



CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

**Entre l'Etat et la Communauté Urbaine Marseille Provence
Métropole**

**RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE LA BRETELLE DE SORTIE "SAINT ANTOINE" DE
L'AUTOROUTE A7 DANS LE CADRE DE LA REALISATION D'UNE LIGNE DE BUS A
HAUT NIVEAU DE SERVICE ENTRE LA STATION DE METRO BOUGAINVILLE ET
SAINT ANTOINE (VALLON DES TUVES) A MARSEILLE (15eme et 16eme
arrondissements)**

Entre

- **L'Etat-Direction interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED)**, représenté par Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers Méditerranée, d'une part,

Et

- **La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole**, représentée par son président Monsieur Eugène CASELLI dûment habilité à l'effet des présentes, et désignée ci-après « **la Communauté urbaine** », d'autre part,

- **VU** la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004, relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2,
- **VU** la délibération en date du **13 décembre 2013 du Bureau de** la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, proposant d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de la bretelle de sortie de l'autoroute A7 dans le cadre de la réalisation d'une ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre la station de métro Bougainville et Saint Antoine (vallon des Tuves) à Marseille (15ème et 16ème arrondissements),

Considérant que la réalisation de l'aménagement du carrefour entre la bretelle de sortie « Saint Antoine » de l'autoroute A7 sens Aix-Marseille et de l'avenue de Saint Antoine relève simultanément de la maîtrise d'ouvrage de l'Etat et de la Communauté urbaine, et que l'opération, bien que concernant en partie le domaine public routier national, est, au regard de sa finalité réalisée « pour le compte » de la Communauté urbaine.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIIT :

Article 1 - Maîtrise d'ouvrage

Les deux parties conviennent que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement du carrefour entre la bretelle de sortie de l'autoroute A7 « Saint Antoine » sens Aix-Marseille et de l'avenue de Saint Antoine sera assurée par la **Communauté urbaine**.

Le transfert temporaire de la maîtrise d'ouvrage à la **Communauté urbaine** pour les travaux situés sur le domaine public routier national prendra effet à la notification de la présente convention.

La **Communauté urbaine**, dans le respect du programme défini à l'article 2, assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage et notamment, la passation des contrats, les responsabilités contractuelles envers les entreprises et les réparations en cas de dommages de travaux publics.

En sa qualité de maître d'ouvrage, elle devra respecter les diverses réglementations applicables en matière de travaux (loi sur l'eau, bruit...).

Article 2 - Programme - Délais

Le programme technique de l'opération est défini par l'annexe 1 à la présente convention.

La **Communauté urbaine** s'engage à réaliser l'opération dans le strict respect du programme approuvé.

Dans le cas où la **Communauté urbaine**, maître de l'ouvrage désigné par la présente convention, estimerait nécessaire d'apporter des modifications au programme, un avenant à la présente convention devra être conclu avant que la **Communauté urbaine** puisse mettre en œuvre ces modifications. Elle supportera les éventuelles dépenses correspondantes.

La **Communauté urbaine** conduira toutes les études, analyses et contrôles nécessaires à la réalisation des travaux et à leur acceptation par la **DIR Méditerranée**.

Les travaux d'aménagement de la bretelle de sortie « Saint Antoine » de l'autoroute A7 sens Aix-Marseille, objet de la présente convention, comprennent :

- la modification de signalisation horizontale liée au décalage de l'axe des voies
- la modification de la signalisation de police
- la modification d'îlot séparateur
- la reprise de bordures et trottoirs
- la reprise de chaussée
- la création de boucles de détection sous chaussée et leurs raccordements à l'armoire de gestion des feux tricolores
- la signalisation temporaire de chantier,

Les travaux seront conformes au programme annexé à la présente convention (cf annexe 1) et au dossier technique accepté par la **DIR Méditerranée**.

Pendant toute la durée de la convention, avant le quinze du premier mois de chaque trimestre, la **Communauté urbaine** transmettra à la **DIR Méditerranée** un compte-rendu de l'avancement de l'opération.

Article 3 - Financement

La **Communauté urbaine** prendra en charge dans son intégralité le financement de l'opération sans aucun concours financier de l'Etat.

L'article L.1615-2 du code général des collectivités territoriales permet à une Communauté urbaine de bénéficier des attributions du fond de compensation de la TVA pour des dépenses relatives aux travaux qu'elle fait exécuter comme maître d'ouvrage sur le domaine public routier national.

Article 4 - Domanialité

La **DIR Méditerranée** s'engage, pour l'aménagement projeté, à autoriser la **Communauté urbaine** à occuper les parcelles du domaine public appartenant à l'Etat et jouxtant le domaine public routier.

Article 5 - Contrôle externe administratif et technique

La DIR Méditerranée se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'elle estime nécessaires. La **Communauté urbaine** devra donc laisser libre accès à ses agents, à tous les dossiers concernant l'opération ainsi qu'au chantier.

Ces derniers ne doivent toutefois pas communiquer directement avec les entreprises et fournisseurs sans l'accord de la **Communauté urbaine**.

Article 6 - Obligations de la Communauté urbaine pendant la durée des travaux

La **Communauté urbaine** devra s'assurer de la présence des réseaux sous la chaussée avant le début des travaux. Elle fera son affaire des modalités de déplacement de ceux-ci auprès des concessionnaires ainsi que des éventuelles indemnités que ces derniers demanderaient.

Elle s'engage à maintenir la circulation et tous les accès riverains pendant toute la durée des travaux. Les conditions de sécurité du chantier sous circulation devront faire l'objet d'un examen préalable par la **DIR Méditerranée**, avant le démarrage du chantier, et pourront faire l'objet d'un contrôle à tout moment, pendant le déroulement du chantier, avec droit pour la DIR d'interrompre le chantier en cas de non conformité aux dispositions prévues ou de danger pour les usagers.

La **Communauté urbaine** aura la charge de la signalisation temporaire du chantier de jour comme de nuit, et de sa maintenance, en application notamment de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie. Celle-ci sera, dans les mêmes conditions, soumise au contrôle de la **DIR Méditerranée**.

La **Communauté urbaine** sollicitera, auprès du gestionnaire des voies concernées, un arrêté temporaire de circulation si des restrictions de circulation devaient être mises en place pour permettre la réalisation des travaux. En cas de chantier non courant au sens de la circulaire n° 96-14 du 6 février 1996, elle présentera un dossier d'exploitation sous chantier 6 semaines avant le démarrage du chantier. Ce dossier présentera notamment les plans de phasage travaux, les plans de circulation, de signalisation temporaire et des équipements de sécurité et le planning général de l'opération.

Ce dossier fera l'objet d'une validation et d'une approbation par les services de la **DIR Méditerranée**.

Article 7 - Mesures correctives – Résiliation

Si la **Communauté urbaine** est défaillante, et après mise en demeure restée infructueuse, la **DIR Méditerranée** peut abroger la présente convention.

Cette abrogation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de l'intention de l'Etat. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par la **Communauté urbaine** et des travaux réalisés.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui précise, en outre, les mesures conservatoires que la **Communauté urbaine** doit prendre pour assurer la sécurité des usagers et la conservation des prestations et travaux effectués. Il indique le délai dans lequel la **Communauté urbaine** doit remettre l'ensemble des dossiers à la **DIR Méditerranée**.

Les biens affectés à l'opération sont, en tant que de besoin, remis à l'Etat.

Article 8 - Remise des ouvrages

A l'issue de la réception sans réserve des travaux, et après accord de la **DIR Méditerranée** sur la conformité des ouvrages, la **Communauté urbaine** remettra les ouvrages et aménagements gratuitement à la **DIR Méditerranée** pour être incorporés dans le domaine public routier national. La nouvelle délimitation du domaine public routier national sera précisément reportée sur un plan contradictoirement établi par la **Communauté urbaine** et la **DIR Méditerranée**, et qui sera annexé à un arrêté préfectoral de délimitation.

La **DIR Méditerranée** pourra assister aux essais et à la réception des ouvrages avant leur mise en service. Elle se réserve le droit de procéder à des contrôles contradictoires avec la **Communauté urbaine** pour vérifier la conformité des ouvrages exécutés.

Ces formalités feront l'objet d'un procès-verbal de remise établi par la **Communauté urbaine**.

Un dossier d'ouvrage conforme à l'exécution (version papier et informatique selon le modèle fourni par la **DIR Méditerranée**) établi aux frais de la **Communauté urbaine**, sera remis à la **DIR Méditerranée** et joint au procès-verbal de remise.

Il comprendra au minimum :

- un plan général de récolement de l'opération,
- la liste des ouvrages sur lesquels continuent à courir des garanties ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces garanties (périmètre, délais,...).

La **Communauté urbaine** s'engage à mettre en œuvre à ses frais et sans délais les garanties éventuelles qui continueraient à courir après remise des ouvrages à la **DIR Méditerranée**, sur simple demande, dès constat d'un désordre.

La remise des ouvrages emporte transfert au bénéfice de l'État de la garantie décennale ainsi que, le cas échéant, de la garantie de parfait achèvement.¹

Article 9 - Gestion et entretien des ouvrages

Les modalités de gestion et d'entretien des ouvrages réalisés sur le domaine routier national sont réparties comme suit :

Responsabilités de la Communauté urbaine :

- les bordures et trottoirs,
- les îlots,
- les boucles de détection sous chaussée et leurs raccordements à l'armoire de gestion des feux tricolores.

Responsabilités de la DIR Méditerranée :

- la chaussée,
- la signalisation horizontale,
- la signalisation verticale de police.

Article 10 - Durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de sa notification. Elle sera caduque si les travaux d'aménagement n'ont pas été réalisés dans un délai d'un an.

¹Dans ce cas, il faudra formaliser vis à vis des entreprises le transfert de la garantie de parfait achèvement et de la garantie décennale au profit de l'État.

La mission de maîtrise d'ouvrage confiée par la présente convention à la **Communauté urbaine** prendra fin avec la délivrance du quitus par l'Etat.

Le quitus pourra être délivré six mois après l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages.

Le quitus est réputé acquis s'il n'a pas été refusé par décision motivée dans le délai de deux mois après la demande de la **Communauté urbaine**.

Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre la **Communauté urbaine** et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage de la **Communauté urbaine** se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels pendants.

Article 11 - Traitement des litiges

En cas de litige entre la **Communauté urbaine** et la **DIR Méditerranée** relatif à la maîtrise d'ouvrage assurée par la **Communauté urbaine**, et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le tribunal administratif de Marseille.

**Pour la Communauté urbaine
Marseille Provence Métropole,**

Pour l'État,

**Le Président
Eugène Caselli**

**Le Préfet des Bouches du Rhône,
coordonnateur
des itinéraires routiers Méditerranée
Michel Cadot**

Annexe 1 : programme technique de l'opération

**Ligne de Bus à Haut Niveau de Service entre le
métro Bougainville et le Vallon des Tuves à Saint
Antoine
Marseille 15ème et 16ème**

Incidence du BHNS sur l'échangeur de Saint Antoine

NOTICE

Préambule

Cette notice accompagne les documents techniques joints au présent dossier, qui permettent de présenter les incidences du projet de BHNS sur le secteur de l'échangeur Saint Antoine.

1. LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER TECHNIQUE

1.1 Pièces écrites

- 00_Notice
- 01_2012-06-27_Incidence du BHNS sur l'échangeur ST Antoine
- 02_BHNS Saint Antoine – Simulations dynamiques travaux v1

1.2 Pièces Graphiques

- 03_BHNS-3-EF2-EXE-VOI-8_001-VP-00288-D
- 04_BHNS-3-EF2-EXE-VOI-8_002-VP-00289-D
- 05_BHNS-Signalisation définitive carrefour Saint-Antoine/Bretelle de sortie A7
- 06_BHNS-Signalisation chantier bretelle A7
- 07_BHNS-Carnet phasage travaux

2. AMENAGEMENT FINAL DU CARREFOUR SAINT ANTOINE/A7

Dans le cadre des aménagements du carrefour Saint Antoine / A7, 3 voies de circulation sont maintenues sous l'ouvrage de l'A7 et un couloir BHNS est intégré pour le sens entrant vers Marseille.

L'insertion du BHNS sur l'Avenue de Saint Antoine intègre une gestion à feux du carrefour avec la bretelle de sortie de l'A7.

Un élargissement de la bretelle de sortie à 2 voies sur 110m est proposé pour compenser la modification du régime de priorité au carrefour, permettant ainsi d'augmenter la capacité de stockage

des véhicules. De plus la proposition de mise en place de boucles de détection sur la bretelle permettra d'évaluer les rétentions de trafic et ainsi moduler la mise en vert sur le carrefour.

En cas de dysfonctionnement des feux de circulation, la priorité sera donnée aux usagers venant de la bretelle de sortie par rapport aux usagers de l'avenue de Saint Antoine, y compris le BHNS. On retrouvera alors un fonctionnement identique à la situation actuelle.

Documents :

Pièces écrites

- ***2012-06-27_Incidence du BHNS sur l'échangeur ST Antoine***

Pièces graphiques

- ***Plan masse exécution - BHNS-3-EF2-EXE-VOI-8_001-VP-00288-D***
- ***Plan masse exécution - BHNS-3-EF2-EXE-VOI-8_002-VP-00289-D***
- ***Plan de signalisation définitive carrefour Saint Antoine / Bretelle de sortie A7***

2.1 Limites de prestations

Le découpage du parcellaire suite au transfert de l'exRN8 aux collectivités ne précisant pas de limite de gestion Etat/Commune, il a été convenu de considérer comme limite de gestion pour chaque bretelle l'extrémité extérieure des traversées piétonnes des carrefours.

A noter que le projet initial a pris comme hypothèse une limite d'intervention calée sur la sortie riveraine parallèle à la bretelle de sortie A7.

2.2 Proposition de réaménagement de la bretelle de sortie A7

Le projet d'aménagement du BHNS est fonctionnel avec la configuration actuelle de la bretelle dans le domaine autoroutier, néanmoins la proposition de projet de réaménagement de la bretelle pourra être mise en œuvre, consistant à un élargissement de la sortie sur 2 files sur environ 110m, avec une proposition d'implantation de boucles de détection sur la bretelle pour adapter la durée de vert pour limiter les remontées de files (***2012-06-27_Incidence du BHNS sur l'échangeur ST Antoine***)

2.2.1 Caractéristiques géométriques du profil en travers de la bretelle

La bretelle de sortie est élargie à 2 voies sur une longueur de 110m.

Cet élargissement s'effectue en réduisant les largeurs de bandes dérasées (0,50m) et en assurant des largeurs de voies de 3,50m.

Sens Sortant : 2 voies sur 110m / Sens entrant : 1 voie

- Bande dérasée de droite = 0,50m

=> vérifie la dimension minimale de **Voie de type A** (ICTAVRU)

- Chaussée sortante = 2 voie de 3,50m

=> vérifie la dimension normale de **Voie de type A** (ICTAVRU)

- Bande médiane = 0,50m

=> Marquage au sol

- Chaussée entrante = 1 voie de 3,50m

=> vérifie la dimension normale de **Voie de type A** (ICTAVRU)

- Bande dérasée de gauche = 0,50m

=> vérifie la dimension minimale de **Voie de type A** (ICTAVRU)

2.2.2 Interventions / Maintenances

Pour réaliser la partie des travaux située dans le périmètre autoroutier, une convention de transfert de maîtrise d'ouvrage sera établie.

Pour la maintenance et l'entretien des équipements et systèmes, à la charge de MPM, une convention spécifique sera établie entre MPM et la DIRMED.

2.3 Phasage des travaux du BHNS sur Saint Antoine

Durant les travaux d'aménagement sur l'Avenue Saint Antoine, 2 files de circulation (1 par sens) seront assurées.

Le réaménagement des amorces de bretelles s'effectuera par demi-chaussée.

Les phases 1, 2 et 3 correspondent aux travaux réalisés sur le domaine public communautaire. La phase 4 correspond aux travaux réalisés sur le domaine public routier national. Elle interviendra une fois la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage signée entre la DIRMED et MPM.

La phase 2 des travaux (traitement de la zone NORD de l'Avenue de Saint Antoine apparaissait dans le phasage initial comme la plus contraignante du fait de l'impact sur la bretelle de sortie depuis Marseille consécutif à la mise en alternat de l'avenue Anne-Marie. Le phasage a donc été revu de façon à réaliser Anne-Marie dans un premier temps et à pouvoir maintenir la rue à double sens lors des phases de travaux au droit de l'échangeur (**BHNS-Carnet phasage travaux**).

L'autre modification conséquente apportée au phasage de travaux consiste en la demande de fermeture de la bretelle d'entrée « sud » de l'A7 vers Aix compte tenu du fait que le passage des poids lourds avec une largeur de voie réduite à 3,50 m n'est pas garanti. Les usagers voulant emprunter l'A7 en direction d'Aix seront donc dirigés vers la bretelle d'entrée « nord » via un mouvement de tourne-à-gauche sur l'avenue de Saint Antoine. Cette disposition est sans impact sur la circulation de l'A7. Elle contraint par contre un peu plus la circulation sur l'avenue de Saint Antoine (**BNHS Saint Antoine – Simulations dynamiques travaux v1**).

Le présent dossier comprend le plan de signalisation de chantier établi par l'entreprise EIFFAGE pour les bretelles sortantes NORD et SUD. La mise en place de cette signalisation sera réalisée sous balisage de la DIRMED. Un délai minimum de 15 jours sera pris en compte par l'entreprise en amont de son planning d'intervention pour permettre à l'exploitant de programmer les interventions (**BHNS-Signalisation chantier bretelles A7**). La protection des zones de travaux sera réalisés par des séparateurs provisoires de type K16 de préférence.

La mise en œuvre des dispositifs temporaires (marquage au sol jaune, dispositifs de protection) pourrait nécessiter des fermetures ponctuelles de nuit des bretelles de sortie. Le cas échéant des demandes seront adressées au minimum 15 jours à l'avance, en cherchant dans la mesure du possible à s'intégrer dans les fermetures programmées.

