

Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole

**COMMUNAUTE URBAINE
MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

REGIE DES TRANSPORTS DE MARSEILLE**

**AVENANT N° 1 A LA CONVENTION
RELATIVE AUX MODALITES DE REMBOURSEMENT
DES FRAIS INHERENTS A LA REALISATION DES TRAVAUX
D'ALLONGEMENT ET D'AMENAGEMENTS
COMPLEMENTAIRES DES RAMES DE TRAMWAY
AU DEPOT ST PIERRE**

SOMMAIRE

PREAMBULE -	3
ARTICLE 1 – OBJET DE L’AVENANT.....	4
ARTICLE 2 – DETERMINATION DU MONTANT PLAFOND.....	4
ARTICLE 3 – MODALITES DE REMBOURSEMENT.....	4
ARTICLE 4 – CALENDRIER DE REALISATION.....	5

ANNEXE 1 : CALENDRIER DE REALISATION.

ANNEXE 2 : LISTE ET ESTIMATION PLAFONNEE DES FRAIS REMBOURSABLES.

Entre :

D'une part la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, représentée par son Président, Monsieur Eugène CASELLI agissant en vertu d'une délibération N° du Bureau de la Communauté Urbaine en date du et maître de l'ouvrage de la modernisation et de l'extension du réseau de Tramway de Marseille,

Ci-après désignée « MPM »

Et :

La Régie des Transports de Marseille (R.T.M.), constituée en Etablissement Public à Caractère Industriel et Commercial (E.P.I.C.), dont le siège est situé 10/12, Avenue Clot-Bey 13008 Marseille,

Inscrite au Registre du Commerce de Marseille, sous le N° B 059804062 ,

Représentée par Monsieur Pierre REBOUD, Directeur Général, habilité par délibération du Conseil d'Administration du ,

Exploitant du réseau de transport en commun, occupant du domaine public de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole,

ci-après désignée « RTM»,

Préambule

Par avenant n° 13 au marché 04/078 relatif à la fourniture de matériels roulants et prestations associées, des travaux d'allongement (de 32.5 m à 42.5 m) et d'aménagements complémentaires de sécurité des 26 rames de tramway, actuellement en exploitation, doivent être réalisés sur le site du dépôt St Pierre.

Une convention tripartite entre MPM, RTM et la société Bombardier Transport a été approuvée le 28 juin 2010 par le Bureau de la Communauté en vue de préciser les responsabilités respectives des partenaires et les modalités pratiques et juridiques de leurs interventions durant la période des travaux sur le site du dépôt et jusqu'à la réception des véhicules longs.

L'accueil par la RTM, sur le site de ce dépôt et la mise à disposition par ses soins, à la société Bombardier Transports, de moyens logistiques et matériels indispensables à un déroulement coordonné des travaux, induisent des frais pour l'exploitant, que la Communauté Urbaine doit prendre en charge.

La définition des frais susceptibles d'être pris en charge par MPM à ce titre, ainsi que les modalités des remboursements correspondants à RTM, ont fait l'objet de la convention n° **XXXX** du **XXXXXXXX** qui prévoit en son article 5 que toute révision de celle-ci s'effectuera par voie d'avenant.

A l'issue des études relatives aux adaptations techniques du réseau actuel liées à l'allongement des rames et notamment sur les interfaces entre le matériel roulant et les autres sous-systèmes (signalisation routière et ferroviaire, Dispositifs d'Arrêt Automatique du Tramway , etc...), la RTM va être amenée à effectuer les travaux d'adaptation indispensables et à engager des frais donnant lieu à remboursement par MPM dans le cadre des dispositions du présent avenant n° 1 .

Ceci exposé, il a été convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet de l'avenant :

Le présent avenant a pour objet d'estimer les frais d'adaptation des systèmes d'exploitation du réseau de tramway -indispensables à la mise en circulation de rames allongées de 42.5m qui seront appelées à circuler de manière concomitante avec les rames existantes de 32.5 m- que l'exploitant RTM réalisera et dont MPM assurera le remboursement.

La liste des adaptations nécessaires a été dressée par la société SYSTRA dans son rapport en date du 08/07/2010 relatif aux modifications des Tableaux Indicateurs de Vitesse, Isolateurs de Section, panneaux de signalisation et clous d'arrêt des lignes L1 et L25 de Marseille pour le passage des rames allongées (hors tunnel de Noailles).

Cet avenant fixe le montant estimatif plafond de ce remboursement ainsi que le calendrier que RTM devra respecter pour la réalisation des travaux.

Article 2 – Détermination du montant plafond de l'opération d'adaptation des systèmes d'exploitation du réseau, réalisée par RTM :

Le présent avenant liste en annexe 2 les frais qui seront engagés par RTM durant l'opération d'adaptation des systèmes d'exploitation du réseau, qui seront remboursables dans le cadre du présent avenant.

L'ensemble des rubriques de cette annexe donne lieu à une estimation financière.

Le montant estimatif total pour la durée de l'opération est fixé, au regard de cette annexe à :

71 000 Euros Hors Taxes.

En lettres : SOIXANTE ONZE MILLE EUROS HT

Il s'agit d'un montant plafond.

Article 3 – Modalités de remboursement :

Les frais listés dans l'annexe 2 au présent avenant donneront lieu à remboursement à la RTM, sur présentation des demandes de remboursement correspondant aux opérations effectivement menées à bien.

Le remboursement sera effectué en valeur hors taxes, la RTM disposant de la possibilité réglementaire de récupérer la Taxe à la Valeur Ajoutée.

Les factures seront envoyées à la Communauté Urbaine qui s'en acquittera, conformément aux dispositions prévues à l'alinéa précédent, par règlement dans le délai maximum en vigueur qui lui est applicable.

A l'appui des factures seront annexés :

- Un récapitulatif des dépenses effectuées,
- Les justificatifs de ces dépenses.

Les factures et pièces seront adressées en 1 exemplaire à :

Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole
Les Docks, Atrium 10.7 B.P.48014
10, Place de la Joliette –13567 MARSEILLE Cedex 02

Elles devront comporter la référence et l'objet du présent avenant.

Article 4 – Calendrier de réalisation :

Le calendrier de réalisation joint en annexe 1, fixe la date butoir d'exécution des travaux afin de permettre la mise en circulation de la première rame allongée sur la ligne T2 début janvier 2011.

Les travaux d'adaptation du réseau seront réalisés en priorité sur la ligne T2 et en tout état de cause et terminés au plus tard, fin décembre 2010.

Le reste de la convention demeure sans changement.

Fait en quatre exemplaires originaux
à Marseille, le

Pour la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole

Pour la R.T.M.

Le Président,
Eugène CASELLI

Le Directeur Général
Pierre REBOUD

ANNEXE 1 : CALENDRIER DE REALISATION

N°	TRAVAUX	Dates butoir de fin des travaux
1	Repositionnement TIV ; Reprise	03/12/2010
2	Déplacement IS Arenc et Colbert	30/11/2010
3	Déplacement clous	30/11/2010
4	Aménagement passage piétons station Caillols	01/12/2010
5	Aménagement retournement Colbert, St Pierre et Féformés (LM)	02/12/2010
6	Déplacement équipements de quais	04/12/2010

ANNEXE 2 : Montant plafond des travaux remboursables à RTM pour l'adaptation du réseau aux rames de 42,5 m (selon étude SYSTRA du 08/07/2010)

N° d'enveloppe	Enveloppe prévisionnelle TRAVAUX	COUTS en Keuros HT	délais
1	Repositionnement TIV; Reprise	15	30/11/2010
2	Déplacement IS Arenc et Colbert	30	30/11/2010
3	Déplacement clous	3	30/11/2010
4	Aménagement passage piétons station Caillols	5	01/12/2010
5	Aménagement retournement Colbert, St Pierre et Féormés (LM)	12	02/12/2010
6	Déplacement équipements de quais	6	04/12/2010
Coût prévisionnel TOTAL :		71	

N° d'enveloppe	N° de page rapport SYSTRA	Problématique	Solution proposée	Prévisions	
				Quantité ou Forfait	Montant Ke HT
1	4	La distance entre la plaque reprise et la clothoïde est de 37m	En théorie, il faudrait déplacer la plaque reprise pour avoir une distance minimale de 38,35m entre la plaque "R" et la clothoïde. Le point de positionnement suivant étant très éloigné et l'écart entre le théorique et le terrain étant limité (1,25m), nous pouvons considérer le positionnement de la plaque "R" actuelle comme acceptable.	Forfait	0,5
1	6	La distance entre la plaque reprise et la clothoïde est de 33,6m	Déplacer la plaque "R" sur la transversale aval.	Forfait	0,5
1	13	Le TIV 15 de la V1 est positionnée dans la courbe sur le terrain	Mettre le TIV 15 en conformité par rapport au plan, en amont de la courbe.	Forfait	0,5
1	21	La plaque reprise est correctement positionnée. L'espace est surdimensionné entre la fin de la clothoïde et la plaque "R".	Voir avec l'exploitant s'il serait judicieux (vitesse commerciale) de déplacer la plaque reprise en amont (transversale).	Forfait	0,5
1	24	Le TIV 15 de la V2 est positionnée dans la courbe sur le terrain	Mettre le TIV 15 en conformité par rapport au plan, en amont de la courbe.	Forfait	0,5
1		Le TIV 15 de la V1 est positionnée dans la courbe sur le terrain	Voir avec l'exploitant s'il est possible de déplacer ce TIV en amont de sa position actuelle. Attention, il faut que le conducteur à qui puisse le voir facilement, dans le cas contraire ne pas modifier.	Forfait	0,5
1	26	La plaque reprise en V1 est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque "R" sur la transversale aval.	Forfait	0,5
1	27	Le TIV 15 de V2 est positionné dans la courbe sur le terrain	Repositionner le TIV 15 en conformité avec le plan	Forfait	0,5
1	30	La plaque de reprise est trop proche de l'aiguillage et la courbe	Déplacer la plaque "R" sur la transversale aval (très éloignée) ou voir avec l'exploitant si possibilité de la positionner sur un potelet à 40m du début de l'alignement droit.	Forfait	0,5
1	35/36	Le TIV 15 V1 est positionné dans la courbe	Déplacer le TIV 15 sur la première transversale amont.	Forfait	0,5
1	40	Pas de plaque R sur le terrain	Voir s'il est judicieux pour l'exploitant de mettre une plaque de reprise. Si ce point est intéressant il serait préférable de l'implanter sur la transversale d'éclairage pour gagner de la distance.	Forfait	0,5
1	46/47	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	48	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	48/49	La plaque TIV 20 est manquante sur le terrain	Repositionner le TIV 20 en conformité avec le plan.	Forfait	0,5
1	62/63	Le TIV 25 est trop proche de la courbe amont	Déplacer le TIV 25 sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	64	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	66	Le TIV 15 est manquant sur le terrain	Repositionner le TIV 15 sur le terrain. L'implanter sur la seconde transversale après les clous de quai car la première transversale est trop proche de la station (TIV non visible).	Forfait	0,5
1	67/68	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise de 6m en aval sur la transversale.	Forfait	0,5
1	68	Le TIV 15 est positionné dans la courbe	Repositionner le TIV 15 en conformité avec le plan.	Forfait	0,5
1	69	Absence des plaques de reprise dans les 2 sens	Voir s'il est judicieux pour l'exploitant de mettre des plaques de reprise. Si ce point est intéressant il faut les implanter à 40m minimum des clothoïdes.	Forfait	0,5
1	70	Les 2 TIV 15 sont positionnés dans les courbes	Repositionner les TIV 15 en conformité avec le plan.	Forfait	0,5
1	71/72	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	74/75/76	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	76	Le TIV 15 est positionné dans la courbe	Repositionner le TIV 15 en conformité avec le plan. Une transversale amont.	Forfait	0,5
1	79/80	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	86	Le TIV 30 est positionné dans la courbe	Repositionner les TIV 30 en conformité avec le plan. Une transversale amont.	Forfait	0,5
1	94/95	Le TIV 15 est positionné dans la courbe	Repositionner le TIV 15 en conformité avec le plan.	Forfait	0,5
1	97/98	La plaque "R" est trop proche de la courbe	Déplacer la plaque reprise sur la transversale aval	Forfait	0,5
1	99/100	Absence des plaques de reprise dans les 2 sens	Voir s'il est judicieux pour l'exploitant de mettre des plaques de reprise. Si ce point est intéressant il faut les implanter à 40m minimum des clothoïdes.	Forfait	0,5
1	131	Pas de plaque R sur le terrain	Voir s'il est judicieux pour l'exploitant de mettre une plaque de reprise. Si ce point est intéressant, l'implanter sur une transversale située à 40m minimum de la fin de la clothoïde.	Forfait	0,5
Total enveloppe 1				Forfait	15

2	2	Lorsque la rame est arrêtée en zone de retournement le pantographe a dépassé l'IS	Déplacer l'IS de la V1 (zone de retournement) sur la transversale aval	Quantité	15
2		Si déplacement IS, il faut repositionner le feu présence tension (cohérence entre IS et présence tension)	Déplacer le feu présence tension de l'IS V1 sur la transversale aval		
2	22	Lorsqu'une rame de 43m sera arrêtée en zone de retournement le pantographe aura dépassé l'IS.	Déplacer l'IS de V1 et V2 sur la transversale aval (sens V1).	Quantité	15
2		Si déplacement des IS, il faut repositionner les feux présence tension (cohérence entre IS et présence tension)	Déplacer les feux présence tension des IS de V1 et V2 sur la transversale aval		
Total enveloppe 2					30

3	108	Absence de plaque "arrêt absolu" ou clou pour rame 43m en fond de zone de stockage	Implanter soit une plaque "arrêt absolu" sur potelet soit un clou sur massif de 50cm x 50cm minimum (visibilité) au droit du taquet d'arrêt.	Quantité	3
Total enveloppe 3					3

4	108	Si une rame 43m est positionnée en zone de retournement le nez de la rame empiètera d'environ 1,50m sur le passage piéton en bout de zone.	Modifier le passage piéton.	Quantité	5
---	-----	--	-----------------------------	----------	---

			Total enveloppe 4		5
5		Le panneau LM (sens V1) positionné sur le feu ne permet pas à une rame de 43m de se positionner correctement pour effectuer son retournement.	Déplacer le panneau LM sur le potelet (voie tramway) situé de l'autre coté de la voie routière. Il est nécessaire d'accompagner cette modification d'une procédure d'exploitation spécifique car la rame occupera la largeur de la rue.	Quantité	4
5	39	La plaque LM actuelle ne permet pas à une rame de 43m de dégager l'aiguille amont	Déplacer la plaque LM sur un potelet positionné de l'autre coté de la rue (à 10m minimum de la position actuelle)	Quantité	4
5	116/117	Absence de panneau LM ou de clou pour effectuer un retournement.	Positionner soit un panneau L%M soit un clou à 10m du clou représenté sur le plan ou à 18,5m du panneau DZC.	Quantité	4
Total enveloppe 5					12
6	/	Des Equipements de station à déplacer	Valideurs, barrières	Forfait	6
Total enveloppe 6					6
Total général en Ke					71