

**CONVENTION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE
RENOUVELLEMENT DES RAMES DU METRO**

ENTRE :

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole (MPM)

Etablissement Public Intercommunal dont le siège est situé à l'adresse suivante : Les Docks, Atrium 10.7, BP 48014 – 13567 Marseille CEDEX 02

Représentée par M. Eugène CASELLI, en sa qualité de Président de la Communauté Urbaine, dûment habilité par délibération du Bureau de la Communauté en date du 21 octobre 2011,

d'une part,

ET :

La Régie des Transports de Marseille (RTM)

Etablissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège est situé 10-12 avenue Clôt Bey 13008 Marseille

Représenté par M. Pierre REBOUD, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité par délibération du Conseil d'Administration en date du 2 décembre 2008,

d'autre part

Sommaire

CONVENTION D'ASSISTANCE A MAITRISE D'OUVRAGE	1
RENOUVELLEMENT DES RAMES DU METRO.....	1
ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION.....	3
Article 2. role des parties.....	4
2.1 . Rôle de MPM	4
2.2 . Rôle des Directions et services de la RTM.....	4
2.3 . Organisation	5
Article 3. Rémunération	5
3.1 . Conditions générales de la rémunération	6
3.2 . Montant et répartition de la rémunération	6
3.3 . Modification	7
Article 4. Paiements	8
Article 5. ATTRIBUTION DIRECTE – DUREE ET achèvement de la mission	8
5.1. Attribution directe	8
5.3. Durée et achèvement de la mission	9

Le matériel roulant utilisé dans le métro de Marseille, mis en service entre 1977 et 1984, est en fin de vie. Cela engendre des difficultés croissantes à assurer la disponibilité des rames à un niveau correspondant à l'attente des usagers du réseau.

De plus, les obsolescences des pièces et les pertes de compétences techniques chez les constructeurs d'origine rendent désormais la maintenance problématique.

Il est donc indispensable d'assurer au plutôt le renouvellement des rames actuelles.

Il est constaté, sur les autres réseaux européens qui ont engagé des démarches de renouvellement de rames de métro, que le délai nécessaire pour procéder à ce renouvellement est d'environ 10 ans.

Par ailleurs, la mise en service de nouvelles rames de métro implique une accessibilité obligatoire aux personnes à mobilité réduite entre les quais et les rames. Aussi, il semble opportun, en parallèle de cette opération de renouvellement des rames, d'instruire **la possibilité de rendre tout ou partie des stations de métro accessibles**, les plannings de ces deux types d'opération pouvant être similaires.

L'objectif est donc de mettre en place une équipe pluridisciplinaire dédiée au projet en associant les services de la RTM. Dans ce cadre, l'intervention de la Régie est rendue indispensable par son savoir-faire résultant de sa qualité d'exploitant, par les contraintes du processus d'exploitation et les nécessités techniques.

ARTICLE 1. OBJET DE LA CONVENTION

MPM confie à la RTM, qui l'accepte, l'exécution d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO).

Cette mission d'AMO concerne, dans le cadre du projet de renouvellement de la totalité du parc de rames de métro de Marseille et de l'adaptation des infrastructures et des systèmes en :

- L'assistance au maître d'ouvrage pour l'achèvement des études préalables et le choix du maître d'œuvre du projet ;
- l'assistance au maître d'ouvrage pour le pilotage du maître d'œuvre et des bureaux d'études éventuels pour les étapes de rédaction des dossiers de consultation des entreprises (DCE) et de préparation des décisions MPM de passation des marchés, de fourniture de matériel roulant, des systèmes d'exploitation, de modifications des infrastructures, de contrôle et de qualification des systèmes et matériels.

Cette convention fait suite à la convention n° 12/1366 du 27 novembre 2012 qui couvrait le lancement du projet et les études préalables jusqu'à fin 2013.

Les tâches réalisées par la RTM et les estimations des moyens à mettre en œuvre pour cette mission sont décrites aux §2.2 et 3.2.

ARTICLE 2. ROLE DES PARTIES

2.1. Rôle de MPM

MPM est maître d'ouvrage de l'opération de renouvellement des rames de métro et pilote le projet de façon opérationnelle au travers de sa Mission de « renouvellement des rames du métro ».

A ce titre, MPM :

- s'assure de la faisabilité et de l'opportunité de l'opération envisagée et son planning ;
- en définit le programme, en arrête l'enveloppe financière prévisionnelle, en assure le financement, et choisit le processus selon lequel l'opération sera réalisé ;
- définit, dans le programme, les objectifs de l'opération et les besoins qu'elle doit satisfaire ;
- et conclut et exécute les contrats nécessaires avec les maîtres d'œuvre et fournisseurs.

2.2. Rôle de la RTM

A la suite des études préalables menées et des orientations prises en 2013, MPM fera appel à des experts dont les champs de compétences techniques, économiques et réglementaires sont nécessaires pour le renouvellement du système métro.

La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage inclut une assistance à caractère technique sur les aspects liés à l'exploitation et à la maintenance.

Suivant le programme défini par le maître d'ouvrage, les missions de la RTM sont les suivantes:

Pour les spécialités confiées et de façon à être intégrées dans les dossiers globaux rédigés et approuvés par MPM :

- assistance à la préparation des marchés de maîtrise d'œuvre et, le cas échéant d'études et/ou d'AMO si des expertises complémentaires, non couvertes par le domaine de compétences de la RTM, se révélaient nécessaires, en vue de leur approbation par MPM ;
- fourniture des données d'entrée nécessaires à MPM et au maître d'œuvre pour le montage de ses dossiers et notamment des DCE ;
- assistance à la rédaction des Rapports d'Analyse des Offres pour la Commission d'Appels d'Offres (CAO) de MPM
- participation à l'élaboration des plannings et à l'organisation des travaux à prévoir dans les marchés de fournitures et de travaux en fonction des contraintes d'exploitation, de maintenance et des moyens à mettre à disposition
- mise à disposition des informations et documentations nécessaires au bon déroulement de l'opération ;

- assistance au suivi de l'exécution des marchés ;
- assistance au pilotage par MPM du maître d'œuvre et de l'AMO spécifique, le cas échéant, pour les étapes de rédaction des DCE des marchés, de fourniture de matériel roulant, des systèmes d'exploitation, de modifications des infrastructures, de contrôle et de qualification des systèmes et matériels de travaux, et préparation des décisions MPM de passation de ces marchés;
- si nécessaire, réalisation de missions ponctuelles et de faible ampleur d'expertise et de contrôles en utilisant des moyens propres ou des marchés RTM existant ;
- organisation des missions de benchmarking et de suivi des opérations nécessaires pour l'ensemble des intervenants du projet permettant d'avoir des éléments pour valider les estimations des coûts, et des délais de réalisation pour les opérations similaires et des alertes sur les difficultés rencontrées. Ce benchmarking sera effectué en se déplaçant sur certains réseaux Français et européens, et en effectuant des visites auprès des Constructeurs et pour les réseaux étrangers, en utilisant les contacts de la RTM via l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) ;
- fournitures des moyens logistiques et techniques nécessaires à la réalisation de la mission.

2.3. Organisation

L'opération est lourde et complexe. L'expérience des autres grands réseaux montre qu'il est indispensable de mettre en place une équipe de spécialistes pérenne dans le cadre du projet.

Cette équipe dont l'effectif sera amené à augmenter au fur et à mesure de la montée en charge du projet doit comprendre de façon progressive un certain nombre d'experts dans les champs de compétences suivants:

- matériel roulant
- systèmes automatiques
- systèmes de supervision, /régulation : radio et transmission de données
- sécurité ferroviaire
- méthodes d'exploitation
- infrastructures
- intégration opérationnelle
- accessibilité/interfaces
- formation exploitation/maintenance
- documentation
- rechanges/outillages/maintenance

L'estimation des moyens à mettre en place pour cette mission est décrite à l'article 3.2.

L'équipe devra être positionnée au plus près du maître d'ouvrage. A cette fin, un coordonnateur sera désigné par la RTM. Ce dernier travaillera en étroite collaboration avec la Mission en charge de cette opération au sein de la Direction de Pole Mobilité et Déplacements de MPM.

ARTICLE 3. RÉMUNÉRATION

3.1. Conditions générales de la rémunération

La rémunération :

- a) est établie sur la base de l'article 4.15 et de l'annexe 2.18 du contrat OSP
- b) résulte de l'appréciation de la complexité de l'opération,
- c) résulte du contenu de la mission tel que défini par l'Article 4,
- d) est établie sur la base des données connues au moment de la signature de la Convention.

3.2. Montant et répartition de la rémunération

Afin de prendre en compte la montée en puissance du projet, il est prévu que le montant de rémunération soit un montant maximum. Ce montant détaillé ci-dessous est aux conditions économiques 2010 (issues du contrat d'OSP, 13/1380).

Le montant qui sera effectivement réglé à la RTM est fixé au vu des temps travaillés réellement effectués valorisés au moyen des taux horaires fixés par le contrat d'obligation de service de transports publics urbains n° 13/1380, du 22 décembre 2010.

Ils sont révisés dans les conditions et à la même fréquence que celles prévues par le contrat d'obligation de service précité.

Pour faciliter et accélérer les procédures, RTM pourra faire appel, après accord de MPM, à des marchés de prestations existants à MPM ou à RTM pour conduire ces études, expertises..., de même, des déplacements liés au benchmarking faisant partie de l'opération seront à prévoir.

Pour prendre en compte ces coûts, une enveloppe prévisionnelle de 5% du montant de la rémunération annuelle sera prévue.

La rémunération de la fourniture de locaux spécifiques pour l'équipe sera prise en charge par un montant annuel forfaitaire, qui couvrira la location, les charges et les coûts de fonctionnement (énergie, fluides entretien et nettoyage) des locaux.

Le montant maximum de rémunération (hors révision des taux horaires prévus par le contrat d'obligation de service de transports publics urbains du 22 décembre 2010 (annexe 2.18)) se décompose comme suit :

En € HT

MOYENS RTM MIS A CONTRIBUTION	heures cadre *	2014	heures cadre	2015
Un spécialiste du matériel roulant	2325	1,5	2325	1,5
Un spécialiste des systèmes automatiques	1550	1	1550	1
Un spécialiste des systèmes de supervision/ régulation: radio / TD	1550	1	1550	1
Un spécialiste de la sécurité ferroviaire	1550	1	1550	1
Un spécialiste des méthodes d'exploitation	1550	1	1550	1
Un spécialiste des infrastructures	775	0.5	1550	1
Un spécialiste de l'intégration opérationnelle (exploitation/ maintenance)	775		1550	1
Un spécialiste accessibilité/ interfaces	775	0.5	775	0.5
Des personnes en charge de la formation exploitation/ maintenance **	775		775	0.5
Des personnes en charge de la documentation **	775	0.5	775	0.5
Des spécialistes en charge des rechanges/ outillages/ maintenance **	775	0.5	775	0.5
TOTAL COUTS SALARIAUX PAR AN		1 383 375 €		1 546 125 €

Analyses, expertises, moyens logistiques (5%)	69 168,75 €		77 306,25 €
--	--------------------	--	--------------------

*Le coût horaire d'un cadre est issu de l'annexe 2.18 du contrat OSP. Son montant est de 105,00 € HT aux conditions économiques 2010.

** Pour les 3 derniers postes, il s'agit de fournir des prestations dans les spécialités du matériel roulant, des systèmes d'énergie et de traitement des informations, des infrastructures, et de l'exploitation. Le volume total indiqué de 775 heures de cadre pour chaque poste est la somme des temps passés par les différents spécialistes ci-dessus.

COUT MAXIMUM TOTAL: 3 075 975 € € HT

3.3. Modification

En cas d'évolution du programme de l'opération ayant des conséquences sur les missions de la RTM et plus généralement en cas de modification de la mission décidée par le maître d'ouvrage, la convention fait l'objet d'un avenant éventuel à partir d'une proposition de la RTM faisant apparaître notamment la description des prestations supplémentaires décomposées en temps prévisionnel nécessaire à leur exécution

ARTICLE 4. PAIEMENTS

Le règlement des sommes dues, au titre de cette mission, se fera sur la base d'une facturation annuelle intervenant dans le cadre de la facture définitive de mai (n+1) du contrat OSP 10/1380, et correspondra au niveau des temps travaillés réellement effectués et dûment justifiés.

Pour tenir compte de l'évolution des coûts, la facturation annuelle est indexée chaque année, et pour la première fois au titre de l'exercice 2014, au moyen de la formule suivante :

La Rémunération des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et conduite d'opérations (C3) est indexée au moyen de la formule suivante :

$$C3n = C30n \times A_n$$

Avec :

$$A_n = a \frac{S_n (1 + Ch_n)}{S_0 (1 + Ch_0)}$$

C3n = Rémunération des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de conduite d'opérations (C3) de l'année (n), indexée pour l'année (n)

C30n = Rémunération des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et de conduite d'opérations (C3) en valeur 2010 pour l'offre de service de l'année (n)

A_n = coefficient d'indexation

S_n = Moyenne arithmétique des indices INSEE de l'année n des taux de salaire horaire des ouvriers par activité : Transports et entreposage (NAF rév.2, niveau A38 - poste HZ - base 100 4ème trim 2008)- (Identifiant Internet : 001567387)

S₀ = valeur de S_n pour l'année 2010 soit 103,33

Ch_n = Taux moyen annuel de charges patronales (sociales et fiscales) applicable sur les salaires pour l'année n

Ch₀ = valeur de Ch_n pour l'année 2010, telle que définie à l'Annexe 4.19.1 soit 0,4948

ARTICLE 5. ATTRIBUTION DIRECTE – DUREE ET ACHÈVEMENT DE LA MISSION

5.1. Attribution directe

La Convention est attribuée directement, sans publicité ni mise en concurrence préalables par MPM à la RTM, en application :

De l'article 3-1° du code des marchés publics, dès lors que MPM exerce sur la RTM un contrôle comparable à celui qu'elle exerce sur ses propres services et que l'activité de la RTM est principalement consacrée à MPM ;

Du Contrat OSP conclu sans mise en concurrence conformément à l'article 5 du Règlement CE n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dont la convention est indissociable.

Dans ce cadre en effet, « la Régie assurera à la demande de l'Autorité Organisatrice des missions d'assistance à maîtrise d'ouvrage et/ou de maîtrise d'œuvre et plus généralement toute mission d'ingénierie ou de réalisation d'études dès lors que l'intervention de la Régie est rendue indispensable par son savoir-faire résultant de sa qualité d'exploitant, par les contraintes du processus d'exploitation et les nécessités techniques ».

5.3. Durée et achèvement de la mission

La convention court jusqu'au 31 décembre 2015. A cette échéance, et à défaut de résiliation expresse par l'une ou l'autre des parties 2 mois avant son terme, elle est renouvelable par tacite reconduction pour une durée de deux ans, selon les mêmes termes.

Fait à Marseille, en 3 exemplaires originaux

Pour l'Autorité Organisatrice

Pour la Régie

M. Eugène CASELLI

M. Pierre REBOUD