



**PRÉFET  
DE LA RÉGION  
PROVENCE- ALPES-  
CÔTE D'AZUR**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



## **CONVENTION DE TRANSFERT DE MAÎTRISE D'OUVRAGE RELATIVE au PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE BAGNOLS-SUR-CEZE**

*Prise en application de l'article L.2422-12 du code de la commande publique*

**Entre**

**L'État - Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED)**,  
représenté par Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des  
itinéraires routiers Méditerranée,

d'une part,

**ET**

L'Agglomération du Gard rhodanien, représenté par Jean Christian REY, Président,  
autorisé par délibération en date du *25 septembre 2023* à signer la présente convention,

ci-après désigné « **la collectivité** »

d'autre part.

**version reçue le 4 juillet et relue le 7 juillet par nr  
relue le 8/08 par nr**



## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES .....	2
PRÉAMBULE .....	4
ARTICLE 1 <sup>er</sup> – Objet de la convention .....	4
ARTICLE 2 – Programme de l’opération et calendrier .....	5
ARTICLE 3 – Obligations administratives .....	6
ARTICLE 4 – Conduite des études .....	9
ARTICLE 5 – Conduite des travaux .....	10
ARTICLE 6 – Gouvernance .....	12
ARTICLE 7 – Garanties .....	13
ARTICLE 8 – Conditions d’entretien et d’exploitation .....	13
ARTICLE 9 – Mesures compensatoires environnementales rendues nécessaires par le projet .....	14
ARTICLE 10 – Conditions financières .....	14
ARTICLE 11 – Durée de la convention .....	15
ARTICLE 12 – Modification / Résiliation .....	15
ARTICLE 13 – Litiges .....	15

- Vu** le livre IV de la deuxième partie de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 portant partie législative du code de la commande publique et relatif à la maîtrise d'ouvrage publique et à la maîtrise d'œuvre privée, notamment son article L. 2422-12 portant sur le transfert de maîtrise d'ouvrage ;
- Vu** le code de la voirie routière et notamment ses articles D. 118-5-1 et suivants ;
- Vu** le Contrat de plan État – Région (CPER) de la région **[Région]** approuvé le **JJ/MM/AAAA** ;
- Vu** l'instruction du gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion du réseau routier national complétée par son instruction technique associée dans sa dernière version à la date de signature de la présente convention du 9 décembre 2021 ci-après désignée par l'Instruction Technique ou l'IT ;
- Vu** le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;
- Vu** la délibération n°153/2020 en date du 14/12/2020 de l'Agglomération du Gard rhodanien décidant de la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal de Bagnols-sur-Cèze et sollicitant d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux à son interface avec le réseau routier national, soit au droit de la RN 580 entre le PK **[PK du début]** et le PK **[PK de fin]** ;
- Vu** la décision de **[la DIT ou la DIR]** en date du **JJ/MM/AAAA** reconnaissant l'opportunité de l'opération de **[objet du projet]** au regard du fait que les transformations et les aménagements prévus ne sont pas incompatibles avec les objectifs assignés au domaine routier national.

**Considérant** que la réalisation du Pôle d'Echange Multimodal de Bagnols-sur-Cèze relève conjointement de la maîtrise d'ouvrage de l'État, gestionnaire des routes classées dans le domaine public routier national, et de la collectivité territoriale de la ville de Bagnols-sur-Cèze, gestionnaire des routes classées dans le domaine public routier de **[la collectivité]** ;

**Considérant** que la ville a transféré provisoirement la compétence à l'Agglomération du Gard rhodanien, pour les voiries, pour ce projet uniquement ;

**IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :**

## PRÉAMBULE

Regroupant 44 communes et près de 75 000 habitants, le Gard Rhodanien dispose d'atouts majeurs, en hébergeant notamment le second pôle industriel régional. Ce territoire s'organise autour de ces deux centralités, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit, accueillant respectivement 19 000 et 11 000 habitants. Ces deux villes concentrent une importante offre d'équipements, de commerces, de services et d'emplois. A l'échelle plus macro, ce territoire est en étroite interconnexion avec Avignon et Nîmes.

L'organisation du territoire et les alternatives proposées accordent une prédominance au recours à la voiture. Afin de rééquilibrer les usages, le Gard rhodanien et ses partenaires ont engagé une politique globale ambitieuse de mobilité visant à encourager l'ensemble des alternatives à la voiture.

La réouverture de la ligne de la rive droite du Rhône aux voyageurs se présente comme la mesure phare pour intervenir sur les enjeux pendulaires, touristiques, environnementaux et de loisirs entre territoires.

Dans le cadre de cette opération, Bagnols-sur-Cèze et Pont-Saint-Esprit bénéficient depuis le 29 août 2022, par anticipation, d'une offre ferroviaire qui évoluera avec la réouverture définitive attendue de manière prévisionnelle en 2026.

En partenariat avec l'Etat, la Région Occitanie, le Département du Gard, les Villes de Bagnols-sur-Cèze et de Pont-Saint-Esprit et le groupe SNCF, la Communauté d'Agglomération du Gard rhodanien ont décidé d'assumer la maîtrise d'ouvrage de la phase opérationnelle des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) des deux gares concernées.

Afin de permettre à l'Agglomération de réaliser lesdits travaux sur la route nationale, la DIRMED accepte de déléguer à cette dernière les responsabilités de la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

## ARTICLE 1<sup>er</sup> – Objet de la convention

**Dans le cadre des dispositions de l'article 2422-12 du code de la commande publique, la collectivité est désignée maître d'ouvrage des études et des travaux de transformation et/ou d'aménagement du réseau routier national occasionnés par les travaux du PEM de Bagnols-sur-Cèze.**

La présente convention a pour but de définir les conditions techniques, administratives et financières de la réalisation des études et des travaux impactant le réseau routier national (RRN) et des aménagements neufs ayant vocation à intégrer le RRN, ainsi que les modalités ultérieures d'entretien, d'exploitation et de gestion des dits aménagements.

A ce titre, la collectivité assure notamment :

- L'ensemble des études de l'opération d'aménagement, depuis les études d'opportunité jusqu'à l'établissement des dossiers de consultation des entreprises,
- L'ensemble des procédures administratives et foncières rendues nécessaires par l'opération,
- La conduite de l'ensemble des travaux de l'opération situés hors et sur le domaine du RRN jusqu'à leur réception,

- La totalité des frais directs et induits pour permettre la réalisation finale et complète de l'opération,

Les responsables désignés pour assurer le suivi et l'exécution de cette convention sont respectivement :

- pour l'autorité locale décisionnaire : la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), représenté par Monsieur le Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers Méditerranée.
- pour la collectivité : Monsieur Frédéric MARTIN directeur général des services.

## ARTICLE 2 – Programme de l'opération et calendrier

Les principales caractéristiques des aménagements prévus sont les suivantes :

La création d'un PEM impose une réflexion globale et une vision d'ensemble construite autour de l'accessibilité, la sécurité et la qualité du cadre de vie associées à une diversification des offres de mobilité.

Un parvis permettant de connecter les voyageurs aux autres modes de transports.

### Les enjeux

Du diagnostic établi précédemment, ressortent les objectifs suivants :

- Offrir une visibilité à la gare pour lui redonner son rôle d'équipement public majeur
- Organiser et sécuriser la desserte des cars et bus
- Réorganiser et aménager des espaces de stationnement
- Organiser des déposes minutes accessibles et sécurisées
- Rendre lisibles et sécurisés les modes doux
- Proposer de nouveaux services aux usagers

### Plan d'aménagement

- **Requalification de l'espace urbain** autour de la gare
- **Démolition** de l'ancienne **auberge** (parcelle BI 115)
- **L'abattage d'un platane** le long de la RN 580
- Création d'un **parvis piétons** offrant une meilleure visibilité à la gare
- **Organisation et sécurisation** de la desserte en transports en commun (bus et navette urbaine)
- Création d'une **dépose minute** accessible et sécurisée
- Création de **cheminements doux** lisibles et sécurisés
- **Réorganisation du stationnement**
- Proposition de **nouveaux services aux usagers** (information, box vélos, bornes de recharge pour vélos électriques)
- La **conservation du carrefour à feux** et sa restitution selon les normes et prescriptions en vigueur
- **Axes routiers requalifiés** au profit des modes doux (RN 580 de 7.00 m de large, puis l'Avenue Eugène Thome sens unique et voie partagée)
- **Maintien de la piétonnisation du passage inférieur** sous la voie ferroviaire
- Dans le futur : La **réalisation d'une passerelle piétonne** sur Voie Ferrée reliant les 2 quais ferroviaires. Cette réalisation de passerelle (passage supérieur) permettra une réouverture possible de la liaison carrossable sous voie ferrée dont la gabarit des véhicules reste restreint. Ainsi le carrefour à feux et la Signalisation Lumineuse Tricolore coté Charrier (côte ouest) sont conservés dans le schéma de régulation de trafic tel qu'il est aujourd'hui.

## Synthèse des incidences sur le trafic de RN

Dans le cadre du Pôle d'Echange Multimodal, au regard des enjeux et des orientations d'aménagements énumérées ci-dessous, nous relevons :

- Côté sud PEM, la transversalité piétonne et désormais piétons/cycles est sécurisée par un carrefour à feux déjà en place et conservé.
- Côté nord PEM, la transversalité piétonne est matérialisée par un marquage au sol déjà en place et conservé.
- De manière plus globale et suite aux divers échanges avec l'ensemble des acteurs du projet, la largeur de la RN est réduite à 7.00 m. La signalisation verticale et horizontale sera adaptée pour garantir la sécurité des flux et des usages ; la vitesse réglementaire sera limitée à 30 km/h.

Ainsi sur ces 3 points, nous pouvons considérer qu'aucun impact significatif n'est à déplorer sur les flux et la gestion du trafic.

Le plan en annexe n°1 décrit schématiquement le projet et ses éléments constitutifs.

La collectivité s'engage à exécuter les travaux conformément aux principes décrits ci-dessus puis conformément au dossier projet lorsque celui-ci aura été approuvé. Elle s'engage également à tenir informer la DIR Méditerranée de toute modification du programme de l'opération en particulier celles susceptibles d'intervenir en cours de travaux.

Toute modification substantielle du programme fonctionnel et technique de l'opération par rapport aux principes décrits ci-dessus nécessitera un nouvel examen de l'opportunité de l'opération. Pour ce faire, la collectivité saisira l'État sur la base d'un nouveau dossier d'opportunité dont le contenu sera conforme aux dispositions de la partie 1.1.2. « Cas des opérations sous maîtrise d'ouvrage tiers » de l'Instruction technique. Une nouvelle décision d'opportunité, prise par le même niveau d'instruction que la décision initiale, sera nécessaire pour poursuivre le projet.

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

• Préparation de chantier :	20 jours
• Phase 1 Avenue Eugène Thome	75 jours
• Phase 2 Parking Charrier	30 jours
• Phase 3 Réseaux RN580 et parvis gare	50 jours
• Phase 4 RN580	10 jours

Soit un total de 207 jours (levées de réserves comprises)

L'intervention au niveau de la RN580 n'interviendra qu'en fin de projet, entre 9 et 10 mois après la préparation du chantier.

## ARTICLE 3 – Obligations administratives

### [Option 1 : projet à faibles enjeux]

La collectivité a toute compétence requise pour assurer la maîtrise d'ouvrage en matière d'obligations administratives. En particulier, elle produira les dossiers d'autorisations

administratives nécessaires à la réalisation de l'opération et portera les procédures correspondantes. Elle effectuera par ailleurs les acquisitions foncières nécessaires.

La collectivité se doit d'informer la DIR Méditerranée de toutes les décisions relatives au projet qui impactent le réseau routier national.

### **[Option 2 : projet à forts enjeux]**

#### **3.1. – Normes et référentiels techniques**

Pour la partie de travaux de transformation et/ou d'aménagement sur le RRN, l'ensemble des documents réglementaires et des règles de l'art en vigueur au moment de leur réalisation et applicables au réseau routier national doivent être respectés.

À ce titre, la conception des aménagements est notamment conforme à :

- Pour la section courante : XXX ;
- Pour les échangeurs : XXX ;
- Pour les carrefours : XXX ;
- Pour les ouvrages d'art : guides-pilotes de conception et de calcul des ouvrages d'art courants (PIPO, PICF, PSDA, PSDP, VIPP, PRAD...);
- Pour les équipements de sécurité : Guide Cerema 2002 « Traitement des obstacles latéraux sur les routes principales hors agglomération » ; Arrêté du 4 juillet 2019 relatif aux performances et aux règles de mise en service des dispositifs de retenue routiers ;
- Pour l'assainissement routier : guide SETRA de 2006 ;
- Pour la protection de l'environnement : sécurisation des projets d'infrastructures linéaires de transports – volet espèces protégées (guide CEREMA de 2017) ;
- Pour la signalisation : Instruction interministérielle sur la signalisation routière – Arrêté du 7/06/1977 pour les routes et autoroutes ;
- Pour la visibilité : Guide CEREMA 2018 « Conception des routes et autoroutes : Révision des règles (visibilité et rayons en angle saillant du profil en long) » ;

Pour l'application des dispositions du décret relatif à la gestion de la sécurité des infrastructures routières, en accord avec le pôle de la Mission d'Appui du Réseau Routier National (MARRN) concerné, il est considéré que les aménagements n'auront pas une incidence possible sur la sécurité du RRN.

Un audit de sécurité routière est établi sur les dossiers suivants :

- Dossier d'études préalables / d'avant-projet / PROJET ;
- IPMS ;
- Bilan à 6 mois après le début d'exploitation.

Les conditions d'application des obligations sont précisées au chapitre 2-8 de l'IT. La collectivité se substitue au Maître d'ouvrage tel qu'il est identifié dans l'IT. A l'issue des rapports relevant les observations formulées, le Maître d'Ouvrage établit un mémoire en réponse des actions à conduire pour corriger les défauts constatés.

En complément de l'IT, la DIR Méditerranée, en concertation avec le pôle de la MARRN concerné, peut surseoir à l'exécution de la présente convention s'il est avéré que les défauts relevés portent atteintes à la sécurité des usagers de l'infrastructure routière nationale.

#### **3.2. – Procédures administratives**

En sa qualité de maître d'ouvrage de l'opération d'aménagement, la collectivité conduit les procédures d'autorisations administratives nécessaires et produit les dossiers correspondants.

## **Acquisitions foncières**

La collectivité effectue et finance les acquisitions foncières rendues nécessaires, y compris si nécessaire par voie d'expropriation, pour la réalisation de l'ensemble du projet d'aménagement, dont les terrains nécessaires aux travaux de transformation et/ou d'aménagement sur le RRN.

Les terrains nécessaires déjà acquis par l'État seront mis à la disposition de **la collectivité** gratuitement.

Seul le domaine public routier utile à l'entretien et à l'exploitation des routes nationales sera délimité et borné par un géomètre et rétrocédé gratuitement à l'État, la collectivité faisant son affaire de la rétrocession des délaissés inutiles.

## **Procédures environnementales**

La collectivité sollicitera en tant que maître d'ouvrage toutes les autorisations nécessaires au lancement des travaux, notamment au plan environnemental (étude d'incidences Natura 2000, autorisation environnementale<sup>1</sup> etc.....).

Il saisira pour cela les services de l'État compétents qui instruiront ces demandes sur la base de dossiers dont il assumera la pleine et entière responsabilité.

## **Domanialités futures ( si nécessité de construction d'OA)**

Pour le partage des responsabilités entre les différents gestionnaires, il sera fait application du principe général qui prévoit en matière d'ouvrages d'art, que les ouvrages d'art sont propriétés du gestionnaire de la voie portée.

La collectivité aura à sa charge la négociation et la rédaction des conventions, à soumettre pour avis à la DIR Méditerranée **[Région]**, avant signature, avec les différents partenaires concernés (gestionnaires de voirie, associations foncières, concessionnaires...), ainsi que la conduite et la formalisation des opérations de remise des ouvrages. Aucune des dépenses ultérieures de suivi, d'entretien, de réparation ou de reconstruction de l'ouvrage ne pourra être mise à la charge de l'État, y compris lorsque la voie portée appartient au réseau routier national

De même, la collectivité assumera la négociation et la rédaction des conventions s'appliquant aux chemins de désenclavement modifiés ou créés qui resteraient dans le domaine public routier national. Ces conventions seront soumises pour avis à la DIR Méditerranée avant signature.

La mise en œuvre effective de ces dispositions constitue un préalable à la mise en service de l'infrastructure.

## **Communication**

La collectivité est responsable de la communication sur les projets. Dans tous les documents ou supports qu'il produira, il fera mention de la délégation temporaire de maîtrise d'ouvrage dont il bénéficie de la part de l'État dans le cadre de l'opération.

Les représentants de l'État seront associés aux manifestations officielles organisées dans le cadre de l'opération.

## **3.3. – Dossier des engagements du maître d'ouvrage**

---

<sup>1</sup> Ou, le cas échéant, déclaration au titre de la loi sur l'eau et dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats.

La collectivité constituera un « dossier des engagements du maître d'ouvrage » parallèlement à l'élaboration du programme détaillé.

Ce dossier sera complété au stade projet en fonction des études réalisées et des préconisations issues des procédures environnementales.

La collectivité s'attachera à mettre en œuvre la totalité des engagements au cours de la phase travaux. Il en produira un bilan à l'échéance de la remise de l'ouvrage.

#### **ARTICLE 4 – Conduite des études**

La collectivité conduit l'ensemble des études requises pour les travaux de transformation et/ou d'aménagement sur le RRN, dans le respect des dispositions de l'Instruction Technique – IT – dans sa version en vigueur au moment de la conduite des études (actuellement : version du 9 décembre 2021).

La collectivité se substitue au Maître d'ouvrage tel qu'il est identifié dans l'IT.

[Un Plan Qualité de l'Opération, visé à l'article 5.3 de l'instruction technique, est établi pour favoriser le pilotage conjoint des études. Il vient notamment préciser :

- Les prestataires en charge des différentes parties des études et des contrôles associés,
- Les schémas d'organisation des contrôles appliqués aux études. Dans ce cadre, le dossier Projet de chaque opération faisant l'objet de la présente convention fait obligatoirement l'objet d'un contrôle extérieur.
- Les modalités de validation des études par la DIR Méditerranée (visa), suivant les différentes phases, des points d'échanges ou des points d'arrêt prévus,
- Les conditions de levée des réserves et de poursuite des phases d'études,
- Un cahier d'hypothèses présentant clairement les principales options technique retenues en matière, notamment, de plateforme de terrassement, de chaussée, d'ouvrages d'art, d'exploitation sous chantier...]
- La prise en compte des conditions d'exploitation sous chantier adaptées aux niveaux de trafic ( cf. 5.1)

Les dossiers d'études suivants sont établis et soumis au visa de la DIR Méditerranée :

- Dossier d'études préalables,
- Dossier d'avant-projet,
- Dossier PROJET.

Les dossiers [d'études préalables, d'avant-projet, de projet] devront être soumis pour avis à l'exploitant. Les observations de l'exploitant devront être prises en compte par la collectivité avant validation formelle par la DIR Méditerranée.

Le dossier projet soumis à la validation de la DIR Méditerranée devra intégrer toutes les adaptations requises dans l'arrêté d'autorisation environnementale<sup>2</sup>. Dans toute la mesure du possible, l'ensemble des études portant sur les problématiques environnementales devront être menées de manière simultanée sous la responsabilité de la collectivité, de façon à intégrer l'ensemble des interactions sur le projet.

La collectivité devra fournir un dossier projet en version informatique et en six (6) exemplaires comprenant les pièces référencées dans l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national du 29

<sup>2</sup> Ou, le cas échéant, dans la déclaration au titre de la loi sur l'eau et la dérogation aux interdictions édictées pour la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, des espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats.

avril 2014, version du 9 décembre 2021. Ce dossier devra expliciter le phasage prévu pour les travaux et leur planification.

**La collectivité** fera procéder au contrôle extérieur du dossier projet par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) ou tout autre bureau d'études compétent. Il soumettra le dossier PROJET au directeur de la DIR Méditerranée pour approbation après prise en compte des observations du contrôle extérieur. Les suites données à ces observations seront précisées dans le rapport de présentation du dossier PROJET à la DIR Méditerranée.

La DIR Méditerranée fera part de sa décision d'approbation, ou des motifs qui s'y opposeraient, dans un délai maximum de 3 mois à compter de la réception du dossier projet complet. La réalisation de l'audit de sécurité routière du dossier projet et l'obtention d'un avis de la MARRN devront avoir lieu préalablement à la décision d'approbation.

Cette étape constitue un point d'arrêt avant l'approbation du projet et le lancement des appels d'offres TRAVAUX.

**La collectivité** ne pourra procéder à aucune modification du projet validé par la DIR Méditerranée si cette dernière n'a pas donné son accord formel sur la modification engagée. Pour ce faire, **la collectivité** saisit l'État sur la base d'un nouveau dossier technique de niveau PROJET présentant la modification ainsi que ses impacts fonctionnels, environnementaux et financiers. Le dossier est envoyé à la DIR Méditerranée, et à la MARRN.

Pour s'assurer du respect des normes techniques prescrites pour le réseau routier de l'État, un visa des pièces techniques des dossiers de consultation des entreprises (CCTP et BP) est délivré par la DIR Méditerranée.

## **ARTICLE 5 – Conduite des travaux**

[Un Plan Qualité de l'Opération, visé à l'article 5.3 de l'instruction technique, est établi pour favoriser le pilotage conjoint des travaux.

Il vient notamment préciser :

- La formalisation des rôles et des tâches respectives entre les différents partenaires,
- La liste des contrôles techniques réalisés selon la nature des travaux entrepris : terrassements, chaussées, ouvrages d'art, signalisation directionnelle, dispositifs de retenue, ouvrages d'exploitation, signalisation de police et marquage ...
- Les modalités de validation des choix techniques par la DIR Méditerranée (visa),
- Suivant les différentes phases du chantier, les points d'échanges ou les points d'arrêt prévus,
- Le nom du représentant qui doit être joignable en permanence, notamment par téléphone, durant le chantier,
- Les conditions d'échanges et de dialogue entre les opérateurs travaux, le maître d'œuvre, **la collectivité**, la DIR Méditerranée...]

En sa qualité de Maître d'Ouvrage des travaux, **la collectivité** est responsable du bon respect des obligations légales et réglementaires qui s'appliquent à la conduite des chantiers du RRN.

Pour mémoire, on citera :

- Déplacement des réseaux,
- Maîtrise du foncier selon ses différentes formes,

- Permissions de voirie et états des lieux préalables contradictoires consignés en justice,
- Hygiène, sécurité et protection de la santé au travail, notamment la recherche d'amiante et autres produits toxiques ...
- Procédures liées au respect de l'environnement...

## 5.1. – Dispositions préalables à l'exécution des travaux

### ***Contraintes générales d'exploitation***

Les travaux devront être réalisés en assurant à tout moment la circulation sur le réseau routier national affecté, en toute sécurité de jour comme de nuit.

La collectivité établira, en concertation avec l'exploitant, un programme d'exploitation annuel sur les axes du réseau national concernés par les travaux à réaliser, qui comprendra les modalités d'exploitation de l'axe tenant compte de la phase de chantier de l'année, des événements prévisibles de l'année ainsi que de la viabilité hivernale de l'axe.

### ***Dossier d'exploitation sous chantier (DESC)***

Au moins huit semaines avant le démarrage des travaux, et pour les zones qui concernent le domaine public routier national, les services de la collectivité fourniront pour validation par l'exploitant agissant en qualité de gestionnaire de voirie, un dossier d'exploitation sous chantier (DESC) explicitant les modalités de maintien de la circulation et de la sécurité des usagers en fonction des différentes phases de travaux. Le dossier d'exploitation sous chantier sera établi selon les dispositions prévues à l'article 3.8.2 de l'IT. Il devra être accompagné d'un projet d'arrêté de circulation.

Les travaux ne pourront pas être engagés tant que le DESC ne sera pas validé.

Le dossier d'exploitation sous chantier et les programmes d'exploitation annuels sur l'axe devront être cohérents entre eux.

### ***Hygiène et sécurité***

Les travaux devront être conformes aux dispositions de la loi n° 93-1418 du 31 décembre 1993 modifiant les dispositions du Code du Travail applicable aux opérations de Bâtiments et Génie Civil en vue d'assurer la sécurité et de protéger la santé des travailleurs. Un coordonnateur sécurité et protection de la santé (SPS) devra être désigné par la collectivité pour chacune des opérations (phase « conception » et « phase réalisation »).

## 5.2. – Contrôle en cours des travaux

La collectivité devra se doter d'un contrôle extérieur de ses travaux accepté par la DIR.

La DIR Méditerranée se réserve le droit d'effectuer ou de faire effectuer, à tout moment, les contrôles techniques et / ou administratifs qu'elle estime nécessaires. Si les contrôles ne sont pas conformes aux valeurs attendues pour une opération sur le RRN, la collectivité est tenue de conduire les travaux de réfection et de prendre à sa charge les frais de contrôle associés. L'exploitant est destinataire des comptes rendus de suivi de chantier.

En cas de non-conformité aux dispositions prévues, dans la présente convention et/ou de son PQO, dans le DESC ou en cas de danger manifeste pour les usagers, la DIR Méditerranée pourra, par une procédure de référé-suspension, demander l'arrêt immédiat des travaux.

### 5.3. Remise de l'ouvrage

#### *Visite de réception des ouvrages*

À la fin des travaux et avant la mise en service, sur proposition de **la collectivité**, une visite de réception des ouvrages est réalisée en associant la DIR Méditerranée. Cette visite vise à vérifier que les aménagements réalisés correspondent au dossier PROJET approuvé, notamment concernant les conditions d'exploitation et d'entretien.

Lors de cette visite, **la collectivité** transmet l'ensemble des pièces attestant la bonne exécution des contrôles techniques et administratifs conduits sur les ouvrages réalisés [, tels qu'elles sont demandées dans le PQO des travaux de l'opération].

Cette visite fait l'objet d'un procès-verbal précisant les éventuelles réserves et les mesures correctives que la collectivité envisage de prendre pour rendre l'ouvrage conforme aux prescriptions techniques et envisager sa mise en service.

#### *Procédure d'IPMS et audit préalable*

Suite à la visite de réception des ouvrages, la procédure d'Inspection Préalable à la Mise en Service (IPMS) est conduite selon les dispositions de l'IT, article 2-8-4. A l'issue de celle-ci, l'IGR transmettra à **la collectivité** le rapport d'inspection préalable à la mise en service comprenant le rapport d'audit, le compte-rendu de la visite sur le terrain, un avis sur la conformité de l'aménagement au projet approuvé, des recommandations et enfin des conclusions.

#### *Remise de l'ouvrage et intégration au sein du réseau routier national*

Dans le cadre de la réception technique des travaux et de la réalisation des travaux demandés suivant l'IPMS, l'exploitant délivre son visa sur le procès-verbal de conformité des ouvrages.

Ce procès-verbal comprend notamment les documents suivants :

- Les plans de récolement des travaux ;
- Le plan parcellaire du cadastre, objet de l'accord de domanialité ;
- Les dossiers des ouvrages exécutés ;
- Les attestations d'assurance et coordonnées des entreprises étant intervenues sur le chantier (avec la liste des travaux réalisés par chaque entreprise) ...

**La collectivité** fournit également à l'exploitant l'ensemble des données utiles à la remise à niveaux de toutes les bases de données recensant le patrimoine de l'État transformé ou créé selon les plans de récolement établis.

Les ouvrages, transformés ou créés, sont remis gratuitement au sein du domaine de l'État par la collectivité. La délimitation du domaine public routier national fera l'objet d'une opération contradictoire de piquetage entre **la collectivité** et l'exploitant.

### **ARTICLE 6 – Gouvernance**

[La gouvernance du projet s'organise autour des instances suivantes :

- Un comité de pilotage (« COPIL ») : le COPIL aura pour objectif d'informer ses membres sur l'avancement du projet. Il servira également d'instance d'échange sur les grandes orientations à donner au projet et sera responsable de la validation du planning et du plan de financement du projet. Le COPIL sera coprésidé par le préfet de Région ou son représentant désigné et maire/président de, **la collectivité** ou son représentant. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l'État et **la collectivité** et contiendra

notamment les maires des communes situées à proximité du projet. Le comité de pilotage sera mis en place et ses règles de fonctionnement définies (périodicité, convocation, ordre du jour, modalités de prise de décision...) dans un délai maximum de 6 mois après l'entrée en vigueur de la Convention.

- Un comité technique (« COTECH ») : le COTECH aura pour objectif de présenter les résultats de phases d'études spécifiques et servira de lieu d'échange sur des points techniques particuliers du projet. Il préparera les éléments d'information et les projets de décisions à soumettre au COFIL. Le COTECH sera coprésidé par l'État (représenté par la DIR Méditerranée) et la collectivité. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l'État et la collectivité. Le comité de technique sera mis en place et ses règles de fonctionnement définies dans un délai maximum de 3 mois après l'entrée en vigueur de la Convention.]

## ARTICLE 7 – Garanties

En tant que maître d'ouvrage, la collectivité assure l'exercice de la garantie de parfait achèvement. Dans le délai de ces garanties, elle prend en charge les travaux de reprise de malfaçons, sur simple demande écrite de l'exploitant en cas de constatation d'un désordre. Elle s'engage également à mettre en œuvre sans délai les garanties supplémentaires qu'elle aurait éventuellement contractées.

Le bénéfice de la garantie décennale est, quant à lui, transféré à l'exploitant au moment de la remise des ouvrages. Ce transfert devra être mentionné dans les marchés de travaux concernés.

## ARTICLE 8 – Conditions d'entretien et d'exploitation

Durant toute la période du chantier, l'entretien et l'exploitation des voiries comprises dans l'emprise des travaux incombent exclusivement à la collectivité.

Après la remise des ouvrages à la DIR Méditerranée, l'entretien et l'exploitation des ouvrages appartenant au domaine public routier national seront confiés à l'exploitant. Leurs modalités précises seront établies dans le cadre d'une convention spécifique qui sera conclue entre la collectivité et l'État et qui respectera les principes exposés dans le présent article.

En tout état de cause, la collectivité prendra en charge financièrement les frais générés par l'augmentation du réseau routier national et de ses dépendances.

A ce titre, conformément à l'Instruction technique, la collectivité s'acquittera en un seul versement d'une soulte pour entretien dont le montant F est déterminé suivant la formule ci-dessous :

$$F = K30 \times (SCH \times Cm2CH + SOA \times Cm2OA) \text{ avec :}$$

- K30 = coefficient pour traduire une capitalisation sur 30 ans, pris égal à 30
- SCH = surface en m<sup>2</sup> des surfaces revêtues de bretelles ou de chaussées.
- Cm2CH = coût d'entretien au m<sup>2</sup> des chaussées et des équipements de la route pris égal à 3€ (en euros 2017)
- SOA = surface en m<sup>2</sup> des ouvrages d'art
- Cm2OA = coût d'entretien au m<sup>2</sup> des ouvrages d'art pris égal à 20€ (en euros 2017)

Après application des coefficients, le montant de la soulte est estimé à :

$$F = (\text{détail de l'application de la formule}) = XX \text{ M€ (valeur 2017)}$$

La surface des bretelles, des chaussées et des ouvrages d'art ainsi que le montant global de la soulte seront contractualisés à l'issue des travaux, sur la base des plans de récolement ainsi que de l'actualisation des coûts unitaires d'entretien.

Pour chaque ouvrage d'art de rétablissement rendu nécessaire par l'opération (en raison de l'interruption d'une voie de communication) et franchissant une voie du réseau routier national, une convention précisant les conditions de prise en charge financière de l'entretien de l'ouvrage devra être établie avec le gestionnaire de la voie rétablie, conformément au décret n°2017-299 du 8 mars 2017 portant application de la loi n° 2014-774 du 7 juillet 2014 visant à répartir les responsabilités et les charges financières concernant les ouvrages d'art de rétablissement de voies et modifiant le code général de la propriété des personnes publiques. Pour chacun de ces ouvrages de rétablissement, aucun frais d'entretien, de suivi, de réparation ou de remplacement ne sera pris en charge par l'État et la collectivité fera son affaire de compléter le financement de ces frais si ceux-ci ne sont pas intégralement pris en charge par le gestionnaire de la voie rétablie.

*[Préciser les conditions de traitement des eaux de surface et des éventuels rejets dans le réseau d'assainissement du RRN.]*

## **ARTICLE 9 – Mesures compensatoires environnementales rendues nécessaires par le projet**

La collectivité fera son affaire de la mise en œuvre, du suivi et de la gestion des mesures compensatoires environnementales issues de ses obligations réglementaires dans le cadre de ou des autorisations du projet.

*[Option 1 : aucune participation de l'État pour le projet n'a préalablement été inscrite au CPER (correspond à la très grande majorité des cas)]*

La collectivité prendra sa charge l'intégralité des coûts associés à la mise en œuvre, au suivi et à la gestion de ces mesures compensatoires environnementales.

*[Option 2 : le CPER prévoit une participation financière de l'État au projet (cas exceptionnel)]*

Les coûts associés à la mise en œuvre, au suivi et à la gestion de ces mesures compensatoires environnementales seront intégrés au coût des travaux du projet. La participation financière de l'État au titre du budget du réseau routier national sera apportée, sous forme de soulte, conformément aux dispositions prévues à l'article 10 de la présente convention.

## **ARTICLE 10 – Conditions financières**

Le coût global de l'opération, incluant les coûts d'études, de conduite des procédures, d'acquisitions foncières et de travaux est estimé à **XX** M€ TTC.

*[Option 1 : aucune participation de l'État pour le projet n'a préalablement été inscrite au CPER (correspond à la très grande majorité des cas)]*

Aucune participation financière de l'État au titre du budget du réseau routier national ne pourra être sollicitée.

*[Option 2 : le CPER prévoit une participation financière de l'État au projet (cas exceptionnel)]*

La participation financière de l'État au titre du budget du réseau routier national sera versée sous forme subvention hors taxes (HT). Son montant sera limitée à une participation maximale de **XX**

M € HT (*[montant en toutes lettres]*), en cohérence avec le montant inscrit dans le CPER de la région *[Région]* dans le cadre de l'opération *[Nom de l'opération]*.

Pour bénéficier de ce financement, *la collectivité* effectuera auprès de l'État une demande de subvention conformément aux dispositions du décret n° 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour des projets d'investissement, aux dispositions de l'arrêté du 21 août 2018 pris en application de l'article 3 du décret précité et aux dispositions de l'arrêté du 2 août 2019 pris en application de l'article 6 du décret précité, déterminant les pièces et informations complémentaires aux demandes de subventions relevant du ministère de la transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

## ARTICLE 11 – Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de sa signature par l'ensemble des parties.

Elle prendra fin avec la délivrance d'un quitus par *la DIR Méditerranée*. Ce quitus est délivré à la demande de *la collectivité* après exécution complète de ses missions et pourra être délivré après validation, par la DIR Méditerranée, du mémoire en réponse de *la collectivité* au bilan de sécurité à 3 ans.

Le quitus est réputé acquis s'il n'a pas été refusé par décision motivée dans le délai de deux mois après la demande de *la collectivité*. Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre *la collectivité* et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage de *la collectivité* se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels pendants.

## ARTICLE 12 – Modification / Résiliation

La présente convention ne pourra être modifiée que par voie d'avenant signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chacune des parties. L'avenant doit être approuvé et signé par les deux parties avant d'être mis en œuvre. Il est établi en deux (2) exemplaires originaux à l'instar de la présente convention.

L'État se réserve le droit de résilier la présente convention si *la collectivité* est défaillante. Dans ce cas, la résiliation ne peut être prononcée qu'après mise en demeure restée infructueuse. La résiliation se fait par lettre recommandée avec accusé de réception, avec un préavis d'un mois. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par *la collectivité* et des travaux réalisés. Ce constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui fixe les modalités de remise des ouvrages et de l'ensemble des dossiers à l'État. Il fixe également, le cas échéant, les mesures conservatoires à mettre en place pour assurer la sécurité des usagers. Il indique le délai dans lequel *la collectivité* doit remettre l'ensemble des dossiers à l'État.

## ARTICLE 13 – Litiges

En cas de litige relatif à l'exécution de la présente convention entre l'État et *la collectivité*, et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le Tribunal administratif de *Nîmes ou Marseille*.

Fait en deux exemplaires, le

**Pour l'État,  
le Préfet des Bouches du Rhône,  
coordonnateur  
des itinéraires routiers Méditerranée**

**Pour la collectivité,  
Le Président de l'Agglomération du  
Gard rhodanien  
Jean Christian REY**

