

Métropole Aix-Marseille-Provence
Direction Mission Fabrique des Projets Métropolitains

Programme - Cahier des Charges Techniques Particulières

MARCHÉ DE MAÎTRISE D'ŒUVRE

**Missions de Maîtrise d'œuvre pour l'aménagement
des espaces publics de la Place des Marseillaises**



SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DU MARCHÉ	4
ARTICLE 2 - PILOTAGE DU MARCHÉ.....	4
ARTICLE 3 - PRESENTATION DE L'OPERATION.....	5
3.1 Contexte global	5
3.2 Interfaces avec le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur	6
3.3 Situation	9
3.4 Contexte historique et patrimonial	10
Les contraintes archéologiques	12
3.5 Cadre réglementaire : PLUi et AVAP.....	13
Diagnostic préalable à la restauration.....	13
ARTICLE 4 - PROGRAMME URBAIN	14
4.1 Objectifs et orientations d'aménagement.....	14
4.2 Projet d'urbanisme transitoire.....	14
4.3 Fonctionnalités urbaines	15
Un monument et imaginaire Marseillais.....	16
Un parvis d'accès au pôle d'échange multimodal, hub de mobilité	18
Un lieu de vie et de proximité : les services urbains	25
4.4 Enveloppe prévisionnelle des travaux	26
ARTICLE 5 - MISSIONS DEVOLUES AU PRESTATAIRE.....	27
5.1 Organisation des missions	27
Phase conception.....	27
Phase exécution.....	27
Compte-rendu de réunion.....	29
Règles d'accessibilité de la voirie et des espaces publics	29
5.2 Les missions de maîtrise d'œuvre en phase études	29
1. Diagnostic du monument historique	29
2. Etudes préalables	30
3. Avant-Projet (AVP).....	31
4. Projet (PRO).....	35
5. Assistance au maître d'ouvrage pour la passation des contrats de travaux (ACT) ..	37
5.3 Les missions de maîtrise d'œuvre en phase d'exécution	39
1. Visa des documents (VISA).....	39
2. Direction de l'Exécution des Travaux (DET)	40
3. Ordonnancement, Pilotage et Coordination du chantier (OPC)	41
4. Assistance lors des opérations de réception et pendant l'année de garantie de parfait achèvement (AOR).....	43

5.4 Missions complémentaires	43
MC1 : Permis d'aménager	43
MC2 : Réalisation de supports de communication	44
MC3 : Réalisation de documents graphiques	44
MC4 : Dévoiement des réseaux	44
Planning prévisionnel	47
Annexes	48
Documents remis aux candidats :	48
Documents consultables en ligne :	48

ARTICLE 1 - OBJET DU MARCHÉ

Le marché régi par le présent Programme / Cahier des Clauses Techniques Particulières a pour objet la réalisation de missions de maîtrise d'œuvre pour l'aménagement des espaces publics de la Place des Marseillaises (13001 Marseille).

ARTICLE 2 - PILOTAGE DU MARCHÉ

Le suivi du présent marché sera assuré par la **Direction Mission Fabrique des Projets Métropolitains**, situé dans la Direction Générale Déléguée à l'Aménagement Durable, Habitat, Inclusion et Cohésion Territoriale de **la Métropole Aix-Marseille Provence**.

La Direction Mission associera autant que besoin les directions et organismes concernés par l'opération, notamment la Ville de Marseille, la Mairie du 1/7 et la SNCF, ainsi que les services en lien avec la mise en œuvre des politiques métropolitaines en matière de développement durable, de déplacements et de voirie.



Photo aérienne de la Place des Marseillaises et de la gare Marseille Saint-Charles

ARTICLE 3 - PRESENTATION DE L'OPERATION

3.1 Contexte global

La Métropole Aix-Marseille-Provence pilote le projet urbain Marseille Saint-Charles à 360° (MSC à 360°). Ce projet vise à développer le territoire autour de la future Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA). Portée par la SNCF, cette ligne prévoit la création d'une nouvelle gare souterraine à l'horizon 2035, pour améliorer la desserte et l'organisation ferroviaire afin de créer un pôle de mobilité de référence.

Le projet urbain MSC à 360° a pour but d'aménager les quartiers autour de la gare Saint-Charles. Il est conduit en partenariat avec la Ville de Marseille et les mairies de secteur. L'enjeu principal est d'ouvrir la gare sur son environnement urbain. L'objectif du projet urbain est notamment de créer de nouvelles liaisons inter-quartiers. Cela passe par la requalification des espaces publics, l'intégration des mobilités douces et l'arrivée de nouveaux projets de transports : tramway sur le boulevard National et bus urbains sur les quatre faces de la gare. Ces aménagements doivent devenir des leviers de développement pour le secteur.



Carte des espaces publics envisagés dans le projet urbain Marseille Saint-Charles à 360° (MAMP – Güller Güller / TVK)

La Place des Marseillaises deviendra un espace public central. Elle jouera un rôle clé dans les mobilités quotidiennes, notamment en tant que porte d'entrée du pôle gare. Une ouverture dans le socle Narvik est en cours d'étude avec les équipes de la SNCF pour connecter directement la place à la gare. Les espaces publics seront à la fois supports de mobilité, lieux de vie et espaces de lien social. Ils contribueront à la qualité du cadre de vie et à l'attractivité du quartier. Ce projet d'aménagement des espaces publics s'inscrit également dans la continuité de la requalification du centre-ville de Marseille. Il répond aux attentes de la Ville et de la Mairie du 1^{er} et 7^{ème} arrondissements.

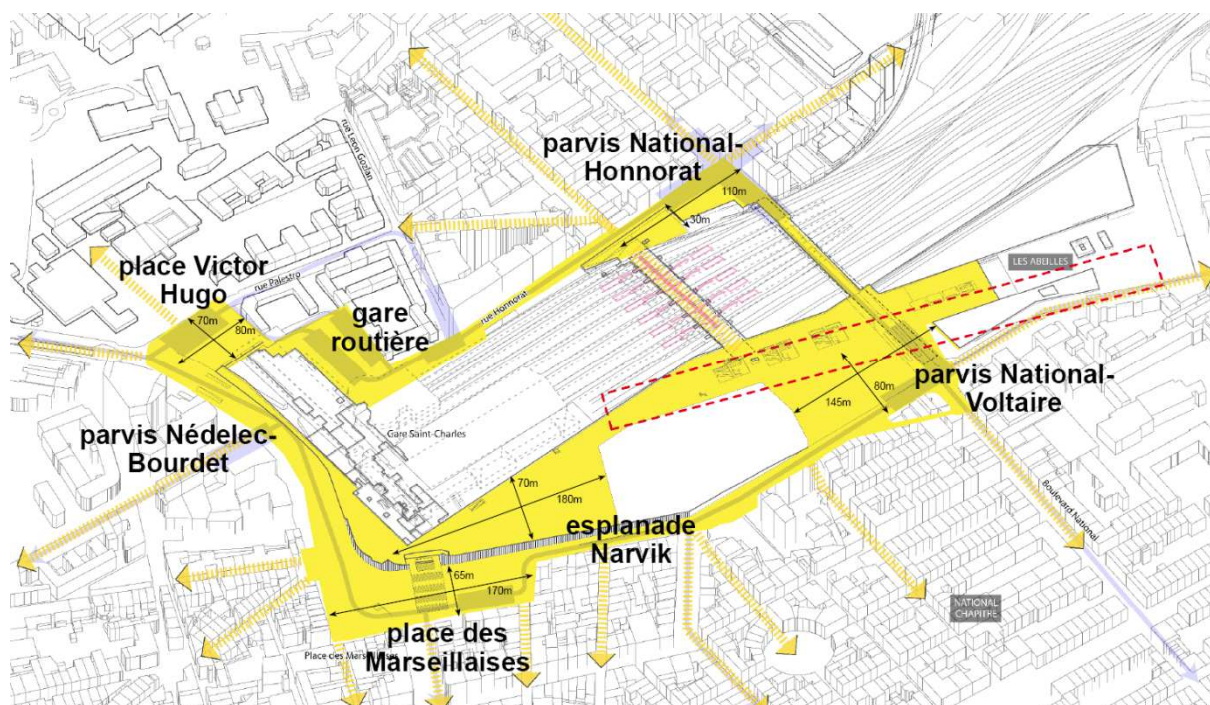


Schéma des futurs parvis du système du pôle gare à 360° en jaune (Etudes MAMP - groupement Güller Güller / TVK)

La Place des Marseillaises répond à des enjeux majeurs. Elle servira d'accès au hub de mobilité du pôle d'échanges multimodal de la gare Saint-Charles, principal pôle de mobilité de la métropole. Elle accueillera de nouvelles stations du réseau Bus de la RTM. À la croisée des échelles locale et métropolitaine, la place de Marseillaises concilie les rôles : celle du parvis de la gare principale de la métropole, et celle d'espace de vie pour les habitants.

La place contribue aussi à l'identité visuelle de Marseille avec son patrimoine remarquable et historique. Le réaménagement de la Place des Marseillaises vise à favoriser l'apaisement et la réappropriation par les habitants de cet espace public remarquable d'envergure. L'enjeu du réaménagement est de concilier les fonctions de mobilité, les usages de proximité, la mise en valeur du patrimoine inscrit aux Monuments historiques, tout en assurant une flexibilité d'évolution du site à long terme.

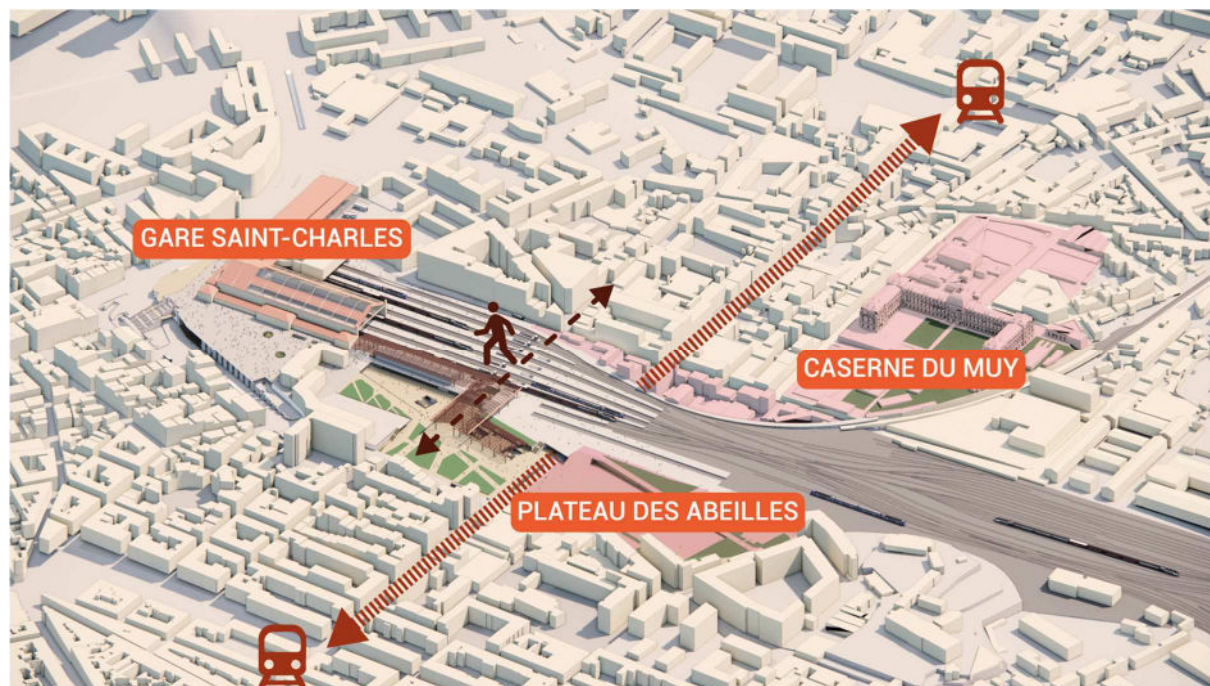
3.2 Interfaces avec le projet de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

Le projet de « Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur » (LNPCA) est un grand projet ferroviaire visant à reconfigurer le réseau et certaines gares existantes de la région PACA. L'objectif de ce projet - financé par l'Etat à hauteur de 40%, les collectivités à hauteur de 40% et l'Europe à hauteur de 20% - est de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et la Côte d'Azur afin de répondre aux besoins de transports du quotidien, améliorer les conditions d'exploitation et de robustesse du réseau existant et offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture.

Le quartier de la gare Saint-Charles à Marseille est directement concerné par plusieurs opérations prévues dans ce cadre :

- L'opération « Gare souterraine Marseille Saint-Charles » à partir de 2030 ;
- La réorganisation du faisceau ferroviaire du plateau Saint-Charles 2028-2030 ;
- Des travaux liés aux tunnels ferroviaires, notamment la création d'un tunnel sous Marseille et le doublement de la ligne entre Arenc et Marseille-Saint-Charles.

La SNCF, dans ce cadre, étudie la réalisation d'une gare souterraine à Saint-Charles, pour constituer avec la gare historique existante, un hub des mobilités à l'échelle métropolitaine et régionale (point de connexion de différents moyens de déplacement).



Insertion de la gare nouvelle et de ses halles au sein du projet urbain «Marseille-Saint-Charles à 360°» à l'étude ©Groupement Güller Güller / TVK

Ainsi, sur ses emprises ferroviaires, SNCF va réaménager les voies existantes et créer quatre nouvelles voies en souterrain. Pour la Métropole Aix-Marseille Provence, c'est l'opportunité de développer son projet urbain « **Marseille Saint-Charles à 360°** » qui prévoit d'ouvrir la gare ainsi recomposée sur la ville. Il s'agit à la fois de rééquilibrer l'attractivité du site vers la rue Honnorat et la quartier Belle de Mai, de rendre plus perméable la frontière actuelle que constituent les voies et de rendre très facilement accessibles l'ensemble du site Saint-Charles et toutes les mobilités, actuelles et futures.

Ce nouveau pôle d'échanges deviendra le maillon structurant de la chaîne des mobilités pour le territoire métropolitain, complétant ainsi l'offre existante. Un nouveau bâtiment voyageur avec un grand parvis sera construit à l'angle des boulevards National et Voltaire : « Les Halles Saint-Charles ». Il constituera la partie émergente de la gare souterraine.

Une galerie souterraine connectera le nouveau bâtiment voyageur au métro et à la gare existante au sud du faisceau. Sous l'esplanade Narvik, le socle pourrait être reconfiguré et s'ouvrir sur la place des Marseillaises, pour constituer une nouvelle entrée urbaine à la gare, en venant du centre-ville.

Le tunnel National sera reconfiguré avec l'insertion du tramway et l'aménagement d'un parcours cyclable. Il sera raccourci d'un tiers de sa longueur actuelle. La nouvelle ligne de tramway empruntant le Boulevard National est à l'étude par la Métropole. Deux arrêts sont prévus de part et d'autre du tunnel National qui sera raccourci pour les besoins du projet LNPCA, desservant ainsi les façades sud et nord de la gare reconfigurée.



- | | | | |
|---|--------------------------------------|---|--------------------------------------|
| ⑦ | boîte gare souterraine, dont parking | ⑪ | descenderie / galerie liaison métro |
| ⑧ | émergence gare souterraine | ⑫ | dont raccordement station métro à la |
| ⑨ | aménagement parvis et esp. paysagers | | galerie souterraine (à l'étude) |
| ⑩ | Galerie Crimée | | |

Carte avec les secteurs de projets LNPCA en bleu - ©Algoé / Une Fabrique de La Ville

3.3 Situation

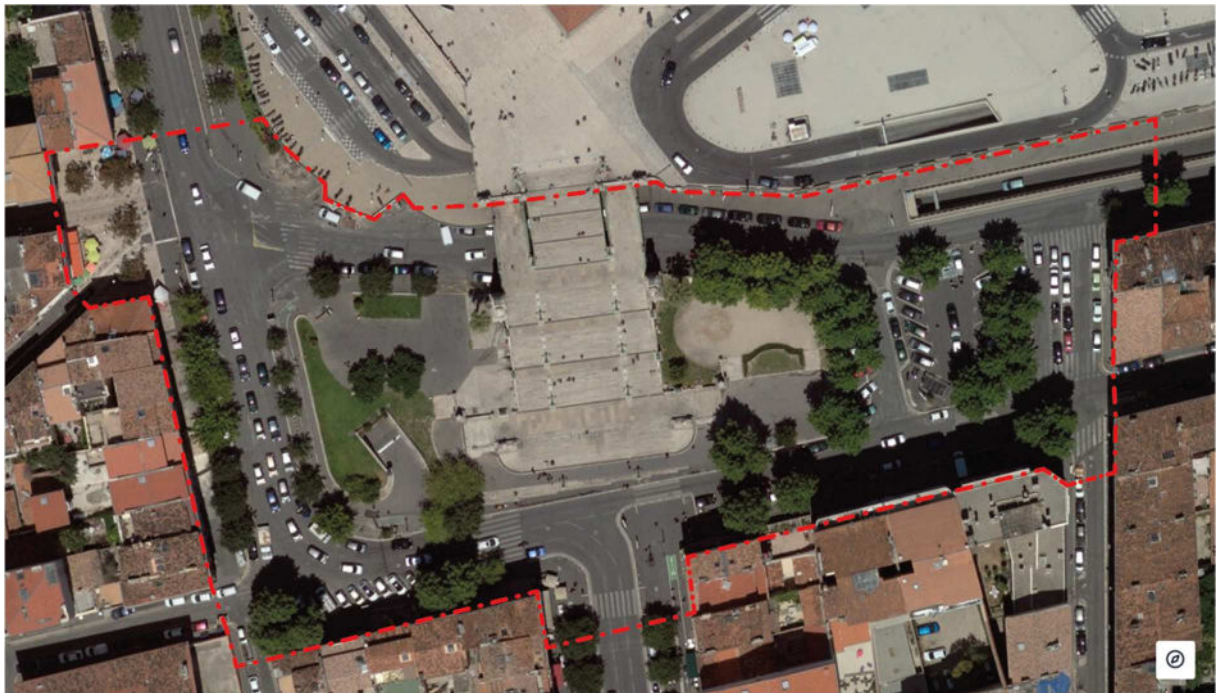
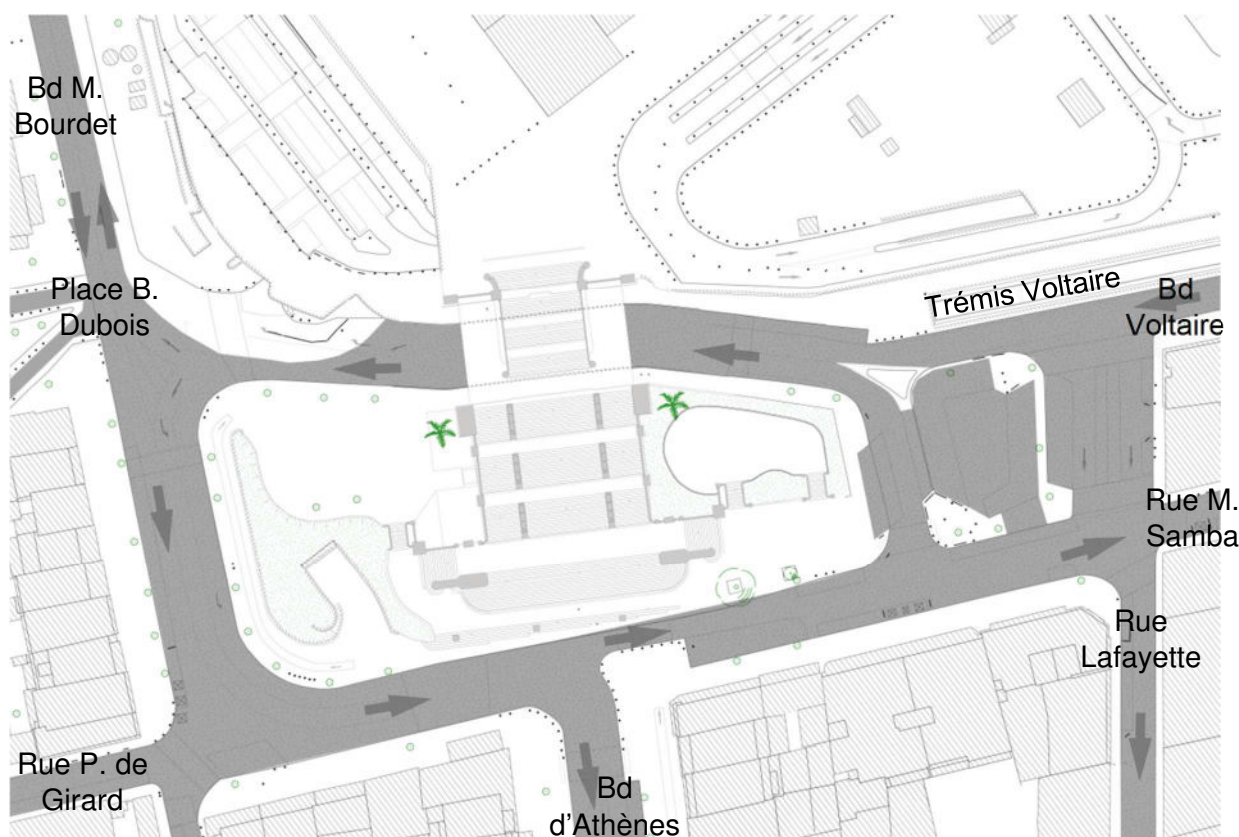


Photo aérienne du périmètre d'intervention sur la Place des Marseillaises

La Place des Marseillaises est située à proximité de la gare Saint-Charles, dans le 1^{er} arrondissement de Marseille. Le présent marché porte sur l'intégralité de l'espace de la place, intégrant les contraintes patrimoniales liés à son escalier inscrit au titre des monuments historiques. Caractérisée par cet escalier monumental, cette place d'environ 12 000m² de façade à façade, s'intègre dans le tissu urbain comme une liaison entre la ville et la gare.

La place se situe aujourd'hui entre des axes structurants entre le boulevard d'Athènes, le boulevard Voltaire et le boulevard Maurice Bourdet. La trémie Voltaire, issu du boulevard du même nom, permet un accès direct à l'autoroute A7. Le Boulevard Bourdet sert quant à lui d'entrée dans la ville par les Marseillaises depuis l'A7.

L'emprise du site, de façade à façade est vaste, cependant, les escaliers qui s'inscrivent dans l'alignement du boulevard d'Athènes et vers l'accès au bâtiment historique de la gare ont un impact considérable sur la morphologie perçue de cette place. Aussi, la topologie de la place est particulièrement marquée, avec des pentes variées entre le haut de la place au nord, côté gare et le bas, côté sud.



Cartes des voiries – MAMP / Groupement Güller Güller / TVK

En haut des escaliers, le point de vue « carte postale » célèbre Marseille et son paysage. Le square Narvik, vaste esplanade en balcon, propriété de la SNCF, fonctionne en lien avec la Place des Marseillaises. Le square Narvik sert de dépose-minute et contient le parking sur deux niveaux. La façade aveugle de ce parking ferme aujourd'hui toute porosité avec la Place des Marseillaises. Il est étudié en parallèle de ce marché l'ouverture de ce socle avec les services de la SNCF.

En contrebas, la place est un espace public difficilement lisible, car il est bouleversé par de nombreux usages qui se superposent. Cette espace rassemble une multitude de fonctions et de commerces en lien avec les flux de voyageurs (restaurant, hôtels, locations de voitures) qui se sont agglomérés sans hiérarchie sur cette place.

Les conclusions du diagnostic font apparaître un morcellement de l'espace urbain, en différents plateaux plus ou moins délaissés, aux usages secondaires et/ou illicites plus notables à la nuit tombée.

Le stationnement à l'Est de la Place des Marseillaises comprend une quarantaine de places, partiellement utilisées en journée par deux loueurs de voitures. Toutefois, certains dysfonctionnements ont été relevés, notamment l'usage de véhicules ventouses.

3.4 Contexte historique et patrimonial

L'histoire de la Place des Marseillaises est étroitement liée à l'histoire de la Gare Saint-Charles. En 1800, c'est la démolition des remparts de la ville et leur transformation en boulevards, notamment le boulevard d'Enghien (actuellement le boulevard d'Athènes). Si l'inauguration de la gare a lieu en 1848 (avec un embarcadère provisoire), la construction de la gare à proprement dite s'étalera entre 1852 et 1858, sur le rebord du plateau Saint Charles,

en lieu et place de terres de campagne et d'un cimetière. Elle présente alors une double halle, et on y accède par un escalier tortueux à l'ouest de la plateforme.

La gare Saint-Charles, inaugurée en 1848, n'a alors pas d'accès direct au boulevard d'Athènes. L'accès est bloqué par les bâtiments du Petit Séminaire, ce qui oblige à faire un grand détour. Il faut attendre 1925 pour qu'un escalier permette cette communication. Pourtant, dès 1859, Adolphe Meyer souligne une telle nécessité : « Un gigantesque escalier, coupé de repos, bordé de belles lignes architecturales, eût conduit avec magnificence aux terrains supérieurs, au plateau de l'embarcadère. ».

En 1911, la municipalité marseillaise fait le choix d'un « Concours pour un projet d'Escalier Monumental accédant à la Gare St-Charles à édifier à l'emplacement de l'ancienne Ecole St-Charles ». Il est ouvert à tous les « architectes français résidant à Marseille. Le principe retenu est un édicule monumental séparé de la gare par un boulevard au-dessus duquel une passerelle rejoindrait le parvis de la gare. Le caractère esthétique et la scénographie urbaine sont également mise en évidence : « *L'Escalier devra, par une heureuse combinaison de ses volées et paliers, et par l'adjonction éventuelle de motifs décoratifs, former un décor monumental terminant la perspective du Boulevard d'Athènes* ».

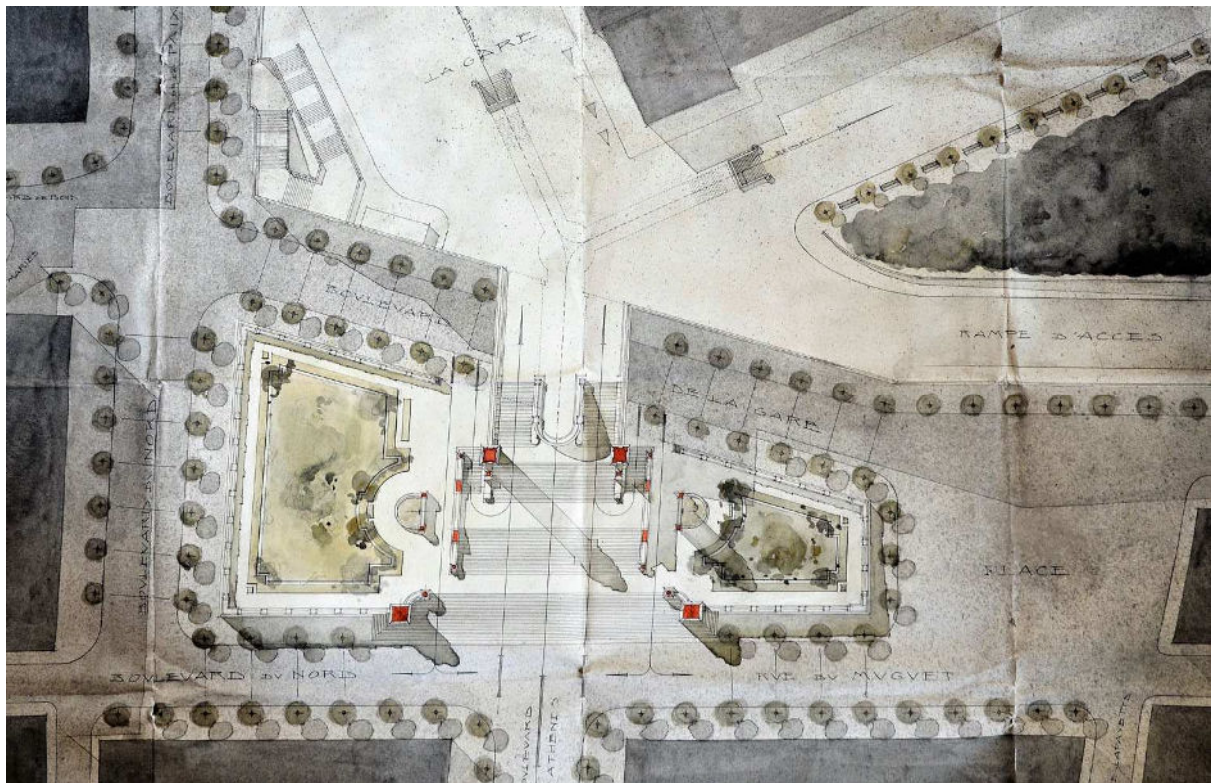
Le jugement du concours se fait le 3 juillet 1911 et le candidat retenu est l'architecte Eugène Sènès assisté de Léon Arnal pour ses qualités de simplicité et de commodité, sans pour autant sacrifier la décoration dont ils ne font cependant pas le principal élément du projet : « *Leur escalier est un vaste perron continuant en ligne droite le boulevard d'Athènes, sans coupe les perspectives et respectant la vue grandiose de cette belle avenue* ».

« *Une impression simple, de grande noblesse, d'utilité pratique immédiate se dégage de ce projet. Le voyageur n'est pas perdu dans un dédale parfois décoratif, mais presque toujours inutile. A notre époque il faut aller vite et droit au but sans hésitation. C'est ce qu'ont fait les auteurs du « Direct ». Il est à souhaiter pour l'embellissement et l'amélioration constante de notre ville, qu'un tel projet, reconnu, à l'unanimité du jury, le meilleur, le plus pratique, devienne un jour une réalisation* ». Le propos est prophétique, puisqu'il va falloir beaucoup de temps et d'énergie pour y parvenir.

Le projet est retardé par diverses questions techniques et financières mais surtout par le déclenchement de la Première Guerre mondiale. En 1919, le projet est repris pour que les travaux soient terminés pour la seconde exposition coloniale, en 1922.

Les bâtiments du Petit Séminaire qui séparent la gare du boulevard d'Athènes et qui sont achetés par l'État en 1903 pour y installer le collège Belsunce transféré ensuite dans celui du collège Saint Ignace, sont inoccupés. Les travaux de démolition commencent le 5 décembre 1921. Au pied de la colline, à l'extrémité du boulevard d'Athènes, se trouve le monument de la Vierge dorée élevé en l'honneur de l'Immaculée Conception et inauguré le 8 décembre 1857. Ce monument est transféré fin 1922 à son emplacement actuel au carrefour formé par le boulevard Voltaire, la rue Pierre-Semard et le boulevard de la Liberté.

La première pierre de l'escalier est posée par le maire Siméon Flaissières le 17 juillet 1923. Une première inauguration a lieu le 22 décembre 1925 pour l'ouverture de l'escalier au public, mais les travaux de sculpture ne sont pas terminés. Après l'achèvement définitif des travaux de décoration, une seconde inauguration en grande pompe a lieu le 24 avril 1927 en présence du président de la République Gaston Doumergue, aux côtés du sénateur-maire Siméon Flaissières, du ministre des travaux publics André Tardieu et du préfet Delfini.



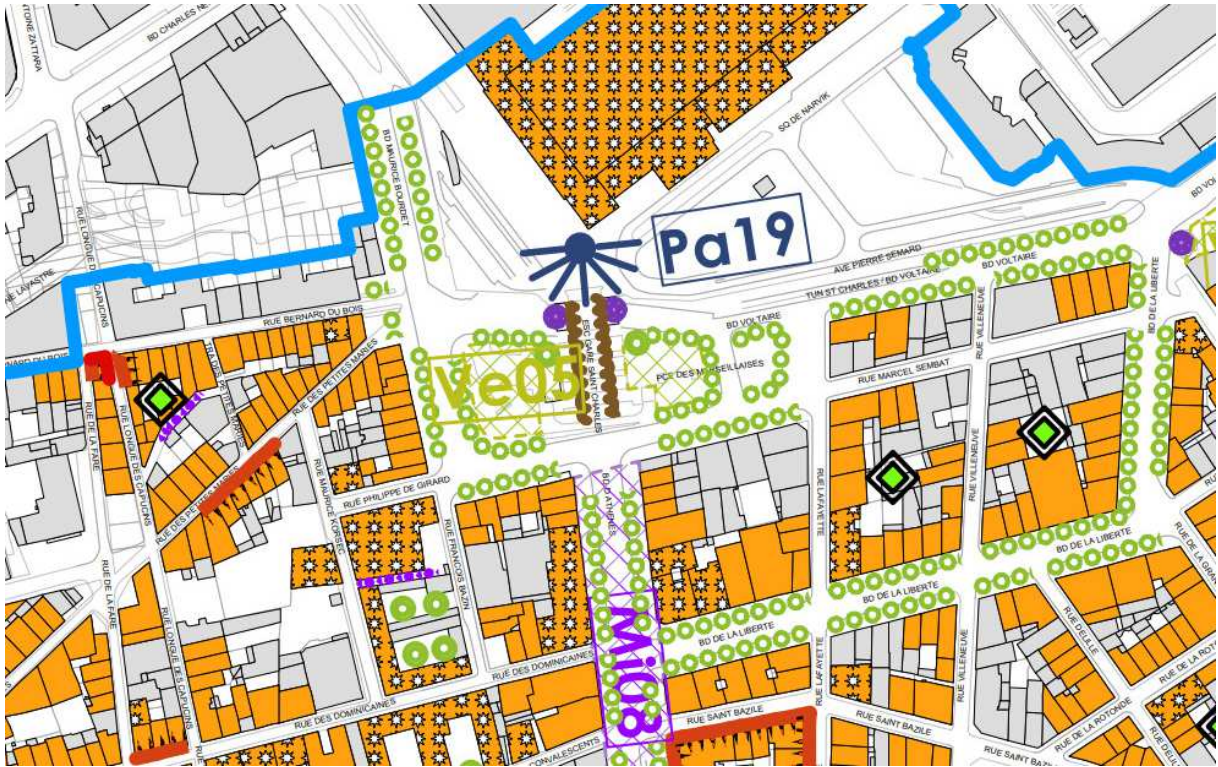
Plan original du projet de Senès et Arnal - Archives

Le dessin final du projet Senès et Arnal fait de l'escalier un objet assez séparé de son socle et de ses côtés. Les deux espaces latéraux sont traités de façon symétrique, malgré leurs géométries différentes, grâce à la présence d'un massif en contre bas, puis d'un square « à l'anglaise » mais de dimension réduite de chaque côté.

Les contraintes archéologiques

Les anciens remparts construits sous Louis XVI pourrait passer sous la place. La Direction Régional des Affaires Culturelles sera saisie au début des études préalables.

3.5 Cadre réglementaire : PLUi et AVAP



Extrait du règlement graphique du SPR issu du PLUi

La Place des Marseillaises fait l'objet d'une fiche spécifique Ve 05 dans l'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (remplacé par Site Patrimonial Remarquable). En complément de celle-ci, le Plan graphique souligne également que les jardins ornementaux de l'Escalier sont des lieux à dominante végétale à préserver et/ou à mettre en valeur, avec une composition végétale sur l'ensemble de la place à préserver. L'Escalier, qui n'était pas encore inscrit à l'époque de la rédaction de l'AVAP, est indiqué comme élément à mettre en valeur. Le panorama depuis le square Narvik est aussi souligné afin de le mettre en valeur (Fiche Pa 19).

Diagnostic préalable à la restauration

Du fait de son inscription au titre des monuments historiques (MH), toute intervention est soumise à un diagnostic préalable. Dans un souci de cohérence et de suivi du projet, le diagnostic est la première étape de ce marché et vise à définir les enjeux de la restauration du monument. Cette restauration sera à priori concomitante avec les travaux des espaces publics.

ARTICLE 4 - PROGRAMME URBAIN

4.1 Objectifs et orientations d'aménagement

Aux vues des fortes contraintes du site en hyper-centre, le projet vise la création d'espaces publics apaisés et harmonieux, permettant de retrouver de la végétalisation. Cet espace remarquable doit également proposer une sobriété d'aménagement afin de faciliter les cheminements de ses usagers tout en proposant des espaces de repos et d'attente.

En tant que lieu d'arrivée et d'accueil exceptionnel, la place joue un rôle déterminant dans la mise en scène du grand paysage avec l'escalier monumental inscrit aux MH et en tant que place urbaine généreuse. Initialement dessinée comme un jardin, la place des Marseillaises est aujourd'hui très minérale. Une réflexion est menée pour maximiser les qualités du paysage et la présence du végétal. En surplomb depuis la terrasse, les pieds de l'escalier devront offrir les qualités d'un paysage immersif et ombragé.

Les objectifs d'aménagement de la place sont les suivants :

1 – Faire Place :

- Forger un grand espace public en intégrant les différences de topographie de la place ;
- Créer un vaste espace cohérent et lisible, propice à une déambulation plus sereine ;
- Valoriser le caractère patrimonial du site par des aménagements qualitatifs ;
- Définir un aménagement en adéquation avec les nombreux usages urbains selon différentes temporalités ;
- Rechercher une cohérence d'ensemble avec les aménagements réalisés dans le centre-ville ;
- Veiller à une démarche exemplaire pour les déplacements des personnes à mobilité réduite ;

2 – Connecter :

- Simplifier les parcours et hiérarchiser les usages ;
- Préparer le futur accès de la gare depuis la place des Marseillaises via le socle Narvik ;
- Faire de la gare un quartier intégré à la ville ;
- Améliorer le parcours des modes actifs sur l'ensemble de l'espace public ;
- Réduire la place de la voiture ;
- Intégrer le réseau des bus dans l'aménagement de la place

3 – Réintroduire le paysage :

- Valoriser la vue et la présence du végétal ;
- Renforcer et compléter la trame verte de manière à restructurer la place ;

4.2 Projet d'urbanisme transitoire

Un marché d'urbanisme transitoire a été lancé en janvier 2025 par la Direction Mission Fabrique de la Métropole pour une durée d'environ 3 ans afin d'expérimenter des usages sur l'espace public de la Place des Marseillaises.

Il s'agit d'une démarche qui vise à préfigurer les futurs usages de la place. Après une phase de co-conception (ateliers participatifs) réalisée en septembre 2025 avec le tissu d'acteurs associatifs et usagers du secteur, des aménagements temporaires verront le jour. Il est prévu 3 temps d'expérimentations, entre Mars 2026 et le début des travaux des aménagements définitifs.

Sur le mode de l'urbanisme tactique, ce projet vise à amorcer les changements de pratique et d'usages des espaces publics de la place et du quartier. Cette démarche permet également de remettre les usagers au centre des aménagements prévus, afin d'améliorer l'appropriation de ce site.

Le groupement sélectionné pour réaliser cette démarches est composé de :

- Les Marsiens, mandataire designers ;
- Par ailleurs Paysages, paysagistes ;
- Ateliers Co-Co, architectes urbanistes ;
- Nox Populi, urbaniste nocturne ;
- Régie de Quartier Noailles Belsunce, insertion sociale ;

Lors des études préalables du présent marché, il sera prévu des ateliers de travail avec le groupement afin d'intégrer les actions réalisées au projet définitif. **Il est effectivement essentiel pour le projet et les attendus des usagers concertés que les éléments travaillés avec eux soit intégrer au programme définitif des aménagements de la Place.**

4.3 Fonctionnalités urbaines

L'aménagement proposé aura un impact conséquent sur le quotidien des habitants et des usagers, cet impact aura pour but **d'améliorer la qualité de vie au quotidien et notamment les usages en faveur des modes actifs**. Les notions de **temporalité des usages et de réversibilité seront au cœur de ce projet d'espace public**, afin que l'aménagement soit en **parfait adéquation avec le rythme** de la place. Il existe de fortes déclivités du terrain, celles-ci devront être intégrées par le titulaire du marché dans **un parti pris d'aménagement pertinent**, sans rupture visuelle avec le reste de l'aménagement tout en mettant en valeur le monument historique.

Les espaces qui composent la place devront répondre à un objectif **de diversité et de fluidité des usages**. La place devra constituer un vrai **cœur de ville, convivial et fonctionnel**, un espace de vie sécurisé pour les piétons et les modes actifs. Le titulaire du marché devra être force de propositions en proposant un aménagement urbain pertinent et qualitatif.

En cohérence avec les différentes ambiances urbaines du centre-ville au Sud et des quartiers alentours, un traitement des matériaux **sobre et homogène** devra être proposé, facilitant son entretien. L'espace public doit intégrer les problématiques sociétales actuelles de réchauffement climatique avec un aménagement durable et adapté au climat. La **végétalisation** et le **renforcement de la trame végétale** sont des **éléments essentiels** du programme d'aménagement.

La programmation urbaine de la Place des Marseillaises se compose des éléments urbains énoncés ci-dessous. Le titulaire du marché devra les intégrer lors des différentes phases d'études.

Un monument et imaginaire Marseillais

L'escalier monumental Saint-Charles et ses jardins

Il était composé en plus de son socle et de ses marches, des deux jardins d'agrément situés de part et d'autre. Ses jardins devront faire l'objet d'une attention particulière dans leur réaménagement. Ils devront d'une part être requalifiés en tant qu'éléments paysagers et végétalisés à part entière profitant aux usages de la place. On note que le jardin ouest a partiellement disparu au profit de l'aménagement de l'accès au métro.



Carte postale datant d'environ 1930

La trame végétale

A l'origine, la place est généreusement plantée avec des alignements de platanes. Des tablettes arbustives qui composaient les jardins exotiques, créant des espaces propices à la déambulation. Avec le temps et jusque dans les années 90, avant l'insertion du métro, les platanes atteignent de hautes dimensions et le couvert végétal foisonne sur la place. La place relève d'un imaginaire **très arboré**, avec l'escalier monumental qui émerge de cette canopée végétale.

Par conséquent, le travail de requalification de la Place des Marseillaises doit permettre de retrouver ce confort d'usage grâce à un ombrage conséquent. Le **renforcement et la mise en valeur de la trame végétale** est un élément essentiel du projet. Le travail paysager sur les essences doit être mené avec tact, afin de faire perdurer le végétal dans le temps. Les alignements actuels sont fatigués par les différents travaux advenus sur la place. De plus, le chancre coloré a eu raison de la plupart des grands sujets au fil des années. Une attention particulière sera apportée aux platanes **concernant la lutte contre le chancre coloré**. Le bilan phytosanitaire figure en annexe du présent programme.

Le titulaire proposera un aménagement paysager pertinent et dense avec notamment des plantations de hautes tiges, afin de recréer une couverture végétale. A l'heure de l'urgence climatique, il est indispensable de réaménager un espace confortable et durable. Afin de préserver l'identité de la place, le titulaire devra restituer les alignements d'arbres, avec des essences adaptées au climat et au site. Une attention sera également portée à la perméabilité

des sols lorsque les contraintes techniques le permettent, afin d'apporter un réel confort d'usage et de fraîcheur.



Carte postale datant d'environ 1990



Photo aérienne du la place en 1980

Les matériaux

La Place des Marseillaises fait partie des espaces publics remarquables de la Ville. Malgré ce statut, cet espace public n'a jamais été rénové dans son entièreté depuis la livraison de l'escalier monumental. Les projets s'y sont accumulés, rendant la lecture de l'espace public difficile. Des bordures de calcaire de Cassis sont encore présentes sur certains trottoirs autour de la place, tandis qu'un enrobé gris classique la remplit placidement.

Aujourd'hui, face à cet espace public morcelé, le caractère particulier et emblématique de la place doit être mis en avant, avec des propositions de revêtements sobres et pérennes. Les matériaux choisis devront répondre également aux enjeux patrimoniaux du centre-ville de Marseille, tout en facilitant les usages de cet espace public (végétalisation, déambulations, circulation des modes actifs etc.).

Une attention très particulière sera apportée sur la traduction des enjeux climatiques et sociétaux, avec des matériaux vertueux et propices à la fraîcheur. Pour rappel, le faisceau ferré de Marseille Saint-Charles est l'un des plus importants îlots de chaleur à l'échelle du quartier. Il est essentiel de prendre en compte dès la conception les choix des matériaux afin de proposer des aménagements parfaitement soucieux de l'environnement.

Les revêtements proposés pour l'espace public accueillant le marché doivent être facilement nettoyés pour permettre **une maintenance pérenne et simple** à mettre en œuvre.



Revêtements de la Place des Marseillaises : entre enrobé classique et bordure en pierres calcaire de Cassis

Concernant le **mobilier urbain**, lors de la requalification des espaces publics du centre-ville, une Charte de qualité des espaces publics a été établie par Michel Desvignes/Tangram/Ingérop. Le titulaire l'utilisera pour composer avec les mobiliers classiques gris foncé. Le mobilier devra être comptatible avec le catalogue métropolitain de la Direction Aménagement des Espaces Public qui sera le gestionnaire de ces espaces.

Une attention particulière sera portée quant à la sécurisation des espaces piétons, en terme de systèmes de mobiliers barrière pour protéger la partie sud de la Place, en lien avec les services concernés.

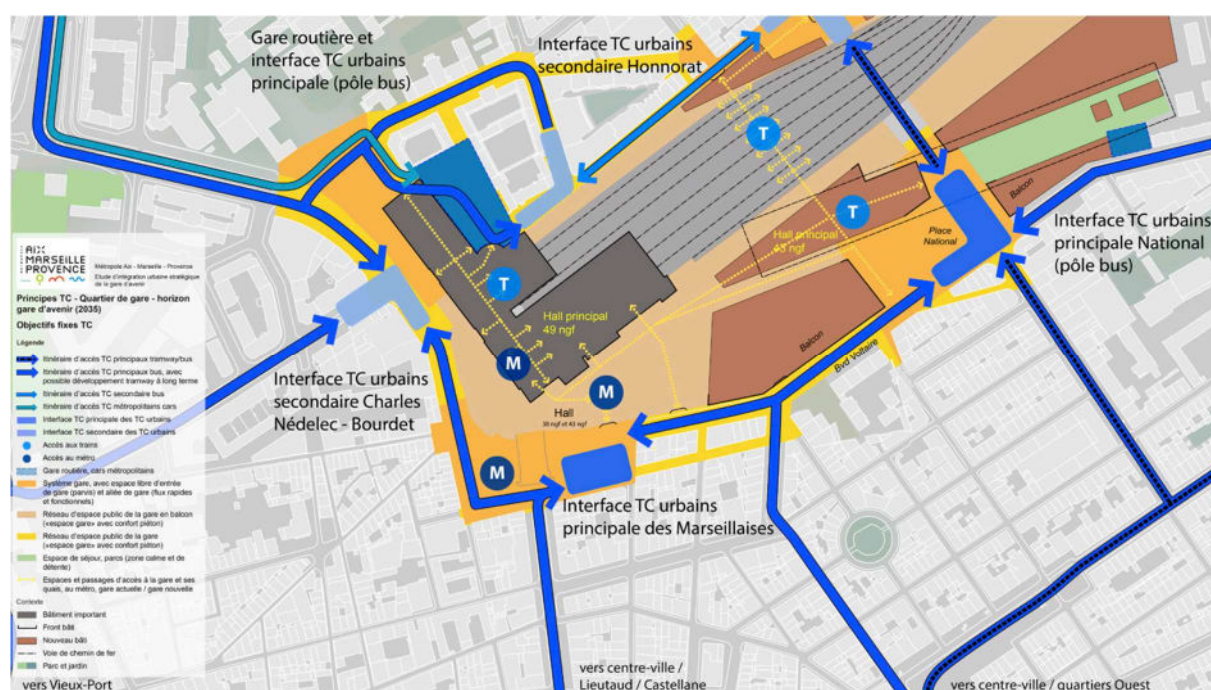
Un parvis d'accès au pôle d'échange multimodal, hub de mobilité

Véritable nœud routier, la place sert de recueil à des mobilités disparates. Entre l'arrivée de l'A7 générant des flux automobiles importants, les nombreux stationnements, cet espace entre gare et ville ne permet pas aux modes actifs de prendre leur place. Le grand enjeu du réaménagement de la place consiste également à accueillir une interface des bus urbains ainsi qu'à ouvrir le socle Narvik, occupé par le parking de la SNCF.

En tant que futur hub de transport, ce parvis en devenir possède un accès permettant de descendre vers le métro (Station Saint-Charles). L'escalier monumental permet un accès direct au Square Narvik, balcon d'entrée de la gare et les accès PMR sont en cours de création vers le métro.

Vu l'augmentation prévisible des flux de voyageurs à la gare Saint-Charles, la desserte en transport en commun (TC) doit suivre cette augmentation dans le temps et s'adapter aux besoins. Le renforcement progressif de la desserte sur la façade Sud de la gare évoluera en lien avec le nouvel épiscentre de la gare souterraine à la hauteur du parvis National/Voltaire.

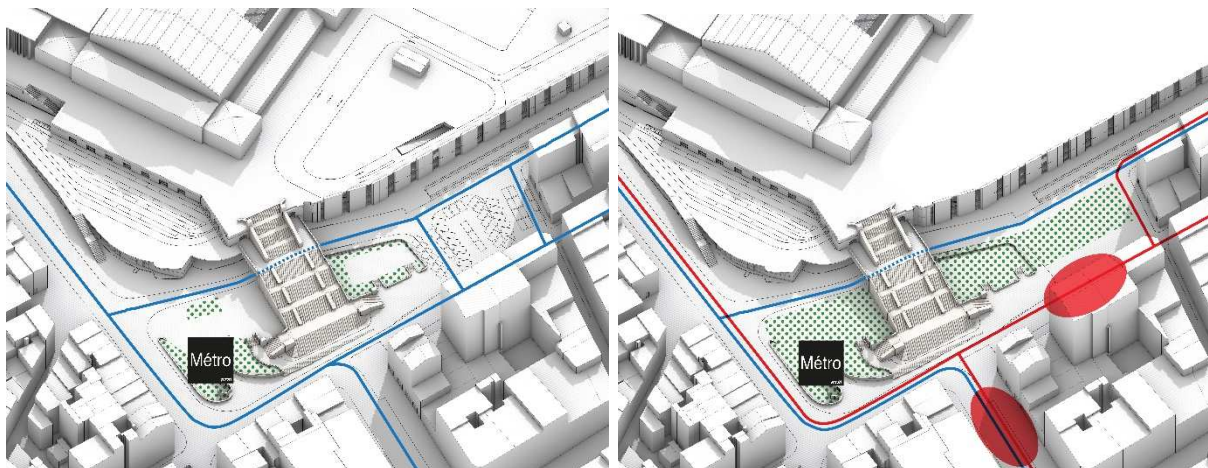
Dans un premier temps (échéance 2027), les bus urbains arriveront avant tout sur la façade Sud-Ouest de la gare avec des arrêts bus sur la place des Marseillaises qui seront à établir en priorité sur le tracé Athènes – Bourdet. Avec le renforcement progressif de l'offre sur la façade Sud de la gare, de la place des Marseillaises vers le parvis National-Voltaire, des bus supplémentaires seront à accueillir sur la branche vers Voltaire et ainsi plutôt sur la partie Est de la place. Ceci signifie qu'il faut prévoir, dans l'aménagement de la Place, la souplesse pour pouvoir faire évoluer et renforcer l'interface de TC urbain sur la place dans le temps.



Extrait du Schéma Directeur Marseille Saint-Charles – Guller / TVK : organisation des interfaces de transports en commun en cours d'études

Aujourd'hui

Des nouveaux quais de bus vont être aménagés dès 2025 sur la Place des Marseillaises, dans le cadre du nouveau schéma de transports collectif du réseau marseillais RTM. Le développement d'une interface bus est un des éléments déterminant du préprogramme de requalification de la Place des Marseillaises. Sa lisibilité est déterminante et sera pour cela traitée avec une qualité exceptionnelle pour pouvoir être pleinement efficace et attractive.



Schémas réalisés par le Groupement Güller Güller /TVK

Schéma 1 - 2023 : Etat existant de la place (en bleu les flux routiers VP)

Schéma 2 - 2027 : Mise en place progressive du réseau restructuré de la RTM (en rouge) avec des passages de bus sous l'Escalier (temporairement).

A moyen terme : restructuration du réseau de bus de Marseille

Narvik est aujourd'hui une station de taxi, de dépose-minute avec un espace de stationnement dans le socle. Un espace d'articulation qui peut être livré avant la gare souterraine – première pierre de l'opération de transformation de la butte Saint-Charles.

Dans ce cadre, le travail de mise en cohérence avec le square Narvik, propriété de la SNCF, est primordial afin de constituer un ensemble cohérent pour les piétons et usagers de la gare via l'escalier majestueux.

Il est à noter que l'étude de la restructuration du réseau de bus métropolitains RTM est en cours de finalisation. A ce stade, il est envisagé la création d'arrêts de bus sur la Place des Marseillaises et sur le boulevard Maurice bourdet, au lieu du boulevard d'Athènes comme représenté dans les schémas.

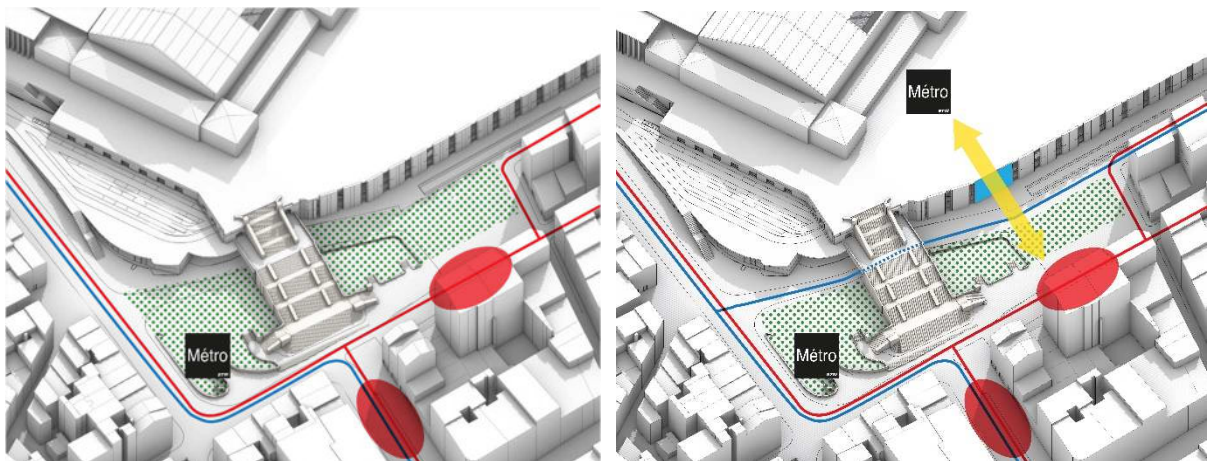


Schéma 3 – 2028 : Réseau de bus stabilisé sur la place

Schéma 4 – Objectif 2030 : Création de la liaison entre le métro et Narvik

A terme : ouverture du socle Narvik sur la Place des Marseillaises

Dans cette logique, un travail d'accroche est à poursuivre dans les objectifs de perméabilité et de fonctionnement entre la place des Marseillaises et le socle de la gare, actuellement occupé par le parking et en particulier via l'ouvrage de descenderie vers le métro. A terme, c'est une nouvelle façade urbaine que la Métropole souhaite voir fonctionner sur le boulevard Voltaire.

La première étape de transformation vise les sites Narvik – Marseillaises et le fond de gare avec la réalisation d'une nouvelle descenderie vers le métro afin de dé-saturer ce fond de gare.

La mise en scène de l'esplanade bénéficierait d'un nouveau traitement du socle Narvik de la gare (actuellement façade d'un parking), comme une nouvelle porte de la gare et de la station du métro à partir du centre-ville. La place est une véritable pièce urbaine, composant l'assise de l'escalier monumental de la gare. Elle constituerait elle aussi un des parvis urbains de la gare.

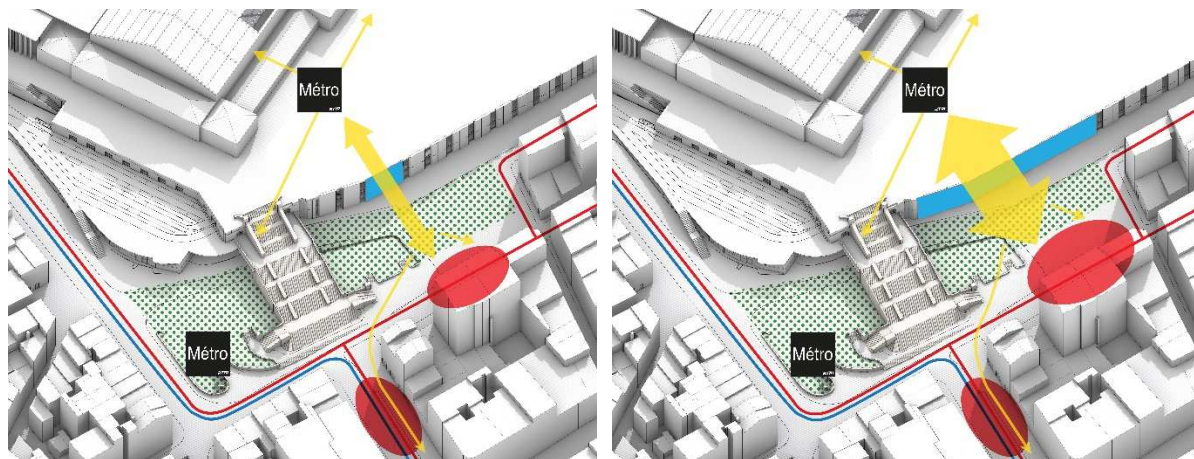
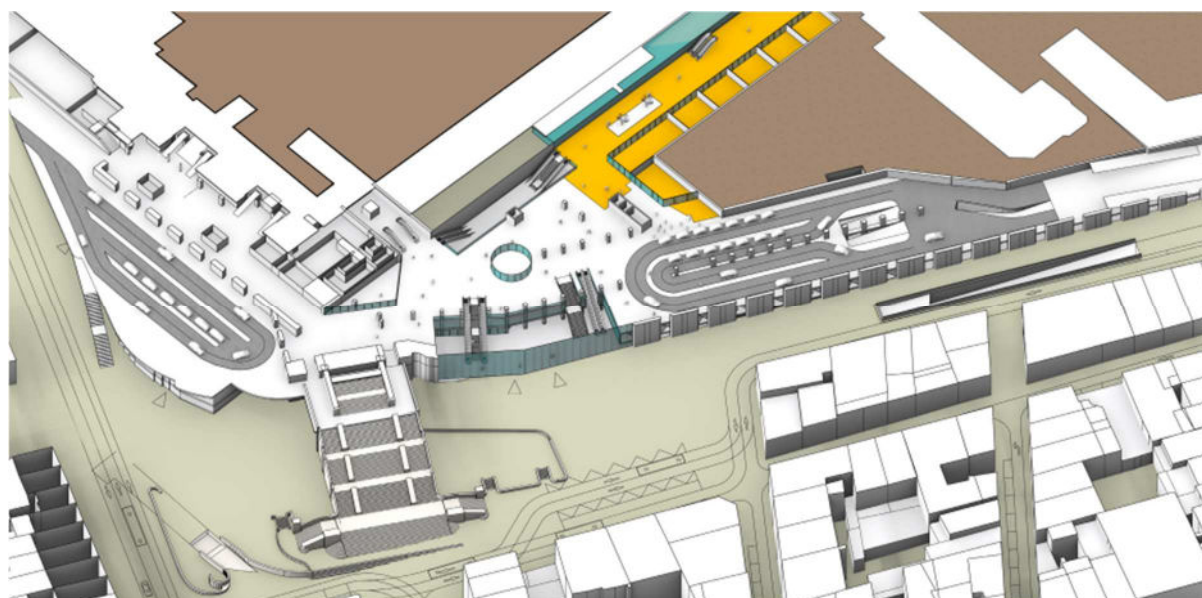


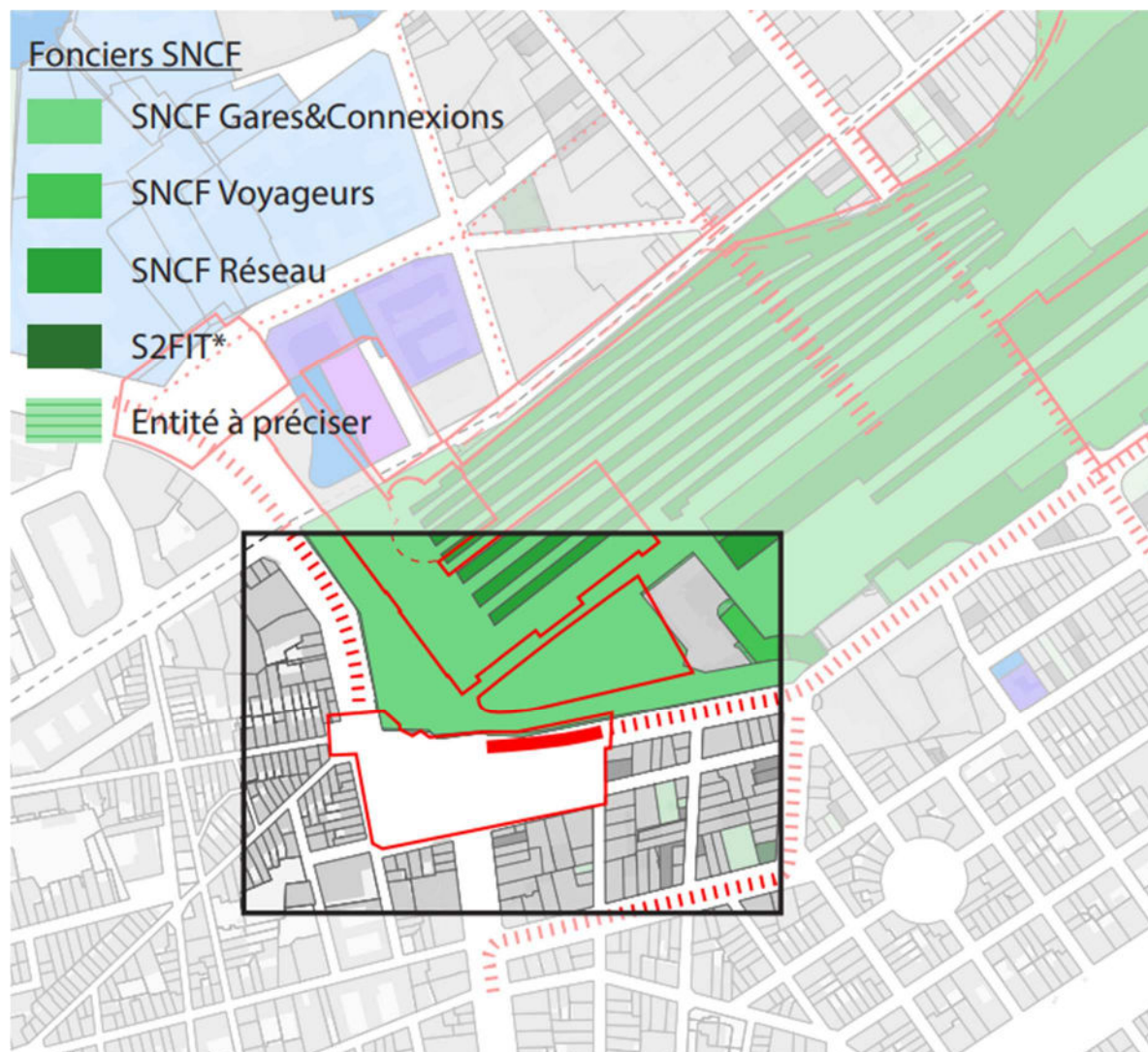
Schéma 5 : Mise en service du Tramway Belle de Mai sur le Parvis National Abeilles – fermeture à la circulation du boulevard Voltaire sur la Place des Marseillaises

Schéma 6 : Ouverture de la façade Narvik pour créer la nouvelle entrée de la gare et montée en puissance de l'offre de transports publics urbains



Etudes d'ouverture du socle Narvik sur la place - groupement Güller Güller – TVK

La métropole mène avec la SNCF et SCNF Gare & Connexions / AREP l'étude visant l'ouverture de la façade du socle Narvik tel que présenté dans le schéma ci-dessus. Cette opération est connexe aux opérations de la LNPCA et reste une vision cible pour la métropole en 2035.

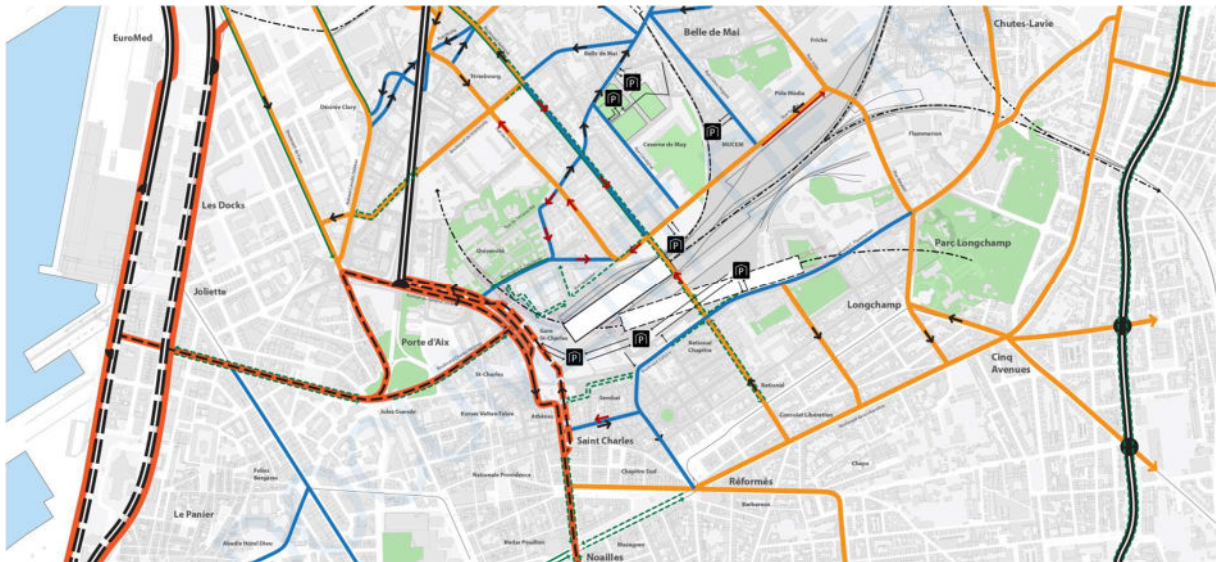


En terme d'interface urbaine, l'intégralité du socle Narvik est propriété et sous compétence SNCF. Les études sur l'ouverture de la façade du socle Narvik sont sous maîtrise d'ouvrage SNCF, avec un co-financement de la Métropole. La phase travaux n'est à ce stade de pas encore affirmée.

A plus grande échelle, les interface avec le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur

La trame circulatoire globale

Concernant le volet mobilité, le projet doit prendre en compte un périmètre élargi aux rues adjacentes de la place. Le schéma ci-contre a été étudié par le groupement de maîtrise d'œuvre Guller/TVK/mrs en partenariat avec les directions concernées de la Métropole Aix-Marseille-Provence (consultable dans les Annexes).



Extrait du Schéma Directeur Marseille Saint-Charles – Guller / TVK : organisation de la trame de circulation

Afin de parfaire la desserte à 360° et pour suivre les principes de parcours des transports en commun (TC), la trame circulatoire de Bourdet va évoluer vers :

- Un contresens TC montant ;
- Une voie VL descendante centrale ;

Il est à noter que la direction de la Mobilité de la Métropole est partie prenante dans la définition de la trame circulatoire. Les services concernés et pleinement associés à la rédaction de ce cahier des charges sont en train de finaliser la trame globale qui sera remise au candidat lors de sa mission « études préalables ».

Itinéraires cyclables

Le site devra intégrer des itinéraires cyclables sécurisés, permettant d'aller effacement dans chaque sens, d'Est en Ouest et du Nord au Sud. La Métropole ambitionne de pourvoir les quartiers autour de la gare avec des sites propres cyclables. Ainsi, il sera demandé au titulaire d'intégrer des sites propres permettant de rallier les boulevard Leclerc, Bourdet puis Athènes. Au nord, les continuités cyclables seront à assurer avec la Place Victor Hugo, dont l'itinéraire se poursuivra vers les rues Honnorat, Desplaces et Palestro.



Extrait du Schéma Directeur Marseille Saint-Charles – Guller / TVK : organisation des vélos

Le Schéma Directeur prévoit l'intégration d'abris vélo dans le socle Narvik. Une offre sur l'espace public sera toutefois proposée pour renforcer les actuels arceaux vélos, peu qualitatifs et saturés. L'offre est calibrée pour 75 places de vélos extérieurs répartis sur la Place.

Des aires de stationnement pour les cycles seront offertes à l'intérieur de l'ouvrage Gare (entre 500 et 750 places de stationnement cycle préconisées en ouvrage côté Place des Marseillaises, et entre 500 et 750 places de stationnement cycle préconisées en ouvrage côté Ouest sur la façade du Bd Bourdet/Bd Charles Nèdelec).

Bornes de mobilités et autopartage

L'offre actuelle de vélo en libre-service « Le vélo » devra être restituée à l'identique voir être renforcée. Il sera étudié avec les services concernés de la métropole la possibilité d'élargir cette offre. Des emplacements stratégiques devront être proposés, comme par exemple côté Voltaire, vers la future entrée de la gare dans le socle Narvik.

Ce site représente actuellement un lieu de rassemblement pour le co-voiturage, du fait de son accès rapide à l'autoroute, bien qu'à terme, le tronçon dans le centre-ville de Marseille sera déclassé.

Les emplacements de voiture en autopartage de type Citiz ou Shaary et autres devront être repositionnés dans des espaces pertinents en vertu du Schéma Directeur du quartier Marseille Saint-Charles à 360°.

Le stationnement

Du fait de la présence d'hôtels autour de la gare, l'offre de stationnement « linéaire » sur la voirie ne sera pas supprimée dans son intégralité mais réduite, mais elle devra avant tout intégrer les usages de logistique urbaine (livraison, hôtels, restaurateurs etc.). Des stationnements résidents seront maintenu en cohérence avec la qualité des espaces publics.

L'Est de la place possède aujourd'hui un parking d'une quarantaine de places plus ou moins légitimes. Des stationnements sont occupés par des activités commerciales de location de voitures. En préfiguration, la poche de stationnement à l'Est de la Place va servir de support à la démarche d'urbanisme transitoire afin de tester de nouveaux usages dès 2025.

A terme la majeure partie des services de location de voiture seront répartis dans les infrastructures du projet LNPCA afin de libérer les espaces publics de ce site emblématique. Ainsi, la Place des Marseillaises requalifiée sera un parvis de gare apaisé et libéré des modes de transports individuels motorisés (voitures personnelles, voitures de location, deux-roues motorisés).

L'offre de stationnement pour véhicules motorisés sera majoritairement contenue à l'intérieur de la "boite gare". Le schéma de fonctionnement du secteur vise à limiter les mouvements de circulation sur la trame viaire locale et en particulier sur la façade sud qui concentre les plus grands enjeux et flux TC (interface bus des Marseillaises) et d'accès au centre-ville. Pour répondre à cette ambition, la MAMP demande à la SNCF d'étudier concomitamment à l'ouverture du socle Narvik sur la Place des Marseillaises, la création d'une liaison pour mettre en relation les parkings "P1 Narvik" et "P2 Gare souterraine" intégrant la suppression de la trémie Voltaire du schéma de circulation viaire.

Ces exigences qui répondent à l'enjeu d'apaisement du quartier de la gare Saint-Charles, et surtout de sa façade Sud, entraînent la suppression de la fonction "station taxi" actuellement sur la terrasse Bourdet qui évoluera en parvis dédié aux modes actifs/terrasse apaisée. Ainsi, les fonctions de taxis et dépose-minute seront majoritairement à l'intérieur de l'ouvrage gare.

Evolution de la trémie Voltaire

L'actuelle trémie Voltaire d'accès à l'A7 depuis le Bd Voltaire constitue une infrastructure routière incompatible avec la vision de développement du PEM apaisé et ses parvis à 360° donnant la part belle aux modes actifs et TC. La suppression de la trémie Voltaire est à intégrer dans les études de la future trame circulatoire. Les services de la Métropole en charge des Infrastructures seront associés aux études préalables et d'avant-projet afin de préparer le recul de la trémis, voir sa suppression.

Un lieu de vie et de proximité : les services urbains

La Place des Marseillaises présente un nombre d'usages **adaptés à la vie active des riverains**. Le titulaire devra intégrer lors de ses études un relevé précis des usages listés ci-dessous. L'aménagement proposé restituera l'offre actuelle, en clarifiant les usages, aujourd'hui très disséminés sur la place. Les usages à intégrer et à maintenir au sein de l'aménagement sont les suivants :

- Les deux sites de conteneurs pour les ordures ménagères et le tri sélectif ;
- La sanisette ;
- Des fontaines à boire ;

- Des mobiliers d'assise ou bancs publics ;
- Les éclairages ;
- Le dispositif de vidéo surveillance est à renforcer ;

Cette liste est à compléter lors des études préalables au regard de la mission d'urbanisme transitoire.

Les loisirs

L'espace de la Place permet des usages autre que la déambulation, comme notamment l'attente et de la détente. La proximité de la gare et d'aménités commerciales en fait **un lieu propice aux loisirs urbains**, où l'on doit pouvoir s'arrêter, se reposer, jouer, se désaltérer et se retrouver.

Un lieu d'accueil social lié à la gare

La gare fonctionne comme un lieu de refuge et de protection pour les personnes en errance et en précarité. Ces populations vont et viennent dans et autour de la gare, dans des lieux fréquentés qui leur assurent des ressources et une certaine sociabilité. Parmi les parcours les plus fréquents, la transition entre la gare et le cours du Chapitre (Cours Joseph Thierry) constitue un axe majeur, qui passe par la place des Marseillaises. L'escalier lui-même est un lieu de stationnement et de repère pour ces populations. La proposition d'aménagement devra prendre en compte ces publics.

4.4 Enveloppe prévisionnelle des travaux

L'enveloppe prévisionnelle affectée aux travaux de la Place des Marseillaises est estimée à 11 300 000,00 € HT, incluant la restauration du monument historique.

ARTICLE 5 - MISSIONS DEVOLUES AU PRESTATAIRE

5.1 Organisation des missions

Les prestations de maîtrise d'œuvre réalisées dans le cadre du marché incluent la participation du maître d'œuvre aux réunions de travail et aux instances de validation.

Une prestation n'est considérée comme achevée qu'une fois obtenue la validation du maître d'ouvrage, qui n'interviendra que sous réserve des validations des futurs gestionnaires. Le prestataire devra donc prévoir des rendus provisoires et des phases de modification et d'adaptation de ses propositions jusqu'à validation.

Phase conception

Les missions de maîtrise d'œuvre en phase conception intègrent l'ensemble des réunions nécessaires au recueil des données, à l'avancement des études, à la concertation des partenaires et opérateurs tiers...

Ainsi, le maître d'œuvre devra organiser et participer aux réunions suivantes (liste non exhaustive) :

- Des réunions de revue de projet avec le maître d'ouvrage, au minimum tous les 15 jours,
- Des réunions techniques, de validation avec les autres services et directions de la Métropole-Aix Marseille-Provence (notamment Mobilité),
- Des réunions de validation avec les concessionnaires/délégataires et les partenaires associés au projet ;
- Des réunions de coordination avec les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre des opérations connexes.

Des réunions sous forme de comité technique seront organisées pour restituer chacune des missions avec les partenaires du projet (Ville, Mairie de secteurs, Région etc.).

Phase exécution

Les missions de maîtrise d'œuvre en phase exécution intègrent l'ensemble des réunions nécessaires à la bonne exécution et au parfait achèvement des travaux et en particulier les réunions de chantier comprises dans la mission DET.

Le nombre des réunions sera lié au nombre de marchés de travaux en cours d'exécution simultanément.

D'une manière générale, le maître d'œuvre devra organiser et participer aux réunions suivantes (liste non exhaustive) :

- Pour les réunions de chantier (DET) : une réunion hebdomadaire par marché de travaux. Il appartient au maître d'œuvre de convoquer les responsables des entreprises qui devront y participer, d'élaborer l'ordre du jour et le compte rendu.

La réunion hebdomadaire de chantier aura pour objet de traiter des différents points techniques et d'organisation du chantier. Le planning des travaux en cours recalé, avec une

précision de niveau quotidien à horizon 1 mois, et de niveau hebdomadaire à horizon 3 mois, sera examiné à chacune de ces réunions.

- Pour la gestion contractuelle des marchés de travaux (DET) : une réunion mensuelle de suivi avec les titulaires des marchés de travaux, qui aura pour objet l'examen du calendrier d'exécution mis à jour, et l'économie générale du marché ;
- Pour les réunions de coordination (OPC) : une réunion hebdomadaire ;
- Pour la coordination des déviations de réseaux pendant les travaux de déviations de réseaux (phase préparatoires et réalisation des travaux) : a minima une réunion par semaine en phase EXE, afin d'assurer la coordination, l'ordonnancement et la supervision des déviations de réseaux ;
- Pour le suivi général de l'opération : une réunion tous les 15 jours avec le Maître d'Ouvrage. La présence de l'OPC à cette réunion est également nécessaire.

Le maître d'œuvre conviera le maître d'ouvrage, à chaque réunion de chantier et à chaque réunion OPC.

Le maître d'œuvre devra organiser toutes les réunions complémentaires nécessaires à l'accomplissement de sa mission, notamment avec les différents gestionnaires/exploitants (concessionnaires, services municipaux, services métropolitains...).

Il devra également assister, sur demande du maître d'ouvrage, à toute réunion technique ou d'information.

Dès la notification du démarrage de la phase exécution / réalisation des travaux, le maître d'œuvre fournira un organigramme général et nominatif de son équipe, complétée d'une note justificative dans le cas où l'équipe de projet est différente de celle présentée dans son offre.

Le maître d'ouvrage se réserve le droit de faire modifier la composition de l'équipe si celle-ci n'est pas en adéquation avec les moyens humains et les compétences présentés au niveau de l'offre.

Dans le cadre du présent marché, le maître d'œuvre devra assurer ses missions **pour les travaux de jour mais également pour les travaux de nuit, lorsque cela sera nécessaire.**

Dans le cadre de l'exécution des missions de maîtrise d'œuvre, il est exigé une présence quotidienne sur le chantier, durant toute la durée des travaux, selon les modalités minimales suivantes :

- Directeur de l'exécution des travaux : **2 demi-journées** / semaine ;
- Responsable conducteur de travaux : **4 demi-journées** / semaine ;
- OPC : **1 demi-journée** / semaine ;

Divers spécialistes (Aménagements paysagers, éclairages...) : en fonction de l'avancement des marchés de travaux correspondants : 4 demi-journées / semaine.

Les présences indiquées ci-dessus constituent des exigences minimales du maître d'ouvrage, et ne sauraient dédouaner le maître d'œuvre de ses obligations réglementaires et contractuelles dans l'exercice de sa mission. En tout état de cause, la composition effective

de l'équipe de maîtrise d'œuvre sur le chantier devra s'adapter à l'activité sur le site et notamment à l'importance des co-activités.

Compte-rendu de réunion

Dans le cadre de l'exécution du présent marché et pour chaque élément de mission, le Titulaire est chargé d'établir lors de chaque réunion à laquelle il participe le compte-rendu (CR) de la séance. Les CR sont soumis à l'avis du maître d'ouvrage avant diffusion.

Le délai de production des CR est de 8 jours calendaires à compter de la date de participation.

Règles d'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Le Titulaire sera chargé de produire, le cas échéant, le/des dossier(s) de demande de dérogation aux règles d'accessibilité pour le(s) aménagement(s) et ouvrage(s) pour lesquels ces règles n'ont pu être respectées.

Ce(s) dossier (s) de demande de dérogation seront établis conformément au Décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et à l'arrêté du 15 janvier 2007.

Cette prestation est réputée comprise dans les prix du marché. Elle ne fait pas l'objet d'une rémunération spécifique.

La prestation comprend en particulier :

- L'élaboration des éléments de conception nécessaires à la constitution des dossiers (plans, coupes, schéma, profils) avec le travail d'analyse indispensable vis-à-vis de la problématique d'accessibilité,
- La ou les réunions de présentation du dossier au service instructeur,
- La reprise des dossiers suite à leur consultation,
- La reproduction en 5 exemplaires des dossiers de demande de dérogation
- Le suivi de l'instruction du ou des dossiers.

Compte tenu du niveau de précision attendu pour la constitution de ce(s) dossier(s), il est souhaitable que cette prestation soit menée en fin d'études de projet ou au plus tard au cours de l'élément de mission ACT.

5.2 Les missions de maîtrise d'œuvre en phase études

1. Diagnostic du monument historique

Au-delà de son futur rôle de parvis de la Gare Saint-Charles réaménagée pour être ouverte à 360°, la Place des Marseillaises possède un enjeu patrimonial important, car elle est le socle de l'escalier monumental Saint-Charles, réalisé en 1911, inscrit au titre des Monuments Historiques depuis le 14 décembre 2022.

Toute intervention sur le périmètre du Monument Historique requiert l'expertise d'un architecte du patrimoine. Ainsi, préalablement aux études de maîtrise d'œuvre pour la requalification de

la place, le diagnostic doit intégrer des analyses spécifiques liées à la valeur patrimoniale, aux contraintes de conservation, et aux réglementations en vigueur.

La requalification de l'escalier requiert un champ d'expertise large du fait de la complexité de l'ouvrage (sculpture, éclairage, paysage, structure, ferronnerie etc.).

Cette mission a pour but d'établir le diagnostic technique préalable à la restauration du Monument Historique de l'escalier et de ses jardins.

Le diagnostic comprend :

- Une présentation de l'opération ;
- Les relevés de l'édifice ;
- Un état des lieux de l'édifice à restaurer (état sanitaire des ouvrages avec une description précise des matériaux en œuvre. Pour les sculptures, un constat d'état établi par un restaurateur/conservateur sera nécessaire) ;
- Une analyse et une synthèse **des études documentaires** et d'investigation scientifiques et techniques existantes ;
- Une critique d'authenticité identifiant les évolutions dans le temps de l'ouvrage et des jardins afin d'établir l'état de référence à conserver ;
- Les différentes hypothèses de restauration ;
- Une estimation financière sommaire de ces différentes propositions.

Livrables :

- Un rapport détaillé identifiant les enjeux et contraintes du projet vis-à-vis du monument.
- Des préconisations techniques et patrimoniales pour guider les études ultérieures.
- Une stratégie d'intervention respectant les valeurs patrimoniales et les obligations légales.

Des réunions régulières (une fois tous les deux mois) seront organisées par la MOA avec l'UDAP 13.

2. Etudes préalables

La mission études préalables a pour objectif d'acculturer le prestataire aux nombreuses études déjà menées sur la Place. Ces études doivent permettre de stabiliser le programme d'aménagement qui sera approfondi en phase AVP. En effet, au moment où est rédigé ce présent cahier des charges, deux thématiques sont encore à stabiliser :

- Les usages expérimentés lors de la démarche d'urbanisme transitoire ;
- Les études de mobilité et la restructuration du réseau RTM en lien avec la direction de la mobilité de la métropole ;

Urbanisme transitoire :

Comme expliqué dans le paragraphe 4.2 du présent CCTP, une démarche d'urbanisme transitoire est en cours sur la Place des Marseillaises. Pendant cette première mission, le titulaire intégrera à son programme urbain définitif les éléments de projet réalisés pendant la démarche d'urbanisme transitoire. Des ateliers d'échanges seront organisés tous les 2 mois de l'année 2026, afin de travailler itérativement avec le groupement en charge de l'urbanisme transitoire.

Comme la démarche se déroule en association avec les usagers et habitants du secteur, le titulaire appuiera son programme définitif sur ces échanges avec le groupement. Il est essentiel que le programme définitif s'appuie sur cette démarche. Il s'agit avant tout d'une **démarche partenariale** à mener avec le groupement de d'urbanisme transitoire.

Etudes de Mobilités

Des réunions seront organisées avec la Direction de la Mobilité de la Métropole, permettant au titulaire de travailler à partir des derniers schémas de mobilité.

Comme de nouvelles stations de bus vont être créées sur la Place et potentiellement autour, il est attendu dès cette phase que le titulaire parte du dernier plan stabilisé par la Direction de la Mobilité afin des réaliser des tests de configuration des arrêts de bus sur la place des Marseillaises, permettant de visualiser les marges de giration des bus entre le boulevard d'Athènes, l'Est de la Place (Rue Marcel Samba et Boulevard Voltaire) et Boulevard Bourdet.

La trame circulaire retenue fera l'objet d'une étude technique, géométrique et de dimensionnement plus approfondi en études d'Avant-projet.

Il sera demandé au titulaire de vérifier la faisabilité de l'opération, la maîtrise d'œuvre établira une première estimation qui permettra de vérifier la compatibilité du coût de la solution retenue avec l'enveloppe prévisionnelle du maître d'ouvrage.

Par ailleurs, le titulaire établira le programme des reconnaissances de sols et des reconnaissances réseaux à conduire préalablement en vue de l'accomplissement de la mission AVP.

Livrables :

Un recueil sera élaboré à partir des études déjà menées, des observations de terrain et des échanges avec les différents partenaires. Un plan schématique permettra de bien identifier la trame circulaire retenue et la programmation des usages envisagés par zoning. Les points suivants y seront notamment intégrés :

- Relevés de tous les usages de l'espace public ;
- Relevés des terrasses ;
- Bilan du végétal ;
- Plan des rez-de-chaussée de la place ;
- Schéma de la trame circulaire stabilisée ;
- Synthèse du schéma des itinéraires cyclables ;
- Études des cheminements piétons,
- Synthèse du schéma de la trame circulaire du secteur (état actuel et état projeté) ;
- Synthèse des ateliers menés avec le groupement prestataire de l'urbanisme transitoire ;

3. Avant-Projet (AVP)

Etudes générales

Le prestataire apportera une **attention particulière aux points suivants : volet patrimonial et paysager, morphologie urbaine, fonctionnalités du site, identification et analyse des usages et mobilité.**

Les études générales comprennent :

- Vérification de la conformité aux différentes réglementations. Le titulaire du marché répertoriera les éléments remarquables au titre du PLUi et identifiera les contraintes en terme notamment d'autorisations d'urbanisme.
- Adaptations ou compléments définitifs de programme,
- Définition du programme de reconnaissance de sol,
- Étude géotechnique d'avant-projet (G2) Cette mission ne comprend pas l'exécution des sondages et la réalisation des essais de laboratoire,
- Implantation du mobilier urbain,
- Enquête réseaux dans le secteur concerné par le projet, ainsi que les études de déviation et création des réseaux. Le maître d'œuvre devra collationner l'ensemble des réseaux existants sur un plan suffisamment précis (1/200 maxi) qui sera mis ensuite à disposition des entreprises. Ce plan sera mis à jour au fur et à mesure des reconnaissances complémentaires nécessitées par l'absence de précision des données des concessionnaires. Le dossier « réseaux » devra s'inscrire dans la réglementation sur les travaux à proximité des réseaux et au processus DT / DICT (décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011- arrêté du 15 février 2012).
- Implantation des conteneurs enterrés ; proposition d'implantation des bacs de collecte des ordures ménagères et des colonnes de tri,

Etudes d'éclairage architecturale spécifique

La lumière fait aujourd'hui partie intégrante du réaménagement du centre-ville de Marseille, grâce à la notion de « paysages nocturnes », portée dans l'action publique et les projets d'aménagements. Créer une lecture nocturne permet d'augmenter le sentiment de bien-être des usagers tout en diminuant le sentiment de nuisances et d'insécurité. Il permet également de mettre en valeur le patrimoine, l'identité et le caractère de la vie urbaine ainsi que l'activité du quartier.

La traduction de ces grands principes se décline suivant les points suivants :

- Privilégier l'éclairage piéton,
- Garantir un confort visuel,
- Accentuer et valoriser les détails architecturaux,
- Sécuriser les espaces sans imposer une surabondance de lumière,
- Maitriser les flux et les niveaux d'intensité,
- Assurer la cohérence des ambiances et du mobilier d'éclairage,
- Innovation des sources en technologie LED équipées d'optiques adaptées à l'usage,
- Généraliser une lumière blanche, avec un dégradé de la température de couleur de 2700K-3000K-3500K-4000K-4000K,
- Préserver les perspectives de jour, en choisissant du mobilier sobre et discret,
- Articuler les dimensions historiques et contemporaines de la ville.

L'escalier d'accès à la gare Saint-Charles est un Monument Historique aujourd'hui peu mis en valeur. Le projet de requalification des espaces publics et de ses abords est l'occasion de

mener une réflexion approfondie, afin de mettre en place un éclairage architectural spécifique, mettant en valeur ce monument patrimonial.

Les éclairages ornementaux situés sur l'escalier devront être remis en état dans le cadre de la restauration de l'escalier.

Eléments de mission :

- Définition de **la stratégie d'éclairage architectural** et de la mise en valeur de l'église (scénographie, implantation, typologie...)
- **Définition des précautions spécifiques** liées à la mise en lumière du bâtiment
- Définition des **investigations complémentaires** nécessaires
- **Définition des éléments techniques** : massifs, implantations et notes de calcul
- **Estimation du coût**

Le titulaire établira les procédés nécessaires à la mise en œuvre de ces éclairages.

Réunion publique

Pendant la mission d'avant-projet, le titulaire sera amené à présenter ses études lors d'une réunion publique avec les habitants et les usagers du secteur. Le titulaire devra participer et animer la réunion d'information afin de présenter le projet et de recueillir les avis.

Ce travail sera mené en partenariat avec le groupement prestataire de l'urbanisme transitoire, afin que cette réunion publique soit menée dans la continuité des ateliers déjà réalisés.

Cette mission intègre plusieurs volets : la conception des supports, l'organisation/animation et la synthèse des réunions d'information.

Ainsi, le maître d'œuvre commentera les présentations (type Powerpoint) qu'il aura préparées et répondra aux questions techniques, lors des réunions qui seront organisées sur le projet :

- Au stade de la concertation non réglementaire,
- Pour présenter l'opération aux élus, CIQ, associations, riverains, ...

Suites données aux avis :

Le maître d'œuvre fera l'analyse des observations produites en réunion de concertation non réglementaire, apportera des réponses aux différentes questions techniques et fera évoluer le projet en fonction des retours et échanges.

Une réunion de présentation aux élus sera organisée par la MOA (Comité de Pilotage) afin de valider les orientations des études d'avant-projet. Cette réunion interviendra avant la réunion publique.

A l'issue de cette phase d'AVP, le projet sera arrêté après avoir recueilli les avis des différents services (ABF, services de la Ville...), ce qui permettra de valider les caractéristiques définitives de l'aménagement.

Livrables du dossier d'AVP :

Le dossier d'AVP sera constitué de la manière suivante :

1. Sommaire général du dossier

2. Notice de présentation de l'opération présentant le parti d'aménagement et intégrant des chapitres sur les différents thèmes analysés (circulation, modes doux, paysages, patrimoine, urbanisme, réseaux ...)
3. Dossier de plans et d'études techniques :
 - Plan de situation,
 - Plans d'aménagement, revêtements de sol, mobilier urbain, équipements et éclairage (en aplat et en filaire sur topo existante) ;
 - Etude d'éclairage ;
 - Photomontages du projet haute définition présentant l'insertion dans le site depuis **4 points de vue, dont 1 point de vue de nuit**,
 - Enquête réseau dans le secteur concerné par le projet, ainsi que les études de déviation et création des réseaux.

Le maître d'œuvre devra collecter l'ensemble des réseaux existants sur un plan suffisamment précis (1/200 ou 1/500 maxi) qui sera mis ensuite à disposition des concessionnaires. Ce plan sera mis à jour au fur et à mesure des reconnaissances complémentaires nécessitées par l'absence de précision des données des concessionnaires. Le dossier « réseaux » devra s'inscrire dans la réglementation sur les travaux à proximité des réseaux et au processus DT / DICT (décret n°2011-1241 du 5 octobre 2011- arrêté du 15 février 2012).

 - Plans réseaux humides, (eaux pluviales, AEP, EU, arrosage),
 - Profils en long et en travers,
 - Plans de circulation (signalisation horizontale et verticale...),
 - Une notice descriptive des revêtements, équipements, mobilier proposé avec leurs modalités de mise en œuvre, d'entretien et les coûts associés,
 - Étude géotechnique d'avant-projet (G2),
 - Les notes de calcul de structure de chaussée sur la base de la mission géotechnique « G2-phase AVP ».
4. Etudes pour l'implantation d'équipements :
 - les équipements d'éclairage public
 - le mobilier lié aux cycles (bornes de recharge, arceaux vélos, stationnements 2 roues... ;
 - les équipements de vidéo-protection (armoires d'alimentation et caméras) ;
 - Le mobilier de sécurité (bornes K4 fixes, bornes K4 amovibles...)
 - les équipements de propreté (bacs de collecte d'ordures ménagères (OM), les Points d'Apport Volontaires (PAV), conteneurs enterrés, corbeilles ...)
 - le mobilier urbain (potelets, barrières...) et serrurerie
 - les bornes IRVE de recharge pour véhicules électriques pour promouvoir le développement de véhicules propres ;
5. Programme des investigations complémentaires à réaliser : détection réseaux, géotechnique, pollution des sols, amiante, plomb, HAP, ... ;
6. Planning des travaux (estimation des délais d'exécution en valeur absolue) ;
7. Estimation définitive du **coût prévisionnel des travaux**, décomposée par chapitre : réseaux secs, réseaux humides, éclairages, génie civil, fondations, voirie, ...

Modalité de remise des prestations :

Le dossier d'Avant-Projet remis à l'issue du délai contractuel de l'élément de mission sera considéré « provisoire ». Le dossier définitif sera établi en fonction des observations formulées par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des opérations de vérification des prestations.

Les corrections / mises à jour du dossier provisoire induites par ces observations sont réputées comprises dans le prix de la mission AVP.

4. Projet (PRO)

Les études de Projet (PRO) ont pour objet :

- a) De préciser la solution d'ensemble et les choix techniques, d'aménagement et paysagers ;
- b) De fixer les caractéristiques et profils retenus, pour chacune des rues et pour la place des Prêcheurs ;
- c) De préciser les tracés des réseaux souterrains existants et si nécessaire, de leur déviation ;
- d) De préciser les dispositions générales et les spécifications techniques des équipements répondant aux besoins de l'exploitation ;
- e) D'établir un coût prévisionnel des travaux décomposés en éléments techniquement homogènes ;
- f) De permettre au maître d'ouvrage d'arrêter le coût prévisionnel du projet et d'évaluer les coûts de maintenance.

Dès lors, au titre de cet élément de mission, le Maître d'œuvre sera chargé de l'exécution des prestations suivantes :

- Reprises éventuelles des études en fonction des résultats des consultations des services instructeurs, des services exploitants et de tous les partenaires associés,
- Préciser la solution d'ensemble et de tous les équipements,
- Fixer les caractéristiques et dimensions des différents profils de voirie et leur implantation topographique,
- Etude géotechnique de projet (G2),
- Etudes de déviation et création de tous les réseaux,
- Confirmer les choix techniques et d'aménagement et préciser la nature et la qualité des matériaux et équipements ainsi que les conditions de leur mise en œuvre,
- Préciser les dispositions générales et les spécifications techniques des équipements,
- Etablir un coût prévisionnel des travaux décomposé en éléments techniquement homogènes,
- Elaborer le planning d'exécution des travaux.

Livrables du PRO :

Le dossier de PRO sera constitué a minima des éléments suivants :

1. Sommaire général du dossier :
2. Dossier de plans. De manière non exhaustive, les plans attendus au stade PRO, sont les suivants :
 - Plan masse et de situation,
 - Plans d'insertion architecturale et paysagère sur photo aérienne ;
 - Plans des voiries et bordures ;
 - Plans d'aménagement, revêtements de sol, mobilier urbain, équipement et éclairage (en aplat et en filaire sur topo existante) ;
 - Plan spécifique de sol, illustrant les bordures et pavés, permettant de distinguer les éléments existants conservés, les éléments réutilisés et nouveaux matériaux ;

- Plans de nivellement ;
- Plans de démolition et de terrassement ;
- Profils en long et en travers ;
- Plans de détail des points singuliers et profils en travers particuliers associés ;
- Plans de fondations, et notes de calcul de fondations, s'il y a lieu,
- Plan d'aménagements paysagers ;
- Plans des réseaux secs (tous concessionnaires) ;
- Plans des réseaux humides (eaux pluviales, AEP, EU) et arrosage espaces verts ;
- Plans de circulation (signalisation horizontale et verticale et jalonnement) ;

3. Carnet de détails

Le maître d'œuvre devra étudier les équipements suivants (liste non exhaustive) et tenir compte des exigences des services exploitants :

- les **équipements d'éclairage public** (armoires d'alimentation, candélabres et luminaires, LED...). Pour les sources lumineuses, les appareils devront privilégier l'économie d'énergie et la facilité d'entretien, au regard des demandes du service gestionnaire. Les études de conception se baseront sur les études réalisées récemment dans le cadre des aménagements du centre-ville phase 1, dans un souci d'homogénéisation. Le matériel d'éclairage implanté devra pouvoir être intégré à la GTC « Eclairage Public » des services exploitants » ;
- le mobilier lié aux cycles (bornes de recharge, arceaux vélos, stationnements 2 roues... ;
- les équipements de **vidéo-protection** (armoires d'alimentation et caméras) ;
- Le mobilier de sécurité (bornes K4 fixes, bornes K4 amovibles...)
- les **équipements de propreté** tels les bacs de collecte d'ordures ménagères (OM), les Points d'Apport Volontaires (PAV) qu'ils soient en surface ou enterrés, les corbeilles, et les bornes MONECA d'approvisionnement en eau pour le nettoyage de la voirie. Ces équipements devront être homogènes avec ceux mis en place dans le cadre de la requalification du centre-ville de Marseille.
- le **mobilier urbain** (potelets, barrières, garde-corps, ...) et de serrurerie devra être homogène avec celui mis en place dans le cadre de la requalification du centre-ville de Marseille, et conforme à la charte de qualité de l'espace public ;
- le **système d'arrosage** pour les plantations (réseau d'adduction d'eau, programmeurs, électrovannes, goutte à goutte, ...) ;
- les **bornes IRVE** de recharge pour véhicules électriques pour promouvoir le développement de véhicules propres ;
- la **signalisation** verticale et horizontale, et la signalisation de police ;

4. Notice éclairage (description du matériel et étude d'éclairage) ;
5. Notice d'éclairage architectural spécifique
6. Notice descriptive des revêtements, équipements des voiries, mobiliers urbains retenus avec leur coût et leur modalité d'entretien ;
7. Notice d'insertion paysagère ;
8. Notes de calcul de structure de chaussée sur la base de la mission géotechnique « G2-phase PRO » ;
9. Planning des travaux (estimation des délais d'exécution en valeur absolue) ;
10. Proposition de phasage des travaux ;
11. Coût prévisionnel définitif de l'opération mis à jour ;
12. Liste des procédures administratives et autorisation préalable mise à jour.
13. Synthèse des avis des services consultés et les réponses apportées ;

14. Dossier de synthèse présentant les principales caractéristiques de l'opération illustré de visuels (photomontage, croquis, insertion sur photo aérienne ou vue d'oiseau) en format A3. Ce document devra être de grande qualité.

Coûts prévisionnels des travaux

Le titulaire établira l'estimation du coût des travaux sous la forme d'un détail estimatif.

L'estimation pourra être décomposée par chapitre : réseaux secs, réseaux humides, éclairage, espaces verts, voirie, ouvrages...,

La justification des choix d'aménagement et techniques sera réalisée par l'analyse du coût global de l'ouvrage.

Modalité de remise des prestations :

Le dossier PRO remis à l'issue du délai contractuel de l'élément de mission sera considéré « provisoire ». Le dossier définitif sera établi en fonction des observations formulées par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des opérations de vérification des prestations.

Les corrections / mises à jour du dossier provisoire induites par ces observations sont réputées comprises dans le prix de la mission PRO.

5. Assistance au maitre d'ouvrage pour la passation des contrats de travaux (ACT)

Dans le cadre de cet élément de mission, le titulaire devra préparer le dossier de consultation des entreprises (DCE), en fonction du mode de passation et de dévolution des marchés définis à l'issue de la phase PRO. Il proposera également les éléments nécessaires à l'analyse des candidats s'il y a lieu et à l'analyse des offres (critères de sélection, critères de choix, contenu des offres...) dans le cadre de la rédaction du règlement de consultation.

En complément des éléments du dossier PRO **mis à jour en fonction des avis reçus des services instructeurs, des services exploitants et de tous les partenaires associés**, chaque DCE sera constitué a minima des éléments suivants :

1. Cahiers des Clauses Techniques Particulières + Annexes ;
2. Bordereaux des Prix Unitaires (BPU) ;
3. Détails Estimatifs (DE) ;
4. Liste de Sous Détails de Prix Unitaires (SDPU) à fournir dans le dossier d'offre des candidats ;
5. Dossier simplifié d'exploitation sous chantier comprenant :
 - a. Notice explicative,
 - b. Plan de situation,
 - c. Modes d'exploitation envisagés,
 - d. Données de trafic,
 - e. Principe de phasage des travaux,
 - f. Cartes des itinéraires de délestage et de déviation,
6. Pièces utiles à la compréhension du DCE (comprenant notamment le plan de principe des installations de chantier, les études géotechniques phase ACT-DCE).

Coûts prévisionnels des travaux

Lors de la transmission de chacun des DCE, le Titulaire fournira l'estimation détaillée du coût des travaux mise à jour, en expliquant les évolutions éventuelles entre les estimations du PRO et des DCE.

Modalité de remise des prestations :

Le DCE remis à l'issue du délai contractuel de l'élément de mission ACT-DCE sera considéré « provisoire ». Le dossier définitif sera établi en fonction des observations formulées par le Maître d'Ouvrage dans le cadre des opérations de vérification des prestations.

Les corrections / mises à jour du dossier provisoire induites par ces observations sont réputées comprises dans le prix de la mission ACT-DCE.

L'analyse des offres :

A l'issue de chaque consultation des entreprises, le Titulaire devra, **dans le délai fixé dans le CCAP du marché :**

- Analyser les offres des entreprises et, s'il y a lieu, les variantes à ces offres ;
- Procéder à la vérification de la conformité des réponses aux documents de la consultation ;
- Analyser la valeur technique des offres au regard des critères de jugement figurant dans le règlement de consultation. Il analysera les mémoires techniques, les plannings, les cahiers de phasage et tout autre document technique qui pourrait être demandé aux candidats dans le cadre des appels d'offres.
- Détecter les incohérences et les propositions hors cadre faites par les entreprises et alerter le maître d'ouvrage sur les difficultés rencontrées en cours d'analyse (réponses inappropriées, incomplètes, et/ou inadaptées), éléments non pris en compte par les candidats, les risques afférents en phase chantier.
- Contrôler l'ensemble des BPU et DE notamment pour vérifier toute erreur matérielle. Il élaborera le comparatif entre les prix des candidats et l'estimation de l'administration et en fera une analyse pertinente. Il procèdera à une analyse fine des prix et des SDPU, relèvera, éventuellement, les éléments de prix qui apparaissent comme anormalement bas et les conséquences pour l'exécution du marché.
- Établir le rapport d'analyse des offres.

Le Titulaire préparera les mises au point nécessaires pour permettre la passation des marchés de travaux.

Le Titulaire devra s'adapter au planning administratif de la Commission d'Appel d'Offres et se conformer au guide des procédures de la maîtrise d'ouvrage qui lui sera fourni par le maître d'ouvrage.

A l'issue de la phase ACT, le maître d'œuvre actualisera le tableau de répartition des dépenses.

Restauration du monument historique, « l'escalier monumental d'accès à la gare Saint Charles » :

A partir de son diagnostic préalable sur l'escalier, le titulaire du marché réalisera les documents techniques permettant au maître d'ouvrage de lancer un marché pour réaliser la restauration du monument. Il complètera le Dossiers de Consultation des Entreprises avec les éléments

nécessaires et spécifiques aux expertises nécessaires. Il veillera à allouer de manière pertinente le marché de travaux pour mener à bien la restauration.

5.3 Les missions de maîtrise d'œuvre en phase d'exécution

Rappel : Réseaux divers

Le maître d'ouvrage attire l'attention du titulaire sur l'étendue du présent marché de maîtrise d'œuvre, qui couvre les réseaux de compétence publique (MAMP et Ville de Marseille) en phases études et suivi de travaux (EU, EP, AEP, arrosage, SLT, Eclairage Public, vidéo-verbalisation, ...).

Les missions de maîtrise d'œuvre en phase exécution couvrent l'ensemble des travaux visant à la requalification des rues Saint Cannat, Prêcheurs, JB Pétré et de la place des Prêcheurs :

- Travaux de Voiries et Réseaux Divers ;
- Travaux d'équipements (Signalisation Lumineuse Tricolore, Eclairage Public) ;
- Travaux d'aménagements paysagers ;
- Travaux hydrauliques (ouvrage de gestion pluviale...) ;
- Travaux de finalisation végétale pendant la période de garantie de reprise des végétaux
- ...

1. Visa des documents (VISA)

Le titulaire aura à charge, dans le cadre de la cellule VISA mise en place par ses soins, l'examen de la conformité des plans d'exécution ou de fabrication réalisés par les entreprises, avec les dispositions du projet établi par lui-même et approuvé par le maître d'ouvrage.

Le titulaire tiendra à jour au fur et à mesure de l'établissement des plans EXE émis par les entreprises, un plan de synthèse de l'ensemble :

- Des ouvrages et des émergences sur fond de plan ;
- Des aménagements de surface ;
- D'éventuels plans des autres maîtres d'œuvre

Détail de l'élément de mission :

Dans le cadre de sa mission, le maître d'œuvre fournira :

- Un document récapitulant l'ensemble des études, plans d'exécution et plans de synthèse soumis par les entreprises au visa du maître d'œuvre ;
- Le même document complété par les dates auxquelles les études, plans d'exécution et plans de synthèse ont été visés par le maître d'œuvre, accompagné des justificatifs nécessaires et avis du (ou des) bureau(x) de contrôle le cas échéant.

Après réception sur le site, la mise à jour des plans conformes d'exécution sera réalisée par les entreprises et compilée par le maître d'œuvre.

L'exactitude des documents conformes à l'exécution sera validée par le maître d'œuvre.

2. Direction de l'Exécution des Travaux (DET)

Le titulaire assurera la direction d'exécution de l'ensemble des travaux de la présente opération.

A ce titre, il sera chargé du suivi des travaux depuis la phase de préparation jusqu'à la fin de la garantie de parfait achèvement, ou la fin des travaux de finalisation végétale et de garantie de reprise des végétaux pour les marchés d'aménagements paysagers.

Notamment, il devra viser les documents d'exécution et les procédures, procéder à la validation des éléments architecturaux, planches d'essais, échantillons, notes de calculs, plans.

Il vérifiera et validera toutes les fiches de procédures nécessaires à la réalisation de l'opération, et notamment celles touchant à la co-activité et aux interfaces avec les travaux des autres maîtres d'ouvrages.

Le titulaire devra en particulier :

- S'assurer que les documents d'exécution ainsi que les ouvrages en cours de réalisation respectent les études effectuées ;
- S'assurer que les documents à produire par les entrepreneurs, en application des contrats de travaux, sont conformes aux dits contrats et ne comportent ni erreur, ni omission, ni contradiction décelables par un homme de l'art ;
- Superviser la mission géotechnique d'exécution. Cette tâche ne comprend pas l'exécution des sondages et la réalisation des essais de laboratoire ;
- S'assurer du traitement des interfaces entre les différents intervenants ;
- Établir les ordres de service, hormis ceux rédigés par la Maître d'Ouvrage conformément aux stipulations du CCAP du présent marché ;
- Participer étroitement à la mise au point de détail du projet, de l'organisation et du phasage des travaux dans le respect de la vie quotidienne des riverains et le cas échéant avec ceux-ci ;
- Tenir à jour un journal de chantier sur lequel sera noté ou adjoint tous les plans de phasage et d'organisation de chantier ainsi que tout événement survenu lors de l'exécution des travaux. Ce journal doit permettre de retracer l'historique du chantier et devra être mis à la disposition du maître d'ouvrage à tout moment ;
- S'assurer que l'exécution des travaux est conforme aux prescriptions du ou des contrats de travaux ainsi que du planning général ;
- S'assurer du maintien continu des accès riverains et cheminements et de la cohérence de la signalisation de proximité : informations, piétons, cycles, livraisons, ... ;
- Délivrer selon tout moyen approprié tout ordre ou toute consigne, établir tout procès-verbal nécessaire à l'exécution des travaux ainsi que procéder aux constats contradictoires ;
- Organiser, diriger et établir les comptes rendus de toutes les réunions de chantier, de suivi, d'entreprises, ... ;
- Informer systématiquement le maître de l'ouvrage sur l'état d'avancement et de prévision des travaux et dépenses, avec indication des évolutions notables. Il est précisé que le titulaire ne pourra donner d'instruction aux entreprises qui aurait une conséquence sur les coûts ou sur les délais sans en avoir reçu un accord préalable et explicite du maître d'ouvrage. Au cas où cet accord suppose la passation préalable d'un avenant au contrat, le maître d'œuvre devra préparer cet avenant et le transmettre

au maître d'ouvrage et avoir été informé de l'approbation de cet avenant avant de donner ordre à l'entreprise d'engager les prestations correspondantes. Tout acte administratif, de type avenant, décision de poursuivre, marché complémentaire, ... fera l'objet d'une programmation validée par le maître d'ouvrage et donnera lieu à l'établissement de dates certaines dont le non-respect pourra être marqué par l'application de pénalités ;

- Vérifier les projets de décomptes mensuels ou les demandes d'avances présentés par les entrepreneurs, établir les états d'acomptes, vérifier le projet de décompte final établi par les entrepreneurs, établir le décompte général ;
- Donner un avis au maître de l'ouvrage sur les réserves éventuellement formulées par l'entrepreneur en cours d'exécution des travaux et sur le décompte général,
- Assister le maître de l'ouvrage en cas de litige sur l'exécution ou le règlement des travaux, ainsi qu'instruire les mémoires de réclamation de ou des entreprises ;
- Rendre compte chaque trimestre des moyens mis en place pour assurer sa mission et soumettre au représentant du maître d'ouvrage tout changement de personne (accompagné de son CV) pour approbation ;
- Assurer la mise à jour de tout outil ou support d'aide au pilotage des marchés de travaux ;
- Établir et tenir à jour l'échéancier financier permettant au maître d'ouvrage de prévoir la trésorerie nécessaire au fur et à mesure des travaux.

3. Ordonnancement, Pilotage et Coordination du chantier (OPC)

Le maître d'œuvre est chargé de l'OPC de l'ensemble des travaux de requalification de l'espace public prévus dans le présent programme.

La mission OPC a pour objectif essentiel l'optimisation des délais de l'opération, le contrôle et le suivi de l'avancement et la coordination entre les différents intervenants pendant les travaux.

Le titulaire assume la responsabilité de l'ordonnancement de la réalisation des travaux et de la coordination entre intervenants et, éventuellement, entre ouvrages et sous-groupes d'ouvrages jusqu'à la fin de la période de garantie de parfait achèvement et notamment pour la levée des réserves.

L'ordonnancement, la coordination et le pilotage du chantier ont respectivement pour objet :

- D'analyser les tâches élémentaires portant sur les études d'exécution et les travaux, de déterminer leurs enchaînements ainsi que leur chemin critique par des documents graphiques ;
- D'harmoniser dans le temps et dans l'espace les actions des différents intervenants au stade des travaux ;
- Au stade des travaux et jusqu'à la levée des réserves dans les délais impartis dans les contrats de travaux, de mettre en application les diverses mesures d'organisation arrêtées au titre de l'ordonnancement et de la coordination.

La mission s'exécutera pendant les phases VISA, DET, et AOR.

Phase préparation du chantier

- Mise au point d'un protocole à soumettre à l'approbation du maître d'ouvrage précisant la répartition des tâches entre la cellule de maîtrise d'œuvre « DET » et la cellule de maîtrise d'œuvre « OPC ».

- Etablissement d'un organigramme recensant toutes les personnes concernées par la phase travaux, et constitution du fichier administratif d'identification des entrepreneurs.
- Mise au point d'un document matérialisant le circuit des documents et informations suivant leur nature et les personnes auxquels ils sont destinés.
- Participation aux réunions relatives à l'organisation du chantier (accès, clôtures, signalisation, installations fixes, alimentations des réseaux, hygiène et sécurité).
- Visa du plan des installations de chantier.
- Proposition et mise en place du dispositif de gestion des intempéries (pluviomètre, anémomètre, relevés météo, etc.).
- Elaboration du calendrier détaillé d'exécution à l'échelle de la semaine.
- Ce calendrier devra mettre en évidence tous les éléments-clés de la phase travaux, notamment :
 - i. Les délais nécessaires aux principaux approvisionnements.*
 - ii. Les délais nécessaires aux réservations et aux inclusions propres à chaque lot.*
 - iii. Le chemin critique.*
 - iv. Les marges libres.*
 - v. En tant que de besoin, le phasage des travaux.*
 - vi. Le début de la période des opérations préalables à la réception.*
 - vii. La période de repliement des installations de chantier et de remise en état des lieux.*
- La forme, le support diffusable et les modalités de "recalage" de ce calendrier seront arrêtés en concertation avec le maître d'ouvrage.
- Pendant la phase d'élaboration du calendrier détaillé, l'OPC repèrera les éventuels points de blocage et proposera à la maîtrise d'œuvre les dispositions susceptibles de les résorber.
- Suivi du déroulement des études de synthèse, dans le respect des procédures et du délai.
- Relance des entreprises en cas de retard dans la production de plans.
- Elaboration, le cas échéant, avec la cellule maître d'œuvre « DET » de solutions pour résorber le retard constaté.

Phase chantier

- Participation aux réunions de chantier. Animation de la partie des réunions de chantier relative à la gestion des délais. Détection rapide des tendances de l'avancement des travaux et mise en place des actions correctives.
- Organisation et participation aux réunions spécifiques OPC
- Recalage du calendrier détaillé
- Elaboration, en tant que de besoin, de calendriers partiels concernant notamment :
 - La planification des essais et/ou des épreuves à faire in situ,
 - La planification des opérations préalables à la réception,
 - La planification de la phase de repliement des installations de chantier.
- Elaboration d'un calendrier conditionné par les interventions des divers concessionnaires (eau, électricité, gaz, égouts, téléphone, etc...), et divers maîtres d'ouvrage tiers.
- Suivi de l'ensemble des autorisations nécessaires pour chaque intervention. Alerte en cas de nécessité de renouvellement d'un arrêté de circulation ou en cas d'incompatibilité entre deux arrêtés.

- Etablissement d'un tableau mis à jour mensuellement indiquant notamment le demandeur de l'arrêté, la date de dépôt du dossier, la date de prise de l'arrêté, sa durée et sa date de fin de validité ainsi que ses principales caractéristiques.
- Constats des arrêts de chantier pour intempéries et enregistrement des reports de délais pris en considération par la cellule maîtrise d'œuvre « DET ».
- En cours et en fin de travaux, en accord avec la cellule maîtrise d'œuvre « DET », contrôle de l'entretien et du nettoyage du chantier, de ses accès et abords.

Phase réception des travaux

Participation aux opérations préalables à la réception :

- Elaboration du calendrier détaillé des opérations relatives aux essais et aux opérations préalables à la réception,
- Elaboration et diffusion de la liste des réserves, suivi de l'avancement des travaux de reprise, relances éventuelles,
- Pointage systématique des non-façons ou des malfaçons susceptibles d'être qualifiées de réserves lors de la réception.

Tous les livrables devront pouvoir être imprimés et diffusés en format A4 ou A3.

4. Assistance lors des opérations de réception et pendant l'année de garantie de parfait achèvement (AOR)

L'assistance apportée au maître de l'ouvrage lors des opérations de réception ainsi que pendant la période de garantie de parfait achèvement a pour objet :

- D'organiser les opérations préalables à la réception des travaux et diffusion des états,
- D'assurer le suivi des réserves formulées lors de la réception des travaux jusqu'à leur levée complète,
- De procéder à l'examen des désordres signalés par le maître de l'ouvrage pendant la période de garantie,
- De constituer le dossier des ouvrages exécutés ainsi que la compilation, l'organisation et la diffusion du dossier,
- D'organiser la visite à la fin du délai de parfait achèvement et de rédiger le compte-rendu.
- D'assurer le suivi de la bonne reprise de la végétation durant toute la durée de la garantie appliquée aux végétaux

5.4 Missions complémentaires

MC1 : Permis d'aménager

La mission complémentaire comprend l'établissement du permis d'aménager de la Place des Marseillaises. Celui-ci sera établi au sein d'un périmètre de monument historique et nécessitera par conséquent un mois supplémentaire d'instruction.

La mission sera établie en phase PRO et consiste en l'établissement du formulaire CERFA adéquat ainsi que de toutes les pièces écrites (notice descriptive du projet d'aménagement intégrant une étude historique établie par un architecte du patrimoine) et graphiques : plan de situation, plan de l'état actuel des terrains à aménager, plan de composition d'ensemble du projet, vues en coupe, photographies de l'état des lieux, perspectives d'insertion dans le paysage urbain nécessaires à obtenir l'autorisation d'urbanisme.

Eléments de mission :

- Détermination des demandes d'autorisation d'urbanisme nécessaires pour la réalisation du présent projet d'aménagement ;
- Pré consultation des services compétents (services de la Ville, ABF, BMPM...), et intégration de leurs remarques avant dépôt pour instruction ;
- Réalisation des pièces attendues dans le cadre de l'obtention des autorisations d'urbanisme nécessaires, conformément aux Cerfa correspondants (plans, notices, photomontages...) ;
- Dépôt des dossiers d'autorisation d'urbanisme en nombre d'exemplaires demandés (reproduction comprise) ;
- Réalisation de tout complément demandé dans le cadre de l'instruction (pièces complémentaires, demandes de précision...);
- Suivi de l'avancement de l'instruction, jusqu'à l'obtention de l'autorisation d'urbanisme.

Le maître d'œuvre est chargé de la sécurisation des procédures et à ce titre, devra mettre en œuvre tous les moyens nécessaires.

Le maître d'œuvre assurera ces prestations jusqu'à l'obtention de tous les avis et autorisations nécessaires au démarrage des travaux.

MC2 : Réalisation de supports de communication

Le titulaire sera chargé de la conception et de la production de supports de communication qui serviront lors de la phase de concertation non réglementaire à partir des études réalisées en phases AVP et PRO :

1. Une **présentation type Powerpoint**, comprenant des plans, coupes, photomontages et notes explicatives... ;
2. Un **dossier de présentation du projet**, couleur au format, présentant les caractéristiques principales de l'opération ;
3. **Deux panneaux A0 en carton plume** (en 2 exemplaires), présentant les grandes lignes de l'opération et comportant 3 perspectives d'ambiance en couleur ;

Ces documents seront mis à la charte graphique transmise par le Maître d'ouvrage et présenteront les qualités requises à une communication grand public (pédagogiques, synthétiques, pertinents).

MC3 : Réalisation de documents graphiques

Le prestataire réalisera au maximum **4 perspectives d'ambiance en couleur** (format HD), à intégrer dans les demandes d'autorisation d'urbanisme, les communiqués de presse et les divers documents relatifs à la communication du projet. Ces perspectives représenteront l'ensemble des aménagements proposés et seront définies avec le MOA. Une attention sur la qualité graphique sera demandée.

MC4 : Dévoiement des réseaux

Au vu de la complexité et du nombre conséquent d'intervenants extérieurs et ainsi que de leur impact direct sur le déroulement de l'opération, une mission de CIE est prévue.

Les opérateurs ainsi que les concessionnaires réseaux notamment, seront à coordonner dans ce cadre, afin de garantir le bon déroulement de l'opération dans sa globalité. Cette mission est une mission complétant la mission OPC.

Le maître d'œuvre devra coordonner les interventions des concessionnaires en charge des dévoiements de réseau nécessaires dans le cadre du projet.

Le maître d'œuvre ne doit en aucun cas se substituer aux maîtres d'ouvrage, ni aux maîtres d'œuvre ni aux entreprises des opérations de dévoiement de réseaux.

MC4a : Dévoiement de réseaux - phase conception

Dans le cadre de cette mission complémentaire, le maître d'œuvre assurera la coordination des interventions de dévoiement. Pour ce faire, il sera en charge de l'organisation des réunions de coordination avec les concessionnaires.

Éléments de mission :

Les dossiers d'études comprendront les éléments suivants :

- Une **enquête réseaux complète** sur l'ensemble du périmètre de l'opération ;
- Un **plan de synthèse des réseaux concessionnaires** (existants, projetés, modifiés) complété par les réseaux propres au projet et notamment les réseaux nécessaires à l'éclairage, la vidéosurveillance, l'arrosage... ;
- Une **analyse des impacts du projet** avec les réseaux existants et projetés par les concessionnaires, qui aboutira sur une liste de réseaux jugés nécessaires ou utiles de dévier.

Le MOE devra organiser des réunions régulières avec l'ensemble des concessionnaires et pétitionnaires (RTE, ENEDIS, GRDF, SEMM, Eclairage Public, ORANGE, NUMERICABLE/SFR/COMPLETEL, opérateurs, vidéo-verbalisation, BMPM, ...) pour étudier avec eux des solutions de dévoiements de réseaux nécessaires et pour savoir s'ils souhaitent profiter de l'opportunité des travaux de l'opération pour développer leur réseau.

Ces réunions de travail serviront également à déterminer, le cas échéant, la nature et le montant des travaux de réseaux à intégrer à des conventions.

Le titulaire organisera des réunions régulières avec les gestionnaires afin de s'assurer de l'avancement des études portées par les concessionnaires et de valider leur conformité avec l'opération de requalification St Cannat / Prêcheurs (massifs de fondations, chambres de tirage, etc....).

Au stade des études de PRO, le maître d'œuvre intégrera les réseaux existants et futurs aux plans du dossier PRO :

- Les **plans réseaux secs** (tous concessionnaires) : existants et projetés ;
- Les **plans réseaux humides** (eaux pluviales, AEP, EU) : existants et projetés ;
- L'**étude d'assainissement de surface**.

MC4b : Dévoiement de réseaux - phase réalisation

Éléments de mission :

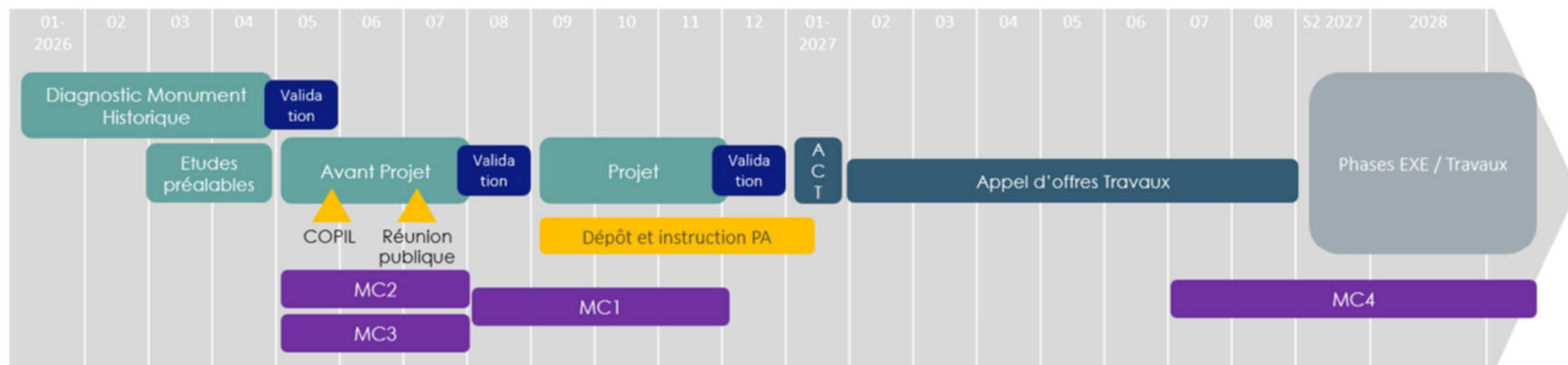
Dès le démarrage des travaux des concessionnaires (qui peut intervenir en phase conception du projet de requalification St Cannat / Prêcheurs ou en phase exécution), le maître d'œuvre devra :

- **Vérifier l'avancement et la conformité des travaux** réalisés avec le projet de requalification St Cannat / Prêcheurs ;
- **Assurer la coordination des travaux des concessionnaires** et notamment la co-activité ;
- **Recueillir les documents de récolement des travaux réalisés.**

Pour les dévoiements n'ayant pas été réalisés en phase conception du projet de requalification St Cannat / Prêcheurs, le maître d'œuvre devra s'assurer de la co-activité entre les travaux de dévoiement et les travaux de l'opération. Il devra s'assurer que les interventions sont compatibles avec les travaux et le cas contraire, trouver des solutions compensatoires, sans impacter le planning général de l'opération.

Pour ce faire, il sera en charge de l'organisation des réunions de coordination entre les entreprises de travaux et les concessionnaires. Il devra élaborer et tenir à jour le planning d'intervention des entreprises titulaires des marchés des déviations de réseaux et veiller au respect des délais. En cas de décalage de planning, le maître d'œuvre devra trouver des solutions compensatoires, ou adapter le planning des travaux en conséquence, afin qu'il n'y ait pas d'impact sur le planning général de l'opération.

Planning prévisionnel



Documents remis aux candidats :

- ☐ L'Annexe n°1 « Schéma Directeur Pour l'Intégration urbaine de la Gare Saint-Charles » ;
- ☐ L'annexe n°2 « Programme des Territoires » ;
- ☐ L'annexe n°3 « Préprogramme de la Place des Marseillaises » ;
- ☐ L'annexe n°4 « Etude en vue d'une protection au titre des monuments historiques » ;
- ☐ L'annexe n°5 « Plan Guide des Espaces Publics du centre-ville de Marseille » ;
- ☐ L'annexe n°6 « Charte de Qualité Urbaine » ;
- ☐ L'annexe n°7 « Reconfiguration Interne du Socle Narvik » ;
- ☐ L'annexe n°8 « Guide de l'Aménagement Résilient » ;
- ☐ L'annexe n°9 « Livrable Urbanisme Transitoire » ;
- ☐ L'annexe n°10 « Analyse diagnostic Marseillaises »
- ☐ L'annexe n°11 « Pré-programme marseillaises »
- ☐ L'annexe n°12 « Orientations Mobilités Marseillaises

Documents consultables en ligne :

PLUi et AVAP : <http://www.marseille-provence.fr/index.php/un-clic/plan-local-d-urbanisme-intercommunal>

- Fiche Mi08
- Ve 05
- Pano 19