

AUTOROUTE A507 / LIAISON L2 à Marseille

CONVENTION TRIPARTITE POUR LA REALISATION DES COMPLEMENTS A L'ETUDE SPECIFIQUE DE DANGERS DU DOSSIER DE SECURITE EN VUE DE LA MISE EN CIRCULATION DE LIGNES DE TRANSPORT REGULIERES DANS LES OUVRAGES SOUTERRAINS

ENTRE :

L'État

Représenté par Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers Méditerranée

Désigné ci-après sous la dénomination « **l'Etat** »

D'UNE PART

ET :

La **Métropole Aix-Marseille-Provence**, établissement de coopération intercommunale, ayant son siège à Marseille (13007) 58 boulevard Charles Livon, identifiée sous le numéro SIREN 200 054 807 et immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille,

Représentée par sa Présidente en exercice Madame **Martine VASSAL**, en vertu de la délibération du Bureau Métropolitain N°....., en date du

Désignée ci-après sous la dénomination « **la Métropole** » ou « **AMPM** »

D'AUTRE PART

ET :

La **Société de la Rocade L2 de Marseille**, société anonyme au capital de 3 000 000 €, ayant son siège social au 62, Chemin de la Parette, 13012 Marseille, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Marseille sous le numéro 794 044 370 RCS Marseille, représentée par

..... dûment habilité aux fins des présentes,

Désignée ci-après sous la dénomination « **la SRL2** »

D'AUTRE PART

Et collectivement désignés sous la dénomination « **Les Parties** »

ETANT PREALABLEMENT EXPOSE :

A. L'AUTOROUTE A507 / Liaison L2

Afin de faire face à la croissance du trafic et pour désengorger le centre-ville de Marseille, l'État a décidé de réaliser un itinéraire de contournement reliant les autoroutes A7 et A50 (liaison L2).

Pour permettre la réalisation de l'ensemble de la liaison L2 dans des conditions optimisées, l'État a décidé de recourir au contrat de partenariat (PPP) régi par les dispositions de l'ordonnance n°2004-559 du 17 juin 2004 modifiée. A l'issue de la consultation, l'État et la SRL2 ont conclu le 7 octobre 2013 un PPP portant sur le financement, la conception, la construction, la gestion technique, la maintenance et le renouvellement, de la liaison routière dénommée A507 ou Rocade L2 à Marseille.

Cet itinéraire comporte de nombreux ouvrages souterrains. Conformément au Code de la Voirie Routière, les tunnels routiers d'une longueur supérieure à 300 m constituent des ouvrages dont l'exploitation présente des risques particuliers pour la sécurité des personnes. Ainsi, pour les ouvrages de longueur supérieure à 300 m, un Dossier de Sécurité (DS) doit être établi de manière à solliciter le Préfet et obtenir une autorisation de mise en service.

Au titre du PPP, la SRL2 s'est vu confier la responsabilité de toutes les démarches en vue de l'obtention des autorisations relatives à la conception et à la réalisation de la L2, en particulier les autorisations relatives à la sécurité des tunnels, et par voie de conséquence l'élaboration du Dossier de Sécurité.

A l'issue de la construction et de l'obtention des autorisations de mise en circulation de la L2, les ouvrages ont été remis à l'Etat qui assure in fine l'exploitation de la rocade (surveillance, gestion du trafic, interventions, viabilité...), la SRL2 assure quant-à-elle l'Entretien / Maintenance et le Gros Entretien / Renouvellement de la totalité des ouvrages.

Ainsi, par arrêté préfectoral du 30 juillet 2018, la SRL2, Titulaire du Contrat de partenariat, et la DIRMED, exploitant, ont été autorisés à mettre en service les tranchées couvertes de l'autoroute A507 sur l'ensemble de l'itinéraire de contournement (L2 Nord et L2 Est).

B. LE PROJET DE PDU METROPOLITAIN : LES LIGNES BHNS ET LES LIGNES REM

La Métropole Aix-Marseille-Provence est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire métropolitain. Elle traite les questions de mobilité aux différentes échelles et dans leurs différentes dimensions, en visant une meilleure cohérence entre transport et développement urbain. Le premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Métropole formalise cette vision stratégique et planifiée de la mobilité métropolitaine des personnes et des marchandises. Il s'inscrit dans la continuité de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine approuvé par le conseil métropolitain du 15 décembre 2016.

Le projet de PDU, soumis à Enquête Publique entre le 20 avril et le 21 mai 2021, prévoit notamment, dans le cadre du développement des transports en commun au niveau métropolitain, la création de lignes de BUS à Haut Niveau de Service (BHNS) ainsi que le déploiement d'un service express d'autocars : le Réseau Express Métropolitain (REM). Sur Marseille, cela se traduit par la mise en œuvre de deux lignes de BHNS et deux lignes REM appelées à emprunter, sur tout ou partie, l'autoroute A507 et ses ouvrages souterrains :

- Ligne BHNS B4 : Gèze – La Fourragère
- Ligne BHNS B5 : Frais Vallon – Pointe Rouge
- Ligne REM Aubagne – Aéroport
- Ligne REM Aix Malacrida – Marseille St Loup

Or, lors de la mise en service de la Rocade L2, et plus particulièrement de ses tunnels routiers, le Dossier de Sécurité ne prévoyait pas la circulation de lignes « **régulières** » de transport de voyageurs. La notion de lignes « **régulières** » est importante en matière de sécurité d'exploitation des ouvrages routiers en tunnel, car la probabilité de présence d'un nombre plus important de personnes dans l'ouvrage lors d'un incident est augmentée.

Dès lors, et suite à l'avis du Centre d'études des tunnels et du courrier de la DDTM à la Métropole du 4 juin 2020, la décision de mise en circulation de ces lignes de transport sera prise par le Préfet **au vu de compléments à apporter au Dossier de Sécurité de la L2**, et plus précisément à la **pièce n°3 du DS : l'Etude Spécifique de Dangers (ESD)**. A travers une grille d'analyse, l'ESD montre comment les tunnels et leurs modes d'exploitation peuvent répondre aux fonctions de sécurité pour les usagers et les services de secours. L'ESD dresse une liste d'événements auxquels les usagers peuvent être confrontés, et de scénarios d'incendies permettant d'étudier l'évacuation des usagers dans des conditions particulières. L'ESD permet in fine de dresser des recommandations, tant en terme de prévention que de protection.

Pour garantir la cohérence et la validité du Dossier de Sécurité de la L2, indissociablement lié à la responsabilité d'Exploitant et de Maître d'ouvrage de cette infrastructure routière, une convention est établie pour confier à l'Etat et à la SRL2, chacun en ce qui les concerne au vu de leurs prérogatives respectives, la production de ces compléments d'étude.

CECI EXPOSE, Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de préciser les modalités :

- de réalisation des compléments à l'Etude Spécifique de Dangers du Dossier de Sécurité de la L2 en vue de permettre la circulation des lignes de transport métropolitaines BHNS B4, B5, et lignes REM dans les ouvrages souterrains de la L2 ;
- de participation de la Métropole au financement de ces compléments.

La SRL2 assurera la maîtrise d'ouvrage, sous le contrôle de l'Etat, des compléments d'étude à apporter en vue de la demande de modification de l'arrêté de mise en service des tranchées couvertes de la L2.

Le programme prévisionnel des compléments d'étude à produire figure en Annexe 1 à la présente Convention.

ARTICLE 2 - ROLE DES PARTIES – MODALITES D'EXECUTION DES PRESTATIONS

2.1. La SRL2

La SRL2 aura seule la qualité de maître d'ouvrage pour l'ensemble des compléments à produire dans le dossier de Sécurité de la L2 en vue d'obtenir l'autorisation de circulation des lignes métropolitaines BHNS B4 et B5, et lignes REM.

En conséquence, la SRL2 sera seule compétente pour désigner le(s) attributaire(s) de ces études et conclure le(s) contrat(s) correspondant(s). Elle s'assurera de la bonne exécution des prestations et procédera au paiement du(des) prestataire(s).

2.2. L'Etat

La DDTM instruit pour le compte du Préfet le dossier de sécurité de la rocade L2 et lui soumet les arrêtés d'exploitation correspondant. La DDTM représentera le Préfet au sein du comité de pilotage de l'étude complémentaire faisant l'objet de la présente convention.

L'exploitation des tranchées couvertes et la gestion du trafic de la L2 étant assurées par l'Etat, ses services (DIRMED, DREAL et DDTM) seront strictement associés à la validation du cahier des charges des études à produire. Ils seront régulièrement informés par la SRL2 de l'avancement des études et des événements qui pourraient avoir des incidences sur leur déroulement.

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) sera, en particulier, rendue destinataire des différentes versions de l'étude et elle sera, à l'achèvement de la prestation, destinataire du document définitif. La réception de la prestation ne pourra être prononcée par la SRL2 qu'après accord de la DIRMED et de la DDTM.

2.3. La Métropole

Les prestations objet de la présente convention sont exécutées à la demande de la Métropole Aix-Marseille-Provence, Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire métropolitain, qui envisage de mettre en circulation des lignes de transport régulières empruntant les tranchées couvertes de la L2.

La Métropole sera saisie par la SRL2 et par les services de l'Etat, avant le démarrage des prestations, pour définir les conditions d'exploitation envisagées pour les lignes de transport BHNS B4, B5 et lignes REM. Elle sera régulièrement informée par la SRL2 de l'avancement des études et des événements qui pourraient avoir des incidences sur leur déroulement.

ARTICLE 3 - FINANCEMENT

Les compléments d'étude, objet de la présente convention, conduits en vue d'autoriser exclusivement la circulation de lignes de transports régulières métropolitaines, seront financés en totalité par la Métropole.

ARTICLE 4 - RÈGLEMENT DES PARTICIPATIONS FINANCIÈRES

L'enveloppe financière prévisionnelle des compléments d'étude a été estimée par la SRL2 selon la décomposition suivante :

	Montants € HT
Mise à jour de la matrice fréquence / gravité de l'ESD	2 400,00
Etude de sensibilité complémentaire sur la TC de Ste Marthe (x1)	1 000,00
Etudes de sensibilité complémentaire sur la TC des Tilleuls (x2)	2 000,00
Etudes de sensibilité complémentaire sur la TC de Montolivet (x2)	2 000,00
Etude de sensibilité complémentaire sur la TC de St Barnabé (x1)	1 000,00
Etude de sensibilité complémentaire sur la TC de Fourragère (x1)	1 000,00
Etude de sensibilité complémentaire sur la TC de la Parette (x1)	1 000,00
Modélisation 1D d'un scénario incendie (x2)	4 800,00
Modélisation 3D d'un scénario incendie (x2)	12 000,00
Rapport d'Expertise et frais divers	2 200,00
Sous - Total	29 400,00
Frais de Maîtrise d'ouvrage de la SRL2 (3,5 %)	1 029,00
Total	30 429,00 arrondi à 30 500,00

- L'enveloppe financière prévisionnelle du programme des compléments d'étude s'élève 30 429,00 € HT, **arrondi à 30 500,00 € HT soit 36 600,00 € TTC.**

Échéancier financier :

◆ Premier appel de fonds

Dès la notification de la présente convention la Métropole sera appelée à verser un premier appel de fond correspondant à une avance forfaitaire s'élevant à 40 % du montant de sa participation financière.

◆ Solde

Après achèvement de l'intégralité des prestations, la SRL2 présentera le relevé final des dépenses sur la base des dépenses réellement constatées concernant les prestations objet de la présente convention.

La SRL2 procèdera à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde par la Métropole sur la base :

- du relevé final des dépenses précité,
- d'une attestation de bon achèvement des prestations co-signée par l'Etat représenté par la DDTM et la SRL2 chacun en ce qui le concerne au regard des prérogatives de gestion, d'exploitation et de contrôle de la L2 qui leur incombent.

♦ Contrôle financier et comptable

La Métropole pourra à tout moment demander à la SRL2, la communication de toutes pièces et contrat concernant l'utilisation de la participation financière allouée.

ARTICLE 5 - OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE COMMUNICATION

L'Etat et la SRL2 s'engagent à faire mention de la participation de la Métropole sur tout support de communication, indiquant de façon claire et précise, le concours financier de la Métropole ainsi que le logo représentant cette dernière.

L'Etat et la SRL2 feront également mention de ce financement dans tous ses rapports avec les médias et sur tout document écrit ou graphique faisant référence aux prestations décrites dans la présente convention.

Le non-respect de ces obligations entraînera le blocage des versements de tout ou partie des financements accordés ou leur reversement.

ARTICLE 6 - MODIFICATION DE PROGRAMME

Le montant des prestations est évalué à la date de la signature de la convention conformément au programme prévisionnel annexé à la présente convention.

La SRL2 et l'Etat informeront au plus tôt la Métropole des éventuels difficultés qui pourraient avoir des incidences sur la poursuite du programme et en particulier de l'obtention de l'autorisation de mise en circulation des lignes métropolitaines BHNS B4, B5 et lignes REM.

Ils s'engagent à informer la Métropole de manière trimestrielle de l'avancement des prestations et des questions financières relatives à l'opération.

Si des modifications de programme conduisant à une augmentation de l'enveloppe financière prévisionnelle figurant à l'Article 4 -s'averaient indispensables, elles devraient faire l'objet d'un accord préalable de la Métropole qui se traduirait par un avenant à la présente convention et prise en charge financière complémentaire.

En revanche, le relevé de dépenses final qui serait inférieur à l'enveloppe prévisionnel fera l'objet d'un remboursement réajusté à la baisse de plein droit par la Métropole sans donner lieu à la passation d'un quelconque avenant à la présente convention.

ARTICLE 7 - ENTREE EN VIGUEUR ET DUREE DE LA CONVENTION

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

Elle est conclue pour la durée de réalisation des compléments d'étude concernés et elle prendra fin après réception de l'étude et versement par la Métropole de la somme correspondante.

A titre indicatif, le déroulement des études est prévu en deux phases :

- **1^{ère} phase** : La durée estimée de cette phase est **d'un mois**. Elle correspond à la mise à jour de la matrice fréquence / gravité et aux études de sensibilité complémentaires.
- **2^{ème} phase** : La durée estimée de cette phase est de **deux mois**. Elle correspond à la modélisation et à l'interprétation des nouveaux scénarios incendie et à la rédaction du rapport final d'étude.

Au terme de la 1^{ère} phase, une réunion de restitution des résultats des études de sensibilité sera organisée en présence, notamment, de l'Etat, de la Métropole, de la SRL2 et du BMPM qui intervient en tant que service de secours dans les tunnels de la L2.

Les hypothèses d'étude de la 2^{ème} phase seront définies en fonction des résultats des études de sensibilité. A titre indicatif, le délai entre la fin de la 1^{ère} phase et le démarrage de la 2^{ème} phase est estimé à **un mois**, correspondant au délai estimé de validation et d'interprétation des résultats de la 1^{ère} phase par les Parties.

ARTICLE 8 - LITIGES

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.

La juridiction sera saisie par la partie la plus diligente.

ARTICLE 9 - ÉLECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes, et notamment la réception de tous actes extrajudiciaires, les parties font élection de domicile à :

L'Etat [●] en

[●]

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** en son siège administratif

BP 48014

13567 Marseille cedex 02

La **SRL2**

[●]

Fait à Marseille, le [●].

Pour la Société de la Rocade L2 de Marseille
Le Directeur Général

Pour la Métropole Aix-Marseille-Provence
La Présidente

Pour l'Etat

Le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet
coordonnateur des itinéraires routiers
Méditerranée

Annexe :

1. Annexe 1 - Programme des compléments à produire dans l'ESD du DS de la L2

ANNEXE 1

CIRCULATION DES LIGNES DE TRANSPORT REGULIERES DANS LES OUVRAGES SOUTERRAINS DE LA L2

PROGRAMME DES COMPLEMENTES A PRODUIRE DANS L'ESD DU DOSSIER DE SECURITE

Rappel du contexte :

- Mise en exploitation de 2 lignes de bus BHNS (avec augmentation de la fréquence en heure de pointe)
- Mise en exploitation de 2 lignes de cars pendulaires
- La L2 comporte huit Tranchées Couvertes (TC) : toutes sont potentiellement concernées par ces lignes régulières
- Des lignes d'autocar circulent déjà dans l'ouvrage (le dossier de sécurité intègre l'étude de risque liée à ces véhicules)

Objectif de la mission :

- Evaluer l'impact de la mise en service de ces lignes régulières sur la sécurité des ouvrages souterrains de la rocade L2

Scénarios existants de l'ESD du Dossier de Sécurité 2018 :

- 4 scénarios dans la TC Ste Marthe
- 2 scénarios dans la TC Tilleuls
- 4 scénarios dans la TC Montolivet
- 2 scénarios dans la TC St Barnabé
- 1 scénario dans la TC Fourragère
- 3 scénarios dans la TC Parette
- Aucun scénario étudié dans les TC Merlan (scénarios du DPS simplement repris à titre d'information), Oliviers et St Jérôme (moins de 300 m)

Méthodologie proposée :

- Mise à jour de la matrice fréquence/gravité (uniquement matrice « a priori ») de l'ESD pour intégrer la présence de lignes de bus régulières (ajout évènement « incendie de bus articulé »)
- Les modélisations incendie des scénarios existants ne sont pas modifiées (l'incendie de référence reste un incendie de PL)
- En terme d'évacuation, la présence de car (plus défavorable qu'un bus de ville en terme de délai d'évacuation) est déjà prise en compte dans les études de sensibilité
- Pour chaque ouvrage, des études de sensibilité complémentaires seront produites sur un des scénarios existants (le plus défavorable pour être conservateur) afin d'évaluer l'impact de la présence d'un bus

articulé¹ à proximité du véhicule (PL) incendié : ajout de 8 graphes d'évacuation + interprétation de l'étude de sensibilité correspondante :

Ouvrage	Nbr de scénarios existants	Type de modélisation existant	Nbr d'étude de sensibilité à ajouter	Scénario défavorable à considérer
Ste Marthe	4	1D	1	B
Tilleuls	2	3D	2*	B
Montolivet	4	1D et 3D	2*	D
St Barnabé	2	1D	1	B
Fourragère	1	1D	1	-
Parette	3	1D	1	C

- La méthodologie proposée (et notamment les hypothèses à considérer) devra être validée préalablement avec la DDTM, le CETu, ainsi que le BMPM et l'exploitant DIRMED
- Le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) ne sera pas modifié : les procédures de gestion des événements restent inchangées

Modélisation Incendie :

A la demande du CETu, il sera procédé à la modélisation de nouveaux scénarios incendie en 1D (dans Ste Marthe, ou St Barnabé, ou Fourragère ou Parette), et à la modélisation de scénarios supplémentaires en 3D, dans les mêmes conditions qu'un scénario déjà existant dans l'ESD actuelle, en modifiant uniquement la position de l'incendie de référence :

- Rédaction d'une note d'hypothèse validée par le CETu.
- Calage préalable du modèle dans le cas d'un scénario 3D
- Modélisation du scénario,
- Analyse des conditions aérodynamiques, des conditions d'ambiance, du déroulement de l'évacuation du scénario.

Le Rapport final se décomposera de la manière suivante :

- Contexte de l'étude,
- Données d'entrée utilisées,
- Nouvelle matrice fréquence/gravité,
- Hypothèses de sensibilité,
- Graphes d'évacuation et interprétation,
- Conclusion sur l'évolution du niveau de sécurité dans les ouvrages concernés,
- Recommandations sur les actions préventives à mettre en œuvre (Ajout de précisions dans la formation des opérateurs, formation des chauffeurs de bus avec sensibilisation aux risques spécifiques des tunnels routiers, Sensibilisation des usagers sur les risques en tunnel, Organisation d'un exercice, ...).

¹ Le nombre de personne à considérer est estimé à 100. Cette estimation devra être validée par la DDTM, le CETu, le BMPM et l'exploitant DIRMED dans le cadre de la rédaction de la note d'hypothèses préfigurant le démarrage de la mission.