

Convention pluriannuelle de financement pour l'étude de définition des aménagements urbains en parachèvement de la L2 Nord

Entre,

La Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, représentée par Guy TEISSIER,

Ci-après dénommée « MPM »

Et

La Ville de Marseille, représentée par Jean-Claude Gaudin,

Ci-après dénommée « la Ville »

Et

Le Groupement d'Intérêt Public pour Marseille Rénovation Urbaine, représenté par

....,

Ci-après nommé « le GIP MRU »,

est convenu ce qui suit,

PREAMBULE

Lors de la mise au point en 2011/2012 du Programme Fonctionnel Détaillé de la L2 (qui a servi de base contractuelle aux propositions des candidats du PPP de la rocade L2), l'Etat (DREAL) , la ville de Marseille, la Communauté urbaine MPM et Marseille Rénovation Urbaine ont mené un travail spécifique « sous forme d'Ateliers Aménagement L2 Nord », afin de préciser les projets urbains (voirie, espaces publics, projets immobiliers) et les projets de transports relevant des collectivités locales et se plaçant soit en surface des sections en tranchée couverte, soit aux abords de l'infrastructure autoroutière.

Cette réflexion couvrait le principal secteur concerné par la future L2Nord, entre le rond-point de Sainte-Marthe et le Boulevard Laveran.

Sur ce secteur, la L2 Nord traverse ou borde des quartiers d'habitat social dont la Rénovation Urbaine a été engagée depuis 2011 sous l'égide du G.I.P Marseille Rénovation Urbaine, dans le cadre des Projets de Renouvellement Urbain (P.R.U) de Saint-Barthélémy III – Picon - Busserine d'une part, des Oliviers pour Malpassé d'autre part.

En repartant et en croisant d'une part l'étude d'APS de la L2 Nord établie par la DREAL sur la L2 en 2008, puis soumis à enquête publique en 2008 et 2009, les différentes contraintes identifiées (nivellement, hydraulique, usages...), et d'autre part les plans d'urbanisme et d'infrastructures des projets de renouvellement urbain, ce travail a permis de proposer des principes d'aménagements et d'organisation en surface des futures dalles et des abords de la L2 Nord sur les secteurs Picon Busserine, ainsi que des tracés préliminaires d'infrastructures de surface (rétablissement des voiries, site propre pour Bus à Haut Niveau de Service) .

Cet exercice a abouti à un ensemble de propositions (plans masse, détails, nivellement) permettant d'optimiser les conditions d'insertion urbaine de la rocade L2 Nord.

Ce travail a, in fine, contribué à la mise au point du Programme Fonctionnel Détaillé de la consultation de PPP, et a donné lieu à la production par le GIP MRU , en liaison avec la Ville et la CUMPM, du dossier « Aménagement de la L2 Nord et projets urbains/ plans guides – juillet 2012 ».

Celui-ci a été communiqué par le MELAAAT/ Direction des Infrastructures et Transports aux candidats au contrat de PPP de la L2, en tant qu'annexe au Programme Fonctionnel Détaillé. Ce dossier, identifié désormais comme « Dossier Plans Guides Aménagements Urbains L2 Nord, ou PGAU L2 Nord», était de niveau faisabilité.

Le projet de la Société de la Rocade L2 (SRL2) a été retenu courant 2013 et le contrat de partenariat a été signé avec l'Etat en octobre 2013. Depuis, la SRL2 a produit un dossier d'Avant Projet Sommaire Modificatif, communiqué aux collectivités locales fin Mars 2014. Dans ce dossier, la géométrie de l'infrastructure, les conditions de rétablissement hydraulique, les nivellements ont été modifiés dans certains secteurs par rapport aux propositions ou aux recommandations du dossier PGAU.

Le projet de la SRL2 s'écarterait sur plusieurs secteurs des préconisations techniques, urbanistiques et spatiales du PGAU, il est nécessaire aujourd'hui de vérifier et d'améliorer la cohérence entre le projet L2 Nord et l'ensemble des projets d'infrastructures et d'aménagements relevant de la Communauté urbaine ou de la Ville de Marseille. Ces projets urbains sont situés soit en surface des tranchées couvertes de la L2 Nord, soit aux abords immédiats.

Cette mise en cohérence est d'autant plus indispensable que le démarrage des premiers travaux sur la L2 Nord est envisagé dès l'été 2014 avec les déviations de réseaux aux droits des quartiers Picon et Busserine.

De plus, la validation et l'optimisation des plans AVP, PRO ou d'exécution des ouvrages de génie-civil de l'autoroute A 507 (L2) dépendent pour une part de la définition des projets de surface sur tranchée couverte et aux abords de la L2 Nord, portés soit par la Ville soit par la Communauté Urbaine MPM.

Il convient donc que les collectivités (CU MPM, et la Ville de Marseille), à partir des éléments du PGAU de 2012, précisent leurs projets urbains en surface dans les délais les plus brefs ; ceux-ci doivent intégrer les différents rétablissements de voirie, le tracé d'un BHNS, des aménagements d'espaces publics, les projets d'équipements ou immobiliers envisagés par la Ville et/ou MRU, et les « coutures urbaines » indispensables au Nord et au Sud des emprises des ouvrages de la L2 Nord. .

L'objectif est également de disposer des éléments programmatiques nécessaires pour lancer début 2015 les premières consultations de maîtrises d'œuvre puis à partir de 2016 les consultations d'entreprises nécessaires aux travaux d'aménagement des dalles et des abords sous maîtrises d'ouvrages MPM et/ou Ville de Marseille, l'objectif étant d'assurer le parachèvement des aménagements dans la suite immédiate de la réalisation de la L2 Nord, soit dans la période 2017-2018.

Les deux collectivités pour des raisons de simplicité et de cohérence des réflexions ont décidé, et en accord avec l'Etat (signataire du contrat de PPP L2), de confier au G.I.P Marseille Rénovation Urbaine le soin de monter et de piloter les missions d'études et d'ingénierie à mener à cet effet, chacune des deux collectivités finançant 50 % du coût des études.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de définir les modalités de financement de la participation de MPM et de la Ville de Marseille ainsi que les conditions de réalisation des études de définition des aménagements urbains en parachèvement de la L2 Nord.

ARTICLE 2 : PARTICIPATION FINANCIERE DE MPM

Le financement alloué par MPM interviendra à hauteur de 50 %, soit 100 000 € HT (120 000 € TTC) pour un coût prévisionnel de l'étude évalué à 200 000 € HT (240 000 TTC) – (Valeur Juillet 2014).

Toute variation de ce coût résultant d'une évolution de ses composantes, ainsi que ses causes (avec les éléments techniques et financiers qui les éclaireront), devront être préalablement communiquées au groupe de suivi visé à l'article 5 dès leur apparition et avant toute décision du GIP MRU d'engager les dépenses correspondantes.

ARTICLE 3 : PARTICIPATION FINANCIERE DE LA VILLE DE MARSEILLE

Le financement alloué par la Ville interviendra à hauteur de 50 %, soit 100 000 € HT (120 000 € TTC) pour un coût prévisionnel de l'étude évalué à 200 000 € HT (240 000 TTC) – (Valeur Juillet 2014).

Toute variation de ce coût résultant d'une évolution de ses composantes, ainsi que ses causes (avec les éléments techniques et financiers qui les éclaireront), devront être préalablement communiquées au groupe de suivi visé à l'article 5 dès leur apparition et avant toute décision du GIP MRU d'engager les dépenses correspondantes.

ARTICLE 4 : MODALITES DE FINANCEMENT

Pour chacune des collectivités, le versement de la subvention allouée à l'opération interviendra :

- Par une avance de 30% de son montant sur présentation d'une demande du GIP MRU à l'appui de laquelle sera jointe la **copie** de l'acte d'engagement notifié du marché d'études ;
- Par acomptes intermédiaires selon le taux d'avancement de l'étude, plafonnés à 80 % avec un **original** de l'état détaillé des dépenses mentionnant les montants acquittés en euros HT et TTC, co-signé par le Directeur du GIP MRU et le comptable public ;

- Le solde, au prorata des dépenses réalisées, sur présentation d'une demande du GIP MRU à laquelle sera joint un **original** de l'état récapitulatif des dépenses réglées, établi par le Maître d'ouvrage de l'opération. Cet état sera attesté et signé conjointement par le Comptable habilité (Comptable public) et le directeur du GIP MRU.

ARTICLE 5 : COMMUNICATION

Le soutien financier de MPM et de la Ville apparaîtra sur tous les moyens de communication utilisés pour en informer le public.

ARTICLE 6 : BILAN, EVALUATION ET MODALITES DE CONTROLE

MPM et la Ville, en tant que partenaires des études, seront représentés au sein du groupe de suivi MRU-Ville-MPM chargé de monter les cahiers des charges et les appels d'offre d'études, de retenir les prestataires, de suivre les études et d'en valider leurs conclusions.

MPM et la Ville, en tant que membres du GIP-MRU, seront tenues informées des difficultés susceptibles de générer un retard de mise en œuvre du programme convenu.

Chacune des collectivités pourra à tout moment demander au GIP-MRU de faciliter le contrôle de l'utilisation des subventions reçues, de la réalisation et de l'évaluation des engagements et objectifs de la présente convention, notamment par l'accès à toute pièce justificative, tout document et information dont elle jugerait la production nécessaire.

ARTICLE 7 : ENTREE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur à compter de sa notification.

Les dépenses engagées antérieurement seront cependant prises en compte pour le calcul de la subvention.

Elle expirera après le paiement par MPM et la Ville au GIP MRU des sommes dues au titre de l'ensemble des dépenses relatives aux prestations.

ARTICLE 8 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

La convention pourra être modifiée et prorogée à l'initiative des parties par voie d'avenant après examen préalable des motifs devant le groupe de suivi.

ARTICLE 9 : RESILIATION

La résiliation interviendrait si l'un des signataires décidait de mettre fin à la convention. Par ailleurs, le non-respect d'une des clauses entraînerait après discussion et désaccord persistant entre les partenaires, la résiliation de la présente convention.

ARTICLE 10 : LITIGES

La loi applicable au présent contrat est la loi française. En cas de litige survenant à l'occasion de la présente convention, tant pour ce qui concerne son interprétation que son exécution, et à défaut d'accord amiable entre les Parties, compétence expresse est attribuée au Tribunal Administratif de Marseille, nonobstant pluralité de défendeurs ou appel en garantie, même pour les procédures d'urgence ou les procédures conservatoires, en référé ou par requête.

Annexe 1 : Descriptif des études objet du cofinancement.

Fait à Marseille, le..... en trois exemplaires originaux

Pour la Ville de Marseille

Jean-Claude GAUDIN

**Pour la Communauté urbaine Marseille
Provence Métropole**

Guy TEISSIER

**Pour le GIP Marseille Rénovation
Urbaine**

ANNEXE 1

DESCRIPTION DES ETUDES POUR LE PARACHEVEMENT DE LA ROCADE L2NORD

L'étude de définition des projets urbains en parachèvement de la L2Nord a pour objectif de vérifier et d'améliorer la cohérence entre le projet de la rocade L2 Nord et l'ensemble des projets d'infrastructures et d'aménagement relevant de MPM ou de la ville de Marseille.

Les prestations à réaliser se composent de prestations forfaitaires et de prestations rémunérées au temps passé.

* **Missions forfaitaires** : 4 types de missions sont prévues.

- Synthèse des études urbaines et techniques, clarification des enjeux et des priorités urbaines, définition d'un parti d'aménagement.

- Définition de la ligne de Bus à Haut Niveau de Service (B.H.N.S) inscrite au Plan de Déplacement Urbain de MPM, entre le giratoire de Sainte-Marthe et l'échangeur de Saint-Jérôme.

- Définition des rétablissements de voirie en intégrant les problématiques piétons/cycles, la proximité avec le BHNS et les raccordements aux voiries transversales. L'étude d'une voie de bouclage au sud de la L2 améliorant le maillage du quartier Font-Vert fait partie de cette mission.

- Définition des aménagements de parachèvement sur les secteurs Picon, Font-Vert, Busserine, la Benausse et Oliviers/Malpassé/Saint-Jérôme (définition des équipements collectifs, des espaces verts, des espaces construits...). Une réflexion sur le positionnement alternatif du bassin de rétention de la Place de la gare est demandée.

* **Missions rémunérées** au temps passé. Il s'agit de missions complémentaires d'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour apporter une expertise technique ponctuelle, notamment le secteur de.Frais Vallon.

La durée globale des prestations est de 18 mois.