

**CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAÎTRISE D'OUVRAGE
CRÉATION D'UN DEMI-ÉCHANGEUR SUR LA RN4 SUR LA COMMUNE DE GRETZ
ARMAINVILLIERS**

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

Entre

L'État, représenté par M, directeur/directrice de [l'autorité locale décisionnaire], agissant par délégation de M. le Préfet de Seine-et-Marne, coordonnateur des itinéraires routiers,

ci-après désigné « l'autorité locale décisionnaire »

d'une part,

ET

La communauté de communes Les Portes Briardes entre villes et forêts représentée par M. Jean-François ONETO, Président, autorisé par délibération du Conseil communautaire en date du 7 novembre 2023 à signer la présente convention,

ci-après désigné « la CCPB »

d'autre part.

Projet

TABLE DES MATIERES

PRÉAMBULE.....	3
ARTICLE 1 - Objet de la convention.....	4
ARTICLE 2 - Programme de l'opération et calendrier.....	4
ARTICLE 3 - Obligations administratives.....	5
ARTICLE 4 - Conduite des études.....	7
ARTICLE 5 - Conduite des travaux.....	8
5.1. - Dispositions préalables à l'exécution des travaux	8
5.2. - Contrôle en cours des travaux	9
5.3. - Remise de l'ouvrage	9
5.3.1 - Visite de réception des ouvrages	9
5.3.2 - Procédure d'IPMS et audit préalable	9
5.3.3 - Remise de l'ouvrage et intégration au sein du réseau routier national ..	10
ARTICLE 6 - Gouvernance.....	10
ARTICLE 7 - Garanties.....	10
ARTICLE 8 – Conditions d'entretien et d'exploitation	11
ARTICLE 9 - Mesures compensatoires environnementales rendues nécessaires par le projet.....	12
ARTICLE 10 - Conditions financières	12
ARTICLE 11 - Durée de la convention.....	12
ARTICLE 12 - Modification / Résiliation.....	12
ARTICLE 13 - Litiges.....	12

PRÉAMBULE

Depuis 2017, chaque année, la communauté de communes les Portes Briardes *entre villes et forêts* (CCPB) s'efforce de moderniser et d'aménager les 8 zones d'activité économique en répondant au mieux aux besoins des entreprises installées.

Les ZAE Ampère et Mare Pinçon situées sur la commune de Gretz Armainvilliers sont accessibles par la RN4. Elles accueillent des entreprises remarquables comme Rhénus-Kleying, Gestamp Noury, PVI ou encore Bonny SAS. Le territoire de la communauté de communes, idéalement situé dans la périphérie immédiate de la banlieue parisienne, accueille aussi des entreprises qui sont spécialisées dans le fret, la logistique et les travaux publics. Elles s'appuient donc sur le réseau routier national pour se rendre au plus vite et à moindre distance vers les grandes surfaces ou les chantiers du Grand Paris.

En 2016, l'entreprise Prologis a livré un entrepôt de 57 383 m² sur la ZAE à l'enseigne Carrefour. C'est le premier entrepôt multicanal en Ile-de-France en proximité des magasins des départements franciliens. Son activité génère un flux de poids lourds conséquent. Avant son implantation, une convention tripartite entre l'opérateur et les communes de Gretz-Armainvilliers et Presles-en-Brie a été signée, condition *siné qua non* pour l'édification de l'ouvrage qui prévoyait la création d'un demi-échangeur sur la RN4, dont l'objectif principal était de fluidifier les entrées et sorties vers les ZAE et de s'affranchir de la fermeture régulière du PN 19 de la voie SNCF qui sépare la zone Ampère en deux parties.

La CCPB et la commune de Presles-en-Brie sont conjointement maître d'ouvrage en raison du périmètre de la ZAE. La réalisation de cet aménagement rentre dans le cadre de la convention tripartite établie entre la MOA et Prologis, La communauté de communes est substituée à la commune de Gretz-Armainvilliers dans le cadre de sa compétence en matière de développement économique.

Cet ouvrage répond aux objectifs de transition écologique, d'amélioration de la vie des habitants, de revalorisation des axes routiers permettant plus de résilience entre l'activité des entreprises et l'amélioration des conditions de vie.

Cet ouvrage est stratégique pour la Région Ile-de-France comme pour le département de Seine-et-Marne.

Cet ouvrage est une obligation économique et opérationnelle.

Par conséquent :

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 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 l'arrêté du portant délégation de signature au directeur de l'autorité locale décisionnaire ;

Vu l'accord du ministère des transports en date du 23 mars 2012 quant à la réalisation du projet de demi-échangeur si celui-ci répond aux recommandations faite par l'ingénieur général des routes dans son analyse pour garantir la qualité de l'aménagement ;

Vu la décision de la DIT en date du 26 mars 2012 reconnaissant l'opportunité de l'opération de desserte des zones d'activité économique de Gretz-Armainvilliers et Presles-en-Brie au regard du fait que les transformations et les aménagements prévus ne sont pas incompatibles avec les objectifs assignés au domaine routier national ;

Vu la délibération n°036/2023 du Conseil communautaire en date du 7 novembre 2023 de la CCPB sollicitant d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux à son interface avec le réseau routier national, soit au droit de la RN 4 entre le PK 11+500 et le PK 12+500 ;

Considérant que la réalisation de ce demi échangeur relève conjointement de la maîtrise d'ouvrage de l'État, gestionnaire des routes classées dans le domaine public routier national et de la CCPB, gestionnaire des routes classées dans le domaine public routier de la commune de Gretz-Armainvilliers inscrites dans le périmètre des zones d'activité économique, à savoir, la CCPB ;

Considérant que la nationale 4 sera transférée en intégralité au 1^{er} janvier 2024 au département de la Seine-et-Marne ;

Considérant que la CCPB modifiera ses statuts en décembre 2023, ou en janvier 2024, afin d'inscrire dans sa compétence voirie l'intérêt communautaire de la présente convention ;

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 - Objet de la convention

La CCPB est désignée maître d'ouvrage des études et des travaux d'aménagement du réseau routier national occasionnés par la création du demi-échangeur des ZAE de Gretz-Armainvilliers et de Presles-en-Brie.

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 CCPB 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, environnementales 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.

La CCPB jouit du bénéfice de l'ensemble des autorisations préalablement obtenues par l'État pour chacune des opérations d'aménagement concernées (déclaration d'utilité publique, arrêté d'autorisation au titre de la loi sur l'eau, arrêté de 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, ordonnances d'expropriation, arrêté prescrivant des interventions d'archéologique préventive...).

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

- pour l'autorité locale décisionnaire : Monsieur/Madame le/la directeur/directrice de l'autorité locale décisionnaire ;
- pour la CCPB : La directrice générale des services / le directeur du pôle technique et ingénierie.

ARTICLE 2 - Programme de l'opération et calendrier

Les principales caractéristiques des aménagements prévus sont les suivantes :

- Création d'un demi-échangeur orienté en direction de l'ouest (depuis et vers Paris) reliant la RN4 à la rue de la Maison-Rouge, constitué de deux bretelles :
 - 1- Une bretelle de sortie à voie unique au sud précédée d'un biseau de décélération ;
 - 2- Une bretelle d'entrée à voie unique au nord, suivie d'une bande d'accélération.

Les caractéristiques des travaux de transformation et d'aménagement du RRN

- Suppression d'un refuge actuellement situé au PK 11+700 dans le sens Paris-Provence.

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

La CCPB 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 informée l'autorité locale décisionnaire 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 CCPB 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 :

- Validation des études de projet : Février 2024
- Lancement des travaux : Mai - juillet 2024
- Réception des ouvrages : Décembre 2024 - février 2025
- Mise en service : Février - mars 2025

ARTICLE 3 - Obligations administratives

La CCPB 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 CCPB se doit d'informer l'autorité locale décisionnaire de toutes les décisions relatives au projet qui impactent le réseau routier national.

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 : VSA conception des voies à 90 et 110km/h, édition 2015, mise à jour 2021 ;
- Pour les échangeurs ARP catégorie R2, mise à jour 2022 ;
- Pour les carrefours : Guide technique aménagement des carrefours interurbains sur les routes principales, carrefours plans, SETRA, décembre 1998 ;
- 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 juin 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 du département de la Transition écologique et solidaire (TEDET) 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 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 CCPB 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, l'autorité locale décisionnaire, en concertation avec le pôle de TEDET 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 CCPB conduit les procédures d'autorisations administratives nécessaires et produit les dossiers correspondants.

Acquisitions foncières

La CCPB effectue et finance les acquisitions foncières rendues nécessaires 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 acquisitions feront l'objet d'une clause de révocation et la CCPB et la commune de Gretz-Armainvilliers.

Les terrains nécessaires déjà acquis par l'État seront mis à la disposition, le cas échéant, de la CCPB, à titre gracieux.

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 CCPB faisant son affaire de la rétrocession des délaissés inutiles.

Procédures environnementales

La CCPB 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 environnementale¹ ...).

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. L'autorité locale décisionnaire se doit d'autoriser la CCPB à effectuer le dépôt du dossier Loi sur l'Eau dans les conditions prévues.

Dans la Décision n°F-011-23-C-0156 en date du 26 juillet 2023, l'autorité environnementale, après examen au cas par cas, sur l'amélioration des accès à la zone d'activité économique de Gretz-Armainvilliers et de Presles-en-Brie depuis la RN4 décide que l'opération n'est pas soumise à évaluation environnementale.

Domanialités futures

La CCPB aura à sa charge la négociation et la rédaction des conventions, à soumettre pour avis à l'autorité locale décisionnaire et à l'exploitant, la DIR 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.

¹ 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.

De même, la CCPB aura à sa charge la négociation et la rédaction des conventions de désenclavement modifiés ou créés qui resteraient dans le domaine public routier national. Ces conventions seront soumises pour avis à l'autorité locale décisionnaire et à l'exploitant avant signature.

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

Communication

La CCPB est responsable de la communication sur les projets. Dans tous les documents ou supports qu'elle produira, elle fera mention de la délégation temporaire de maîtrise d'ouvrage dont elle 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.

ARTICLE 4 - Conduite des études

La CCPB 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.

La CCPB 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 l'autorité locale décisionnaire (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 techniques retenues en matière, notamment, de plateforme de terrassement, de chaussée, d'ouvrages d'art, d'exploitation sous chantier...

Les dossiers de projet devront être soumis pour avis à l'exploitant. Les observations de l'exploitant devront être prises en compte par la CCPB avant validation formelle par l'autorité locale décisionnaire.

Le dossier projet soumis à la validation de l'autorité locale décisionnaire devra intégrer toutes les adaptations requises dans l'arrêté d'autorisation environnementale², le cas échéant. Autant que faire se peut, l'ensemble des études portant sur les problématiques environnementales devront être menées de manière simultanée sous la responsabilité de la CCPB, de façon à intégrer l'ensemble des interactions sur le projet.

La CCPB devra fournir un dossier projet en version informatique et en trois (3) 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 avril 2014, version du 9 décembre 2021. Ce dossier devra expliciter le phasage prévu pour les travaux et leur planification.

La CCPB 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 l'autorité locale décisionnaire 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 l'autorité

² 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.

locale décisionnaire et notamment reprise dans un tableau de synthèse (thèmes, avis ou contrôle), réponse du MOE et réponse du MOA).

L'exploitant de la N4 sera associé aux différentes étapes de la conception depuis l'AVP au PRO.

L'autorité locale décisionnaire 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, le cas échéant de l'audit de sécurité routière du dossier projet et l'obtention d'un avis de TEDET 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 CCPB ne pourra procéder à aucune modification du projet validé par l'autorité locale décisionnaire si cette dernière n'a pas donné son accord formel sur la modification engagée. Pour ce faire, la CCPB 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 l'autorité locale décisionnaire, à l'exploitant et à TEDET.

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 l'autorité locale décisionnaire et l'exploitant (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 CCPB, l'autorité locale décisionnaire et l'exploitant...

En sa qualité de Maître d'Ouvrage des travaux, la CCPB 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 CCPB 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 CCPB 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 aux 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'arrêt 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 CCPB pour chacune des opérations (phase « conception » et « phase réalisation »).

5.2. - Contrôle en cours des travaux

La CCPB devra se doter d'un contrôle extérieur de travaux routiers

L'autorité locale décisionnaire 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 CCPB 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, l'autorité locale décisionnaire pourra, le cas échéant, par une procédure de référé-suspension, demander l'arrêt immédiat des travaux.

5.3. - Remise de l'ouvrage

5.3.1 - Visite de réception des ouvrages

Cette visite peut correspondre aux OPR, le maître d'ouvrage tiers s'engage à mentionner les observations formulées par la DIRIF au stade des OPR en tant que réserves sur le procès-verbal de réception et à s'assurer de leur levée dans les meilleurs délais.

À la fin des travaux et avant la mise en service, sur proposition de la CCPB, une visite de réception des ouvrages est réalisée en associant l'autorité locale décisionnaire et l'exploitant. 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 CCPB 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 CCPB envisage de prendre pour rendre l'ouvrage conforme aux prescriptions techniques et envisager sa mise en service.

5.3.2 - 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. La maîtrise d'ouvrage tiers déclenchera la procédure d'inspection préalable à la mise en service (IPMS), sur la base d'un dossier de mise en service.

Le dossier d'IPMS sera envoyé à la DIRIF qui se chargera de le transmettre à l'inspecteur général des routes (IGR). Un audit de sécurité pourra être organisé par l'IGR, suivant les termes de l'IT en vigueur.

À l'issue de celle-ci, l'IGR transmettra à la DiRIF le rapport d'inspection préalable 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. La DiRIF se chargera de transmettre l'ensemble de ces éléments au maître d'ouvrage déconcentré. (cf 2,8,4,4 IT).

La DiRIF rédigera alors deux documents :

1. La décision de mise en service
2. L'arrêté de circulation

5.3.3 - 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 CCPB 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 CCPB. La délimitation du domaine public routier national fera l'objet d'une opération contradictoire de piquetage entre la CCPB et l'exploitant.

ARTICLE 6 - Gouvernance

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

- Un comité de pilotage : Le COPIL aura pour objectif d'informer ses membres sur l'avancement du projet. Il servira également d'instance d'échanges 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 l'État, représenté par le préfet de Région, et la CCPB représentée par son Président. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l'État et la CCPB 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 présente convention.
- Un comité technique : Le COTECH aura pour objectif de présenter les résultats de phases d'études spécifiques et servira de lieu d'échanges sur des points techniques particuliers du projet. Il préparera les éléments d'information et les projets de décisions à soumettre au COPIL. Le COTECH sera coprésidé par l'État (représenté par l'autorité locale décisionnaire) et la CCPB. L'exploitant y sera associé. La liste de ses membres sera conjointement arrêtée par l'État et la CCPB. Le comité 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 présente convention.]

ARTICLE 7 - Garanties

En tant que maître d'ouvrage, la CCPB 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 (du démarrage à la remise des ouvrages), l'entretien et l'exploitation des voiries comprises dans l'emprise des travaux incombent exclusivement à la CCPB. Elle se doit de veiller à ce que les abords du chantier ne soient pas dégradés.

Après la remise des ouvrages à l'autorité locale décisionnaire, 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 CCPB, l'État et le futur gestionnaire et qui respectera les principes exposés dans le présent article. La convention d'entretien et exploitation devra être co-signée, sur proposition du maître d'ouvrage tiers et avant la mise en service et la remise des ouvrages dans les conditions fixées à l'article 5.3 des présentes, entre les différents gestionnaires routiers : communes, département, DiRIF le cas échéant, afin de préciser les limites de gestion et d'entretien aux interfaces, sur les chaussées et l'ensemble des équipements attenants. Tant que cette convention ne sera pas signée alors l'entretien et l'exploitation demeurera à la charge du maître d'ouvrage tiers.

En tout état de cause, la CCPB prendra en charge financièrement les frais générés par l'augmentation du linéaire du réseau routier national, le cas échéant.

Dans le cas présent, le projet de création de l'ouvrage objet de la présente convention ne génère aucun linéaire supplémentaire et ne donnera pas lieu à l'acquittement d'une soulte au titre d'un entretien supplémentaire.

Cependant, conformément à l'Instruction technique, en cas de création de linéaire supplémentaire, la CCPB s'acquitterait en un seul versement d'une soulte pour entretien dont le montant F est déterminé suivant la formule ci-dessous :

$$F = K30 \times (SCH \times Cm2CH + SOA \times Cm2OA)$$

avec :

- K30 = coefficient pour traduire une capitalisation sur 30 ans, pris égal à 30
- SCH = surface en m² des surfaces revêtues de bretelles ou de chaussées.
- Cm2CH = coût d'entretien au m² des chaussées et des équipements de la route pris égal à 3€ (en euros 2017)
- SOA = surface en m² des ouvrages d'art
- Cm2OA = coût d'entretien au m² des ouvrages d'art pris égal à 20€ (en euros 2017)

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

$$F = K30 \times (SCH \times Cm2CH + SOA \times Cm2OA)$$

La surface des bretelles, des chaussées et des ouvrages d'art ainsi que le montant définitif 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 ne sera pris en charge par l'État et la CCPB fera son affaire de compléter le financement des frais d'entretien si ceux-ci ne sont pas intégralement pris en charge par le gestionnaire de la voie rétablie.

ARTICLE 9 - Mesures compensatoires environnementales rendues nécessaires par le projet

La CCPB 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 l'autorisation du projet.

Aucune participation de l'État pour le projet n'a préalablement été inscrite au CPER.

La CCPB prendra à sa charge l'intégralité des coûts associés à la mise en œuvre, au suivi et à la gestion de ces mesures compensatoires environnementales. Ces aspects devront figurer dans la convention d'entretien et de gestion. La CCPB demeurera responsable des mesures compensatoires ou de réduction.

ARTICLE 10 - Conditions financières

Le coût global prévisionnel de l'opération, incluant les coûts d'études, de conduite des procédures, d'acquisitions foncières, de contrôles et de travaux est estimé à 4,2 M€ TTC + foncier.

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

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 l'autorité locale décisionnaire. Ce quitus est délivré à la demande de la CCPB après exécution complète de ses missions et pourra être délivré après validation par l'autorité locale décisionnaire du mémoire en réponse de la CCPB 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 CCPB. Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre la CCPB et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage de la CCPB 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 CCPB 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 CCPB 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 CCPB 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 CCPB, et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le Tribunal administratif de Melun.

Fait en deux exemplaires, le

**Pour l'État,
Le Directeur / La Directrice de L'autorité
locale décisionnaire**

**Pour la CCPB,
Le Président,
Jean-François Oneto**

ANNEXE 1 Plan schématique des travaux

