



N°18-1398

## CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

### RELATIVE A LA CRÉATION D'UNE BRETELLE D'INSERTION SUR L'A15 DEPUIS LE GIRATOIRE DE LA RD 122 SUR LA COMMUNE DE SANNOIS

*passée en application de l'article 2 de la loi n°85-704 du 12 juillet 1985  
modifiée par l'ordonnance n°2004-566 du 17 juin 2004  
relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée*

#### Entre

##### **L'État, Ministère de la Transition écologique et solidaire**

Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, Direction des routes Île-de-France, représentée par Monsieur Alain MONTEIL, directeur régional et interdépartemental adjoint de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France, directeur des routes Île-de-France, par délégation de monsieur le Préfet de la région Île-de-France, Préfet de Paris, préfet coordonnateur des itinéraires routiers, en application de l'arrêté N°IDF 75-2017-02-28-025 et de la décision de la DRIEA IF n°2018-0090 du 26 février 2018, domicilié au 15-17 rue Olof Palme, 94 046 Créteil Cedex,

Ci-après dénommé dans la présente convention « DiRIF ».

d'une part,

#### Et

##### **Le Département du Val d'Oise,**

Représenté par Madame Marie-Christine CAVECCHI, Présidente du Conseil départemental du Val d'Oise, agissant au nom de celui-ci et dûment habilitée par délibération n° 6-01 de la Commission Permanente en date du 04 juin 2018,

Ci-après dénommé dans la présente convention « Département ».

d'autre part.

## PREAMBULE

La réalisation sur la commune de Sannois d'une bretelle d'accès à l'autoroute A15 depuis le giratoire avec la RD122 est un projet initié par l'entreprise Placoplatre dans le cadre de l'aménagement des accès à sa carrière de gypse pour faciliter la poursuite de son exploitation et sa réhabilitation partielle (comblement d'anciennes zones exploitées).

L'entreprise Placoplatre et le Département du Val d'Oise ont convenu que ce dernier assure les compétences de maître d'ouvrage délégué de l'opération par décision commune en date du 05 octobre 2017.

L'objectif de cette opération est d'améliorer la circulation par la route des poids-lourds dans le cadre de l'exploitation de la carrière et de sa réhabilitation partielle par le comblement d'anciennes zones exploitées, en répartissant les flux entre les accès nord et sud de la carrière, et en orientant les flux vers le réseau magistral.

Cet aménagement a vocation à intégrer le domaine public routier national dont le gestionnaire est la Direction des routes Île-de-France (DiRIF) de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île-de-France.

Dans ce contexte, le projet est soumis aux dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement sur le réseau routier national, et de l'instruction technique des modalités d'élaboration des opérations d'investissements et de gestion sur le réseau routier national du 6 février 2015, consolidée 12 septembre 2017.

L'aménagement a fait l'objet d'une décision d'opportunité ministérielle en date du 12 avril 2016.

Par délibération n° 6-18 du 19 mai 2017, l'Assemblée départementale adoptait le Plan régional "anti-bouchon et pour changer la route" – 2016-2020 approuvant des opérations d'investissement routier.

Ainsi, considérant que les maîtres d'ouvrages, parties aux présentes, sont soumis aux dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, dans sa version modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004, et notamment au II de son article 2 ;

Considérant que les maîtres d'ouvrages ont décidé de confier, par la présente convention, la maîtrise d'ouvrage de l'opération au Département du Val d'Oise ;

Considérant que la présente convention a pour objet de définir les modalités de conception et de réalisation du projet destiné à intégrer le domaine public routier national.

**IL EST CONVENU CE QUI SUIT :**

## Article 1 – Objet de la convention

La présente convention a pour objet de définir les engagements réciproques de la DiRIF et du Département du Val d'Oise dans le cadre de l'opération de création de la bretelle d'accès à l'autoroute A15 et de préciser les conditions du déroulement de cette opération.

Il s'agit donc de préciser les diverses modalités applicables à :

- la réalisation de l'opération;
- la rétrocession des ouvrages et de leur emprise foncière ;
- l'entretien et l'exploitation des ouvrages.

## Article 2 – Programme fonctionnel et technique de l'opération

Le programme des travaux à réaliser se décline comme suit :

- Concernant les travaux de modification de la bretelle de sortie d'A15 :
  - les travaux d'élargissement de l'entrée sur le giratoire ;
- Concernant la nouvelle bretelle d'entrée sur A15 :
  - la construction de la chaussée ;
  - la création du réseau d'assainissement, comprenant la création d'un bassin de retenue de 0,3 ha ;
  - la construction des dispositifs de retenue ;
  - le dévoiement de tous les réseaux existants, dont notamment le réseau d'appel d'urgence, et le réseau SIRIUS de la DiRIF ;
  - l'ensemble de la signalisation directionnelle rendue nécessaire par la création de la bretelle, y compris la signalisation présente sur le réseau routier national.

## Article 3 – Normes, référentiels techniques et règles de l'art à mettre en œuvre

L'ensemble des normes en vigueur et des référentiels techniques relatifs au réseau routier national doivent être respectés.

## Article 4 – Nature des études à mener

Le Département s'engage à respecter l'ensemble des procédures auxquelles sont soumis les projets d'aménagement du réseau routier national.

En particulier, le projet s'appuie sur les termes de l'Instruction Gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement sur le réseau routier national, et de l'instruction technique des modalités d'élaboration des opérations d'investissements et de gestion sur le réseau routier national du 6 février 2015, consolidée le 12 septembre 2017.

Le Département en tant que maître d'ouvrage, conduit l'ensemble des procédures nécessaires à la réalisation de l'opération et l'ensemble des dossiers prévus dans l'instruction technique du 6 février 2015 consolidée le 12 septembre 2017, à l'aune de l'importance et de la nature du projet.

La DiRIF, gestionnaire et exploitant de l'autoroute A15, est associée aux différentes étapes de la conception. Cette association se concrétise par un avis qu'elle émet à chaque étape (dans un délai de 30 jours maximum à compter de sa saisine, à défaut son avis est réputé favorable) et dont le Département, maître d'ouvrage, tient compte pour la suite des études.

Pour l'exécution de la présente convention et pour l'ensemble des procédures qui nécessitent de solliciter le ministère chargé des transports, l'interlocuteur du Département est la DiRIF, **représentée par son arrondissement de gestion et d'exploitation de la route Nord**, qui fait son affaire des consultations nécessaires à la production d'un avis consolidé unique à l'attention du Département.

## **Article 5 – Obligations administratives**

Le Département du Val d'Oise a toutes compétences requises pour assurer la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement, en matière d'obligations administratives.

Il se doit d'informer la DiRIF de toutes les décisions qui impactent le projet sur le réseau routier national.

## **Article 6 – Financement de l'opération**

Le Département fait son affaire des modalités de financement de ce projet, qui ne font pas partie de la présente convention de transfert de maîtrise d'ouvrage.

## **Article 7 – Domanialité**

La répartition des domanialités après la remise des ouvrages devra être déterminée avant la phase de transfert de l'aménagement à la DiRIF.

L'acquisition des emprises nécessaires à la réalisation de l'infrastructure appartenant à l'Etat, ainsi que l'obtention des autorisations pour occupation temporaire des stockages de matériaux seront assurées par la DiRIF.

Tous les frais y afférent, géomètre, acte, renseignement, hypothèque, sont à la charge de la DiRIF.

## **Article 8 – Conditions d'exploitation sous chantier et de contrôle du chantier**

Les travaux sont réalisés sous la responsabilité exclusive du Département.

Les travaux seront réalisés dans le respect des normes, des règles de l'art et des consignes du gestionnaire du réseau routier national.

La DiRIF s'engage à communiquer au Département tous les éléments en sa possession permettant de réaliser l'opération.

Un état des lieux est réalisé conjointement entre le Département, l'entreprise chargée des travaux et la DiRIF avant le démarrage des travaux ainsi qu'à la fin du chantier.

Ainsi, le Département prendra les mesures nécessaires à la remise en état des lieux en cas de constatation d'un danger lié à la réalisation des travaux (danger pour la circulation, impact important sur les ouvrages DiRIF, danger pour les riverains) ou en cas d'abandon de l'opération.

Un Dossier d'Exploitation sous Chantier (DESC) relatif à l'exploitation du Réseau Routier National sera soumis à approbation de la DiRIF au moins 6 semaines avant le début des travaux impactant la circulation sur le réseau routier national. L'annexe 1 précise l'ensemble des documents nécessaires à la constitution du dossier.

Les interventions sur le réseau routier national effectuées par le Département ou les entreprises qu'il mandate, sont soumises à :

- la réglementation en matière de police de la circulation. En particulier, le Département doit s'assurer de l'obtention des arrêtés de réglementation de la circulation permettant de programmer les dates, horaires et durée d'intervention et de prendre les mesures d'exploitation nécessaire à la réalisation des travaux ;
- une autorisation de circuler sur le réseau routier et autoroutier national. Cette autorisation précise les personnes nominativement ainsi que les engins et matériels. Les intervenants s'engageront en particulier à respecter les consignes de sécurité.

Pendant toute la durée de la convention, le Département transmet à la DiRIF les comptes rendus de toutes les actions relatives aux travaux. La DiRIF a accès au chantier et aux documents relatifs à cette opération. Elle peut formuler toutes remarques qui lui semblent nécessaires, mais ce, uniquement auprès du

Département et dans le strict respect du dossier PROJET de l'opération approuvé par la DiRIF.

## **Article 9 – Fin des travaux et mise en service**

A la fin des travaux de réalisation de la nouvelle bretelle d'entrée sur l'autoroute A15, la Département déclenche la procédure d'inspection préalable à la mise en service des ouvrages exécutés (IPMS) sur la base d'un dossier de mise en service dont la composition est détaillée dans l'annexe 2.

Le dossier de mise en service est envoyé en 3 exemplaires à la DiRIF qui se charge de le transmettre à l'Inspecteur Général des Routes (IGR). Un audit de sécurité est organisé par l'IGR suivant les termes de l'instruction technique du 6 février 2015 consolidée 12 septembre 2017.

A la suite de l'audit de sécurité, la DiRIF transmet l'avis de l'IGR au Département. Le Département décide des mesures correctives qu'il souhaite apporter au projet.

Le Département demande la mise en service des aménagements réalisés à la DiRIF en lui transmettant son rapport d'analyse.

Si toutes les conditions le permettent, notamment l'avis favorable de l'IGR, la décision de mise en service des aménagements réalisés sur le réseau routier national est prise par le Directeur des Routes Île-de-France .

La DiRIF est en charge de l'arrêté de circulation et de la décision de mise en service.

Conformément à l'instruction technique du 6 février 2015 susvisée, une démarche d'audit de sécurité du début d'exploitation doit être déclenchée par le Département auprès de la DiRIF entre 6 et 10 mois après la mise en service. Le Département est tenu de produire une réponse aux observations des auditeurs sous forme d'un rapport dans lequel il explique les dispositions qu'il décide de prendre et justifie particulièrement les cas où il ne donne pas suite à certaines observations.

## **Article 10 – Remise des ouvrages**

Les ouvrages doivent intégrer le réseau routier national conformément au dossier d'opportunité approuvé par décision ministérielle en date du 12 avril 2016.

Suite à la Décision Ministérielle de mise en service, les ouvrages sont remis à la DiRIF après établissement d'un procès-verbal de remise des ouvrages, signé de chacune des parties, comprenant : un constat contradictoire de l'état des lieux, les plans des ouvrages, le dossier de récolement après travaux (voir ci-dessous), le plan parcellaire du cadastre objet de l'accord de domanialité, les documents permettant de faire appel à la garantie décennale et la garantie de parfait achèvement (voir article 11), et tout document utile à l'exploitation des ouvrages.

Le dossier de récolement de l'opération contient les plans d'exécution conformes aux ouvrages exécutés établis par le titulaire, les notices de fonctionnement et les prescriptions de maintenance. Il sera constitué plus particulièrement :

- des plans papiers et informatiques (formats originaux : dwg, autocad ...) de récolement des travaux exécutés (dossier des ouvrages exécutés, DOE) ;
- des fiches produits (en particulier équipements de la route) ;
- du récolement des stations de comptage le cas échéant ;
- du dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage (DIUO) ainsi que les inspections détaillées initiales pour les ouvrages d'art et l'ensemble des fiches Corine et des notes de calculs des massifs pour l'entretien ultérieur des portiques, potence et hauts-mâts.

## **Article 11 – Durée de la convention - Garanties**

La présente convention prend fin après la remise des équipements à la DiRIF et après avoir rempli toutes les modalités décrites plus-avant.

Sur la base des conclusions de l'IPMS et de la réception par la DiRIF du dossier des ouvrages exécutés (DOE), la DiRIF donne quitus au Département pour l'achèvement de sa mission.

Après l'expiration d'un délai de deux mois suivant la réception de ces éléments et la conclusion de la convention précitée, le quitus est réputé acquis sauf refus explicite et motivé de la DiRIF.

Si, à la date de la remise des ouvrages, il subsiste des litiges entre le Département et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage du Département se poursuit jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels encore pendants.

Le Département assure l'exercice des garanties de parfait achèvement et décennale, sur simple demande écrite de la DiRIF en cas de constatation de dégradations anormales des ouvrages transférés.

## Article 12 – Traitement des litiges

Les parties s'efforcent de régler amiablement les litiges éventuels auxquels pourraient donner lieu l'interprétation des clauses et l'exécution de la présente convention. A défaut d'accord amiable, un recours peut être formé devant le tribunal administratif compétent.

## Article 13 – Sanction en cas de manquement grave

En cas de manquement grave de l'une des Parties aux obligations qui lui incombent, dans le cadre de la présente convention, les Parties conviennent de ne pas procéder à sa résiliation.

Les parties cherchent un accord pour que la partie qui a commis le manquement indemnise le dommage causé par ce manquement.

Pour le Département du Val d'Oise

La Présidente de Conseil départemental  
**Marie-Christine CAVECCHI**



A Cergy, le 10 JUIL. 2018

Pour l'État

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,  
Préfet de Paris



Michel CADOT

23 AOUT 2018



## ANNEXES

ANNEXE 1 : Composition du Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC)

ANNEXE 2 : Composition du dossier d'IPMS

ANNEXE 3 : Plan de localisation de l'opération

## Annexe 1 : Composition du Dossier d'Exploitation Sous Chantier (DESC)

Un dossier d'Exploitation sous chantier (DESC) doit contenir, notamment pour les chantiers comportant un enchaînement de plusieurs phases ou des mesures d'exploitation inhabituelles, ou encore, ayant nécessité des études d'exploitation approfondies :

- un plan de situation
- une description synthétique des travaux : Elle doit faire ressortir les contraintes techniques du chantier qui conditionnent les choix faits en matière d'exploitation.
- les dates prévues : S'il y a différentes phases en termes de circulation, leurs dates doivent être détaillées.
- les données de trafic : Il s'agit essentiellement des données du trafic estimé au droit du chantier pendant la période de travaux, ainsi que de la capacité résiduelle lors des différentes phases. Si des itinéraires alternatifs sont mis en place (déviation ou itinéraire conseillé), il est utile de faire figurer aussi les données de trafic correspondantes.
- la description du mode d'exploitation retenu et sa justification : Cette partie comprend une synthèse des études qui ont conduit à choisir le mode d'exécution des travaux et les mesures d'exploitation retenues en fonction du trafic. Elle décrit plus précisément les différentes mesures d'exploitation prévues
- les schémas de signalisation
- le cas échéant, la carte des itinéraires alternatifs sollicités pour l'exploitation
- le cas échéant, les comptes rendus des réunions de concertation : Une concertation est indispensable avec les autres gestionnaires de voirie lorsque le chantier induit des reports de trafic ou des perturbations sur le réseau d'autres gestionnaires. Elle l'est aussi lorsque plusieurs chantiers interfèrent entre eux en termes de trafic ou de mesures d'exploitation. Enfin, il est souvent nécessaire de se rapprocher des autres services qui interviennent sur la voirie, qu'il s'agisse des concessionnaires ou d'autres services publics (Gendarmerie, secours, ...),
- les recommandations pour la sécurité des personnels : Référence à un document général, complétés par les consignes particulières liées au chantier ou aux dispositions d'exploitation
- les mesures d'information du public et des services : Lorsqu'une gêne au public est inévitable, les mesures d'information sont primordiales pour faciliter l'adaptation du public, usagers ou riverains. Elles combinent généralement des actions d'information avant et pendant les travaux, notamment sur les difficultés de circulation attendues ou constatées en temps réel
- le projet d'arrêté de circulation

## Annexe 2 : Composition du dossier d'IPMS

Les éléments principaux que doit contenir le dossier d'IPMS sont précisés dans le guide des audits :

- une notice explicative sur l'opération avec la liste des écarts aux règles de l'art approuvés au niveau du projet et leur dispositif de suivi ;
- un sous-dossier conformité au projet comprenant une liste numérotée des modifications apportées au projet par rapport au dossier « PRO », un descriptif justificatif et un plan de localisation de ces modifications ;
- le cas échéant, le rapport d'audit de conception détaillée et la réponse du maître d'ouvrage ;
- les plans de l'ouvrage **réalisé** (tracé, profils en longs, profils en travers types et particulier, plans des distances de visibilité, signalisation verticale de police et de direction, signalisation horizontale, dispositifs de retenue, dispositifs d'assainissement: collecteurs et bassins, ouvrages hydrauliques) ; **ces plans doivent notamment intégrer les modifications intervenues le cas échéant suite à l'audit de conception détaillée ;**
- la liste des contrôles et les résultats obtenus dans le domaine des chaussées (en particulier les conclusions des contrôles d'adhérence sur la couche de roulement), et des équipements de la route ;

Nota : Pour permettre une préparation valable de la visite sur place, les informations techniques contenues dans le dossier doivent correspondre à l'aménagement effectivement réalisé sur le terrain.

