

**CONVENTION DE CO-MAITRISE D'OUVRAGE POUR LA REALISATION
DES ETUDES ET DES TRAVAUX D'AMENAGEMENT LIES A
L'INTEGRATION DES ESCALIERS MECANIQUES DE LALIGNE
M2 DE LA STATION CASTELLANE**

Annexes à la présente convention :

Annexe 1 : Plans des ouvrages nouvellement créés

Annexe 2 : Evaluation de la répartition et échancier de la participation financière à la charge de la RTM

Entre :

La METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE (MAMP),

Etablissement public de coopération Intercommunal dont le siège est situé à l'adresse suivante :
Le Pharo - 58, boulevard Charles Livon 13007 Marseille

Représentée par son(a) président(e) _____ agissant en vertu de la délibération du conseil
métropolitain n° _____ en date du _____ portant délégations de compétences du Conseil de la
Métropole au Bureau de la Métropole Aix-Marseille-Provence
Ci-après désignée par « MAMP »

Et

La Régie des Transports Métropolitains (RTM)

Etablissement public à caractère industriel et commercial, dont le siège social est situé :
Immeuble l'Astrolabe - 79 Boulevard de Dunkerque - CS 60478
13235 MARSEILLE CEDEX 02

Représentée par monsieur Pierre REBOUD, en sa qualité de Directeur Général, dûment habilité par
délibération du Conseil d'administration en date du _____
Ci-après désignée par « la RTM »

Ensemble ci-après désignées « les Parties »

PREAMBULE

Le métro de Marseille a été mis en service en 1977 avec 21 rames de 3 voitures et a été depuis
étendu.

Par un contrat d'Obligation de Service Public (ci-après le « contrat OSP ») conclu le 21.12.2010 pour
une période courant jusqu'au 31.12.2025, la COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE
METROPOLE, devenue la METROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE (ci-après « MAMP »), a délégué
à la REGIE DES TRANSPORTS METROPOLITAINS (ci-après « RTM ») la gestion et l'exploitation des
modes de transport relevant de sa compétence sur l'ensemble du périmètre métropolitain.

Aux termes dudit contrat :

MAMP, en tant qu'Autorité Organisatrice, est propriétaire des infrastructures de métro et de
tramway

La RTM en assure la gestion, l'exploitation et la maintenance.

Le contrat OSP prévoit également, en ses articles 3.2, 3.3 et 3.4 que les biens dédiés au réseau par
l'Autorité Organisatrice et/ou la RTM sont classés en 2 catégories : les biens de catégorie A et les
biens de catégorie B.

L'article 3.3.4 du contrat dispose que le renouvellement des biens de catégorie A incombe à
l'Autorité Organisatrice qui en assure le financement.

La mise en accessibilité du réseau de transport pour les personnes à mobilité réduite (ci-après
« PMR ») nécessite le renouvellement de biens de catégorie A et incombe par conséquent à MAMP.

Le renouvellement d'équipements relevant de la catégorie B incombe à la RTM.

Dans ce cadre, il appartient :

D'une part à MAMP d'assurer la mise en accessibilité de sept stations de métro de Marseille et, D'autre part, à la RTM de procéder à l'adaptation des infrastructures nécessaires à l'intégration de nouveaux escaliers mécaniques et de leur asservissement à l'exploitation du métro

A ce titre, l'opération d'aménagement et de mise en accessibilité PMR de la station de métro Castellane relève simultanément de la compétence de MAMP et de la RTM.

En effet, cette opération a été décidée pour les raisons suivantes :

- mettre en accessibilité PMR la station Castellane
- répondre à l'augmentation des flux due au renouvellement des rames de métro ;
- répondre aux évolutions du trafic et du réseau ;
- répondre aux attentes des clients et augmenter l'attractivité de ce mode de transport en site propre.

La station Castellane est une station de correspondance entre les lignes N°1 et N°2 du métro, située sous la place Castellane, le boulevard Baille et l'avenue du Prado, au cœur d'un ensemble d'espaces publics majeurs de l'agglomération marseillaise.

Les principaux générateurs de flux sont :

- le caractère de centre urbain commerçant dense du quartier ;
- le rôle de pôle d'échange de la station, en interface avec le tramway (T3) en cours de prolongement vers le Sud, de multiples rabattements de lignes de bus sur l'avenue Jules Cantini, le BHNS sur l'avenue du Prado.

L'opération consiste ainsi à réaliser une extension d'ouvrage de la boîte métro côté ligne M2 afin de réaliser les travaux nécessaires à la mise en accessibilité de la station de métro Castellane et à l'installation de deux escaliers mécaniques entre les niveaux quais et mezzanine, sans interruption d'exploitation, en poursuivant les objectifs suivants :

- augmenter l'attractivité de ce mode de transport particulièrement en termes de sécurité, accessibilité, fiabilité, rapidité, confort et sentiment de sécurité ;
- améliorer le service de transport ;
- s'adapter aux besoins des futurs prolongements et au regard des évolutions prévues sur le réseau de transport à l'horizon 2030 ;
- maîtriser et optimiser les coûts pour la métropole.

La complexité de ce type d'opération est celle de tout projet d'aménagement et réside dans la contrainte de minimiser l'impact sur l'exploitation compte tenu :

- de l'évolution des possibilités technologiques des nouveaux matériels et équipements ;
- des contraintes liées à l'adaptation des infrastructures existantes (à la réalisation de travaux dans un ouvrage existant) ;
- des contraintes liées au renouvellement des systèmes en exploitation.

Dans ce contexte, il apparaît alors pertinent de recourir au mécanisme de la co-maîtrise d'ouvrage prévu par l'article L.2422-12 du Code de la commande publique, qui dispose que :

« Lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme ».

En effet, les Parties estiment que la désignation d'un maître d'ouvrage unique permet de rationaliser la conduite des travaux à venir s'agissant de la mise en accessibilité PMR de la station Castellane et de l'installation de deux escaliers mécaniques.

La présente convention a donc pour objet d'organiser les conditions de mise en œuvre de la co-maîtrise d'ouvrage.

CECI RAPPELÉ, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

ARTICLE 1 : OBJET

En application des dispositions de l'article L.2422-12 du Code de la commande publique, la présente convention a pour objet d'organiser les modalités d'une co-maîtrise d'ouvrage circonscrite à la seule réalisation des études et des travaux d'aménagement de la station Castellane ayant pour objet l'ouverture de la boîte métro et la réalisation des galeries côté ligne M2.

Par la présente convention, les parties décident que la RTM transfère temporairement sa maîtrise d'ouvrage à la Métropole Aix Marseille Provence pour les études et les travaux d'aménagement de la station Castellane.

Il est expressément convenu entre les Parties que l'installation des escaliers mécaniques qui se déroulera après les travaux d'ouverture de la boîte métro et la réalisation des galeries côté ligne M2 ne rentre pas dans le champ d'application des présentes et se fera sous la maîtrise d'ouvrage de la RTM.

La présente convention définit les modalités techniques, administratives et financières de ce transfert temporaire de maîtrise d'ouvrage.

ARTICLE 2 : PERIMETRE DE LA MAITRISE D'OUVRAGE EXERCEE PAR METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Dans le cadre de la présente convention, les parties s'engagent, chacune pour ce qui la concerne, à la réalisation des études et des travaux d'aménagement de la station Castellane selon les annexes n°1 à 3 de la présente convention.

ARTICLE 3 MISSIONS DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

Les Parties ont conjointement défini leurs besoins pour la réalisation de l'opération au sein du programme de travaux et de l'enveloppe financière prévisionnelle de l'opération.

La Métropole Aix Marseille Provence assume, sur le plan administratif et technique l'étude et la réalisation de l'ensemble du programme objet de l'opération visé à l'article 1^{er} de la présente convention dans le respect de la réglementation applicable.

L'objet de la présente convention porte uniquement sur les études et les travaux de génie civil des volumes à créer qui permettront d'intégrer les deux nouveaux escaliers mécaniques sur la ligne M2 entre le niveau Mezzanine et le niveau quai (un sur chaque quai).

Programme de l'opération et limites de prestations :

Afin de rendre compatible les aménagements projetés dans le cadre de la mise en accessibilité pour implanter les escaliers mécaniques de desserte de la ligne M2, à l'image de ceux qui existent aujourd'hui sur les accès aux quais de la ligne M1, la solution envisagée est de créer une boîte en génie civil de part et d'autre de l'ouvrage existant pour pouvoir y placer les escaliers mécaniques reliant la mezzanine et les quais (cf. plan en annexe 1 de cette présente convention).

Le principe général lié à la mise en œuvre des escaliers mécaniques est le suivant :

- déplacer les ascenseurs vers le sud (voutes M2).
- agrandir les puits afin de créer une emprise pour les futurs escaliers qui seront situés en face de chaque ascenseur, sous le couloir du niveau Correspondance.
- agrandir le terrassement à ciel ouvert du puits.

La création de ces volumes à créer comprend :

- Les études de conception des ouvrages ainsi créés.
- La prise en compte et la vérification des interfaces avec le projet Escalier mécanique (réservation, dimensions en fonction des contraintes techniques et financier, etc)
- Les travaux de :
 - déviations et/ou maintien de réseaux impactés par le projet ;
 - terrassement à l'intérieur de l'enceinte de la galerie,
 - génie civil des galeries.

Ne sont pas compris toutes autres études et travaux des zones permettant l'intégration des escaliers mécaniques hors ceux cités précédemment, à savoir notamment :

- Courant Faible/ Courant Fort (CFA/CFO) ;
- Second Œuvre Aménagement (SOA) ;
- Equipements,
- Ventilation.

A cet effet, les caractéristiques des escaliers mécaniques (dimensions, descente de charges) devront être transmis par la RTM à la Métropole Aix Marseille Provence pour validation. La volumétrie de ces puits qui doivent permettre l'intégration de ces nouveaux escaliers mécaniques sur la ligne M2 (largeur, longueur, dénivelé) devra être validée, et ce avant le démarrage de la phase PRO/DCE.

La MAMP transmettra, à chaque étape de l'opération, les plans et notes permettant de vérifier la bonne insertion future des escaliers mécaniques. La MAMP informera en temps réel RTM de toute évolution ou aléa de réalisation pouvant compromettre l'insertion future des escaliers mécaniques, Dans le cadre de sa mission, la Métropole Aix Marseille Provence fait son affaire du choix des titulaires des marchés publics liés à la réalisation de l'opération et applique ses propres règles (seuils de procédures, commissions d'appel d'offres, etc...).

De manière identique la Métropole Aix Marseille Provence signe les marchés et les exécute.

Au vu du détail et de la nature des réalisations telles que définies au titre de l'article 3 de la présente convention, la Métropole Aix Marseille Provence s'engage à :

- engager les consultations nécessaires à la réalisation de l'ouvrage ainsi créé en vue de désigner les entreprises de travaux ;
- conclure et signer les marchés correspondants ;
- s'assurer de la bonne exécution des marchés et procéder au paiement des entreprises ;

- assurer le suivi des travaux ;
- assurer la réception des ouvrages ;
- assurer si nécessaire la mise en œuvre de la garantie de parfait achèvement ;
- engager toute action en vue du règlement amiable des litiges avec les différents intervenants ;
- engager toute action en justice et se défendre dans le cadre de tout litige avec les différents intervenants.

Et plus généralement, prendre toute mesure nécessaire à l'exécution de l'opération.

Conformément à l'article 1^{er} de la présente convention, l'opération de travaux, telle que décrite et détaillée dans les annexes 1 à 3, est conçue, commandée et exécutée sous la maîtrise d'ouvrage unique de MAMP.

ARTICLE 4 : INDEMNISATION DE LA METROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE :

La Métropole Aix Marseille Provence ne percevra aucune rémunération à raison des missions réalisées en qualité de maître d'ouvrage temporaire pour la réalisation des études et travaux nécessaires à la modernisation de la station Castellane.

ARTICLE 5 : EVALUATION DU MONTANT DE LA PARTICIPATION DE LA RTM :

La participation due par la RTM à la Métropole Aix Marseille Provence au titre de la maîtrise d'ouvrage des travaux d'adaptation des infrastructures est déterminée pour un montant maximum prévisionnel, en fonction de la répartition des différents postes figurant en annexe 2.

Le programme et le coût prévisionnel des études ainsi que l'échéancier financier prévisionnel des dépenses et des remboursements par la RTM à la Métropole des travaux d'aménagement de la station de métro Castellane, détaillé en annexes 2 et 3 de la présente convention ont été estimés à **2 405 000,00€ HT**.

Le coût prévisionnel des études et travaux, du programme d'aménagement, sera rendu définitif et arrêté par voie d'avenant à la fin des marchés d'études et de travaux nécessaires à la réalisation de l'opération.

Le montant total définitif de l'opération sera fixé par voie d'avenant au regard du montant total des marchés notifiés par la Métropole ainsi que leurs éventuelles évolutions après accord de la RTM.

En cas d'évolution du programme et de l'enveloppe financière de l'opération, le marché fera l'objet d'un avenant à partir d'une proposition argumentée de la Métropole comportant le détail des prestations supplémentaires.

ARTICLE 6 : VERSEMENT DE LA PARTICIPATION :

La RTM s'engage à verser le montant de sa participation financière selon l'échéancier suivant :

Chaque année à date anniversaire de la notification de la présente convention, la RTM versera une avance à hauteur de 25% du montant prévisionnel des études et des travaux visés au paragraphe 2 de l'article 5, et ce pendant 3 ans.

Le remboursement du solde sera calculé sur la base du coût définitif des études et des travaux,

notifié par avenant dans les conditions précisées à l'article 5.

Le versement des avances annuelles par la RTM est soumis à la justification annuelle par la Métropole Aix Marseille Provence des études et travaux réalisés sur présentation d'un décompte des opérations, accompagné d'une attestation du comptable public certifiant que les paiements effectués par ses soins sont appuyés des pièces justificatives prévues dans le décret 2016-33 du 20/01/2016.

La Métropole Aix Marseille Provence remettra lors du remboursement du solde les justificatifs suivants :

- un état de solde ;
- un état récapitulatif des dépenses effectuées par la Métropole Aix Marseille Provence accompagné d'une attestation du comptable public certifiant que les paiements effectués par ses soins sont appuyés des pièces justificatives prévues dans le décret 2016-33 du 20/01/2016.

ARTICLE 7 : MODALITES DE CONSULTATION DE LA RTM

La RTM est associée pour la réalisation des travaux dans les conditions suivantes :

En amont de la passation des marchés par la Métropole, la RTM sera informée de toute évolution du programme de l'opération décrite en annexe ayant un impact sur son coût prévisionnel ou le programme technique des escaliers mécaniques tel que défini à l'article 5.

Le maître d'ouvrage unique informe la RTM des résultats des procédures de consultation mises en œuvre, des marchés qui en résultent, de l'avancement des travaux de l'opération ainsi que toute action en justice qui aurait été intentée ou que lui-même souhaite engager dans le cadre de la réalisation de l'opération.

Concernant l'ensemble des marchés passés, la RTM est régulièrement tenue informée et invitée aux différentes réunions de chantiers. Elle adressera ses observations à la Métropole Aix Marseille Provence (ou à son représentant) mais en aucun cas directement à la maîtrise d'œuvre et aux entreprises.

La Métropole Aix Marseille Provence informera également la RTM des démarches administratives inhérentes au projet et en tout état de cause, dès que la RTM en exprime le besoin.

L'ensemble des informations seront communiquées par courriel et/ou courrier à la RTM permettant de donner date certaine.

La RTM peut demander, à tout moment, au maître d'ouvrage unique la communication d'une copie de pièces administratives et/ou techniques de l'opération.

ARTICLE 8 : MODALITES DE RECEPTION DES OUVRAGES

La MAMP s'assure de la bonne mise en œuvre des opérations de réception des ouvrages de l'opération. RTM sera invitée aux opérations préalables à la réception et à la levée des réserves. Les observations qu'elle pourrait émettre seront transmises à MAMP.

Durant cette phase, la MAMP prendra toute disposition pour préserver les droits de la RTM s'agissant des ouvrages que ce dernier a vocation à exploiter.

Elle informe la RTM de la date à laquelle seront effectuées les opérations préalables à la réception afin que la RTM puisse y participer, au minimum 10 jours ouvrés avant la tenue des opérations.

La RTM ne pourra toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès du titulaire du marché ou du maître d'œuvre. Elle pourra seulement formuler des remarques à l'intention du représentant de MAMP.

Une copie du procès-verbal de constat de la tenue des opérations préalables à la réception est adressée à la RTM dans les 10 jours ouvrés de la tenue de ces opérations.

Une fois les opérations préalables à la réception terminées, la MAMP transmet à la RTM une copie de la décision de réception des ouvrages, avec ou sans réserve, et ce dans un délai de 10 jours à compter de l'établissement de cette décision.

Dans l'hypothèse où la réception a fait l'objet de réserves, la MAMP informe la RTM de la tenue des opérations de levées de réserves afin que la RTM puisse y participer.

La RTM ne peut toutefois, dans ce cadre, formuler aucune observation auprès du titulaire du marché ou du maître d'œuvre. Elle peut seulement formuler des remarques à l'attention du représentant de MAMP.

Une copie du procès-verbal de levée de réserves est adressée à la RTM dans les 10 jours de son établissement.

ARTICLE 9 : GARANTIES

La MAMP, en tant que maître d'ouvrage unique, reste engagée pendant l'année de garantie de parfait achèvement de l'ouvrage.

ARTICLE 10 TRANSFERT DES OUVRAGES A LA RTM

L'ensemble des ouvrages sera transmis à la RTM par ordre de service dès réception sans réserve.

Lors de la remise des ouvrages à la RTM, les parties établissent de manière contradictoire un procès-verbal de remise que chacune des parties signe.

La remise des ouvrages à la RTM, matérialisée par le procès-verbal de remise, emporte transfert de jouissance des biens.

ARTICLE 11 : RESPONSABILITES

La Métropole Aix Marseille Provence en sa qualité de maître d'ouvrage unique, assumera vis-à-vis de la RTM les responsabilités de maître d'ouvrage pour la réalisation des travaux jusqu'à la mise à disposition à la RTM des ouvrages correspondants à cette réalisation.

La MAMP, en tant que maître d'ouvrage unique de l'opération, contracte seule avec les entreprises en charge de sa réalisation. Par conséquent, la responsabilité de la RTM ne pourra être recherchée à l'occasion de la conception, la commande et la réalisation des travaux de l'opération pour quelque cause que ce soit.

D'une façon générale, la Métropole Aix Marseille Provence contracte et/ou s'assure que toutes les assurances nécessaires auront été contractées par les entreprises.

ARTICLE 12 : ASSURANCE

Chaque partie doit être titulaire d'une police d'assurance de responsabilité civile générale couvrant toutes les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'elle est susceptible d'encourir vis à vis des tiers à propos de tous les dommages corporels, matériels et immatériels consécutifs ou non pouvant survenir tant pendant la période de construction qu'après l'achèvement des travaux.

ARTICLE 13 : DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention entrera en vigueur après signature des parties et après accomplissement des formalités de transmission aux services en charge du contrôle de légalité.

La présente convention prendra fin au terme de la réalisation de l'opération et, du versement intégral par la RTM à la Métropole Aix Marseille Provence, du solde de sa participation ainsi que de la signature des documents prévus aux articles 8 et 9 de la présente convention.

ARTICLE 14 : CONDITIONS DE RÉSILIATION

Dans le cas d'une défaillance d'une des parties à ses obligations et après mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée infructueuse pendant plus d'un mois, elles pourront, à titre individuel, résilier la convention sans devoir aucune indemnité.

Dans le cas de non obtention des autorisations administratives pour une cause indépendante des parties à la convention, la résiliation peut intervenir à l'initiative de l'une ou l'autre des parties.

Dans tous les cas qui précèdent, la résiliation ne peut prendre effet qu'un mois après la notification de la décision de résiliation.

ARTICLE 15 : ANNULATION DU PROJET

Dans le cas où le projet ne serait pas mené à son terme, la Métropole Aix Marseille Provence appellerait auprès de la RTM les fonds correspondants aux prestations déjà effectuées par les différentes entreprises (maîtrise d'œuvre, contrôle technique, notamment) avant la date d'annulation du projet ou restituerait le cas échéant le solde de l'avance versée par la RTM au titre de l'article 6 de la présente convention.

ARTICLE 16 : LITIGES

Les parties privilégieront la voie amiable pour le règlement de leurs litiges. Si aucune solution amiable n'était trouvée, les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif de Marseille.

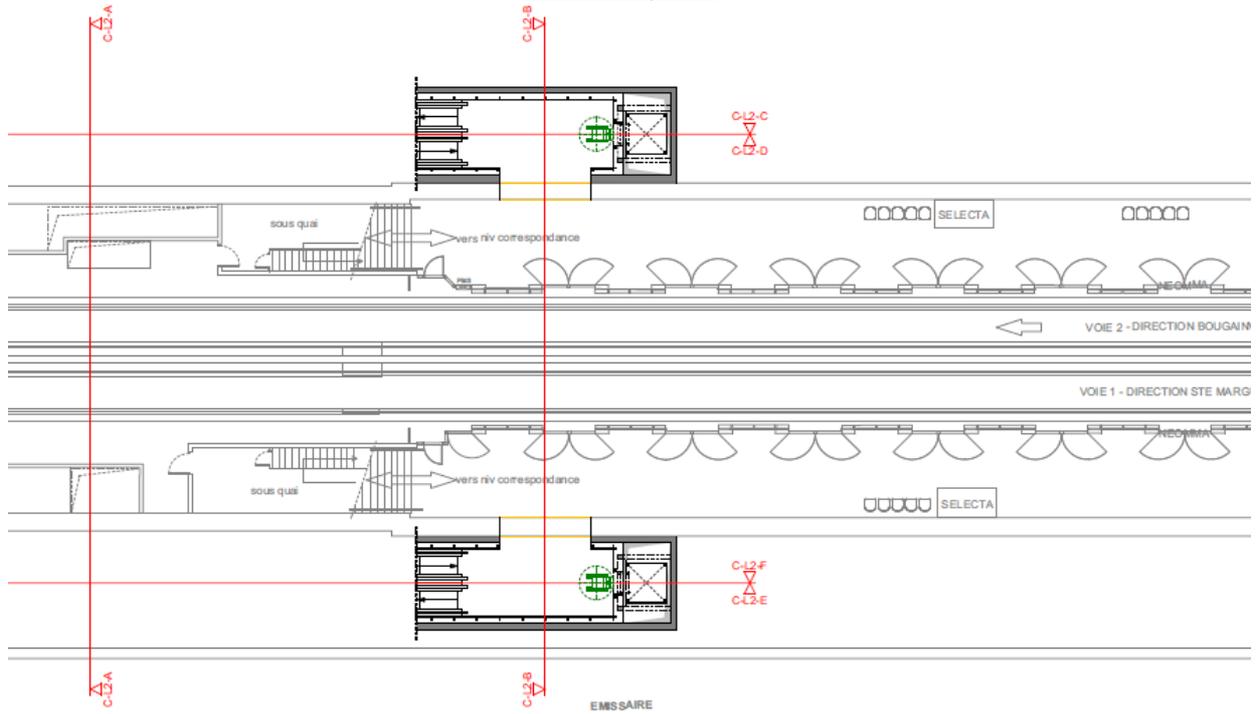
Fait le à

En trois exemplaires originaux

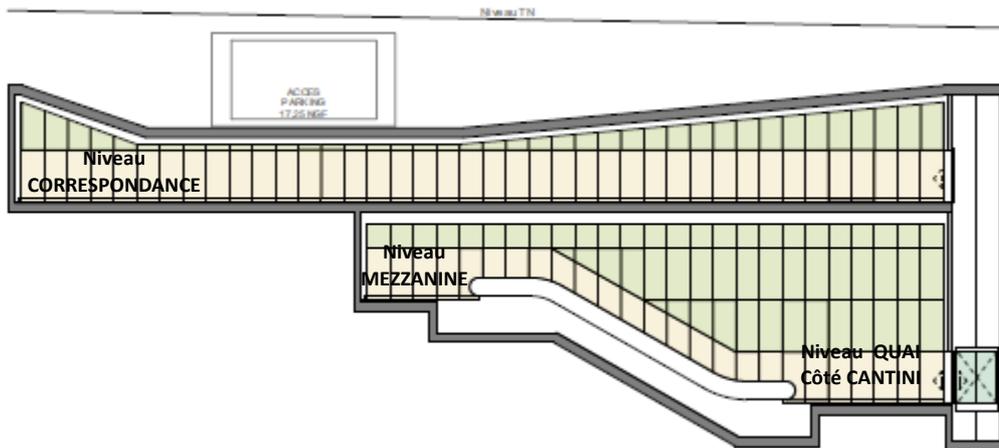
Pour la Métropole Aix
Marseille Provence

Pour la Régie des Transports
Métropolitains

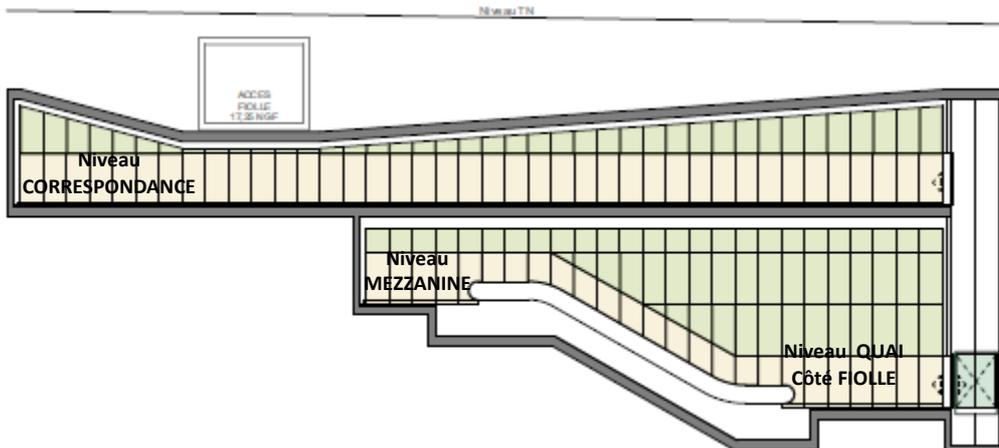
NIVEAU QUAIS



COUPE C-L2-DD



COUPE C-L2-FF



Caractéristiques du génie civil :

Les piédroits du puits seront des voiles bétons coffrés 1 face, ce qui entraîne un meilleur contrôle de la tolérance de verticalité (par rapport à une paroi moulée).

La tolérance prise en compte, pour chaque piédroit est de :

- Tolérance d'implantation : 1cm
- Tolérance défaut d'aplomb : 3,5cm (décalage du coffrage lors du bétonnage)
- **TOTAL : 4,5 cm**

Si les tolérances se cumulent sur chaque piédroit, on peut donc avoir 9 cm en moins sur la largeur du puits, au plus défavorable. Soit donc une **largeur total** entre parements bruts (**sans traitement et habillage**) de **3,50m**.

ANNEXE 2 : EVALUATION DE LA REPARTITION ET ECHEANCIER DE LA PARTICIPATION FINANCIERE A LA CHARGE DE LA RTM

OBJET	Montants marchés notifiés ou estimés hors révision de prix
Frais de Diag Amiante avant travaux	5 000,00 €
Frais de sondages géotechniques	46 500,00 €
Frais de MOE	200 000,00 €
Contrôle technique (OCTA)	9 000,00 €
Marché Travaux Désamiantage	100 000,00 €
Marchés Travaux Génie civil	1 830 000,00 €
Frais de contrôle extérieur (béton, Topo, Géotech., Etanchéité, Arrachement, etc...)	100 000,00 €

Révision de prix (5%)	114 500,00 €
-----------------------	--------------

Montant total des marchés notifiés et estimés	ESTIMATION 2021	ESTIMATION 2022	ESTIMATION 2023	ESTIMATION 2023
2 405 000,00 €	601 250,00 €	601 250,00 €	601 250,00 €	Solde