Métropole Aix-Marseille-Provence | République Française | Département des Bouches du Rhône

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS DU BUREAU DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Séance du jeudi 15 octobre 2026

Monsieur Nicolas ISNARD, Président du Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 32 membres.

Etaient présents Mesdames et Messieurs :

Martial ALVAREZ - Philippe ARDHUIN - Kayané BIANCO-ROATTA - Joël CANICAVE - Gaby CHARROUX - Georges CRISTIANI - Lionel DE CALA - Alexandre DORIOL - Arnaud DROUOT - Capucine EDOU - Olivia FORTIN - Loïc GACHON - Daniel GAGNON - Eric GARCIN - Audrey GARINO - Jean-Pascal GOURNES - Pierre HUGUET - Michel ILLAC - Nicolas ISNARD - Sophie JOISSAINS - Pascaline LÉCORCHÉ - Maxime MARCHAND - Arnaud MERCIER - Véronique MIQUELLY - Pascal MONTECOT - Serge PEROTTINO - Robin PRÉTOT - Hedi RAMDANE - Anne REYBAUD-DECROIX - Laurent SIMON - Frédéric VIGOUROUX - David YTIER.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Monsieur le Président a proposé au Bureau de la Métropole d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

MOB-012-19663/26/BM

■ Approbation de la convention relative au financement par l'Etat et l'Agence de Financement des Transports de France (AFITF) de l'opération extension Nord du réseau de Tramway de Marseille Phase 2

178277

Monsieur le Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Bureau de la Métropole le rapport suivant :

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'Etat du volet Mobilité du plan Marseille en Grand mis en œuvre par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Dans ce cadre, la Métropole s'engage à prioriser, en accord avec l'Etat, 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. 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'Etat, la Métropole s'engage, dans le respect des lois et des règlements qui la régissent, à réaliser prioritairement les projets labellisé 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.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

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, 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 sur un linéaire de 7,7 kilomètres. Les travaux d'infrastructures concernent :

- 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 ;
- 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 :

- Développer l'offre de mobilité en améliorant la qualité et l'attractivité du réseau de transport en commun et en créant des connexions via les PEM Gèze, Saint-Exupéry, Saint-André ;
- Désenclaver et renforcer l'accessibilité au réseau de transport des quartiers Nord de Marseille en particulier les Quartiers Prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) ;
- Améliorer l'accès aux pôles d'emplois et aux polarités commerciales et la desserte des équipements majeurs ;
- Accompagner le développement urbain des secteurs traversés dont plusieurs quartiers inscrits au Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPNRU) ;
- Améliorer les itinéraires des mobilités actives en créant des itinéraires cyclables continus le long du tracé de tramway et en améliorant les cheminement 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.

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. 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)

La longueur d'interstation moyenne est de 650 mètres environ. La ligne de tramway sera en connexion avec plusieurs pôles d'échanges multimodaux :

- 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 Côté 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. 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.

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 :

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

- 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 circulée par la ligne T3 prolongée de La Gaye à La Bricarde. Elle 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.

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.

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.

De nouvelles rames seront commandées pour renforcer le parc de véhicules.

Les stations seront équipées d'abris, de mobilier urbain, 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.

Le coût total du projet (y compris la dépense non subventionnable) est de 493 800 000 euros courants hors taxes pour une mise en service prévue fin 2030.

Les dépenses éligibles au plan Marseille en Grand, pour ce projet, sont les dépenses d'infrastructures portées par la Métropole estimée à 207 300 000 euros.

La participation globale de l'Etat est de 165 840 000 euros tel que stipulé dans la convention cadre.

La présente convention d'application de la convention cadre s'élève à 61 554 580 euros soit 29,69% de la dépense subventionnable hors taxes, le solde se faisant sur la base des dépenses réelles.

L'Etat propose à la Métropole Aix-Marseille-Provence de phaser le conventionnement total du projet en 3 engagements sur 2026, 2027 et 2028.

Le projet est également candidat à un financement par le Fond de Transition Juste (FTJ) de l'Union Européenne (subvention) et par la Banque Européenne d'Investissement (prêt). L'instruction des demandes est prévue en 2027.

Le plan de financement prévisionnel est le suivant :

COUT GLOBAL CONVENTIONNE €	FINANCEUR	NATURE BASE SUBVENTIONNABLE	BASE SUBVENTIONNABLE €	TAUX/BASE SUBVENTIONNABLE %	MONTANT €	TAUX/COUT GLOBAL %
493 800 000,00	ETAT (Marseille En Grand)	TRAVAUX	207 300 000,00	80,00	165 840 000,00	33,58
	EUROPE (FPSP MTJ)	TRAVAUX	234 000 000,00	15,83	37 035 000,00	7,50
	Métropole Aix-Marseille-Provence (Prêt BEI)	ETUDES et TRAVAUX	493 800 000,00	50,00	246 900 000,00	50,00
	Métropole Aix-Marseille-Provence (Autofinancement)	ETUDES et TRAVAUX	493 800 000,00	8,92	44 025 000,00	8,92

FINANCEUR	NATURE BASE SUBVENTIONNABLE	BASE SUBVENTIONNABLE €	TAUX/BASE SUBVENTIONNABLE %	MONTANT PREMIER VERSEMENT €	TAUX/COUT GLOBAL %
ETAT (Marseille En Grand)	TRAVAUX	207 300 000,00	29,69	61 554 580,00	12,47

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Bureau de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Le Code de la Commande Publique ;
- Le Code des Transports ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La délibération n°HN 006-19161/26/CM du Conseil de la Métropole du 16 avril 2026 portant délégation de compétences du Conseil au Bureau de la Métropole.
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République;
- 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 ;

- La délibération 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 du Conseil de la Métropole 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 de l'AFIT France au titre de l'exercice 2026 approuvé par la délibération n°25-110-01 de son conseil d'administration. Ces dépenses d'intervention sont imputées sur le code destination "TCAMARS ».

Ouï le rapport ci-dessus

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Qu'il convient de procéder à la réalisation de l'opération d'extension nord du réseau de tramway de Marseille (phase 2) ;
- Qu'il convient de conventionner pour le financement de l'opération d'extension nord du réseau de tramway de Marseille (phase 2).

Délibère

<u>Article 1</u> :

Est approuvée la convention ci-annexée conclue entre le Préfet de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et la Métropole en vue de fixer les modalités de financement et les conditions de versement de la première partie de la subvention dédiée à la réalisation de l'opération d'extension nord du réseau de tramway de Marseille (phase 2) pour un montant de 61 554 580 euros hors taxe.

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026

Article 2 :

Monsieur le Président de la Métropole ou son représentant, est autorisé à solliciter des aides financières auprès de l'Etat, de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF), de l'Union Européenne ainsi qu'auprès de tout autre organisme susceptible d'apporter sa contribution, et à signer tout document y afférent, notamment toute convention de financement ainsi que le ou les prochains avenants à ladite convention.

Article 3 :

La recette correspondante sera constatée au budget annexe Transports, en section d'investissement : autorisation de programme n° G120P20R01, opération du plan pluriannuel d'investissement n° 180608300R, « Extension du réseau de tramway Nord-Sud PHASE 2 MERE ».

La recette relève de la politique « Mobilités, infrastructures, voiries », de la sous-politique « Transport » et du programme « Construire des réseaux de transport » et sera exécutée par le service gestionnaire « 7DTGHT ».

Cette proposition mise aux voix est adoptée.

Certifié Conforme,
Le Vice-Président Délégué,
Mobilité, Mobilités durables, Transports,
Projet « Quartier Gare Saint Charles », LNPCA

Frédéric VIGOUROUX

Signé le 15 octobre 2026
Reçu au Contrôle de légalité le 19 octobre 2026
Publié le 19 octobre 2026