Article 6 - Conditions d'exécution des prestations

6-1-CONDITIONS DE REALISATION DE L’ETUDE

 6-1.1 Eléments mis à disposition et à prendre en compte

Afin de permettre au prestataire retenu de mener à bien l’étude demandée, le Département met à sa disposition les éléments suivants, sous format informatique (les cartes seront fournies au format SHAPE de manière à pouvoir être intégrées dans un client SGI lourd) :

* Hiérarchisation du réseau routier départemental (RRD74).
* Référentiel départemental d’aménagement, d’entretien et d’exploitation du RRD74.
* Profils en travers types départementaux.
* Largeurs revêtues du RRD74.
* Cartographie des sections du RRD74 en agglomération ou en lieux-dits.
* Cartographie des créneaux à 3 voies sur routes bidirectionnelles du RRD74.
* Cartographie des niveaux de service en termes de signalisation horizontale du RRD74.
* Cartographie des arrêtés de police linéaires (limitations de vitesse, de tonnage, de gabarit, restrictions, viabilité …) du RRD74.
* Trafics en MJA, pointe et %PL sur les 10 dernières années (2009 à 2018) des réseaux routiers de Haute-Savoie (RRN et RRD).
* Étude d’accidentologie menée par les services du Pôle Routes sur le RRD74 pour la période 2013-2017.
* Guide d’aménagement des traversées d’agglomération (GATA) en Haute-Savoie.

Les fichiers CONCERTO nécessaires au bon déroulement de l’étude seront à recueillir auprès des services de l’État (DDT).

L’acquisition éventuelle de données extérieures, nécessaires au besoin de l’étude, sera à la charge du Maître d’Ouvrage.

L’analyse menée devra intégrer les évolutions réglementaires connues, et celles survenues dans le délai de l’étude.

 6-1.2- Dossier d’offre technique à remettre

L'offre, rédigée en français et libre de présentation, sera remise d'ici le mardi 25 juin 2019 à 12h00 au plus tard sous forme de fichier PDF à dvt-ses@hautesavoie.fr avec la mention de l'objet du marché.

L’offre devra tenir compte de l’ensemble des informations expliquées dans le présent cahier des charges. Elle sera composée de :

* Une note explicative de la méthode de travail proposée et de l’analyse à mener.
* Les moyens mis à disposition de la mission, notamment la composition et l'organisation de l’équipe de projet, et les CV des personnes affectées à la mission.
* Des références en rapport avec la mission.
* Un devis détaillé des coûts de l’étude demandée en fonction d’une estimation du nombre de jours et du tarif horaire de chacun des intervenants de l’équipe et du nombre de réunions prévues.

Tout document supplémentaire par rapport aux exigences formulées ci-dessus ne sera pas considéré dans l'évaluation des offres.

 6-1.3- Groupement de mandataires

La mission est confiée à un bureau expert en sécurité et exploitation routières qui s'adjoindra toute autre compétence jugée utile à la bonne réalisation de la prestation.

 6-1.4- Compétences requisses

* Compétences dans le domaine de la sécurité et de l’exploitation des réseaux routiers.
* Compétence spécifique dans le domaine de l'accidentalité et de l’accidentologie.
* Connaissance du contexte (existant et en préparation) législatif, réglementaire et technique des vitesses autorisées sur les réseaux routiers en France.
* Capacités de traitement et d'analyse de données statistiques.
* Capacités de synthèse textuelle et cartographique, et de mise en forme de documents.

 6-1.5- Délai et rendu de l’étude

L’étude à mener devra être réalisée dans un délai de 3 mois à compter de la commande. Le rendu revêtira la forme d’un rapport (au format PDF et 2 exemplaires papier).

Les documents graphiques devront être remis sous format SHAPE exploitables dans un client SIG lourd.

Le prestataire devra au Maître d’ouvrage :

* Une réunion de préparation.
* Une réunion de restitution et de rendu du travail réalisé.
* Une réunion complémentaire de restitution et de rendu du travail réalisé, en présence des services de l’État.
* Une réunion de présentation aux élus membres de la commission Infrastructures Routières (commission spécialisée, composée d’élus départementaux).

 6-1.6- Publication et propriété des analyses

Confidentialité : Tous les documents, données et informations non disponibles sur le site internet du Conseil départemental de la Haute-Savoie auxquels le mandataire aura eu accès dans le cadre de cette mission sont strictement confidentiels.

Propriété des analyses : Les documents relatifs à toutes propositions présentées deviennent propriété du Maître d’ouvrage, la propriété intellectuelle restant réservée à leurs auteurs dans une mesure conforme à la loi et à la jurisprudence. Toute publication relative aux analyses et prestations par un participant est soumise à l’approbation préalable du mandant.

6-2-OBJECTIFS ET RESULTATS ATTENDUS

 6-2.1 - Objectifs

À la suite de l’annonce du 1er Ministre quant à la possibilité laissée aux PCD de relever, sur les sections qu’ils souhaitent, la Vitesse Limite Autorisée (VLA) de 80 à 90 km/h, le Département de la Haute-Savoie a souhaité, préalablement à toute décision, lancer une étude de faisabilité sur l’ensemble de son réseau routier départemental (RRD).

L’objectif pour le Département est de déterminer les sections homogènes de routes départementales hors agglomération, susceptibles de remplir des conditions de fluidité du trafic et de sécurité des usagers et des riverains en rapport avec le rétablissement d’une VLA à 90 km/h.

Les propositions formulées par le prestataire retenu sont destinées à permettre aux élus de se forger un avis sur ces propositions avant décision de l’exécutif départemental,

 6-3.2-Résultats attendus

Le livrable devra notamment préciser:

* La méthodologie retenue.
* L’analyse menée prenant en compte les évolutions réglementaires connues et celles survenues pendant le délai d’étude (notamment le futur décret à venir dans le cadre de la loi LOM).
* Les effets induits par les décisions prises par les autorités titulaires de pouvoirs de police de la circulation (mesures « étatiques », mesures de police (limitations de vitesse, …)).
* Les propositions argumentées avec leur impact (notamment en matière de sécurité routière, de fluidité du trafic et de temps de trajets) et l’évaluation du nombre de panneaux de police à mettre en place et du coût induit.
* Une cartographie (fichier SHAPE et papier) de sections susceptible de revenir à la VLA de 90 km/h.

6-3 – PERIMETRE ET CONTEXTE

 6-3.1-Périmètre de l’étude

Le principe de base est de mener la démarche sur le périmètre institutionnel du département de la Haute-Savoie, réseau routier départemental / section de routes bidirectionnelles hors agglomération.

 6-3.2-Contexte

Le RRD74 représente un linéaire de près de 3000 km, dont 25% environ se situent en agglomération, et 33% environ se situent en agglomération ou en secteur urbanisé.

Tous les créneaux affectés de routes à 3 voies sans séparateur central sur route bidirectionnelles ont une VLA de 90 km/h.

Les sections à chaussées séparées 110, 90, 70 ne doivent pas être prise en compte dans l’étude.

Le réseau routier départemental est hiérarchisé en 3 niveaux, en tenant compte des caractéristiques des routes, de leur importance et des besoins du territoire:

* **Le réseau « Structurant » (S)** (*environ 1050 km*) :

Il s’agit du réseau routier stratégique vis-à-vis du développement économique du département, le plus exigeant en matière de fonctionnement et d’enjeux. Ce réseau est très fréquenté et tout aménagement, s’il ne fait pas l’objet de précautions particulières, peut fragiliser sa robustesse de fonctionnement. En cas d’incidents les impacts sont alors immédiats et conséquents sur l’écoulement de la circulation. Le réseau est destiné à assurer le transit à l’échelle du département, voire à une plus grande échelle, à assurer la liaison entre les pôles économiques les plus importants du département et enfin, à permettre l’accès aux domaines skiables les plus importants.

Le réseau (S) bénéficie d’un niveau de protection élevé destiné à préserver sa vocation stratégique. Ces mesures de protection concernent tout particulièrement la sécurité et la préservation maximum des capacités d’écoulement des trafics.

Ces axes doivent impérativement faire l’objet de réflexions prospectives afin d’anticiper sur les problématique de développement territorial, notamment en matière d’urbanisme.

Ce réseau est lui-même subdivisé en 3 niveaux, Sn1 à Sn3, en fonction de l’importance de la route. De façon résumée :

* Le réseau Sn1 correspond au réseau ossature (souvent ex RNIL et RGC), permet d’assurer le transit avec les autres départements et pays d’Europe où le trafic MJA est généralement supérieur à 8000 v/j, supporte les basculements autoroutiers (itinéraires S), et possède les caractéristiques géométriques les plus élevées (profil en travers type notamment).
* Le réseau Sn2 correspond au réseau de liaison à l’échelle départemental entre les principaux pôles urbains et économiques et routes de niveau Sn1 où le trafic MJA est généralement supérieur à 4000 v/j, peut supporter les basculements autoroutiers (itinéraires S) et du réseau Sn1, et possède des caractéristiques géométriques élevées (profil en travers type notamment).
* Le réseau Sn3 correspond au réseau de maillage territorial, notamment économique (principaux sites économiques et touristiques - grandes stations de ski par exemple, non desservis par les réseaux Sn1 ou Sn2) où le trafic MJA est généralement supérieur à 1000 v/j (avec des pointes relativement élevées en saisons), supporte les basculements des réseaux Sn1 et Sn2, et possède des caractéristiques géométriques en rapport avec son classement (profil en travers type notamment).
* **Le réseau « d’Intérêt économique » (E)**  (*environ 850 km*) :

Il s’agit du réseau routier départemental permettant d’assurer la desserte économique des territoires. Ces RD enregistrent des trafics consistants, bien que moins élevés que pour le réseau  « S ».

Ce réseau permet notamment l’accès aux principaux pôles économiques non desservis par le réseau structurant. A ce titre il bénéficie d’un niveau de protection destiné à garantir son bon fonctionnement.

Ces mesures de protections concernent notamment les domaines de la sécurité, de l’exploitation, des autorisations de voirie (occupation du DP, création ou aménagement d’accès…).

* **Le réseau de « Desserte locale » (L)** (*environ 1100 km*) :

Cette 3ième partie du réseau routier départemental est composée de routes départementales à vocation plus spécifiquement locale. Ces RD enregistrent des niveaux de trafics plus modérés, quoi qu’assez variables. Elles sont adossées au réseau des voiries communales pour assurer une irrigation fine de l’ensemble du territoire.

À ce titre, ces routes bénéficient d’un niveau de protection adapté à leur contexte, tant en termes de sécurité et d’exploitation, qu’en termes de gestion des permissions de voirie et autorisations d’accès.

Pour chaque niveau de hiérarchisation, le Département a arrêté un référentiel d’aménagement, d’entretien et d’exploitation et un profil en travers type (PTT), dont la mise en œuvre intervient lors de chaque aménagement du RRD 74. L’attention est attirée sur le fait qu’il subsiste un nombre important de sections ne remplissant pas encore les caractéristiques des PTT.