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de fixer les conditions notamment techniques, financières et programmatiques, dans lesquelles l'État, agence de financement des infrastructures de transport de France, apporte sa contribution financière au projet d'extension Nord du réseau de tramway de Marseille (phase 2) entre Gèze et La Castellane – La Bricarde, porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence dans le cadre du plan Marseille en Grand.

ARTICLE 2 – Caractéristiques du projet

2.1 - Caractéristiques générales

L'extension Nord (phase 2) consiste à poursuivre l'extension du réseau de tramway depuis le pôle d'échanges multimodal Gèze jusqu'à La Castellane – La Bricarde, sur un linéaire de 7,7 kilomètres.
Le projet comprend :

- la réalisation de 12 nouvelles stations ;
- l'aménagement de la plateforme tramway en site propre ;
- la requalification complète de l'espace public, de façade à façade ;
- la réalisation d'ouvrages techniques (franchissements d'infrastructures, murs de soutènements, etc.) ;
- Ainsi que la mise en comptabilité des réseaux et voiries existants.

Ce projet d'extension constitue un levier fort pour accompagner la transformation urbaine du territoire. Il poursuit plusieurs objectifs structurants, à la croisée des enjeux sociaux, urbains et environnementaux :

- Développer l'offre de mobilité en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau de transport en commun et en créant des connexions efficaces avec les autres réseaux de transport structurant (métro, bus, réseau express métropolitain), notamment via les pôles multimodaux de Gèze, Saint-Exupéry et Saint-André ;
- Désenclaver les quartiers Nord de Marseille en renforçant leur accessibilité au réseau de transport en commun structurant, en particulier plusieurs Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) comme La Cabucelle, Campagne-Lévêque, Consolat, La Castellane ou La Bricarde ;
- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois et aux polarités commerciales et la desserte des équipements majeurs : sites éducatifs (lycée Saint-Exupéry, école de la 2ème chance, lycée professionnel La Calade-Jane Vialle, collèges Rosa Parks et Henri Barnier), zones d'activités, centres sportifs, pôles culturels, etc. ;
- Accompagner le développement urbain des secteurs traversés en particulier plusieurs quartiers inscrits au nouveau programme de renouvellement urbain (NPNRU) ;
- Améliorer les itinéraires des mobilités actives en créant des itinéraires cyclables continus tout le long du tracé de tramway et en améliorant les cheminement

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

piétons ;
- Réduire les inégalités d'accès à la ville et renforcer l'attractivité des quartiers traversés ;
- Contribuer à la transition écologique en limitant la part modale de la voiture et en réduisant les émissions liées au trafic automobile.

Le coût total du projet est estimé à environ 427 millions d'euros HT aux conditions économiques de janvier 2025 pour une mise en service fin 2030.

2.2 – Tracé

Cette extension s'étend de l'actuel terminus de Gèze jusqu'au quartier de La Castellane - La Bricarde, dans les 15ème et 16ème arrondissements de Marseille. Depuis le pôle d'échanges multimodal de Gèze, la ligne emprunte la rue de Lyon, le boulevard de la Méditerranée, le chemin de la Madrague-Ville, le chemin de Saint-Louis au Rove et le chemin du Ruisseau Mirabeau pour rejoindre le chemin du Littoral. Elle remonte ensuite l'avenue André Roussin et le boulevard Henri Barnier jusqu'à son terminus implanté sur la rue Georges de Beauregard. Douze nouvelles stations seront réalisées, permettant notamment de desservir :

- les opérations de renouvellement urbain (NPNRU) de La Cabucelle-Les Crottes, Campagne Lévêque et La Castellane-La Bricarde ;
- plusieurs grands équipements (Lycée Régional Saint-Exupéry, futur pôle aqualudique) ;
- plusieurs pôles d'activités économiques (Grand Port Maritime de Marseille, avenue André Roussin)

En les raccordant au centre-ville de Marseille par un moyen de transport fiable et efficace, la phase 2 de l'extension Nord contribuera ainsi au désenclavement des quartiers « Nord » de Marseille, aujourd'hui peu accessibles en transports en commun.

La longueur d'interstation moyenne est de 650 mètres environ.

La ligne de tramway sera en connexion avec plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM) :
- Le PEM Gèze (correspondances métro M2, Ligne B2, B4, lignes de bus urbain et cars ; etc.) ;
- Le PEM Saint-Exupéry (correspondances avec des lignes de bus) ;
- Le futur PEM Saint-André qui offrira une connexion avec le réseau ferroviaire, des lignes de bus. Il comprendra un parking relais. L'aménagement du PEM est porté par la SNCF et la Métropole dans le cadre du projet de ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA)

L'extension du tramway jusqu'à la Castellane - la Bricarde préfigure un éventuel prolongement futur jusqu'au pôle d'échanges de Saint-Antoine afin de renforcer le

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

maillage avec le futur Réseau Express Métropolitain en offrant une connexion avec la ligne ferroviaire Marseille – Aix. Ce prolongement est une opération connexe dont les études d'opportunité et de faisabilité sont en cours.

Les études relatives à l'extension Sud sont suspendues.



2.3 - Niveau de service

A la mise en service de l'extension Nord phase 2, le réseau sera exploité à trois lignes, avec une modification de la ligne T2 vers Quatre septembre et une extension au nord de la ligne T3 :

- T1 : Noailles – les Caillols (inchangée par rapport à l'actuel),
- T2 : La Blancarde – Quatre septembre
- T3 : La Bricarde – Gèze – Castellane – La Gaye.

L'extension Nord sera donc circulée par la ligne T3 prolongée de La Gaye à La Bricarde.

La ligne de tramway T3 étendue sera empruntée par les rames de tramway déjà en service (Bombardier Flexity et CAF Urbos 100X, aux caractéristiques similaires). De nouvelles rames seront commandées dans le cadre de l'opération pour renforcer le parc de véhicules.

Le temps de parcours sur l'ensemble des 7,7 km de l'extension Nord phase 2 est estimé à moins de 27 minutes, soit une vitesse commerciale d'environ 17 kilomètres/heure. Une fréquence de passage de 5 à 6 minutes en heure de pointe sera mise en place, avec une amplitude horaire s'étalant de 5 heures du matin à 1 heure du matin.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Les stations seront équipées d'abris, de mobilier urbain (corbeille, bancs, barrières, supports d'information dit « MUPI » ou journaux lumineux d'information, mâts d'éclairage), d'un distributeur automatique de tickets (DAT) par quai, d'une borne d'information voyageurs par quai avec information dynamique en temps réel, de hauts parleurs installés sous chaque abri, de caméras de vidéosurveillance.

L'extension sera connectée à trois pôles d'échanges multimodaux (Gèze, Saint-Exupéry, Saint-André), qui s'ajouteront aux autres déjà connectés à la ligne T3 (Arenc, Joliette, place Castellane, Sainte-Marguerite Dromel, La Gaye).

Un parc relais supplémentaire est prévu au sein du PEM de Saint-André (150 places) hors périmètre du projet.

Des pistes cyclables seront réalisées sur l'ensemble du linéaire du projet d'extension. Le boulevard de la Méditerranée sera aménagé en zone de rencontre.

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, d'accessibilité 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 133 000 voyageurs par jour, soit 44 000 voyageurs de plus que le scénario de référence sans le projet d'extension. Il permettra la desserte d'environ 37 800 habitants et 19 000 emplois.

Sur la base du référentiel en cours d'actualisation, le bilan socio-économique prévisionnel présente les résultats suivants :

	Valeur estimée
Bénéfice net actualisé	179 M€
Taux de rentabilité interne	4,9 %
Bénéfice net actualisé par euro investi	0,32 €

2.5 - Délais de réalisation du projet.

Le projet est actuellement en phase d'études de niveau PRO.
Le début d'exécution des travaux préparatoires est prévu à l'automne 2027.
La date de mise en service est prévue fin 2030.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Les principales dates récapitulatives du projet sont les suivantes :

	Date effective ou prévue
Démarrage des premiers travaux de dévoiement de réseaux des concessionnaires	Fin 2026
Enquête publique	1er trimestre 2027
Déclaration d'utilité publique	3ème trimestre 2027
Démarrage des travaux préalables	3ème trimestre 2027
Démarrage des travaux d'infrastructures	Début 2028
Essais et marche à blanc	A partir de mi 2030
Mise en service	Fin 2030
Date prévisionnelle d'achèvement de l'ensemble des travaux du projet	31/12/32

ARTICLE 3 – Dispositions financières

3.1 - Montant de la subvention

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 493 800 000 euros courants hors taxes. La dépense subventionnable, détaillée à l'article 3.3 suivant, est estimée à 207 300 000 euros.

Une subvention de l'État, AFITF, de 61 554 580 euros, soit 29,69 % de la dépense subventionnable hors taxes, et 37,12 % du montant fixé dans la convention cadre, 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.

Ce montant ne fait l'objet d'aucune actualisation, révision des prix ou de surcoût résultant d'aléas. Le solde se fait sur la base des dépenses réelles.

3.2 - Plan de financement prévisionnel

Le plan de financement **prévisionnel** se répartit comme suit :

Cofinanceur	**Montant (euros)**
État-AFITF (Convention cadre Plan Marseille en Grand)	165 840 000
Europe (Subvention FPSP-MTJ)	37 035 000
Métropole Aix-Marseille-Provence (Prêt BEI)	246 900 000
Métropole Aix-Marseille-Provence	44 025 000

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

(Autres)	
Total	**493 800 000**

La subvention, objet de la présente convention, se décompose comme suit :

Financeur	**Base subventionnable**	**Taux/ Base subventionnable**	**Montant**	**Taux/Coût global**
État (Marseille En Grand)	207 300 000 €	29,69 %	61 554 580 €	12,47%

Le projet est candidat à un financement par le Fond de Transition Juste (FTJ) de l'Union Européenne. Un prêt auprès de la Banque Européenne d'Investissement est envisagé dans ce cadre, ainsi qu'une subvention européenne (CINEA). Les démarches sont en cours auprès des institutions européennes. L'instruction des demandes est prévue en 2027.

Le reste à financer serait porté par des prêts bancaires réalisés avec d'autres banques partenaires à la métropole (banques publiques et banques privées).
Des demandes de subvention pourront être recherchées (Agence de l'Eau, Région, …).

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. Les travaux pris en compte dans le cadre de cette convention concernent seulement les travaux dont les dépenses sont effectuées depuis le 1er Janvier 2022. Les travaux sont répartis selon la nomenclature en 11 postes établie par le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) pour les projets de transports collectifs en site propre de l'appel à projets.

	Poste	**Coût d'opération (euros HT)**	**Dépense subventionnable (euros HT)**
1	Maîtrise d'ouvrage	60 700 000	
2	Études		
3	Maîtrise d'œuvre		
4	Acquisitions foncières	50 400 000	
5	Déviation de réseaux	36 400 000	26 940 000
6	Infrastructure (hors stations et dépôt du TCSP)	189 900 000	140 540 000
7	Stations du TCSP	4 400 000	3 260 000

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

8	Dépôt du TCSP	2 900 000	2 150 000
9	Aménagements connexes en faveur de l'intermodalité (autres modes que le mode principal)	46 500 000	34 410 000
10	Matériel roulant	65 000 000	
11	Autres	37 600 000	
	Total (euros HT)	**493 800 000**	**207 300 000**

3.4 - Modalités de versement de la subvention

La subvention de l'AFIT France est versée par acomptes successifs au prorata de l'avancement du projet, jusqu'à 80 % du montant total de la subvention, sur production par la Métropole Aix-Marseille-Provence, pour chaque appel de fonds, d'un état récapitulatif détaillé des dépenses réalisées en reprenant le détail de dépenses pour chaque poste de la nomenclature CEREMA, en cohérence avec le tableau de l'article 3.3 et conformément aux caractéristiques du projet décrites dans la présente convention. Lors des demandes de paiement, le taux de subvention fixé à l'article 3.1 s'applique aux dépenses subventionnables constatées.

Une première demande de paiement de 20 % du montant de la participation de l'État en euros courants, pourra être demandée à l'engagement des travaux. Cette demande d'avance sera accompagnée d'une attestation d'engagement de cette phase signée par le directeur du projet. L'avance sera déduite du premier acompte. 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 Aix-Marseille-Provence présente le décompte général et définitif des dépenses subventionnables réalisées détaillées par poste de dépenses en cohérence avec le tableau de l'article 3.3. Sur la base de celui-ci, la Métropole 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.

En l'absence de demande de solde dans les 12 mois suivants la date prévisionnelle d'achèvement du projet, l'État se réserve le droit de ne procéder à aucun paiement au profit de la Métropole d'Aix-Provence-Marseille.

3.5 - Facturation et recouvrement

Les demandes de versement d'acompte et solde seront transmises à l'AFIT France et en

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 et son numéro d'EJ. Une copie de la demande sera également envoyée pour information aux l'adresses électroniques suivantes :

paiements.afitf@developpement-durable.gouv.fr
uaptd.stim.dreal-paca@developpement-durable.gouv.fr

Les pièces justificatives seront adressées au format « pdf ».

Le courrier de demande portera les mentions suivantes :

- objet de la facturation ;
- date ;
- montant de la subvention ;
- numéro de l'acompte ;
- taux d'avancement des dépenses subventionnables ;
- montant déjà versé par l'AFIT France 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 Aix-Marseille-Provence et par le président de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou son représentant. Il porte la mention « service fait » et atteste que l'ensemble des dépenses présentées fait partie de la dépense subventionnable. Il doit également présenter les dépenses constatées par poste suivant la nomenclature de l'article 3.3.

La DREAL, en soutien de l'AFIT France, vérifie la régularité des appels de fonds au regard de la présente convention et fait connaître à l'AFIT France si lesdits appels de fonds peuvent être acceptés. Les sommes dues à la Métropole au titre de la présente convention sont réglées à compter de la date de réception par l'AFIT France de l'appel de fonds validé.

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

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

3.6 - Échéancier prévisionnel des appels de fonds

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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

Année	2027	2028	2029	2030	> 2030	Total
Montant (euros)	12 310 916	36 932 748	12 310 916			61 554 580

La métropole enverra les appels de fonds au fur et à mesure des dépenses réalisées. L'AFIT France se réserve la possibilité, en fonction des contraintes de sa programmation budgétaire, de différer le paiement des appels de fonds. 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 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 préalables débuteront au 3ème trimestre 2027.

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 24 mois suivant la notification de la convention signée 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 et d'achèvement du projet

La mise en service du projet est prévue fin 2030.
La date prévisionnelle d'achèvement du projet est établie au 31/12/2032.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

En cas de dépassement de ce délai de plus d'un an, et sans autorisation de prolongement, l'État se réserve le droit de prononcer de plein droit la résiliation de la subvention dans les conditions prévues à l'article 6. Des titres de perception 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 information 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 information 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 financeurs. L'accord de l'État pourra être formalisé par un avenant à la présente convention.

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.

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 d'extensions Nord du réseau de tramway de Marseille (phase 2).

A cette fin, la Métropole 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 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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Métropole Aix-Marseille-Provence remet à la DREAL PACA un rapport présentant les dispositions mises en place pour assurer l'accessibilité du nouveau service de transport dans le respect de la réglementation.

5.6 - 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 approuvé son schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsable (SPASER) le 07 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 Aix-Marseille-Provence s'engage à faire mention de la participation de l'État dans toute communication ou information (plaquettes, invitations, communiqués de presse, supports audio-visuels, sites internet ou autres) sur le projet. Les logos du ministère en charge des transports, de l'AFIT France et du plan Marseille en Grand 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.

Le porteur de projet devra attester du respect de cette obligation. Le versement du solde de la participation financière de l'État pourra être conditionné par la réalisation de ces obligations de communication et de publicité.

Le porteur de projet s'engage par ailleurs à informer les services de l'État de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative au projet.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires financiers du projet.

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 de Marseille.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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 notification 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.

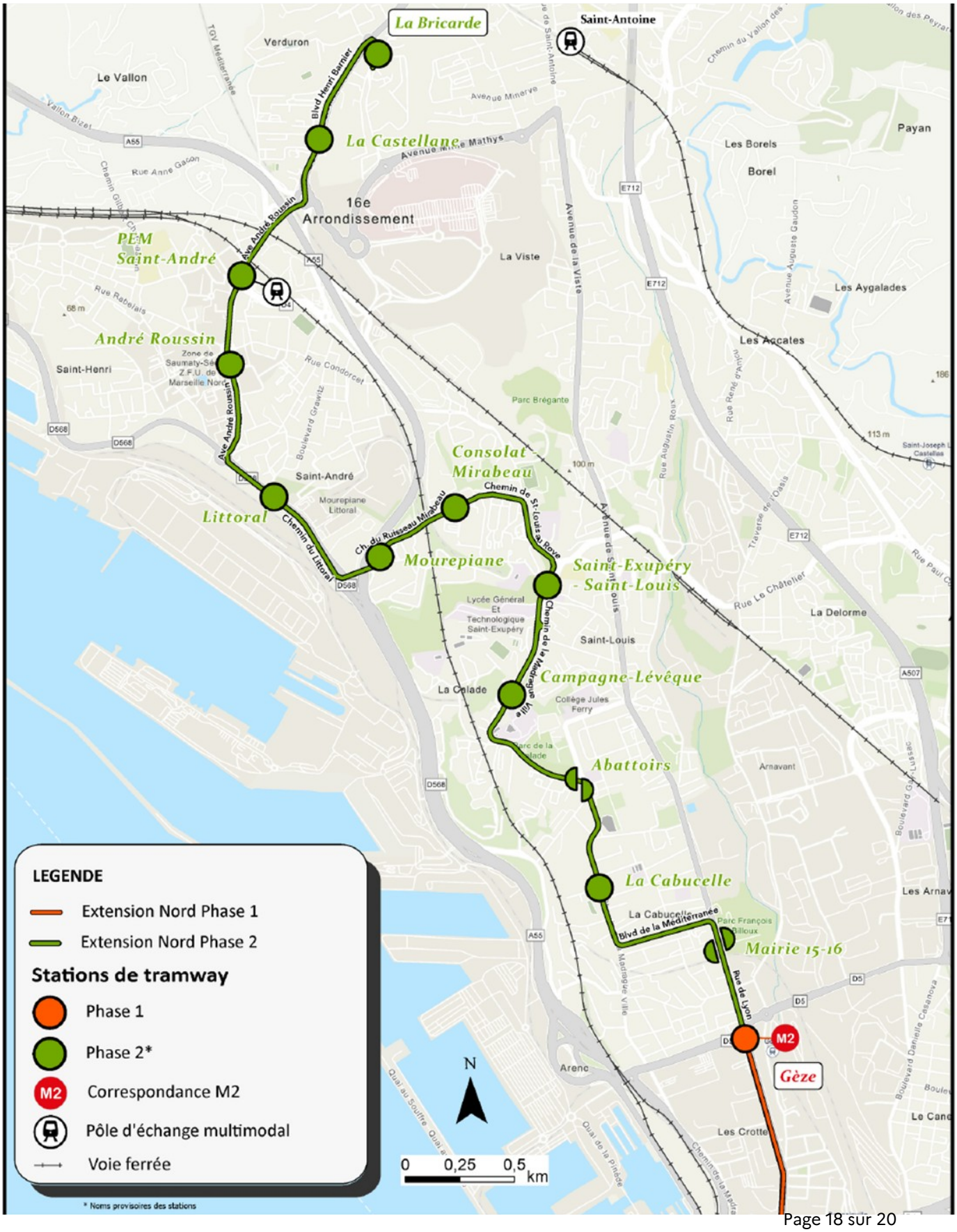
Le
(*Date à apposer par le dernier signataire*)

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,**
	Franck Leroy
Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence, le président,	**Pour l'État, le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur**
Nicolas Isnard	Jacques Witkowski

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ANNEXE 1 - plan du projet

Tracé de l'extension phase 2 entre Gèze et la Castellane – La Bricarde

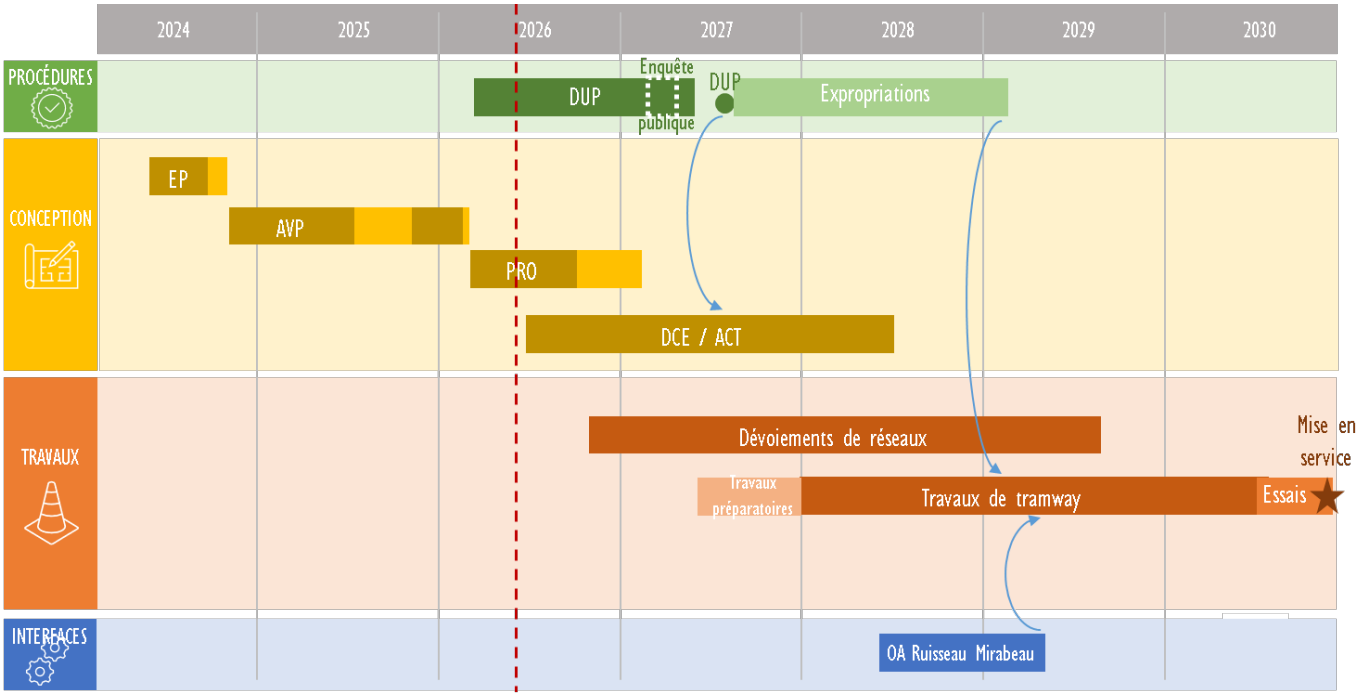


Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ANNEXE 2- planning

Le planning général de l'opération prévoit une mise en service en 2030 avec les principaux jalons suivants :

- Enquête publique : 1er trimestre 2027 ;
- Déclaration d'Utilité Publique : 3ème trimestre 2027 ;
- Démarrage des travaux tramway : 3ème trimestre 2027 ;
- Fin des travaux tramway : mi-2030 ;
- Essais et marche à blanc : à partir de mi 2030 ;
- Mise en service : fin 2030.



Le planning de l'opération s'appuie sur l'hypothèse d'une livraison en avril 2029 de l'ouvrage ferroviaire situé chemin du Ruisseau Mirabeau, élargi dans le cadre du projet LNPCA.

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

ANNEXE 3 - 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 CEREMA	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 CEREMA 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 CEREMA 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

Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026