

# CONSEIL GENERAL DE SEINE-ET-MARNE

Séance du 25 Septembre 2009

---

Commission n° 1 – Aménagement Durable du Territoire et Environnement

Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

Commission n° 7 - Finances

DIRECTION PRINCIPALE DES ROUTES

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL N° 1/02

OBJET : Modification de la procédure des contrats triennaux de voirie et intégration de critères d'éco-conditionnalité.

**RÉSUMÉ** : Par délibération du 26 juin dernier, l'Assemblée départementale a approuvé un ajustement des politiques contractuelles du Département. Concernant les contrats triennaux de voirie, les évolutions retenues portent sur la modification de la procédure d'instruction et sur une intégration de critères d'éco-conditionnalité. Après un rappel des choix entérinés et quelques précisions apportées, il est proposé de valider le nouveau règlement des contrats triennaux de voirie, ainsi que la charte de développement durable associée à ce type de contrat.

### **A/.MODIFICATION DE LA PROCEDURE D'INSTRUCTION DES CONTRATS TRIENNAUX DE VOIRIE**

La politique départementale d'aide aux communes pour leurs investissements de voirie, sous forme de contrats triennaux, a été créée en 1993 et modifiée en dernier lieu en 2005. Le nombre de contrats triennaux acceptés depuis la mise en place de cette politique, s'élève à 847. Une analyse des difficultés rencontrées ces dernières années pour suivre cette politique et approuver les projets de contrat, et une nécessité d'ajustement de nos politiques contractuelles, ont conduit à proposer de modifier les procédures d'instruction des dossiers de demande.

## **– PROCEDURE ACTUELLE D’INSTRUCTION DES PROJETS DE CONTRATS TRIENNAUX DE VOIRIE.**

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) qui souhaitent se porter candidats à un contrat triennal de voirie (CTV), commencent par élaborer un projet, souvent avec l’aide d’un assistant à maîtrise d’ouvrage et/ou d’un maître d’œuvre, mais souvent sans solliciter les services du Département.

Une fois élaboré, le projet est transmis aux services du Département (Direction Principale des Routes) qui en font l’instruction :

- dans un premier temps, un courrier émanant des services accuse réception du dossier et précise, le cas échéant, les pièces complémentaires à fournir pour que le dossier soit complet et puisse être instruit,  
Il est à noter que dès ce stade, la demande est enregistrée dans le logiciel de gestion des subventions « I-dossier », et que l’historique de son suivi est mis à jour en temps réel.
- dans un second temps, le dossier est étudié par les différents services concernés de la Direction Principale des Routes et de la Direction de l’Eau et de l’Environnement. Sont alors vérifiés la conformité des aménagements avec les réglementations et recommandations en vigueur, le traitement des circulations douces (piétons, cycles ...), l’état des réseaux et l’éventuelle nécessité de réaliser des travaux sur réseaux avant le démarrage des travaux de voirie ...

Une fois le dossier techniquement recevable, le Maître d’ouvrage du projet est informé par courrier. Celui-ci indique la recevabilité du dossier et son passage pour approbation à une prochaine Commission permanente.

La procédure actuelle présente un double inconvénient :

- les projets de contrat en préparation ne sont pas clairement identifiés, leur état d’avancement méconnu, ce qui pose des difficultés pour anticiper les inscriptions budgétaires nécessaires. Le nombre de dossiers déposés et approuvés par la Commission permanente varie d’une année à l’autre ;
- l’instruction technique par les services se faisant sur la base d’un dossier définitif, son résultat conduit dans certains cas à remettre en cause un travail déjà très abouti, source d’incompréhension de la part de collectivités locales, maîtres d’ouvrage, et source parfois de très gros retards quand certaines analyses préalables n’ont pas été conduites (par exemple la vérification de l’état des réseaux sous chaussées).

Par ailleurs, les vice-présidents concernés par cette politique d’aide à l’investissement ont émis le souhait d’être informés plus régulièrement sur l’avancée de l’instruction des projets de contrat.

C’est pourquoi il est proposé, sans remettre en cause le principe même des contrats et la nature des opérations subventionnées, de formaliser une procédure d’instruction.

## I – PROPOSITION D’UNE NOUVELLE PROCEDURE

### **Pour les projets de contrats non encore déposés à la date de la présente Séance :**

Afin d’anticiper les demandes de contrats triennaux de voirie et d’exprimer en temps utile les observations du Département, il est proposé de scinder la procédure en deux étapes définies comme suit :

#### *Etape 1 :*

- Le demandeur déclare par courrier son intention de déposer un projet de CTV ;
- La Direction Principale des Routes sollicite une première réunion avec le demandeur, sur place, au cours de laquelle seront rappelés les principes et conditions d’obtention ;
- Confirmation de l’intention par le demandeur avec transmission d’un diagnostic, (recensement des besoins, objectifs et principe de traitement ...), d’études préliminaires et d’une délibération précisant notamment l’enveloppe budgétaire réservée à ce projet ;
- Soumission de la demande au comité de pilotage des politiques contractuelles ;
- Validation de l’intention de la demande par courrier (décrivant les étapes à suivre et les délais attendus...) adressé au demandeur et signé du Président, auquel sera jointe pour signature, la charte de développement durable. Ce courrier prend acte de la demande mais ne vaut pas pré-accord sur le futur contrat.

#### *Etape 2 :*

- A compter de la date du courrier de validation de l’intention, le demandeur devra informer la Direction Principale des Routes (sinon relance) de l’avancée de l’étude, tous les 6 mois, au maximum ;
- Organisation d’au moins une réunion pour définir des principes d’aménagement ;
- Dépôt et présentation du dossier complet, complété de la charte de développement durable signée, lors d’une ultime réunion ;
- Le dossier est étudié par la Direction Principale des Routes qui peut demander des modifications au demandeur, après avis du Conseiller général territorialement concerné ;
- Soumission du dossier pour validation, au comité de pilotage des politiques contractuelles ;
- Courrier de validation adressé au demandeur, signé du Président;
- Proposition à la Commission permanente du Conseil général.

Le comité de pilotage des politiques contractuelles pourrait avantageusement être sollicité pour statuer sur les CTV, selon un rythme de 3 fois par an (mars, juin et octobre).

### **Pour les projets de contrats déjà déposés à la date de la présente séance, mais non approuvés par la Commission permanente :**

Parmi ces projets, ceux pouvant être individualisés sur l’autorisation de programme 2009 relative aux contrats triennaux, seront traités selon les dispositions actuelles sans intervention du Comité de pilotage, pour des raisons de délai.

Les autres projets continueront d’être étudiés par les services. Si des remarques doivent être formulées au Maître d’ouvrage, trois exemplaires du dossier modifié en conséquence, devront être retournés à la DPR.

Une fois validée par le Comité de pilotage de la politique contractuelle, la recevabilité du dossier sera notifiée au Maître d'ouvrage et le contrat triennal de voirie sera soumis à l'approbation de la Commission permanente.

## **B/. INTEGRATION DE CRITERES D'ECO-CONDITIONNALITE**

Notre Assemblée a également décidé, lors de la séance du 26 juin dernier, l'intégration de critères d'éco-conditionnalité dans la politique contractuelle départementale et adopté les ajustements nécessaires pour les divers contrats départementaux, y compris le contrat triennal de voirie (CTV) et ses spécificités liées au type de travaux concerné.

Actuellement, les CTV permettent un subventionnement d'opérations de strict investissement selon 2 taux, 20 et 50 %. L'écart significatif entre les deux taux, permet d'appliquer une politique plus volontariste vis-à-vis des opérations d'amélioration de la sécurité, et le résultat est notable puisque 70% des opérations subventionnées actuellement, le sont au taux de 50 %. Il n'a donc pas semblé opportun de réviser le taux majoré et de considérer les aménagements types y donnant droit, au même plan que les critères d'éco-conditionnalité.

Des critères obligatoires ont été intégrés aux divers contrats, à l'issue de notre délibération du 26 juin dernier, mais seulement réaffirmés au sein des CTV dont le règlement les intégraient depuis 1997 :

- Consultation du Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine (SDAP) si périmètre concerné ;
- Respect de la loi sur l'accessibilité ;
- Respect de la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) ;
- Respect de la loi sur l'eau.

Outre ces critères obligatoires, la « prise en compte et la gestion de l'eau par des techniques alternatives » (chaussée ou trottoir réservoirs, bassin, fossé drainant, tranchée drainante, noue...) devient un critère facultatif d'éco-conditionnalité intégré aux CTV et donnera droit à une bonification arrêtée à 5 %. En pareil cas, les travaux d'assainissement pluvial pourront exceptionnellement être subventionnés avec les travaux de voirie eux-mêmes, dans la limite du plafond autorisé, et la totalité de ces travaux subventionnables seraient alors subventionnés au taux de 25 ou 55%.

D'autres attentes formalisées dans une charte « de bonne conduite » seront à prendre en compte par le demandeur dans les domaines suivants :

- Démarche participative dans l'élaboration du projet ;
- Action pédagogique ;
- Gestion du chantier ;
- Choix des matériaux ;
- Sensibilisation à la prise en compte de la fibre optique, à la végétation locale peu consommatrice en eau et à l'objectif zéro phytosanitaire pour le traitement paysager.

Cette charte, qui vous est présentée en annexe à la délibération relative au présent rapport, serait communiquée au demandeur lors de la validation de l'intention de la demande à bénéficier d'un contrat, en fin de l'étape 1, précédemment évoquée. Cette charte serait à joindre, signée, au dossier complet déposé au cours de l'étape 2 de la nouvelle procédure d'instruction, ce qui permettrait un engagement du Maître d'ouvrage dès la phase étude.

Vous trouverez annexé à la délibération relative au présent rapport, le nouveau règlement des contrats triennaux de voirie mis à jour au vu de ces propositions.

Je vous remercie de bien vouloir vous prononcer sur ces propositions et, si vous en êtes d'accord, d'adopter le projet de délibération joint au présent rapport.

Le Président du Conseil général,

Vincent ÉBLÉ



Dossier n° 1/02 des rapports soumis à la commission  
n° 1 – Aménagement Durable du Territoire et de l'Environnement

Rapporteurs : M. AÏELLO  
Commission n° 1 – Aménagement Durable du Territoire et de l'Environnement

M. AUBERT  
Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie

M. BERNHEIM  
Commission n° 7 - Finances

---

Séance du 25 Septembre 2009

OBJET : Modification de la procédure des contrats triennaux de voirie et intégration de critères d'éco-conditionnalité.

### **LE CONSEIL GÉNÉRAL DE SEINE-ET-MARNE,**

Vu la délibération n° 77/2 du 30 mai 2008 portant désignation de Conseillers généraux dans les commissions et organismes ;

Vu le rapport du Président du Conseil général ;

Vu l'avis de la Commission n° 1 – Aménagement Durable du Territoire et Environnement ;

Vu l'avis de la Commission n° 3 - Transports, Déplacements et Voirie ;

Vu l'avis de la Commission n° 7 – Finances ;

### **DECIDE**

Article 1 : d'approuver le nouveau règlement des contrats triennaux de voirie, joint en annexe à la présente délibération ;

Article 2 : d'approuver l'association systématique de la charte de développement durable, à tout contrat triennal de voirie sollicité, telle qu'elle est annexée à la présente délibération.

Article 3 : que le Vice-Président chargé des transports, des déplacements et de la voirie, Monsieur André AUBERT, est membre du Comité de pilotage de la politique contractuelle. Ce comité est donc désormais constitué de 11 membres.

La présente délibération modifie donc sur ce point la délibération susvisée du 30 mai 2008.

LE PRESIDENT,

V. ÉBLÉ



## Annexe n° 1

**REGLEMENT DES CONTRATS TRIENNAUX DE VOIRIE**

(Délibération du Conseil général du 25 septembre 2009)

**I – DEFINITION****a) Types de travaux pris en compte :**

Ne seront éligibles à un contrat triennal de voirie, que les travaux, de strict investissement. Ne seront pas retenus les travaux de gros entretien des chaussées ou trottoirs (ex : renouvellement partiel ou total des couches de surface ou de roulement).

Au sein des opérations éligibles, ne seront pas subventionnées les prestations relatives aux réseaux (à l'exception des petits travaux de raccordement du réseau d'eaux pluviales de la chaussée concernée par l'opération, ou de travaux d'assainissement pluvial intégrant la prise en compte et la gestion des eaux de ruissellement par des techniques alternatives), à l'éclairage public, au mobilier urbain, aux plantations ou engazonnement, aux acquisitions foncières, aux frais d'huissiers, de reprographie ou de publicité ...

Les frais relatifs aux études et à la maîtrise d'œuvre d'une opération précise, ne seront retenus que pour un montant ne dépassant pas 8 % du montant subventionnable arrêté pour cette opération.

Une opération ne sera prise en compte, particulièrement lors d'une création, qu'à la condition que la Commune en détienne la maîtrise foncière et ce au plus tard à l'approbation du contrat par le Conseil général.

**b) Financement :**

Le montant hors taxe des travaux subventionnables est plafonné à :

- 150 000 € HT/an, soit 450 000 € HT par contrat, pour les communes de moins de 2000 habitants ;
- 300 000 € HT/an, soit 900 000 € HT par contrat, pour les communes recensant 2000 habitants ou plus.

Le taux de subventionnement applicable par opération sera de 50 % pour toute opération remplissant l'un des six critères suivants :

- aménagement visant à la réduction ou au respect de la vitesse de circulation en entrée ou traverse d'agglomération, à condition d'utiliser des dispositifs réglementaires ;
- création de piste cyclable en agglomération ;
- réalisation d'une aire de stationnement des cars scolaires, au droit d'un établissement d'enseignement, visant à sécuriser l'attente, la montée et la descente des enfants ;
- opération accompagnant la réalisation d'un équipement intercommunal ;
- élargissement significatif d'une chaussée hors agglomération, afin de sécuriser le croisement des véhicules et particulièrement sur les itinéraires empruntés par les transports en commun ;
- création d'un trottoir ou élargissement d'un trottoir existant dont les largeurs obtenues devront être conformes aux prescriptions de l'arrêté du 31 août 1999 pris pour application de l'article 2 de la loi sur l'accessibilité n° 91-663 du 13 juillet 1991.

Les autres opérations de strict investissement ne remplissant aucun de ces six critères seront subventionnées au taux de 20 %.

La liste non exhaustive des diverses opérations subventionnables à chacun de ces deux taux, figure au chapitre 3 de la présente annexe.

Dans le cas de la prise en compte et de la gestion des eaux de ruissellement par des techniques alternatives (chaussée ou trottoir réservoirs, bassin, fossé drainant, tranchée drainante, noue...), 5% de subvention seraient ajoutés aux taux précédemment cités qui passeraient alors à 25 et 55%.

**c) Communication :**

- le Département assure lui-même, en concertation avec le maître d'ouvrage bénéficiaire du contrat, la réalisation, la pose et l'enlèvement des panneaux nécessaires à la communication sur les opérations d'investissement pour lesquelles il juge un affichage opportun ;
- pour cela, le Maître d'Ouvrage s'engage à accepter et faciliter la pose de panneaux annonçant le contrat et l'intervention du Département au travers de celui-ci. A cet effet, il informera le service concerné du Conseil général au moins un mois avant le début des premiers travaux subventionnés dans le présent contrat ;
- par ailleurs, pour toute étude et opération cofinancée par le contrat, le Maître d'Ouvrage bénéficiaire devra mentionner la participation financière du Département sur tous les supports de communication y afférent (rapports, affiches, plaquettes, articles de presse, mentions sur sites Internet, panneaux de chantier,...) avec la mention « action financée par le Conseil général de Seine-et-Marne », et l'apposition du logo départemental. Il pourra dans ce cadre prendre contact avec la Direction de la Communication pour fourniture du logo ;
- enfin, le Département, par l'intermédiaire de ses élus, est systématiquement associé lors des actions de communication organisées pour le lancement des opérations intégrées au contrat (pose de première pierre, inauguration,...).

**d) Conditions diverses, suivi et contrôle :**

- la procédure d'attribution d'un contrat triennal de voirie est définie au e) procédure d'attribution d'un contrat triennal du présent chapitre ;
- les conditions particulières applicables aux contrats intercommunaux et au cumul éventuel avec un contrat à maîtrise d'ouvrage communale sont définies au chapitre suivant du présent règlement ;
- l'attention des maîtres d'ouvrage et des maîtres d'œuvre sera attirée sur la nécessité de rechercher des solutions économiques. Il pourra être demandé à un maître d'ouvrage de reprendre son projet en ce sens ;
- les travaux devront être engagés dans le délai d'un an maximum à partir de la date de l'engagement juridique du contrat, c'est-à-dire à compter de la date de signature du contrat par le Président du Conseil général ;
- la demande de versement d'acompte devra être effectuée année par année, dans la limite des montants inscrits par année à l'échéancier du contrat ;
- l'achèvement et le solde seront prononcés à la fin de la troisième année suivant la date de signature du contrat ;
- dans le cas d'un retard non prévisible pris à la réalisation d'une ou plusieurs opérations inscrites à un contrat, une seule et unique prorogation d'une année maximum de l'échéance du contrat pourra exceptionnellement être octroyée ;
- un contrôle de la réalisation des travaux conformément au projet subventionné sera effectué avant tout versement d'un acompte ou du solde de la subvention ;
- il ne sera pas délivré de nouveau contrat à un maître d'ouvrage dans l'année suivant l'achèvement du précédent ;
- les subventions inscrites pour des opérations inhérentes à un contrat ne seront versées qu'à la condition, qu'aucune subvention émanant d'un organisme autre que le Département ne

soit attribuée au maître d'ouvrage, sur la base du même montant subventionnable, pour la réalisation de ces mêmes opérations, et ce, à l'exception des pistes cyclables à créer en agglomération. En effet, si le maître d'ouvrage bénéficie d'une subvention de la Région Ile de France, ces pistes pourront également être subventionnées par le Département dans le cadre d'un contrat triennal mais le taux de subventionnement sera uniquement appliqué sur la part de travaux subventionnables restant à la charge de la commune ou du groupement, déduction faite de la part Région.

**e) Procédure d'attribution d'un contrat triennal de voirie :**

Toute souscription à un contrat triennal de voirie devra entraîner la signature par le demandeur de la « Charte pour le développement durable des contrats triennaux de voirie » et devra figurer au sein des pièces constitutives du dossier complet et définitif de demande ;

L'attribution d'un contrat triennal se fait selon deux étapes :

*Etape 1 :*

- Le demandeur déclare par courrier son intention de déposer un projet de CTV ;
- La Direction Principale des Routes sollicite une première réunion avec le demandeur, sur place, au cours de laquelle seront rappelés les principes et conditions d'obtention ;
- Confirmation de l'intention par le demandeur avec transmission d'un diagnostic, (recensement des besoins, objectifs et principe de traitement ...), d'études préliminaires et d'une délibération précisant notamment l'enveloppe budgétaire réservée à ce projet ;
- Soumission de la demande au comité de pilotage des politiques contractuelles ;
- Validation de l'intention de la demande par courrier (décrivant les étapes à suivre et les délais attendus...) adressé au demandeur et signé du Président, auquel sera jointe pour signature, la charte de développement durable. Il ne s'agira pas d'un pré-accord sur le futur contrat.

*Etape 2 :*

- A compter de la date du courrier de validation de l'intention, le demandeur devra informer la Direction Principale des Routes (sinon relance) de l'avancée de l'étude, tous les 6 mois, au maximum ;
- Organisation d'au moins une réunion pour définir des principes d'aménagement ;
- Dépôt et présentation du dossier complet, complété de la charte de développement durable signée, lors d'une ultime réunion ;
- Le dossier est étudié par la Direction Principale des Routes qui peut demander des modifications au demandeur, après avis du Conseiller général territorialement concerné ;
- Soumission du dossier pour validation, au comité de pilotage des politiques contractuelles ;
- Courrier de validation adressé au demandeur, signé du Président;
- Proposition à la Commission permanente du Conseil général.

### **3 – Cas particuliers.**

#### **Pour les projets de contrat déposés avant le 25 septembre 2009 (inclus) :**

Le projet, dont les pièces constitutives sont détaillées au chapitre IV, est étudié par les services du Conseil général. Si des remarques sont formulées au Maître d'ouvrage, ce dernier les intègre et retourne trois exemplaires du dossier modifié.

Une fois validée, la recevabilité du dossier est notifiée au Maître d'ouvrage et le contrat triennal de voirie est soumis à l'approbation de la Commission permanente de l'Assemblée départementale.

## **II – PARTICULARITES**

### **a) Cas des contrats triennaux à maîtrise d'ouvrage intercommunale :**

- Un contrat à maîtrise d'ouvrage communale pourra être cumulé avec un contrat triennal à maîtrise d'ouvrage d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), au sein duquel figureraient des opérations à réaliser sur le territoire de cette commune, sous réserve que la somme des travaux subventionnables arrêtée pour cette même commune dans le cadre de ces deux types de contrat triennaux, ne dépasse pas le plafond de 450 000 € HT pour les communes recensant moins de 2000 habitants ou de 900 000 € HT pour les communes recensant au moins 2000 habitants.
- Le montant des travaux subventionnables des contrats triennaux à maîtrise d'ouvrage intercommunale, est porté à 1 350 000 € HT par contrat pour un EPCI n'ayant pris la compétence voirie (en matière d'investissement) que sur une partie du linéaire à la charge de ses communes membres, et à 2 700 000 € HT par contrat pour un EPCI ayant pris la totalité des compétences voirie (en matière d'investissement) de ses communes membres.

### **b) Réalisation de piste de formation au Brevet de Sécurité Routière :**

- Au titre des actions de sensibilisation à la sécurité routière définies par l'Assemblée Départementale le 24 octobre 2003, les travaux de réalisation de pistes de formation au brevet de sécurité routière sont subventionnables dans le cadre d'un contrat triennal de voirie. Le taux de subvention afférent sera exceptionnellement de 75 % du montant hors taxe et leur réalisation admise sur le domaine privé des collectivités utilisatrices, nonobstant le respect des autres règles applicables aux contrats triennaux (durée, plafond ...)

## **III – OPERATIONS ELIGIBLES A UN CONTRAT TRIENNAL DE VOIRIE**

### **a) Types d'opérations subventionnables au taux de 50 % :**

- création d'un trottoir d'une largeur minimum d'1,20 mètre ou d'1,40 mètre (cf. arrêté du 31 août 1999 pris pour application de l'article 2 de la loi sur l'accessibilité n° 91-663 du 13 juillet 1991) ;
- élargissement d'un trottoir afin d'obtenir une largeur minimum d'1,20 mètre ou d'1,40 mètre (cf. arrêté du 31 août 1999 pris pour application de l'article 2 de la loi sur l'accessibilité n° 91-663 du 13 juillet 1991) ;
- création d'une piste cyclable en agglomération ;
- élargissement d'une chaussée pour matérialisation d'une bande cyclable en agglomération ;
- élargissement significatif d'une chaussée hors agglomération pour sécuriser le croisement des véhicules ;
- réalisation de gare(s) de croisements ;
- réalisation d'une voirie neuve en vue de la desserte d'un équipement intercommunal ;

- réduction significative de la largeur d'une chaussée en agglomération pour diminuer les vitesses de circulation ;
- sécurisation d'un carrefour par la réalisation de :
  - o giratoire,
  - o mini giratoire,
  - o tourne à gauche,
  - o tourne à droite,
  - o îlots directionnels et, ou séparateurs,
  - o surélévation de chaussée,
  - o élargissement ponctuel de trottoir.
- réalisation sur chaussée, en section courante, de dispositifs spécifiques de modération des vitesses de circulation tels que :
  - o écluse,
  - o plateau surélevé traversant,
  - o chicanes,
  - o « zone 30 » (sous réserve qu'il s'agisse de véritable « zone 30 » et non de la simple mise en place d'une signalisation),
  - o « zones de rencontres » (sous réserve qu'il s'agisse de véritable « zone de rencontre » et non de la simple mise en place d'une signalisation),
  - o dévoiement significatif pour casser l'aspect rectiligne d'une section de voie,
  - o réalisation dans l'axe de la chaussée d'îlots séparateurs ou d'îlots bombés franchissables,
  - o sécurisation de traversées piétonnes par réalisation de refuges ou mise en place de ralentisseurs, sous réserve qu'il ne s'agisse pas d'un aménagement isolé.
- réalisation au droit d'un établissement d'enseignement, d'une aire de stationnement pour les cars scolaires, en vue de sécuriser l'attente, la montée et la descente des enfants.

**b) Types d'opérations subventionnables au taux de 20 % :**

- création d'un trottoir d'une largeur insuffisante au vu des prescriptions énoncées par l'arrêté du 31 août 1999 pris pour application de la loi sur l'accessibilité ;
- recalibrage d'un trottoir sans que la largeur obtenue ne respecte pour autant les prescriptions énoncées par l'arrêté du 31 août 1999 pris pour application de la loi sur l'accessibilité ;
- renforcement et reconstruction de trottoir sans modification d'emprise ;
- bordurage d'une chaussée ;
- renforcement et reprofilage d'une chaussée ;
- réfection de la couche de roulement d'une chaussée accompagnée d'un renforcement ponctuel et significatif de la structure (purges ...), d'une épaulement (renforcement en rive), d'un bordurage, de la création de trottoir, ou de travaux d'assainissement pluvial de la chaussée ;
- création d'une chaussée.

#### **IV – PIÈCES CONSTITUTIVES DU DOSSIER D'UN PROJET DE CONTRAT TRIENNAL DE VOIRIE.**

Le dossier relatif à un projet de contrat triennal de voirie devra être transmis au Département en trois exemplaires et comporter les pièces techniques, administratives et financières suivantes, ceci afin de permettre aux services départementaux d'appréhender chacune des opérations envisagées et confirmer leur recevabilité :

- la « Charte pour le développement durable des contrats triennaux de voirie » signée du demandeur ;
- un plan de situation permettant de localiser l'ensemble des voies devant être réaménagées, notamment par rapport à l'éventuelle proximité de réseau ferroviaire hiérarchiquement plus important ;
- un plan général des travaux pour chacune des opérations projetées précisant les sections à traiter ;
- des profils en travers existants et projetés, de la chaussée et des trottoirs ;
- un plan à l'échelle 1/500<sup>ème</sup> de tout aménagement entraînant la réalisation de dispositifs spécifiques sur chaussée ;
- un plan à l'échelle 1/200<sup>ème</sup> pour tout aménagement projeté sur une route départementale ;
- les deux précédents plans devront impérativement faire apparaître les signalisations horizontale et verticale envisagées ;
- une notice explicative justifiant les travaux et précisant le statut de chaque voie, pour chacune des opérations ;
- un devis détaillé par opération ;
- un échancier de réalisation ;
- une délibération du Conseil Municipal ou Communautaire, ratifiant le choix des opérations projetées ainsi que leur coût ;
- une attestation du maître d'ouvrage, relative à la maîtrise foncière des terrains nécessaires aux aménagements projetés ;
- dans le cas d'un aménagement à réaliser sur un site particulier ou classé, une copie de l'avis du ou des organismes compétents (Architecte des Bâtiments de France, Voies Navigables de France, Office National des Forêts ...) ;
- dans le cas de la réalisation d'un dispositif de sécurité non normalisé, dans le cadre d'une expérimentation, une copie de l'avis favorable de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière du Ministère de l'Équipement.

En outre, et dans la nécessaire préoccupation d'une bonne coordination des travaux, le dossier devra comporter les éléments d'information suivants :

- Pour les réseaux aériens et réseaux enterrés secs :

S'il y a volonté d'enfouissement de réseaux aériens à court ou moyen terme, un devis des travaux et leur mode de financement acquis ou souhaité.

S'il y a volonté de création ou de mise en place de fourreaux (pour des réseaux type fibre optique, éclairage public, télécommunication, .....), la planification des travaux devra être fournie.

- Pour les réseaux d'assainissement :

1) Description physique des réseaux :

rappeler la nature et les caractéristiques des réseaux dans les rues concernées :

réseaux eaux usées, pluvial, unitaire ;

regard, avaloirs, branchements, boîte de branchement, déversoirs d'orages, etc ...)

le cas échéant : rappeler les éléments manquants (ex. boîte de branchement).

Fournir un plan de situation et un plan ou un croquis des réseaux des rues concernées.

2) Eléments résultant du diagnostic et du schéma directeur d'assainissement (SDA) :

résultats de l'inspection télévisée (fournir un exemplaire ou une copie du rapport de l'inspection) ;

anomalies révélées par d'autres diagnostics (erreurs de branchements, collecte d'eaux claires parasites ou d'eaux de pluie, insuffisances hydrauliques éventuelles, etc ...) ;

recommandations du SDA sur réseaux concernés (nature des travaux et priorités).

3) Nature – Coût prévisionnel – Programmation des travaux à réaliser sur les réseaux (préalablement aux travaux de voirie).

- Pour les réseaux d'alimentation en eau potable :

1) Caractéristiques du réseau existant (diamètre, âge, matériau, nombre de branchements) ;

rappeler les insuffisances constatées au regard de la défense incendie.

2) Existence ou non d'un projet de renouvellement, de renforcement, de modifications des éventuels branchements en plomb.

3) Coût prévisionnel indiquant d'éventuels cofinancements – Programmation des travaux à réaliser sur les réseaux (préalablement aux travaux de voirie).



## Annexe n° 2

**CHARTRE****DE DEVELOPPEMENT DURABLE  
POUR LES CONTRATS TRIENNAUX DE VOIRIE****PREAMBULE**

Le Département de Seine-&-Marne peut apporter, au travers d'un contrat triennal de voirie, son soutien aux communes et groupements de communes détenant la compétence adéquate, pour la réalisation de toute opération de strict investissement de voirie ;

Ce soutien s'est voulu au fil des années, le témoignage d'une politique volontariste, calquée, pour partie, sur la politique d'investissement menée par le Département sur son réseau, notamment pour l'amélioration de la sécurité routière ;

Mais plus récemment, le Département de Seine-&-Marne, a également fait le choix de mener ses diverses compétences d'action et d'intervention dans un souci de développement durable, en élaborant son « Agenda 21 » ;

Cette préoccupation environnementale se devait donc d'être élargie aux politiques d'aide départementales et notamment contractuelles, ce que le Conseil général décida dans sa séance du 26 juin 2009 ;

Subséquentement, le règlement des contrats triennaux de voirie a été modifié par délibération du Conseil général du 25 septembre 2009, afin d'y intégrer des critères d'éco-conditionnalité ;

Ainsi, toute prétention d'une commune ou d'un groupement de communes, à l'obtention d'un contrat triennal de voirie doit être entérinée par la signature de la présente charte, par laquelle le futur maître d'ouvrage prend, pour la conception et la réalisation d'un tel contrat, les engagements suivants, en faveur du développement durable :

La commune de ....., représentée par son Maire et ci-après dénommée le « maître d'ouvrage », a fait part au Président du Conseil général de Seine-&-Marne de son souhait de solliciter un contrat triennal de voirie, validé en date du .....

**Le maître d'ouvrage atteste avoir pris connaissance du règlement des contrats triennaux de voirie et des obligations qui s'y rattachent** notamment eu égard :

- à la consultation, si nécessaire, des services compétents de l'Etat (Architecte des Bâtiments de France, Office National des Forêts, Voies Navigables de France, Mission Interservice de l'Eau) et des concessionnaires de réseaux ;

- au respect obligatoire des prescriptions de :

la loi sur l'accessibilité,

la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE),

la loi sur l'eau.

En vertu de quoi, pour la conception et la réalisation de ce contrat, **le maître d'ouvrage s'engage à :**

Article 1.

**Impliquer pertinemment la population concernée** dans l'élaboration du projet, au travers d'une démarche participative ;

Article 2.

**Communiquer** sur les opérations envisagées ou réalisées, au travers d'actions pédagogiques diverses, en vue de faire accepter les principes de l'aménagement ;

Article 3.

**Promouvoir** l'utilisation de **matériaux locaux**, pour une réduction des distances de transport, et **innovants** de par une teneur moindre en produits pétroliers ou une production moins énergivore ou un recyclage de matériaux en place ;

Article 4.

**Intégrer** dans le cadre des procédures de dévolution des marchés publics relatifs au contrat, la notion de **schéma d'organisation environnementale**. Ce schéma, à fournir par tout candidat au(x) marché(s) détaille les dispositions prévues pour coordonner les différents intervenants sur un même secteur et pour assurer le respect des prescriptions environnementales liées au chantier, édictées par le cahier des clauses environnementales générales et le cahier des clauses environnementales particulières.

Par ce biais, les entreprises s'engagent à respecter l'environnement géographique du chantier, à limiter les émissions sonores et la pollution de l'air et à gérer les déchets et les liquides issus du chantier ;

Article 5.

**Privilégier** l'emploi d'**éclairage public peu consommateur en électricité** et de **végétation locale, peu consommatrice en eau** ;

**Prévoir des aménagements et traitements paysagers dans un objectif zéro phytosanitaire.**

Article 6.

**Etudier** l'opportunité d'installer fourreaux et chambres techniques dans la perspective de la **mise en place ultérieure de fibre optique**.

Pour la commune de .....,  
Le Maire, le

