



Métropole Aix - Marseille - Provence

**CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES
PARTICULIERES
commun à tous les lots**

**MISE EN ACCESSIBILITE AUX PERSONNES A MOBILITE
REDUITE DES STATIONS DU RESEAU DE METRO DE
L'AGGLOMERATION MARSEILLAISE**

Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage

Numéro de la consultation : 71230220

SOMMAIRE

1	OBJET DU MARCHE	4
2	CONTEXTE	7
2.1	Contexte institutionnel de l'opération	7
2.2	Organisation de la Maîtrise d'œuvre	11
2.3	Contexte réglementaire et Objectifs des Projets	12
3	PRESENTATION DU PROGRAMME DE MISE EN ACCESSIBILITE AUX PMR DES STATIONS DE METRO	14
3.1	Les périmètres de l'opération	14
3.1.1	Le périmètre fonctionnel	14
3.1.2	Le périmètre géographique	15
3.1.3	Le périmètre d'investigation	15
3.2	Lots 2 et 3 : Ordre de priorité des stations	15
3.3	Planning actuel des opérations	16
3.4	Plannings previsionnels des projets connexes	17
4	OBJECTIFS DE LA MISSION D'ASSISTANCE	18
4.1	Les objectifs du maître d'ouvrage	18
4.2	Les objectifs de la mission d'assistance	18
5	DOMAINES D'INTERVENTION DE LA MISSION D'ASSISTANCE	19
5.1	Généralités	19
5.2	Domaines de compétences	19
5.3	Lots 1 et 2 : Assistance technique à la supervision	20
5.4	Lots 1 et 2 : Assistance administrative	22
5.5	Lots 1 et 2 : Gestion des entrants et gestion documentaire	25
5.5.1	Programme d'investigations.....	25
5.5.2	Recueil et organisation des données d'entrée	25
5.5.3	Gestion documentaire et BIM	26
5.6	Lot 2 : Assistance à la passation des contrats de Maîtrise d'Oeuvre	27

5.6.1	Assistance à l'établissement d'un dossier de consultation de maîtrise d'œuvre	27
5.6.2	Assistance à l'analyse des offres.....	28
5.7	Lot 3 : Planification, Ordonnancement, Pilotage et Coordination	28
5.7.1	Planification	29
5.7.2	Ordonnancement	30
5.7.3	Pilotage.....	31
5.7.4	Coordination.....	32
5.7.5	Synthèse des livrables attendus	33
6	ORGANISATION DE LA MISSION – DISPOSITIONS DIVERSES	33
6.1	AMO (lots 1 et 2)	33
6.1.1	Organisation de l'AMO	33
6.1.2	Répartition des missions de l'AMO	34
6.2	OPC (lot 3).....	35
6.3	Dispositions matérielles.....	35
6.4	Traitement des dossiers confiés aux titulaires	35
6.5	Éléments de rendus	35

ANNEXES :

- Annexe 1 : Planning général estimatif du MOA
- Annexe 2 : Tableau de synthèse des 16 stations
- Annexe 3 : Programme du marché « Etudes de faisabilité et Elaboration de programmes »
- Annexe 4 : Programme du marché MOE Castellane
- Annexe 5 : Charte BIM de l'exploitant RTM

1 OBJET DU MARCHÉ

Le présent marché a pour objet la réalisation d'une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage dans le cadre du programme de mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR) des stations du réseau de métro de Marseille.

La directive 2001/85/CE du 20 novembre 2001 définit les PMR comme « *Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).* »



L'objectif est d'aboutir aux attendus du règlement GA à savoir une solution de déplacement et d'évacuation par niveau et par type de handicap. Cette procédure d'exploitation doit s'inscrire dans le cadre de l'article GN8 du règlement de sécurité des Etablissements Recevant du Public (ERP).

Les opérations consistent en la réalisation d'aménagements et de travaux et à la mise à niveau des équipements et systèmes permettant de rendre une accessibilité physique, sensorielle et cognitive à ces stations, grâce au traitement de l'ensemble de la chaîne de déplacement depuis la surface jusqu'au quai.

Les missions objets du présent marché ont pour vocation d'assister la maîtrise d'ouvrage dans les domaines :

- Technique , réglementaire et juridique avec l'apport d'une expertise ;
- Administratif pour les démarches et procédures à engager ;
- Mais également de la planification et de l'organisationnel.

Il n'est pas confié de mission d'assistance financière.

Le programme de mise en accessibilité aux PMR a démarré par les stations Sainte-Marguerite-Dromel (mise en service en 2019), Saint-Charles, Vieux-Port, Rond-Point du Prado, La Timone et Jules Guesde (travaux en cours en 2023).

Les stations La Rose et Castellane étaient également dans les stations lancées, leur calendrier a dû être retardé. Ainsi, la station Castellane a fait l'objet d'études jusqu'au niveau PRO mais nécessite une reprise des études depuis la phase Etudes Préliminaires suite au recalage temporel de l'opération de mise en accessibilité de la station après les travaux de l'extension du tramway Ligne 3 vers le sud. La consultation du marché de maîtrise d'œuvre pour la station Castellane est en cours.

La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage du lot 1 portera sur la supervision technique des productions du maître d'œuvre de la station Castellane sur les phases de conception et de réalisation ainsi que sur une assistance administrative pour les différentes démarches à engager.

Les études de faisabilité des 16 autres stations à rendre accessibles doivent être lancées :



Figure 1 : Plan du Métro marseillais

Toutes les stations sont situées sur le territoire de la commune de Marseille.

Station	Acronyme	Arrondissement	Inauguration	Métro
BAILLE	BAI	5 ^{ème}	1992	M1
ESTRANGIN	EST	6 ^{ème}	1978	M1
COLBERT	COL	1 ^{er}	1978	M1
REFORMES CANEBIERE	REF	1 ^{er}	1977	M1
CINQ AVENUES / LONGCHAMP	5AV	4 ^{ème}	1977	M1
CHARTREUX	CHA	4 ^{ème}	1977	M1
NATIONAL	NAT	3 ^{ème}	1987	M2
DESIREE CLARY	CLA	3 ^{ème}	1987	M2
JOLIETTE	JOL	2 ^{ème}	1984	M2
NOAILLES	NOA	1 ^{er}	1984	M2
NOTRE DAME DU MONT	NDM	6 ^{ème}	1984	M2
PERIER	PER	8 ^{ème}	1986	M2
BOUGAINVILLE	BOU	15 ^{ème}	1987	M2
SAINT JUST	STJ	13 ^{ème}	1977	M1
MALPASSE	MAL	13 ^{ème}	1977	M1
FRAIS VALLON	FVA	13 ^{ème}	1977	M1

La mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage du lot 2 sur ces 16 stations portera sur la supervision technique des bureaux d'étude en charge de la production des études de faisabilité et sur l'assistance technique et administrative lors de la phase de passation des marchés de maîtrise d'œuvre pour les étapes suivantes de la phase de conception (AVP et PRO) et pour la phase de réalisation. Cette mission fait l'objet du lot 2.

Les études auront des spécificités propres à chaque station mais impacteront le même système métro unique et se soumettront aux mêmes exigences d'exploitation.

Aussi, la mission d'assistance vise à renforcer le contrôle du processus d'études et d'exécution de l'ensemble des opérations sur le plan technique, organisationnel et qualitatif en reliant autant que nécessaire les différentes problématiques entre elles.

Les missions de l'AMO ne doivent pas dupliquer celles des bureaux d'études en charge des études de faisabilité, mais se situer à un niveau supérieur afin d'accompagner et assister le Maître d'ouvrage dans ses prérogatives. Le choix d'un AMO unique pour les 16 stations doit permettre d'assurer la coordination et la mise en cohérence globale et comparative des stations pour assurer la transversalité des opérations, notamment vis-à-vis des exigences de l'exploitant.

Une mission d'Assistance pour la Planification, l'Ordonnancement, le Pilotage et la Coordination (OPC) fait l'objet d'un lot spécifique portant sur les études et travaux jusqu'à fin 2030.

Ainsi le présent marché sera alloti et décomposé en tranches :

Lot 1 : Assistance technique et administrative à maîtrise d'ouvrage pour la station Castellane	
Tranche ferme	Station Castellane – Suivi des études de conception
Tranche optionnelle n°1	Station Castellane – Suivi de la phase de réalisation
Lot 2 : Assistance technique et administrative à maîtrise d'ouvrage pour les 16 stations	
Tranche ferme	16 Stations – Suivi des études de faisabilité et de l'élaboration de programmes
Tranche optionnelle n°1	16 Stations – Assistance lors de la phase de passation des contrats de maîtrise d'œuvre
Lot 3 : Assistance pour la Planification, l'Ordonnancement, le Pilotage et la Coordination	

Dans la suite du présent CCTP, on désignera par AMO les titulaires des lots 1 et 2 et par OPC le titulaire du lot 3.

De manière générale, pour chaque élément de mission, sont comprises toutes les visites de sites nécessaires pour que le Titulaire puisse mener à bien ses études.

2 CONTEXTE

2.1 CONTEXTE INSTITUTIONNEL DE L'OPERATION

Le Maître d'Ouvrage : Métropole Aix-Marseille-Provence

Le Maître d'ouvrage du projet est la Métropole Aix Marseille Provence, ci-dessous nommée AMPM, autorité organisatrice de la mobilité sur le périmètre communautaire qui s'étend sur 3 173 km² et accueille 1 876 019 habitants.

Elle est basée à l'adresse suivante :

La Tour la Marseillaise 2 bis quai d'Arenc
13002 Marseille BP 48014 – 13567 MARSEILLE CEDEX 02

La Métropole Aix-Marseille-Provence est un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) unique, créé par disposition législative au 1er janvier 2016 en fusionnant les six intercommunalités préexistantes sur son territoire : la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, les Communautés d'agglomération du Pays d'Aix, du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, du Pays de Martigues, de Salon-Étang de Berre-Durance et enfin le Syndicat d'agglomération nouvelle d'Ouest Provence. Elle permet d'accélérer le développement économique, de proposer une offre de transport coordonnée et de mettre en place une politique du logement cohérente. La Métropole a la compétence d'organisation de la mobilité (AOM).

Au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence, la conduite d'opération est assurée par la Direction des Ouvrages d'Art.

Les autres intervenants au sein de la Métropole AMP

Un certain nombre d'autres directions de la Métropole sont consultés régulièrement lors des études et la réalisation de l'opération :

- le **Pôle Services de Mobilité**, pour les relations avec l'exploitant du réseau, la RTM, le mobilier urbain et la billettique ;
- la **DEA**, Direction de l'Eau et de l'Assainissement, pour les interfaces assainissement eaux usées, eaux pluviales et eau potable ;
- la **DCRT**, Direction Continuité et Régulation du Trafic, et notamment en son sein, le Service Signalisation Lumineuse, pour la gestion des carrefours à feux, le plan de circulation ;
- le **Pôle Voirie**, pour les aménagements urbains ;
- la **Direction des Transports Guidés** pour les opérations d'extension du réseau de tramway, notamment la ligne Rue de Rome – Place du 4 septembre en interface avec le projet de mise en accessibilité de la station de métro Estrangin ;
- la **Direction des Etudes Opérationnelles** pour l'opération de Pôle d'Echanges Multi-modal de Frais Vallon.

L'exploitant du réseau de transport public : la RTM

La Régie des Transports Métropolitains est particulièrement concernée par le projet en tant qu'exploitant des lignes de métro et des pôles d'échanges pouvant être en interface avec les opérations de mise en accessibilité.

La RTM sera ainsi un intervenant clé, notamment au niveau de la définition des équipements d'exploitation.

La mission du Titulaire consistera notamment à identifier, puis s'assurer de leur prise en compte, toutes les contraintes liées à l'exploitation du site et toutes les contraintes afférentes liées à la sécurité des chantiers et aux procédures d'intervention sur les sites en exploitation.

Ces procédures impliquent a minima et obligatoirement les dossiers d'intervention et les plans de prévention pour la sécurité et la protection de la santé préalables à toute intervention dans les stations de métro.

Les autres acteurs institutionnels

La Ville de Marseille

Le projet s'inscrit entièrement sur le territoire de la ville de Marseille. Les compétences de la Ville en lien avec l'opération sont les suivantes :

- l'éclairage public,
- les permis de construire,
- les services de secours,
- le dispositif de vidéosurveillance,
- l'aménagement et l'habitat.

En sus de ces compétences, il faut mentionner la compétence en matière de police du Maire et le fait que c'est également la Ville de Marseille qui délivre les arrêtés de circulation en phase travaux.

Les principales directions concernées sont notamment :

- la Direction de l'Espace Public,
- la Direction de l'Environnement et du cadre de vie,
- la Direction des Parcs et Jardins (dont espaces verts et fontainerie),
- la Direction de l'éclairage public,
- la Direction des personnes handicapées,
- la Direction des services de police municipale.

A noter que la Direction de l'espace public et de la réglementation régit la prise d'arrêté de circulation et de voirie dont le délai d'obtention est de six (6) semaines minimum.

La direction des personnes handicapées sera consultée par la Métropole tout au long de la phase de conception.

Les services de l'Etat

La conception des projets et leur réalisation doivent être menées en étroite collaboration avec les services de l'Etat les plus concernés notamment :

- La Préfecture des Bouches du Rhône, compétente notamment en desserte des transports de fonds ;
- La DRAC et l'ABF, compétents en matière de protection du patrimoine et d'archéologie ;
- La DREAL PACA, compétente en matière d'environnement et développement durable ;
- Le STRMTG et la DDTM13, compétents en matière de sécurité dans les transports guidés ;
- La DDTM13 compétente en matière de risques naturels et en accessibilité.

Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (et SCDS)

Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille (BMPM) a pour mission d'assurer la sécurité des personnes et des biens sur l'ensemble du territoire communal, le port de Marseille et l'aéroport Marseille Provence.

L'opération doit tenir compte des exigences en matière d'accessibilité des stations de métro aux services de secours en cas d'incendie ou autres sinistres, tant en termes de conception qu'au cours des travaux de réalisation. A cet effet, le BMPM sera un acteur important durant toutes les phases de l'opération. En particulier, en tant que rapporteur de la sous-commission départementale de sécurité (SCDS), le BMPM participera aux décisions d'autorisations d'étapes clés (permis de construire, installations de chantier etc).

Le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille est consulté et associé en phase de conception du projet notamment dans le cadre des procédures sécurité, et sur les conditions d'accessibilité aux ouvrages et immeubles durant les travaux.

Le Maître d'Ouvrage doit être alerté par le Titulaire autant que de besoin sur la nécessité de consulter les services de sécurité.

La Sous-Commission Départementale d'Accessibilité (SCDA)

Dans le département des Bouches du Rhône, les compétences de la Sous-Commission Départementale d'Accessibilité (SCDA), en rapport avec la présente opération sont :

- les dispositions relatives à l'Accessibilité des ERP de 1ère catégorie (public au-delà de 1500 personnes) ;
- les dispositions relatives aux dérogations aux règles d'accessibilité (ERP existants toutes catégories, logements existants, locaux de travail existants, voirie) ;

Les dispositions relatives à l'accessibilité des ERP (cat 2 à 5) sont de la compétence des commissions d'arrondissements ou communales.

La SCDA donne un avis concernant :

- les dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements et installations recevant du public et les dérogations à ces dispositions,
- les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des logements,
- les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité des personnes handicapées dans les lieux de travail,
- les dérogations aux dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie et des espaces publics.

La Sous-Commission Départementale de Sécurité Publique (SCDSP)

En application des articles 10 et 11 du décret n° 95-260 du 8 mars 1995 modifié, relatif à la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité, il est créé dans le département des Bouches-du Rhône, une sous-commission départementale pour la sécurité publique. Les avis de la sous-commission ont valeur d'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité des Bouches-du-Rhône.

Conformément à l'article R114-1 du code de l'urbanisme, sont soumis à l'étude de sécurité publique lorsqu'elle est située dans une agglomération de plus de 100 000 habitants au sens du recensement général de la population, les travaux et aménagements soumis à permis de construire exécutés sur un établissement recevant du public existant de première ou de deuxième catégorie ayant pour effet soit d'augmenter de plus de 10 % l'emprise au sol, soit de modifier les accès sur la voie publique.

Les maîtres d'ouvrages des projets connexes

La mise en accessibilité aux PMR des stations du métro de Marseille s'articule avec d'autres projets existants ou programmés. Tant en phases conception que réalisation, l'opération doit tenir compte des contraintes propres à chacun des projets. Parmi les Maîtres d'ouvrages ou exploitants identifiés et sans que cette liste soit exhaustive, on peut notamment citer :

- la RTM (Projets d'amélioration du désenfumage, de renouvellement des escaliers mécaniques, de modification de la signalétique,...),
- la Direction des Grands Travaux, la Direction des Etudes Opérationnelles et la Direction des Transports Guidés du Pôle Infrastructures de la Métropole (Projet d'extensions Nord et Sud du réseau de tramway de Marseille, ligne de tramway Rue de Rome – Place du 4 septembre),
- la Mission NEOMMA de la Métropole (Projet NEOMMA « Renouvellement des rames et des systèmes d'exploitations du Métro de Marseille »),
- la COGEDIM pour le projet de réaménagement du site de La Provence (à proximité de la station de métro de Bougainville),
- l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EUROMED) pour les projets des parcs de Bougainville et des Aygalades.

Les exploitants de réseaux concessionnaires

Les réseaux concessionnaires constituent un point d'interface majeur, notamment pour la réalisation des émergences des stations. Les exploitants de réseaux (concessionnaires et propriétaires) sont donc à consulter en phase conception notamment afin d'identifier les déviations de réseaux à envisager et d'intégrer la planification des interventions dans le cadre du planning global de l'opération de mise en accessibilité aux PMR des stations.

Les principaux concessionnaires / exploitants de réseaux en interfaces identifiés sont les suivants :

- GRT Gaz pour le transport de Gaz (réseau dit « sensible »)
- RTE pour le transport d'électricité (réseau dit « sensible »)
- ENEDIS (ex EDF) pour les lignes à haute tension (réseau dit « sensible »)
- ENGIE (ex GrDF) pour le réseau de distribution (réseau dit « sensible »)
- ORANGE et les autres opérateurs en télécommunication (SFR, NUMERICABLE, COMPLETEL, AXIANS, BOUYGUES, ILIAD, COLT, ZAYO ...)
- Les réseaux publics d'Alimentation en Eau Potable (AEP), d'Eaux Pluviales (EP) et d'Eaux Usées (EU) sous la gestion de la Métropole mais faisant l'objet de délégation :
 - Le Service d'Exploitation du Réseau d'Assainissement de Marseille Métropole (SERAMM) en charge depuis le 1er Avril 2014 de la délégation de service public pour la collecte, le traitement des eaux usées et la gestion des eaux pluviales notamment sur la commune de Marseille.

- La Société des Eaux de Marseille Métropole (SEMM) en charge depuis le 1er juillet 2014 de la délégation de service publique d'alimentation en eaux potable notamment sur la commune de Marseille.

Le Titulaire apportera l'assistance technique au Maître d'Ouvrage pour l'établissement des projets de déviations et les conventions.

Les partenaires de la mise en œuvre de l'opération

La Maîtrise d'ouvrage aura recours à d'autres prestataires pour les missions suivantes :

- De contrôleurs techniques : conformément à la loi du 4 janvier 1978 relative à la responsabilité et à l'assurance dans le domaine de la construction, la MOA pourra être assistée d'un ou plusieurs contrôleurs techniques agréés, assurant le contrôle externe des ouvrages, le contrôle vibratoire, etc...
- D'un Coordonnateur Sécurité Protection de la Santé (CSPS) : conformément au Code du travail (L235 1 à 19), la MOA confiera la coordination en matière de sécurité à un coordonnateur Sécurité et Protection de la Santé (SPS). Celui-ci interviendra dès les phases d'élaboration du projet et lors des phases de réalisation des ouvrages.

D'autres prestataires devront également être missionnés avec l'assistance du titulaire du marché : bureau d'études hydrauliques, huissier, experts comptables, diagnostic amiante, stratégie de communication, conception graphique, diffusion, impression, outils de gestion documentaire, outils de gestion financière ... Plusieurs prestataires sont déjà missionnés dans le cadre de missions transversales : topographie, reconnaissances géotechniques, investigations complémentaires réseaux, pollution.

2.2 ORGANISATION DE LA MAITRISE D'ŒUVRE

Il est envisagé l'organisation suivante pour la maîtrise d'œuvre :

- Concernant la station Castellane, celle-ci fait l'objet d'une consultation pour la mission de maîtrise d'œuvre organisée comme suit :

Marché de Maîtrise d'Oeuvre Castellane (lot 1) – La Rose (lot 2)	
Lot 1	Station Castellane
Tranche ferme	EPR Mission complémentaire : reprise des études précédentes, OPC
Tranche optionnelle 1	AVP, PRO, ACT Missions complémentaires : OPC, Coordination des Systèmes de Sécurité Incendie (SSI), Démonstration du maintien de niveau de sécurité du système (SECU), Assistance aux litiges avec des tiers (LITIGES)
Tranche optionnelle 2	VISA, DET, AOR Missions complémentaires : OPC, Coordination des Systèmes de Sécurité Incendie (SSI), Démonstration du maintien de niveau de sécurité du système (SECU), Assistance aux litiges avec des tiers (LITIGES)

- Concernant les autres stations :

- Consultation pour la réalisation d'études de faisabilité et l'élaboration de programmes pour la mise en accessibilité aux PMR des stations de métro allotie géographiquement et par typologie de stations en 3 lots (stations souterraines de la ligne 1, stations souterraines de la ligne 2 et stations aériennes et mixtes¹).
 - Lot 1 Stations souterraines de la ligne M1 (6 stations) : Baille, Estrangin, Colbert, Reformés Canebière, Cinq Avenues, Chartreux
 - Lot 2 Stations souterraines de la ligne M2 (6 stations) : National, Désirée Clary, Joliette, Noailles, Notre Dame du Mont, Perier
 - Lot 3 Stations aériennes et mixtes (4 stations) : Bougainville (M2), Saint Just (M1, mixte), Malpassé (M1), Frais Vallon (M1).
- Pour chaque station, consultation pour une maîtrise d'œuvre qui aura pour mission la phase conception (AVP, PRO, ACT) et la phase réalisation (VISA, EXE, DET, AOR, OPC, CSSI). Des regroupements par lot seront étudiés par les titulaires de tous les lots du présent marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage.

2.3 CONTEXTE REGLEMENTAIRE ET OBJECTIFS DES PROJETS

Les stations de métro des lignes 1 et 2, lors de leur réalisation, n'ont pas été conçues pour garantir l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

La mise en conformité nécessitera aussi la mise en œuvre d'équipements complémentaires nécessaires à toute personne ayant des difficultés pour se déplacer et accéder librement et en sécurité aux services des stations de métro.

Elle impliquera l'accessibilité de l'ensemble des espaces accessibles au public de la station en regard des dernières réglementations applicables.

Dès lors que le domaine public et les espaces ouverts au public seront aménagés, une attention toute particulière sera portée à l'esthétique des édicules, ouvrages, équipements visibles créés à cette occasion.

L'opération s'inscrit notamment dans le contexte réglementaire rappelé ci-dessous :

- la loi n°2005-102 du 11.02.2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (article 45 : loi applicable aux « services de transport collectif » avec une partie réservée aux « réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants »),
- l'ordonnance du 26 septembre 2014, sur la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées,
- l'arrêté du 8 décembre 2014 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19-7 à R. 111-19-11 du code de la construction et de l'habitation et de l'article 14 du décret n°

¹ Définitions issues de l'article 3.1 de l'Arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public (ERP).

2006-555 relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant et des installations existantes ouvertes au public,

- l'arrêté du 28 avril 2017 modifiant diverses dispositions relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des logements destinés à l'occupation temporaire ou saisonnière dont la gestion et l'entretien sont organisés et assurés de façon permanente, des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant, des installations existantes ouvertes au public ainsi que des bâtiments d'habitation collectifs et des maisons individuelles lors de leur construction.

Ainsi, c'est bien l'ensemble de la chaîne de déplacement (hors matériel roulant) qui doit être contrôlée et mise aux normes le cas échéant au titre des opérations de mise en accessibilité.

Les points à contrôler et à aménager selon les textes réglementaires concernent notamment et a minima, les accès, les circulations (y compris l'approche des escaliers mécaniques), les systèmes qui concourent à l'évacuation des usagers, les lignes de péage, les distributeurs de titre, les rampes à modifier ou créer, les bandes de guidage, les mains courantes, la sonorisation, l'éclairage, la signalétique, etc...

Tous les ascenseurs mis en service depuis le 1er septembre 2017 doivent être conformes aux normes suivantes :

- L'EN 81-20 qui définit les critères techniques pour la fabrication, l'installation et la mise en service des ascenseurs.
- L'EN 81-50 qui définit les règles de conception, de calcul et de test des composants de l'ascenseur.

Les contraintes fonctionnelles des ascenseurs s'inscrivent dans le respect du règlement de sécurité contre l'incendie relatif aux établissements recevant du public / Livre II : Dispositions applicables aux établissements des quatre premières catégories / Titre premier : Dispositions générales Chapitre IX : Ascenseurs - Escaliers mécaniques et trottoirs roulants (Titres modifiés par arrêté du 22 décembre 1981) Section II - Dispositions particulières concernant les ascenseurs destinés à l'évacuation des handicapés physiques AS 4 Ascenseurs accessibles, en cas d'incendie, aux personnes en situation de handicap (Arrêté du 24 septembre 2009) modifié par arrêté du 08/06/20017 dont les dispositions sont applicables aux établissements recevant du public dont la demande de permis de construire ou la déclaration préalable de travaux est déposée à compter du 1er juillet 2017.

Les stations de métro relèvent notamment du Règlement de sécurité contre l'incendie relatif aux établissements recevant du public Chapitre VII - Établissements de type GA (gares accessibles au public) Règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les gares :

- Partie I - Dispositions applicables à tous les établissements de type GA
- Section I – Généralités Type GA - Gares accessibles au public - GA 1 à 49 - (Chapitre VII)

Les réglementations suivantes s'appliquent également pour les stations de métro :

- Règlement de sécurité contre l'incendie relatif aux établissements recevant du public - Livre premier : Dispositions applicables à tous les établissements recevant du public - Chapitre unique
- Section II - Adaptation des règles de sécurité et cas particuliers d'application du règlement - GN 8 (Arrêté du 24 septembre 2009) - Principes fondamentaux de conception et d'exploitation d'un établissement pour tenir compte des difficultés rencontrées lors de l'évacuation
- Et la Section IV – Travaux - GN 13 - Travaux dangereux (Arrêté du 7 juillet 1983)

- Code de la construction et de l'habitation – Article R143-7 : « Les sorties, les éventuels espaces d'attente sécurisés et les dégagements intérieurs qui y conduisent doivent être aménagés et répartis de telle façon qu'ils permettent l'évacuation ou la mise à l'abri préalable rapide et sûre des personnes. Leur nombre et leur largeur doivent être proportionnés au nombre de personnes appelées à les utiliser. Tout établissement doit disposer de deux sorties au moins. »

3 PRESENTATION DU PROGRAMME DE MISE EN ACCESSIBILITE AUX PMR DES STATIONS DE METRO

3.1 LES PERIMETRES DE L'OPERATION

3.1.1 Le périmètre fonctionnel

L'opération porte sur l'étude de l'ensemble des aménagements nécessaires pour mettre en accessibilité aux PMR les stations, en termes de génie civil et d'équipements (ascenseurs, lignes de péage, ventilation et désenfumage...).

L'opération porte également sur les mises à jour et extensions des équipements, systèmes et fonctions rendues nécessaires par les aménagements d'accessibilité.

Le système de transport métro est constitué d'un ensemble d'équipements, de systèmes et de fonctions nécessaires à son bon fonctionnement. Le périmètre fonctionnel de l'opération comprend toutes les mises à jour et toutes les extensions de ces équipements, systèmes et fonctions rendues nécessaires par les aménagements d'accessibilité. Ainsi le périmètre fonctionnel de l'opération dépasse largement le périmètre géographique, et s'étend à l'ensemble des sites métro hébergeant ces équipements, systèmes et fonctions.

Enfin, pour les stations ne disposant que d'une sortie, la création d'issue de secours sera à étudier (cf Code de la construction et de l'habitation – Article R143-7). La station Castellane n'est pas concernée par une création d'issue de secours.

La RTM a réalisé une étude d'opportunité visant à définir les possibilités d'évolutions des escaliers mécaniques. Les zones critiques au regard de l'équipement existant et des flux ont été identifiées. Certaines zones critiques peuvent être levées par le changement de sens d'escalier mécanique existant mais cette solution ne permet pas de solder toutes les zones critiques identifiées. Pour les stations critiques restantes, les études devront prendre en compte le génie civil nécessaire à la création d'escaliers mécaniques afin de ne pas créer d'incompatibilités entre les projets. L'étude de la RTM a également identifié les stations non critiques mais présentant des prédispositions de génie civil pouvant s'insérer dans le projet de renouvellement des escaliers mécaniques. Au titre des interfaces, ces éventuelles créations d'escaliers mécaniques devront être prises en compte afin de ne pas créer d'incompatibilités entre les projets.

Le génie civil pour la création d'escaliers mécaniques sur les quais de la ligne 2 de la station Castellane est à prendre en compte.

3.1.2 Le périmètre géographique

Pour chaque station, le périmètre géographique des interventions englobe la station de métro, ainsi que les limites de voirie impactées par la réalisation des aménagements nécessaires à l'opération. Une attention particulière est portée sur les traitements des traversées piétonnes, et des aménagements de voirie et de signalétique nécessaires dans le périmètre des ouvrages à créer pour permettre l'accessibilité à la station.

3.1.3 Le périmètre d'investigation

Le périmètre d'investigation couvre l'ensemble des champs d'impact de l'opération et notamment :

- Les stations de métro en elles-mêmes avec leurs spécialités, enjeux, contraintes, programme de travaux propres,
- Les nouvelles émergences et accès à créer en surface, notamment la création d'issue de secours lorsqu'il n'existe qu'une seule sortie
- Les aménagements de voiries à proximité des émergences et/ou depuis les limites de parcelle cadastrale.

L'opération doit aussi être menée en parfaite cohérence avec les projets connexes. Les projets identifiés à prendre en compte à l'horizon de la réalisation, sont, à ce jour, principalement :

- Le renouvellement des équipements prévus par la RTM dont les escaliers mécaniques.
- Le projet NEOMMA (renouvellement des rames et des systèmes d'exploitation du Métro de Marseille prévu par la Métropole).
- Le projet d'amélioration de la ventilation par la RTM.
- L'opération de prolongement du réseau de tramway, de la rue de Rome jusqu'à la place du 4 Septembre.
- La réalisation d'un Pôle d'Echanges Multimodal à la station Frais Vallon,
- L'aménagement du site de La Provence et des parcs de Bougainville et des Aygaldes.

Liste non exhaustive, à compléter par les Titulaires du marché d'Etudes de faisabilité et Elaboration de programmes.

3.2 LOTS 2 ET 3 : ORDRE DE PRIORITE DES STATIONS

La mise en accessibilité des 16 stations se fera selon un ordre établi en fonction des priorités et des budgets disponibles. Les titulaires des lots 2 et 3 évalueront les propositions des bureaux d'études et devront être force de proposition sur ce thème.

La réalisation des études de faisabilité et l'élaboration de programmes fait l'objet d'une consultation allotie géographiquement et par typologie de stations en 3 lots (stations souterraines de la ligne 1, stations souterraines de la ligne 2 et stations aériennes et mixtes). Les 3 lots seront exécutés simultanément.

Afin d'établir une proposition d'ordre de priorité de traitement des stations, l'OPC tiendra également compte du « Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée des Réseaux de

Transport de Marseille-Provence-Métropole » d'octobre 2016 et du [« Plan de Mobilité Métropolitain »](#) de décembre 2021, notamment son annexe 4 « Accessibilité ».

3.3 PLANNING ACTUEL DES OPERATIONS

A titre indicatif, la durée prévisionnelle des tranches du marché d'assistance à maîtrise d'ouvrage est la suivante :

Marché d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage	Durée prévisionnelle
Lot 1 : Assistance technique et administrative à maîtrise d'ouvrage pour la station Castellane	81 mois
TF : Station Castellane – Suivi des études de conception	33 mois
TO1 : Station Castellane – Suivi de la phase de réalisation	48 mois
Lot 2 : Assistance technique et administrative à maîtrise d'ouvrage pour les 16 stations	60 mois
TF : 16 Stations – Suivi des études de faisabilité et de l'élaboration de programmes	17 mois
TO1 : 16 Stations – Assistance lors de la phase de passation des contrats de maîtrise d'œuvre	51 mois
Lot 3 : Assistance pour la Planification, l'Ordonnancement, le Pilotage et la Coordination	82 mois

Ces durées sont définies au regard des plannings prévisionnels de l'opération Castellane et de réalisation des études de faisabilité tels qu'illustrés dans le planning indicatif annexé au présent CCTP.

Lot 1

Concernant la station Castellane, l'objectif est une notification du marché de maîtrise d'œuvre (MOE) début 2024. A titre indicatif, la durée prévisionnelle du marché, toutes tranches confondues est estimée à 69 mois hors délai de garantie de parfait achèvement. La durée prévisionnelle estimative de chaque tranche est décomposée comme suit :

- Tranche ferme (incluant les délais de validation) : 7 mois ;
- Tranche optionnelle n°1 : 26 mois ;
- Tranche optionnelle n°2 : 36 mois.

Un point d'arrêt entre la tranche ferme (reprise des études précédentes, EPR) et la tranche optionnelle n°1 (AVP, PRO, ACT) sera nécessaire pour définir le calendrier d'exécution des tranches optionnelles. La tranche ferme du lot 1 du présent marché couvre donc les tranches ferme et optionnelle n°1 du marché de MOE de la station Castellane.

Lot 2

Concernant les 16 stations, les délais d'exécution sur les lots « Stations souterraines de la ligne 1 » et « Stations souterraines de la ligne 2 » sont de 15 mois pour les études. Le délai du lot « Stations aériennes et mixtes » est de 14 mois. Les études de faisabilité devraient débuter au premier trimestre 2024 concomitamment aux présentes missions de l'AMO. Elles devraient se dérouler jusqu'à mi 2025.

Concernant la TO1 du Lot 2, l'analyse des offres s'échelonne dans le temps selon le calendrier de priorisation des 16 Stations qui sera proposé par l'OPC (lot 3 du présent marché). Le lot 2 s'achèvera fin 2028.

Après une nouvelle phase de consultation, les premières études d'AVP et PRO devraient se réaliser à partir du premier semestre 2026 (environ 18 mois par station). La supervision des études de conception n'est pas dans le périmètre du Lot 2 du présent marché.

Lot 3

A noter que la mission d'OPC, objet du lot 3, est à exécuter jusqu'à fin 2030.

Un planning prévisionnel figure en annexe au présent CCTP.

3.4 PLANNINGS PREVISIONNELS DES PROJETS CONNEXES

Les projets connexes identifiés et ayant un impact non négligeable en cas de co-activité dans les sites en exploitation sont les suivants (dates indicatives à mettre à jour en début de mission et régulièrement à l'exécution) :

- Travaux d'amélioration de la ventilation :
 - o Ligne M2 (10 stations) : mai 2023 à juin 2024
 - o Ligne M1 (8 stations) : août 2023 à septembre 2024
- Travaux de renouvellement des escaliers mécaniques : un premier lot couvre la période 2025 à 2030, le programme de renouvellement peut être adapté selon les besoins. A ce jour, les stations de ce premier lot sont : La Rose, Frais Vallon, Malpassé, Chartreux, 5 avenues, Réformés, Saint Charles, Colbert, Vieux-Port, Estrangin, Castellane, National, Désirée Clary, Joliette, Noailles, La Blencarde, Louis Armand, La Fourragère, Saint Barnabé, Bougainville et Jules Guesde.
- Rénovation des aménagements intérieurs des stations:
 - o 2023 : Saint-Charles, Joliette,
 - o 2024 : Noailles, Estrangin, Désirée Clary, Périer
 - o 2025 : Castellane, Chartreux, Cinq Avenues Longchamp, La Timone, National, Rond-Point du Prado,
 - o 2026 : Colbert, Baille, Bougainville,
 - o 2027 : Saint-Just, Réformés Canebière.
- Renouvellement des lignes de contrôle (PAF et PAP) :
 - o 2023 : Saint-Charles, Joliette,
 - o 2024 – 2025 : Malpassé, Colbert, Chartreux, Réformés Canebière, Noailles, Saint-Just, Estrangin, Baille, Désirée Clary, Sainte-Marguerite Dromel, La Rose, Rond-Point du Prado, Vieux-Port, Castellane et La Timone.
- Travaux NEOMMA Renouvellement des rames et des systèmes d'exploitation du métro (dont les façades de quais, le matériel roulant) :
 - o Renforcement des quais de la ligne 2 : 1er semestre 2025
 - o Renforcement des quais de la ligne 1 : 2ème semestre 2024 puis 2ème semestre 2025
 - o installation des façades de quai de la ligne 2 : mi 2025 à mi 2026
 - o installation des façades de quai de la ligne 1 : mi 2026 à mi 2027

- Travaux d'extension du tramway Rue de Rome – Place du 4 septembre : 2026 – 2028
- Aménagement d'un pôle d'échanges multimodal à Frais Vallon : lancement des études préliminaires au second semestre 2023
- Aménagement du parc de Bougainville : en cours – livraison complète début 2025

4 OBJECTIFS DE LA MISSION D'ASSISTANCE

4.1 LES OBJECTIFS DU MAITRE D'OUVRAGE

Les missions de l'AMO objet du présent marché, visent à assister et accompagner le maître d'ouvrage dans la réalisation des objectifs qu'il s'est fixé pour ce projet, notamment :

- La transversalité des démarches vis-à-vis de l'exploitant RTM,
- La qualité, la pertinence et la cohérence des documents réalisés,
- La qualité des études et des travaux réalisés, notamment :
 - o Les choix effectués dans la conception,
 - o La bonne appréhension des aspects réglementaires propres à la problématique de sécurité et d'accessibilité, mais aussi propres à l'aspect environnemental et aux autorisations administratives (PC, loi sur l'eau, dossier cas par cas ou étude d'impact...),
 - o L'insertion urbaine et paysagère des édifices et autres aménagements de surface,
- La maîtrise et l'optimisation du délai de réalisation des opérations, en détectant notamment les aléas possibles,
- La limitation des conséquences des choix architecturaux et techniques proposés par les bureaux d'études sur les coûts de maintenance et d'exploitation,
- La maîtrise des risques,
- La bonne conduite des opérations avec la continuité obligatoire de l'exploitation du métro et des stations,
- La conformité et l'intégration unifiée de tous les systèmes créés, modifiés ou déplacés au système unique « métro » en place,
- La bonne coordination des interfaces avec tout autre projet concernant le métro ou le périmètre rapproché des stations.

4.2 LES OBJECTIFS DE LA MISSION D'ASSISTANCE

La mission vise à assurer le contrôle et la validité du processus de conception / réalisation de l'opération sur le plan technique. Elle ne doit pas dupliquer ni chevaucher la mission du maître d'œuvre ou des bureaux d'études, mais se situer à un niveau supérieur dans le domaine du contrôle et de la supervision technique.

Le titulaire veillera tout particulièrement à :

- La qualité et la complétude des études par sa mission de supervision,

- Organiser la gestion des entrants et des différents livrables,
- Identifier de façon exhaustive les procédures et réglementations applicables,
- Accompagner la planification et la cohérence de l'organisation des opérations ainsi que la transversalité des équipements, notamment vis à vis de l'exploitant,
- Participer à l'optimisation des interfaces et des solutions de conception,
- la coordination et la mise en cohérence globale et comparative des stations pour assurer la transversalité des opérations, notamment vis-à-vis des exigences de l'exploitant,
- Synthétiser et analyser l'évolution comparative des opérations en terme de qualité– délais,
- Accompagner la maîtrise d'ouvrage pour la maîtrise des risques.

5 DOMAINES D'INTERVENTION DE LA MISSION D'ASSISTANCE

5.1 GENERALITES

Les missions d'AMO peuvent être groupées par domaines d'activités en distinguant notamment les domaines principaux suivants :

- L'assistance technique à la supervision notamment dans les domaines suivants : génie civil, ouvrages d'art, systèmes d'exploitation métro, système de sécurité incendie
- La gestion des entrants et la gestion documentaire
- L'assistance administrative et juridique
- L'assistance à la planification, l'ordonnancement et la coordination

Concernant le lot 1, la mission d'AMO débute au démarrage des études de faisabilité de la station Castellane et se termine à la fin de la garantie de parfait achèvement des travaux.

Concernant le lot 2, la mission d'AMO débute au démarrage des études de faisabilité des 16 stations et se termine à l'attribution du dernier marché de maîtrise d'œuvre.

La mission d'OPC (lot 3) débute au démarrage des études de faisabilité pour la station Castellane et pour les 16 stations et se termine fin 2030.

Pour chaque lot, chaque réunion animée par le titulaire fera l'objet d'un compte-rendu.

5.2 DOMAINES DE COMPETENCES

L'AMO (lots 1 et 2) apportera une compétence complète en matière de réalisation d'ouvrage d'infrastructure en lien avec le métro et ses contraintes spécifiques notamment en matière de maintien d'exploitation et de gestion des systèmes d'exploitation.

Le titulaire du lot 3 (OPC) apportera également une compétence dans le pilotage et la coordination de projets complexes ainsi que l'analyse des risques.

L'AMO apportera une compétence complète en matière de réalisation d'ouvrage d'infrastructure en lien avec le métro et ses contraintes spécifiques notamment en matière de maintien d'exploitation et de gestion des systèmes d'exploitation.

Les spécialités techniques retenues pour l'exercice de la mission du présent marché concernent essentiellement :

- La maîtrise de la réglementation sécurité et la prévention des risques de panique dans les ERP de type GA, Compétences en génie civil et ouvrages d'art,
- Compétences en systèmes de sécurité incendie,
- La maîtrise des systèmes d'exploitation Métro tels que courants forts, courants faibles, systèmes informatiques de communication et d'interfaçages,
- Le suivi des essais des équipements, systèmes (concerne la phase de réalisation de la station Castellane).

Concernant les missions administratives, les spécialités retenues pour l'exercice de la mission d'AMO concernent essentiellement :

- La maîtrise de la réglementation sécurité et la prévention des risques de panique dans les ERP de type GA,
- La maîtrise des marchés publics, hors études financières,
- La maîtrise des procédures administratives relatives aux travaux considérés,
- la coordination et la mise en cohérence globale et comparative des stations pour assurer la transversalité des opérations,
- Assistance juridique.

Le prestataire devra mettre en œuvre tous les moyens et méthodes qu'il estime nécessaire afin de garantir l'efficacité de l'action de la maîtrise d'ouvrage et, dans le cas du lot 1 – Station Castellane, le bon déroulement des travaux.

Ainsi, il devra de manière générale s'appuyer sur ses compétences en matière de management de projet complexe, de planification et coordination, mais également sur ses expériences dans le domaine métro, pour assister la maîtrise d'ouvrage dans la vérification du caractère complet des études, et, pour la station Castellane, de la conformité des systèmes, l'exploitabilité future de la station, la mise en œuvre des travaux, la programmation des essais.

5.3 LOTS 1 ET 2 : ASSISTANCE TECHNIQUE A LA SUPERVISION

L'assistance technique à la supervision repose sur la mise à disposition de toutes les compétences spécialisées (expertises) nécessaires à l'exercice de ses missions ainsi que sur la connaissance des réglementations applicables.

Il est attendu de l'AMO de veiller au bon respect des procédures et exigences de la RTM ainsi que de la bonne consultation de la RTM sur les différents livrables remis tout au long des opérations.

En phase études

L'AMO devra s'assurer du caractère complet et de la cohérence d'ensemble des études. Il s'assurera de la prise en compte par le maître d'œuvre des contraintes d'optimisation de l'investissement et que les hypothèses retenues sont exprimées et justifiées dans les dossiers d'études.

Il devra analyser les éléments produits et remis par les bureaux d'études pour tous les dossiers techniques en vue de leur acceptation ou approbation tant d'un point de vue technique que réglementaire.

L'AMO devra être force de propositions et suggérer la recherche de solutions alternatives dans le cas où les dossiers d'études mettraient en évidence des difficultés.

L'AMO produira un rapport d'analyse détaillé des dossiers établis par les bureaux d'études en identifiant précisément les gisements d'optimisation notamment en matière de délais et de performances en proposant des solutions.

L'AMO apportera une assistance pour la rédaction de cahiers des charges techniques nécessaires au bon déroulement de l'opération, hors marchés de MOE. Cette prestation fait l'objet d'un prix unitaire intitulé « Assistance à la passation d'un contrat de services ».

Il est tout particulièrement attendu de l'AMO une implication forte sur la gestion des interfaces, tant avec les projets connexes qu'avec l'exploitant RTM. En particulier, il devra prendre en compte les contraintes de maintenance de l'exploitant RTM sur les aménagements de station et s'assurer que les nouveaux équipements s'intègrent aisément dans les procédures et la politique de maintenance. Il participera ainsi à l'optimisation des interfaces et confirmera au MOA la validité des équipements et systèmes créés ou impactés.

Durant cette phase d'études, l'AMO s'assurera que les avis de la RTM ont bien été recueillis et traités.

L'AMO assure la coordination et la mise en cohérence globale et comparative des stations pour assurer la transversalité des opérations, notamment vis-à-vis des exigences de l'exploitant.

Spécificités du lot 1

Concernant la station Castellane, lors des études de conception, l'AMO analysera le plan de phasage des travaux pour conseiller le MOA, la gestion des interfaces étant un élément prépondérant de la mission de l'AMO du lot 1. Son expertise sera également sollicitée pour l'analyse des propositions d'adaptations du projet.

Concernant l'allotissement des marchés de travaux, l'AMO devra être en mesure de conseiller le maître d'ouvrage et sera amené à analyser l'étude de parangonnage réalisée par le maître d'œuvre quant au périmètre technique des lots. Cette prestation de conseil concernant l'allotissement se déroule durant toute la phase de conception détaillée.

L'AMO aura également une mission de supervision renforcée du Maître d'œuvre sur l'élaboration du cahier des charges fonctionnel du Système de Sécurité Incendie.

L'AMO apportera une assistance en cas de besoin pour la rédaction de cahiers des charges techniques des éventuels marchés complémentaires nécessaires au bon déroulement de l'opération (éventuellement nécessités par l'évolution du projet ou la survenance d'aléas) pour des prestations diverses d'études, de fourniture ou de travaux, hors marchés MOE. Cette prestation fait l'objet d'un prix unitaire intitulé « Assistance à la passation d'un contrat de services » à l'exception du marché de consultation d'un Organisme Reconnu Compétent (cf paragraphe suivant).

A minima, le titulaire du lot 1 sera amené à produire le CCTP visant à consulter un Organisme Reconnu Compétent en ingénierie du désenfumage. En effet, le projet de mise en accessibilité aux PMR nécessitera probablement une modification du système de ventilation qui assure le désenfumage de la station. Cette prestation fait partie du prix global forfaitaire (prix n°1 du BPUF).

Au stade ACT (rattaché à la TO1 du marché de MOE de l'opération Castellane), l'AMO procédera avec le MOA à la relecture des pièces administratives. Il s'assurera aussi du caractère complet des dossiers, de la conformité de leur contenu avec les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, de la cohérence entre pièces techniques et administratives.

En phase réalisation (lot 1)

Tout au long de la phase d'exécution des marchés de travaux, l'AMO sera particulièrement en charge de la supervision de l'élaboration par le MOE des dossiers à destination des sous-commissions départementales à partir des éléments fournis par les différents titulaires des marchés de travaux (exemples : dossier SCDS pour les emprises chantier à l'intérieur de la station, dossier de sécurité de l'article GA8).

L'AMO procédera, par sondages ou sur demande de la MOA, à des audits des dossiers d'exécution (plans et pièces écrites) réalisés par les entreprises et visés par la maîtrise d'œuvre.

L'AMO participera à la gestion des interfaces entre les différentes entités du Maître d'ouvrage, les maîtres d'œuvre ou coordinateurs des opérations connexes et l'ensemble des autorités administratives et organisations publiques ou privées, directement ou indirectement concernées par le projet.

L'AMO aidera à coordonner les dossiers d'intervention (DI) et des plans de préventions associés déposés auprès de l'exploitant y compris en considérant les opérations connexes. Il aidera à planifier et coordonner les besoins d'intervention sur les « systèmes » métro dont les mises à jour, ajouts, modification etc..., qui impliquent des procédures à planifier avec l'exploitant et toute autre intervention déjà en cours sur ces systèmes dans les opérations connexes.

Pendant la période de réception et la période de garantie :

L'AMO assistera le MOA sur la vérification de la remise de tous les dossiers et documents concernant les ouvrages exécutés DOE, ainsi que sur la bonne réalisation du programme de formation auprès de l'exploitant.

Il donnera un avis, sur sollicitation du MOA, sur les documents de réception présentés par le MOE. Il participera, sur demande du MOA, aux opérations de réception des ouvrages et sera force de proposition le cas échéant au Maître d'ouvrage dans la formulation de réserves en s'appuyant sur les éléments établis par le maître d'œuvre.

L'AMO assistera également le Maître d'ouvrage dans la procédure de transfert des ouvrages exécutés à l'exploitant selon les exigences et modalités propres à l'exploitant RTM.

5.4 LOTS 1 ET 2 : ASSISTANCE ADMINISTRATIVE ET JURIDIQUE

Au niveau administratif et juridique, l'AMO sera sollicité ponctuellement pendant le déroulement des opérations pour apporter une relecture, un avis et une expertise pour ce qui relève des prérogatives du MOA. En particulier, l'assistance administrative attendue de l'AMO repose sur sa maîtrise de la réglementation applicable à une opération de mise en accessibilité aux PMR d'une station de métro en exploitation ayant le statut d'ERP.

Il est attendu de l'AMO de veiller au bon respect des procédures de la RTM ainsi que de la bonne consultation de la RTM sur les différents livrables remis tout au long des opérations.

L'AMO aidera au diagnostic initial des procédures applicables au projet dès la notification des lots 1 et 2. L'objectif est l'identification de toutes les procédures et réglementations applicables pour chaque

station depuis la phase Etudes de faisabilité / Etudes préliminaires jusqu'à la mise en service. Ces éléments seront communiqués au lot 3 pour prise en compte dans les plannings.

Les procédures identifiées sont a minima :

- procédures découlant de l'application des règlements GA,
- procédures RTM,
- dossiers à soumettre à la SCDS,
- permis de construire,
- déclaration loi sur l'eau,
- réglementation liée aux zones de présomption archéologiques,
- Communication.

L'AMO sera sollicité pour avis sur les dossiers administratifs, de toutes natures, de leur caractère complet, de leur cohérence et de leur conformité aux dispositions légales et réglementaires en vigueur.

L'AMO assiste le MOA dans le suivi de toutes les procédures administratives inhérentes au projet dont notamment :

- permis de construire et ses notices sécurité / accessibilité et avis de l'ABF pour les stations dans une AVAP (station Castellane concernée et a priori 8 stations concernées dans les 16 stations du lot 2) ;
- de diagnostic de fouille jusqu'aux mesures de sauvegarde, si nécessaire, relative à l'archéologie préventive (identification des stations situées dans des zones de présomption archéologiques) ;
- déclaration loi sur l'eau
- études environnementales avec dossier cas par cas de dérogation (études d'impact)

L'AMO suit avec le MOA l'évolution des procédures. Au titre de cette prestation, le titulaire alertera le maître d'ouvrage en cas d'évolutions de procédure qu'il est nécessaire d'intégrer notamment afin d'obtenir les autorisations administratives.

L'AMO accompagne l'établissement des dossiers relevant de la responsabilité directe du Maître d'ouvrage et suit l'ensemble des procédures correspondantes.

L'AMO assiste le Maître d'Ouvrage dans le cadre des recours qui pourraient être effectués à l'encontre des opérations. Il accompagne notamment la MOA dans les présentations des projets à réaliser auprès de partenaires institutionnels identifiés au §2.1.

L'AMO apportera une assistance pour la passation de contrats de services qui s'avèreraient nécessaires au bon déroulement de l'opération, hors marchés de MOE. Cette assistance démarre à la préparation du Dossier de Consultation des Entreprises jusqu'à la notification. Cette prestation fait l'objet d'un prix unitaire intitulé « Assistance à la passation d'un contrat de services ».

Concernant les pièces administratives, il est attendu de l'AMO les éléments suivants :

- Acte d'engagement : délai prévisionnel, composition des tranches et/ou parties techniques. Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.
- CCAP : délais d'exécution, éventuelles annexes (cadre de PAQ...). Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.
- Règlement de consultation : la liste des éventuels certificats de qualification professionnelle attendus au stade de la candidature, les critères et sous-critères attendus dans les offres sur la note Valeur technique. Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.

L'AMO assiste le Maître d'ouvrage en assurant l'analyse des mémoires techniques et environnementaux des offres et la proposition de notation de ces critères.

Il a en charge :

- la préparation des courriers à destination des entreprises pour le compte du Maître d'ouvrage en cas de demande de précisions ou de compléments sur le dossier de consultation (hors volet financier) que ce soit de la part de la personne publique ou des entreprises. L'AMO n'est pas autorisé à prendre contact directement avec les candidats pendant la procédure de consultation, tenu par son obligation de confidentialité ;
- l'analyse des candidatures quant aux éventuels certificats de qualification professionnelle présentés ;
- l'analyse des mémoires techniques et environnementaux des candidats jusqu'au projet d'attribution des notes des sous-critères conformément au Règlement de la Consultation. L'analyse de l'AMO devra pouvoir être facilement intégrée dans le modèle de Rapport d'analyse d'offres du MOA.
- Le cas échéant, la participation à la mise au point du marché hors volet financier, l'établissement et l'envoi au Maître d'ouvrage d'un compte rendu de la mise au point du marché ;
- la fourniture au Maître d'ouvrage, en tant que de besoin, des éléments de réponse sur l'analyse des mémoires techniques et/ou environnementaux aux éventuelles demandes écrites émanant du contrôle de légalité ;
- la vérification de la couverture en assurances des entreprises retenues

Spécificités du lot 1

Pour le lot 1 (station Castellane), le titulaire assistera le Maître d'Ouvrage pour le suivi des procédures administratives et l'obtention de toutes les autorisations réglementaires nécessaires au bon déroulement des études et des travaux, aux essais et à la mise en service des équipements déployés par l'opération de mise en accessibilité.

Il identifiera les interlocuteurs concernés et vérifiera avec le MOA, la constitution par le maître d'œuvre (ou les entreprises) des dossiers relatifs à ces démarches.

En phase études

Le titulaire apportera une assistance au MOA pour l'établissement des projets de déviations et les conventions auprès des concessionnaires de réseaux ou autres institutions.

En phase ACT, l'AMO sera sollicité pour des avis sur :

- la pertinence de l'allotissement,
- la forme du marché (accord-cadre à bon de commande, marché subséquent...),
- Les pièces des DCE avec pour objectif d'étudier l'optimisation des clauses du marché,
- l'analyse des plis réalisée par le MOE (hors volet financier),
- les courriers annexes à la procédure réalisée par le MOE (hors volet financier).

En phase réalisation

Durant cette phase, l'AMO réalisera les prestations suivantes :

- La relecture des documents (avenants hors impact financier, OS hors impact financier, décisions de poursuivre, résiliation du marché...),
- Apporter une assistance juridique complémentaire sur l'interprétation des clauses du marché,
- Assister au volet administratif de la réception (OPR, la levée des réserves, DOE, DIUO, GPA...),
- Après la mise en service des équipements, assister le Maître d'ouvrage dans l'instruction et le suivi de résolution des anomalies,
- Pendant la période de garantie de parfait achèvement, assister le Maître d'ouvrage dans l'instruction et le suivi des appels en garantie.
- Assister les règlements des différends (protocoles transactionnelles, litiges...)
- Aider à la décision sur d'éventuels litiges technique et administratifs

En vue de la mise en service, l'AMO établira pour le MOA la demande d'autorisation d'ouverture accompagnée de l'avis de l'organisme d'inspection de sécurité incendie qu'il aura préalablement sollicité. Cette demande sera adressée au Préfet qui fera procéder à la visite préalable à l'ouverture au public par la commission de sécurité (article GA9). L'AMO s'assurera être en mesure de communiquer à la commission de sécurité les dossiers de renseignements de détail des installations techniques mis à jour après exécution des travaux et les rapports des organismes agréés chargés des vérifications techniques prévues par le règlement de sécurité.

Spécificités du lot 2

Dans le cadre du suivi du marché « Etudes de faisabilité et élaboration de programmes », l'AMO proposera une structure pour les livrables à produire afin d'assurer une homogénéité dans le niveau de détail des rendus. Une structure homogène entre les différents lots facilitera également le recueil des avis des différents acteurs à solliciter.

5.5 LOTS 1 ET 2 : GESTION DES ENTRANTS ET GESTION DOCUMENTAIRE

5.5.1 Programme d'investigations

L'AMO assistera le MOA pour consolider le programme des investigations à commander par le maître d'ouvrage (levés topographiques, analyse des sols...). Cette phase démarre dès la notification des lots 1 et 2.

5.5.2 Recueil et organisation des données d'entrée

La disponibilité des entrants au moment du lancement de l'exécution d'une tranche ou d'une phase, est souvent la clé pour obtenir une production conforme dans le délai requis.

L'AMO assistera le MOA pour consolider la liste des entrants. Il prendra contact avec le MOE afin de faire préciser le cas échéant cette liste des entrants, jusqu'à lever toute ambiguïté sur la nature du besoin du MOE.

L'AMO aura en charge la gestion de la liste des entrants et du suivi de leur diffusion aux MOE via la GED. Un tableau de suivi des entrants sera constitué et tenu à jour tout au long de la mission de l'AMO.

Pour le lot 1 (station Castellane), en phase de réalisation, l'AMO complètera le tableau par les entrants à remettre aux titulaires des contrats de travaux. Il s'assurera de leur bonne diffusion aux titulaires des contrats de travaux.

Pour établir ce tableau de suivi des entrants, l'AMO sera systématiquement informé de toutes les transmissions de données intervenues à l'égard du prestataire considéré. Une mise à jour de ce tableau sera restituée par l'AMO au fil de l'eau et a minima pour chaque COTECH (fréquence trimestrielle).

5.5.3 Gestion documentaire et BIM

Gestion Electronique Documentaire (GED)

L'AMO assistera le Maître d'Ouvrage dans l'analyse des propositions faites par la maîtrise d'œuvre et devra être force de proposition pour optimiser cet outil. Il participera à la construction de l'architecture de la GED. Cette GED permettra de faciliter la diffusion des données d'entrée aux MOE des études préliminaires et aux futurs MOE des phases de conception détaillée et de permettre un archivage de toutes les productions des MOE des études préliminaires.

L'AMO proposera une liste des documents ayant vocation à être stocker sur cette GED. Il devra également assurer la gestion quotidienne de cet outil pour la maîtrise d'ouvrage (dépôt, suivi des droits, etc.).

Building Information Modeling (BIM)

Dès les études de faisabilité, il sera demandé aux Titulaires des marchés de Maîtrise d'œuvre pour la station Castellane ou d'Etudes de faisabilité de travailler sur une maquette BIM. Les nuages de points géoréférencés et les maquettes rétro BIM seront fournies aux Titulaires qui devront fournir une maquette BIM géoréférencée à jour du levé 3D fourni.

L'AMO assistera le Maître d'Ouvrage au contrôle de la maquette BIM réalisée par les différents Titulaires.

Concernant la station Castellane, l'AMO assistera le Maître d'Ouvrage plus particulièrement pour contrôler la mise en place du système BIM par le maître d'œuvre en bonne correspondance avec la charte de l'exploitant RTM sur ce point (cf. charte BIM de l'exploitant RTM en annexe).

Le maître d'ouvrage souhaite être en mesure à tout moment du projet de visualiser le projet en cours d'aménagement. L'exploitant RTM utilisera le récolement dans la maquette BIM pour des fins de maintenance.

Le BIM vise à apporter également des gains en termes de compréhension des projets, de contrôle et de sécurisation dans la conception et la réalisation, de synthèse et enfin de facilitation dans la prise en charge de l'ouvrage par les exploitants.

Une conception sous forme de maquette est demandée au maître d'œuvre pour les ouvrages en infrastructure du projet. L'ensemble des corps d'état sera intégré à la maquette numérique. Le maître d'œuvre aura à sa charge de livrer, en fin de chantier, la maquette conforme à la réalisation des travaux tous corps d'état.

L'AMO assurera le suivi de la réalisation de cette maquette aux différentes phases du projet par le maître d'œuvre. Le rendu attendu du maître d'œuvre intègre :

- Les Maquettes Numérique par métier : architecte, structure, fluides...

- La maquette numérique de Projet tous métiers : Maquette de Coordination globale, assemblage des Maquettes Numériques Métier
- Les fichiers nécessaires à l'utilisation et à la compréhension de l'assemblage de la Maquette Numérique du Projet
 - Fichier d'explication de paramètres partagés (information, localisation, structuration, etc...)
 - L'analyse finale des conflits de la Maquette Numérique de Projet

5.6 LOT 2 : ASSISTANCE LORS DE LA PHASE DE PASSATION DES CONTRATS DE MAITRISE D'OEUVRE

Cette mission comporte 2 actions :

- Assistance à l'établissement d'un dossier de consultation de maîtrise d'œuvre ;
- L'aide à l'analyse comparative des mémoires techniques et environnementaux des offres selon les critères figurant dans le règlement de consultation

Elle ne porte que sur l'opération 16 stations, la consultation pour la maîtrise d'œuvre de la station Castellane étant déjà en cours.

5.6.1 Assistance à l'établissement des dossiers de consultation de maîtrise d'œuvre

L'AMO s'assurera que les rendus des titulaires du marché « Etudes de faisabilité et élaboration de programmes » seront homogènes dans leur niveau de détail et autant que possible dans la structure du dossier. Ces programmes feront partie du dossier de consultation pour les missions de maîtrise d'œuvre pour les phases de conception et de suivi de réalisation.

En lien avec le titulaire du lot 3, l'AMO proposera une priorisation et un allotissement au MOA pour le passage en phase opérationnelle des 16 stations.

L'AMO établira également une proposition de CCTP au MOA ainsi que les annexes à publier lors de la consultation (données d'entrée, procédures RTM, études...) pour les différentes consultations prévues pour les contrats de Maîtrise d'œuvre selon l'allotissement retenu. Parmi ces annexes figurera la liste des entrants disponibles.

Concernant les pièces administratives, l'AMO proposera :

- Pour les actes d'engagement : les délais prévisionnels, l'allotissement et la composition des tranches et/ou parties techniques. Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.
- Pour le CCAP : les délais d'exécution, les éventuelles annexes (cadre de PAQ...). Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.
- Pour le règlement de consultation : la liste des éventuels certificats de qualification professionnelle attendus au stade de la candidature, les critères et sous-critères attendus dans les offres sur la note Valeur technique. Ces éléments seront à intégrer dans les modèles que le MOA fournira.

5.6.2 Assistance à l'analyse des mémoires techniques et environnementaux

L'AMO assiste le Maître d'ouvrage en assurant l'analyse des mémoires techniques et environnementaux des offres et la proposition de notation de ces critères.

Il a en charge :

- la préparation des courriers à destination des entreprises pour le compte du Maître d'ouvrage en cas de demande de précisions ou de compléments sur le dossier de consultation (hors volet financier) que ce soit de la part de la personne publique ou des entreprises. L'AMO n'est pas autorisé à prendre contact directement avec les candidats pendant la procédure de consultation, tenu par son obligation de confidentialité ;
- l'analyse des candidatures quant aux éventuels certificats de qualification professionnelle présentés ;
- l'analyse des mémoires techniques et environnementaux des candidats jusqu'au projet d'attribution des notes des sous-critères conformément au Règlement de la Consultation. L'analyse de l'AMO devra pouvoir être facilement intégrée dans le modèle de Rapport d'analyse d'offres du MOA.
- Le cas échéant, la participation à la mise au point du marché hors volet financier, l'établissement et l'envoi au Maître d'ouvrage d'un compte rendu de la mise au point du marché ;
- la fourniture au Maître d'ouvrage, en tant que de besoin, des éléments de réponse sur l'analyse des mémoires techniques et/ou environnementaux aux éventuelles demandes écrites émanant, soit de candidats non retenus, soit du contrôle de légalité ;
- la vérification de la couverture en assurances des entreprises retenues.

5.7 LOT 3 : PLANIFICATION, ORDONNANCEMENT, PILOTAGE ET COORDINATION

D'une manière générale, l'OPC (titulaire du lot 3) aidera le MOA à intégrer l'ensemble des données relatives des projets menés en parallèle par le MOA et les différents bureaux d'études des 16 stations à mettre en accessibilité, ainsi que les données récupérées auprès de toutes les opérations connexes, telles que le projet Neomma, la modification du désenfumage des stations, les aménagements urbains de surface.

Cette vision globale doit permettre d'établir l'ordonnancement des tâches à réaliser depuis les études préliminaires jusqu'à la mise en service pour l'ensemble du programme de mise en accessibilité sur le périmètre géographique défini au §3.1.2.

L'objectif est également d'assurer un pilotage général du programme, par un suivi et un contrôle de l'avancement des opérations, permettant de détecter les dérives, les risques et les points durs.

Ainsi, l'OPC sera amené à solliciter les acteurs suivants :

- Les AMO, titulaires des lots 1 et 2 du présent marché,
- Les chefs de projet de la MOA,
- Les titulaires des marchés d'études de faisabilité et d'élaboration de programmes, les maîtres d'œuvre en charge des études de conception et du suivi de réalisation,

- Les chefs de projet des MOA des opérations connexes,
- Les chefs de projet de la RTM ou l'interlocuteur que la RTM désignera.

Un COTECH (comité technique) réunissant la direction du Pôle Infrastructures est organisé trimestriellement pour faire un point d'avancement global du programme de Mise en accessibilité aux directeurs de pôle et de directions (voir composition d'un COTECH au §5.7.4).

5.7.1 Planification

Prise de connaissance des opérations

L'OPC démarre sa prestation par une prise de connaissance des opérations qu'on dénombre comme suit au regard de l'avancement :

- Station Castellane : cette station ayant déjà fait l'objet d'un PRO, malgré une reprise des études au stade EPR, son calendrier est en avance de phase par rapport aux 16 autres stations,
- Les 16 autres stations n'ayant fait l'objet d'aucune étude préalable, elles sont considérées comme étant une seule opération pour cette phase de prise de connaissance.

L'OPC devra prendre connaissance de l'ensemble des documents que la MOA lui communiquera de façon à bien appréhender le contexte général des opérations et les conditions de réalisation. Plusieurs réunions de travail avec la MOA sont à prévoir dans ce cadre pour permettre le meilleur transfert de connaissances, notamment par un échange direct de données et informations. Des réunions avec les porteurs des projets connexes seront également à réaliser durant cette phase.

Au terme de la prise de connaissance des opérations, l'OPC remettra un rapport d'analyse critique de chaque opération.

Cette analyse identifiera les enjeux des projets de mise en accessibilité ainsi que des projets connexes, et permettra de définir les risques inhérents aux opérations qui peuvent influencer sur le bon déroulement de l'opération.

Outre le rapport d'analyse, l'OPC formalisera sa prise de connaissance dans une fiche de synthèse spécifique à chaque station.

Cette fiche de synthèse aura une mise en forme communicante qui n'excédera pas un format A4. L'OPC rappellera la genèse de l'opération, les projets connexes ainsi que leur avancement. Il y exposera la situation actuelle de l'opération, ainsi que les principales étapes restant à franchir jusqu'à la clôture de l'opération.

La trame de cette fiche de synthèse sera co-construite avec la MOA.

Priorisation des stations

Concernant l'opération de mise en accessibilité des 16 stations, l'OPC proposera une planification argumentée pour les études et travaux des 16 stations en tenant compte de l'analyse critique précédemment réalisée ainsi que des moyens humains de la MOA qui seraient affectés au programme de mise en accessibilité.

La cohérence de l'organisation des opérations, notamment vis à vis de l'exploitant, est un objectif à rechercher.

Durant cette phase, plusieurs réunions de travail avec la MOA sont à prévoir. Une fois, les hypothèses de travail actées, une note de synthèse argumentée sera produite par l'OPC et une réunion de présentation à la Direction du Pôle Infrastructures sera organisée.

5.7.2 Ordonnancement

L'objectif de la mission d'ordonnancement est d'analyser les opérations, déterminer les différentes phases et leurs enchaînements ainsi que leur chemin critique. Ce travail est à traduire par des documents graphiques.

Maîtrise des risques

La maîtrise des risques consiste à identifier les risques en fonction de leurs origines, d'évaluer qualitativement et/ou quantitativement leurs impacts et de proposer des actions de réductions.

Le "management" des risques fait partie des missions du titulaire qui établira une liste des risques inhérents à chaque opération pouvant impacter : délais, procédures, qualité...

En lien avec l'AMO, l'OPC participe à l'exhaustivité de l'identification des procédures et réglementations applicables et à y associer les délais à respecter.

L'OPC assistera le MOA pour définir des préconisations de mesures correctives pour réduire ou maîtriser ces risques, pour analyser les mesures proposées par le maître d'œuvre. Il assurera le suivi des actions de maîtrise des risques et analysera les plannings transmis par les différents acteurs afin de détecter tout risque relatif à une planification des tâches inadaptée.

L'OPC propose au MOA les indicateurs permettant de suivre les risques et leur maîtrise.

Tableaux de bord

Les risques identifiés seront également suivis par les tableaux de bord à élaborer et mettre à jour sur demande de la MOA et a minima trimestriellement, afin d'alerter et anticiper les dysfonctionnements.

Les tableaux de bord comporteront également les indicateurs de suivi d'avancement des opérations. Ils doivent également permettre de décrire et de programmer les actions à entreprendre par chacun des intervenants pour assurer le succès du projet (maîtrise des risques et respect des délais).

Concernant l'opération des 16 stations, un tableau de bord général portant sur l'ensemble des stations sera à constituer mais également des tableaux de bord spécifiques à chaque station permettant de suivre les risques spécifiques. Durant la phase « prise de connaissance des opérations », des réunions de travail avec la MOA permettront d'établir la forme et le contenu de ces tableaux de bord.

Les productions doivent être synthétiques et pourront servir au Service Communication de la MOA, au format A4 paysage.

Plannings

L'OPC établira un planning type pour une opération de mise en accessibilité aux PMR d'une station de métro intégrant le planning type de passation des marchés à la MOA et le planning type des procédures et réglementations à respecter.

L'OPC proposera également une synthèse des planifications propres à chaque station afin d'assurer une cohérence et une coordination globale avec notamment une assistance à l'élaboration des documents suivants :

- Un planning détaillé faisant apparaître, par station, la fourniture des différents livrables, les principaux jalons, ainsi que les principaux éléments de nature à impacter le bon déroulement du projet (risques identifiés). Pour la station Castellane, ce planning portera sur les phases Etudes et Réalisation. Pour les 16 stations, ce planning portera sur la phase Etudes.
- Pour l'opération des 16 stations, un planning de synthèse des différents travaux en prenant en compte les interfaces avec les opérations connexes.

- Une priorisation de mise en service pour l'opération des 16 stations.

L'OPC pourra proposer de regrouper ces documents ou de les dissocier si leur lecture en est facilitée. Cette décision reviendra à la MOA après échanges lors de réunion de travail et présentation de versions projet de ces livrables par l'OPC.

L'OPC devra intégrer l'ensemble des contraintes prévisibles :

- Administratives : procédures marchés, approbations des dossiers techniques, procédures DUP, etc.
- Humaines : compétences, effectifs, plans de charges de la MOA et du MOE, etc...
- Financières (éléments fournis par la MOA) : budgets votés, conventions de subventionnement, etc...
- Foncières : libérations des emprises, conventions d'occupation, etc...
- Études : dossiers techniques réglementaires, études complémentaires, sous dossiers thématiques, etc...
- Techniques : allotissement, coordination, sécurité, entretien, exploitation
- Environnementales : prise en compte du développement durable, prise en compte des nuisances aux riverains, préservation des espèces et milieu naturel, management environnemental du chantier, etc...
- Décisions et non décisions : conséquences sur la planification, etc...

A l'exception du planning détaillé pour l'opération des 16 stations, les plannings doivent couvrir les opérations jusqu'à la mise en service. Une note explicative des hypothèses prises pour constituer ces plannings sera produite par l'OPC. Elle précisera également les liens de dépendances entre les différentes tâches identifiées.

Concernant le planning type relatif aux procédures et réglementations applicables, une note d'accompagnement sera établie afin de référencer les réglementations.

Une note explicative du planning type de passation des marchés à la MOA sera également produite. Les indicateurs de suivi retenus y seront définis.

Les plannings type relatifs aux procédures et à la passation des marchés pourront être fusionnés en un seul planning type. Ils permettront de fixer des objectifs de production.

L'utilisation d'un outil tableur (exemple : excel) pour ces plannings est prohibée.

Enfin, pour la Direction de la MOA, l'OPC élaborera une synthèse des événements clés de chacune des opérations qu'il mettra à jour sur demande et à minima tous les trimestres.

Lors des mises à jour des plannings, la présentation permettra de matérialiser les tâches en retard et le tableau de bord indiquera les incidences de ces retards sur l'opération.

Le planning de référence sera clairement identifié et validé par la direction du Pôle Infrastructures de la Métropole.

5.7.3 Pilotage

L'OPC a pour mission d'assister la MOA pour identifier les différentes étapes ou tâches nécessaires à la réalisation des opérations et faire le suivi de leur avancement. Il réalise une synthèse et une analyse de ces tâches dont l'objectif est de suivre l'évolution des opérations et alerter en cas de mesures ou actions correctrices nécessaires au respect des objectifs temporels des opérations. Ce travail est formalisé par les fiches de synthèse par station, les tableaux de bord, les plannings et les tableaux de suivi.

Gestion des risques

Le titulaire assistera le Maître d’Ouvrage dans l’analyse des risques et aléas. Un tableau de suivi sera mis en place par opération. Il sera co-construit avec la MOA. La MOA fournira les éléments de dépenses à l’OPC pour mise à jour des supports attendus aux COTECH.

En vue de chaque COTECH, l’OPC doit s’assurer de la complétude des items figurant dans le tableau de suivi et d’évoquer avec le chef de projet les postes de dépense oubliés ou à prévoir (hors estimation financière).

L’OPC doit s’assurer de l’exactitude du tableau de suivi, au regard des éléments de dépenses fournis par la MOA, qu’il annexera aux documents de synthèse à produire pour chaque COTECH.

Gestion des délais

L’OPC produira :

- des plannings (cf § 5.7.2) : ils permettront d’identifier les tâches nécessaires à l’avancement des opérations. En vue d’une lecture directe de l’avancement des opérations, les plannings « Gantt » seront recalés à la date de mise à jour.
- des fiches de synthèse : une par station, mettant en avant les spécificités de celle-ci et les risques afférents.
- un tableau de suivi des contrats par opération qui présentera de manière synthétique les contrats en cours et les délais contractuels associés.

Ces documents seront mis à jour pour chaque COTECH et a minima une fois par trimestre. L’OPC sollicitera les AMO, titulaires des lots 1 et 2, ainsi que les chefs de projet de la Métropole et ceux des projets connexes.

5.7.4 Coordination

La mission de l’OPC vise également à s’assurer de la bonne gestion des interfaces dans le temps et dans l’espace. En lien avec les AMO, titulaires des lots 1 et 2, l’OPC participe donc à l’optimisation des interfaces et en assure le suivi pour alerter en cas de besoin le MOA d’actions à conduire pour le bon avancement des opérations.

Les interfaces à suivre sont identifiées à la phase Planification, précédemment présentée. Leur suivi est réalisé par la prise de contact des acteurs associés (chefs de projet, AMO, MOE selon l’avancement des opérations, représentant unique RTM le cas échéant).

La fréquence de mise à jour des différents livrables attendus par la mission de l’OPC est a minima trimestrielle. Une première version des livrables est remise au moins 15 jours avant chaque COTECH pour un échange avec la MOA. La prise de contact avec les acteurs est donc à anticiper par rapport à la date du COTECH.

Les COTECH réunissent la direction du Pôle Infrastructures de la Métropole, de la Direction des Ouvrages d’Art, les chefs de projet de la Métropole, les AMO et l’OPC. Pourront également être conviés les agents de la Métropole assurant des fonctions support (commande publique, exécution financière, communication. Les maîtres d’œuvre seront également conviés.

L’animation du COTECH est assurée par l’OPC qui organise les échanges et les présentations assurées par les chefs de projet.

Les COTECH ont pour objet de présenter l’avancement et en se consacrant uniquement aux points critiques. L’analyse des risques sera actualisée s’il y a lieu, et le plan de mesures associé mis à jour.

A l'issue du COTECH, le cas échéant, l'OPC effectuera les vérifications ou les recherches complémentaires sur les points restés en suspens. Il traduira dans les différents livrables les décisions prises en COTECH. Une diffusion des documents mis à jour sera assurée par l'OPC moins de 5 jours après la date du COTECH.

Les COTECH se tiendront en présentiel dans les locaux de la Maîtrise d'Ouvrage.

5.7.5 Synthèse des livrables attendus

Certains livrables pourront faire l'objet d'une demande de mise à jour hors préparation d'un COTECH (voir série de prix n°4). La mise à jour sera réalisée dans les 5 jours ouvrés suivant la demande du MOA, qui pourra être formalisée par un courriel.

Livable	Pour chaque opération	Pour chaque station
Rapport d'analyse critique	X	
Fiche de synthèse		X
Note de synthèse de planification des 16 stations	Opération des 16 stations uniquement	
Planning de mise en service des 16 stations	X	
Liste des risques	X	
Tableaux de bord	X	X
Planning type passation marché / planning type procédures réglementaires	X	
Planning détaillé		X
Planning de synthèse	X	
Note explicative des plannings	X	
Planning de référence		X
Tableaux de suivi	X	

6 ORGANISATION DE LA MISSION – DISPOSITIONS DIVERSES

6.1 AMO (LOTS 1 ET 2)

6.1.1 Organisation de l'AMO

L'AMO désigne parmi son équipe un chef de projet qui sera assisté de façon transversale sur toutes les stations par un pool d'ingénieurs et de ressources humaines spécialisés mobilisables en back office.

Ce chef de projet aura en charge le management du projet et l'organisation de la mission d'AMO. Il sera l'interlocuteur principal vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage. En cas d'absence de ce chef de projet, un interlocuteur sera désigné pour que la MOA puisse avoir en permanence un point d'entrée.

L'assistance à la supervision technique fera appel aux spécialistes des domaines concernés. Plusieurs domaines pourront néanmoins être confiés à une même personne possédant les compétences et l'expérience nécessaires.

Le dispositif technique de l'AMO devra ainsi comprendre des ressources spécialisées disponibles en back office ayant obligatoirement des compétences en « Génie civil souterrain » « système et équipement de transport métro dont systèmes informatiques et de communication d'interfaçage », « réglementation sécurité – accessibilité ERP ».

Ces ingénieurs et spécialistes assureront une veille technique dans leurs domaines.

Ces ressources en back office n'ont pas besoin d'être en contact avec le MOA, elles seront coordonnées et managées par le chef de projet. Le chef de projet devra donc être capable de retranscrire au MOA, les préconisations et réponses de ces spécialistes.

Le dispositif déployé par l'AMO pourra varier en importance en fonction des étapes du projet et de la nature des dossiers à traiter.

Les titulaires des lots 1 et 2 seront tenus de répondre aux sollicitations du titulaire du Lot 3 dans des délais n'excédant pour les 5 jours ouvrés.

6.1.2 Répartition des missions de l'AMO

L'AMO sera sollicité à des fréquences différentes selon les phases. Le planning prévisionnel des opérations est fourni en annexe au présent CCTP afin d'aider à l'estimation du temps passé par tranche. Une première approche de la complexité des stations est également fournie en annexe.

Par la nature des missions de supervision dévolues à l'AMO, un positionnement en tant que contrôle extérieur (contrôle exercé par une organisation externe et indépendante des équipes en charge de la production des études contrôlées) est recherché vis-à-vis des Titulaires du marché de MOE de la station Castellane pour l'AMO du lot 1 et des Titulaires du marché d'Etudes de faisabilité des 16 stations pour le lot 2.

Lot 1

Les missions d'AMO comportent des missions qui s'étendent sur toute la durée du projet pour la station Castellane (Etudes, Travaux), son bon achèvement, sa mise en service, l'application des garanties de parfait achèvement, le suivi et la résolution des anomalies, le bilan de résultats et pouvant impliquer des missions d'assistance ponctuelles complémentaires ou connexes pour répondre rapidement à des exigences techniques imprévues éventuelles et néanmoins indispensables à la bonne continuation des opérations dans les délais impartis.

Les missions d'AMO sont réparties en une tranche ferme pour le suivi des études de conception de la station Castellane (des EPR jusqu'à la phase ACT) et une tranche optionnelle n°1 qui porte sur l'accompagnement au MOA sur la station Castellane en phase de réalisation.

Lot 2

Pour les autres stations, les missions de l'AMO comportent des missions transversales qui s'étendent des études préliminaires jusqu'à l'analyse des offres des marchés de maîtrise d'œuvre pour les phases de conception (AVP et PRO) et de réalisation.

Les missions d'AMO sont réparties en une tranche ferme pour l'accompagnement ses études préliminaires des 16 stations de métro à mettre en accessibilité et en une tranche optionnelle n°1 qui

porte sur l'assistance à la passation des marchés de MOE des 16 stations de métro à mettre en accessibilité.

6.2 OPC (LOT 3)

Afin d'assurer sa mission d'analyse des risques et de suivi des procédures réglementaires, le dispositif d'OPC devra comprendre des ressources ayant des compétences en « réglementation sécurité – accessibilité ERP » et en gestion de projet d'infrastructures.

L'interlocuteur privilégié de la MOA sera unique et devra être capable de retranscrire les éléments recueillis auprès des acteurs à solliciter (chefs de projet, AMO...). Il aura de solides compétences en gestion de projet et en planification.

Dans le cas où plusieurs lots seraient attribués à un même titulaire, l'interlocuteur de la MOA pour l'OPC sera obligatoirement une personne différente de l'interlocuteur pour l'AMO.

Les missions sont rémunérées selon le bordereau des prix unitaires et forfaitaires pour l'établissement des livrables puis pour leur mise à jour dans le cadre des COTECH.

6.3 DISPOSITIONS MATERIELLES

Toutefois, les Titulaires des lots fourniront l'ensemble du matériel et des consommables informatiques nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

L'AMO inclura également dans ses prestations tous les coûts, sans exception, relatifs :

- aux moyens de transports permanents dont il serait amené à se doter,
- aux frais de déplacements (transport, hébergement) liés à l'accomplissement de sa mission, notamment les visites d'information ou de contrôle chez les fournisseurs (qui peuvent, en fonction des prestataires retenus, être effectuées à l'étranger),
- aux frais accessoires de toutes natures : repas, stationnements, abonnements aux parkings, téléphones portables...
- aux fournitures de bureau et logiciels qui présenteraient des caractéristiques spécifiques.

6.4 TRAITEMENT DES DOSSIERS CONFIES AUX TITULAIRES

Les dossiers et documents confiés aux Titulaires des lots seront considérés comme confidentiels et les Titulaires prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le respect de cette confidentialité.

6.5 ELEMENTS DE RENDUS

Pour les trois lots, tout au long de la mission, le titulaire produit les documents, compte-rendu de réunions, les avis et rapports nécessaires à l'accomplissement de celle-ci (cf chapitre 5).

Concernant les lots 1 et 2, la présentation d'une situation de paiement au maître d'ouvrage sera obligatoirement accompagnée d'un rapport d'activité permettant de justifier les prestations réalisées et valorisées dans la situation et de vérifier le respect des délais d'exécution définis à l'article 2.2 du CCAP (dates de sollicitation / transmission de documents, dates de remise de livrables, dates de validation des dossiers, dates des réunions...).

Concernant le lot 3, l'OPC établit également une note, succincte, accompagnant chaque situation : elle précisera la date du COTECH concerné, les dates des entretiens tenus pour le recueil des informations, la liste des documents remis avec mention de l'indice de chaque document.