



**MINISTÈRE
DU PARTENARIAT
AVEC LES TERRITOIRES
ET DE LA DÉCENTRALISATION**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction
interdépartementale
des routes Nord**

Lille, le 31 octobre 2025

*Service des Politiques et Techniques
Cellule Sécurité Routière Équipements de la Route*

Consultation

Nos réf. :

Vos réf. :

Affaire suivie par : Vincent DELINS

Tél. : 06 60 38 64 49

Mél : vincent.delins@developpement-durable.gouv.fr

OBJET : Consultation pour étude comportementale et de trafic - LA GENTILLERIE

PJ : Ø

Ce courrier concerne la demande d'un devis pour :

- La réalisation d'une étude comportementale, étude de trafic et de flux dans le carrefour de la Gentillierie de la RN 51 (Marne).
- Propositions de plusieurs scénarios argumentés pour sécuriser ce trafic

Contexte:

La présente demande concerne l'étude de flux situé sur le carrefour giratoire de la Gentillierie sur la RN 51. Nous constatons des entrées sortie sur la RN51 à 2x2 voies, au droit de point d'échange s'apparentant plus à des accès de service qu'à des bretelles d'échangeurs.

Le secteur étudié est une 2X2 voies avec TPC située en rase campagne, sur la RN51, principal axe de liaison Reims/Charleville-Mézières. Il se trouve sur la commune de Saint-Rémy-le-Petit, dans le département des Ardennes (08), en limite du département de la Marne (51), du PR88+400 au PR89+400.

La vitesse maximale autorisée est de 110km/h



- Dans ce secteur, la RN51 se caractérise par une entrée et une sortie donnant sur des chemins communaux qui desservent des cultures agricoles, 2 habitations ainsi que la Gentillerie, une exploitation agricole en activité depuis 2000, complétée par un élevage avicole puis par un méthaniseur.

La circulation est constituée en majorité de poids-lourds et d'engins agricoles, notamment en période de récolte. Ces véhicules utilisent régulièrement l'accès de sortie dans le sens Charleville-Mézières/Reims comme insertion directe sur la RN51 alors que cette manœuvre est interdite par la signalisation en place à savoir 2 panneaux B1. Des véhicules légers utilisent également cet accès comme « aire de repos » avant de reprendre la RN51 par cette même sortie.

PR 88+420 vue de l'accès sens Charleville / Reims



- Dans le sens Reims/Charleville-Mézières, l'accès à la ferme de la Gentillerie se fait par une unique entrée non aménagée. Sans voie de décélération, son revêtement est fortement dégradé. L'intensification de l'activité liée à l'élevage avicole et le méthaniseur a densifié le trafic et risque d'augmenter la survenue d'accidents.



- Toujours dans le sens Reims/Charleville-Mézières, la bretelle d'insertion au PR 88+593 est non conforme car elle présente une longueur d'insertion trop courte (19,90m).



- On note également la présence d'un passage à niveau dont la signalisation doit être revue. De plus, le PN se situe sur une voie dont le gestionnaire n'est pas clairement identifié.

- Concernant l'accidentologie au droit de ces échanges, les données actualisées des 5 dernières seront fournis par demande de l'attributaire par la cellule sécurité routière de la DIR Nord.



Objectifs et contenu des prestations :

La prestation demandée est une mission d'étude comportementale, étude de trafic, l'étude de flux et une étude de propositions pour sécuriser ces accès.

Cette étude permettra d'identifier et d'objectiver les flux problématiques et de proposer des solutions adaptées.

- Les objectifs sont :
 - Identification les origines-destinations
 - Comptage de trafic avec différenciation VL/PL et convois agricoles, vitesses au droits des insertions déboîtements des accès de service.
 - le recensement des flux.
 - des reportages video et un avis sur les flux potentiellement dangereux

Il est également demandé de proposer une ou plusieurs solutions chiffrées pour sécuriser le trafic, en argumentant ces propositions et en indiquant les enjeux de ces dernières

Pour cela, le titulaire doit mettre en œuvre tous les moyens nécessaires afin d'atteindre ces objectifs

Spécifications particulières

- Le planning d'intervention sera communiqué à l'avance au maître d'œuvre et au conducteur d'opération afin qu'ils puissent, à tout moment, assister aux opérations sur le terrain.
- Le titulaire doit décrire les modalités d'interventions et identifier les contraintes particulières. Les documents devront être validés par le gestionnaire de voirie: Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIRN).
- En cas de sous-traitance, celle-ci devra faire l'objet d'une demande préalable d'agrément auprès du maître d'œuvre. En cas d'inobservation de cette disposition, les travaux déjà exécutés seront refusés et repris à la charge du titulaire.

Le livrable :

Avant la réalisation de la mission l'entreprise remettra son offre accompagnée:

- Des justifications à produire quant aux qualités et capacités de l'entreprise,
- D'une notice d'exploitation sous chantier, explicitant les dispositions prévues, accompagnée de plans,
- D'un planning décrivant le délai d'intervention et le délai de remise des documents, (Desc, Rapport...)
- D'une note sur la méthodologie prévue

A l'issue de la mission, le rapport d'étude sera rédigé par le titulaire. Les livrables attendus sont:

- Rapport d'étude pointant les enjeux (Flux problématiques, temporalité, données chiffrées...) et proposant des solutions pratiques pour fluidifier le trafic,
- Graphique de répartition du flux,
- Graphiques de comptages directionnels+ données xls associées
- Classification des différentes typologies de comportements particuliers
- Fichiers vidéo bruts livrés par le lien de téléchargement
- Fichiers vidéo analysé des comportements dangereux.
- Diagramme de fonctionnement

Les délais:

Les investigations seront réalisées sur une durée de deux (02) semaines hors vacances scolaires, dans les trois (03) mois suivant la notification.

Le rendu du rapport final devra être communiqué à la maîtrise d'œuvre mandataire en 3 exemplaires dont un reproductible dans un délai de trente (30) jours ouvrables maximum suivant la fin des études.

Jugement de l'offre :

Seules seront jugées les offres reçues au plus tard le **lundi 24/11/2025 à 18h00**. Reçues aux adresses suivantes : vincent.delins@developpement-durable.gouv.fr

segolene.goubet@developpement-durable.gouv.fr

Chaque offre se verra attribuée une note conformément aux critères pondérés définis ci-après, l'offre économiquement la plus avantageuse sera choisie:

Critère d'attribution :

La note globale de chaque candidat sera évaluée sur 40 points selon les critères dont les pondérations sont énoncées ci-dessous :

Critère d'attribution	Pondération
A/ La note technique (NT) de la proposition, notée sur 20, et appréciée au regard des sous-critères suivants : a/ du détail du personnel affecté à ce marché, avec leur fonction dans l'entreprise, leur rôle dans ce marché et l'expérience acquise pour le même type de prestation (5 points) ; b/ les connaissances antérieures et les missions de même type déjà réalisées par le candidat (5 points) ;	60,00 %

<p>c/ de la méthodologie envisagée pour réaliser les prestations dans le respect du planning prévisionnel (5 points) ;</p> <p>d/ des moyens mis en œuvre pour respecter le planning prévisionnel indiqué au §10-6 du CCP (5 points)</p> <p>Une note technique intermédiaire sera obtenue par addition des valeurs des sous- critères (sur 20 points).</p> <p>Ces éléments seront appréciés suivant le barème suivant :</p> <table border="1"> <tr> <td></td><td>Note du sous-critère</td></tr> <tr> <td>Très satisfaisant</td><td>5 points</td></tr> <tr> <td>Satisfaisant</td><td>3,75 points</td></tr> <tr> <td>Moyen</td><td>2,5 points</td></tr> <tr> <td>Insatisfaisant</td><td>1,75 points</td></tr> <tr> <td>Très insatisfaisant</td><td>0</td></tr> </table> <p>Application du principe de redressement des notes relatives à la « valeur technique » : La meilleure note intermédiaire obtenue par addition des valeurs des sous-critères sera portée à la valeur définitive de 20 points. La note finale de chaque offre des autres candidats sera obtenue en multipliant la note technique intermédiaire par un coefficient $R = (20 / \text{note provisoire de l'offre classée première})$.</p>			Note du sous-critère	Très satisfaisant	5 points	Satisfaisant	3,75 points	Moyen	2,5 points	Insatisfaisant	1,75 points	Très insatisfaisant	0
	Note du sous-critère												
Très satisfaisant	5 points												
Satisfaisant	3,75 points												
Moyen	2,5 points												
Insatisfaisant	1,75 points												
Très insatisfaisant	0												
<u>B/ Le prix des prestations (NP)</u> au regard du montant de l'offre, notée sur 20	40,00 %												
Critère d'attribution	Pondération												
Note du candidat = $20 \times [(\text{montant de l'offre la moins disante} / \text{montant de l'offre du candidat})]$.													

Note globale N

La note globale N du candidat est égale à la somme des notes pondérées obtenues pour chacun des trois critères :

$$N = 0,4 \cdot NP + 0,6 \cdot NT$$

L'offre du candidat ayant la note globale N la plus élevée sera considérée comme l'offre économiquement la plus avantageuse.

Conditions d'exécution :

L'exploitation sous chantier est à la charge du prestataire et devra être présentée dans un dossier d'exploitation sous chantier (DESC) mais les interventions hors circulation (sur les chemins de désenclavement) sont à privilégier .

Aucune intervention ne peut être commencée sans formalisation de la prise en compte de la sécurité. Toute intervention doit respecter les conditions réglementaires préalables au démarrage. Les interventions feront l'objet d'une fiche d'intervention tiers établie avec le CEi.

Le titulaire devra faire connaître au maître d'œuvre, le nom et le numéro de téléphone de la personne désignée pour le représenter sur le chantier.

Équipements de protection collective : signalisation

Aucun accès sur les zones circulées n'est autorisé sans la mise en place du balisage correspondant.

Équipements de protection individuelle

Le personnel doit impérativement porter en permanence un vêtement de signalisation à haute visibilité conforme aux prescriptions de la norme NF EN 471, de classe 2 ou 3.

Véhicules

Les véhicules stationnant fréquemment sur la chaussée ou les accotements doivent être de couleurs claires dotés de bandes blanches rouges et blanches rétro-réfléchissantes dont les caractéristiques sont définies par l'arrêté du 20 janvier 1987, de feux spéciaux réglementés par l'arrêté du 4 juillet 1972 et de panneaux AK5 ou AK14 équipé aux trois sommets de feux de balisage et d'alerte R2 synchronisés conformes aux prescriptions de la norme NF EN 12352, et dont la commande est indépendante de celle des feux spéciaux.

Les intervenants:

Les personnels concernés sont:

- Le chef de la cellule SR EQUIPEMENT Vincent DELINS, maître d'ouvrage
- La chargée de projet SR Ségolène GOUBET, maître d'œuvre
- Le chef du bureau de pilotage, Fabien GENNESSEUX, exploitant
- Le chef de district Reims Ardennes, Quentin PAQUIN, exploitant
- Le chef de CEI de Rethel, Sandrine LHUILLIER exploitant de la RN51 et A34

Le Chef de la cellule SR EQUIPEMENT DE LA ROUTE

Vincent DELINS

