MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

Pouvoir adjudicateur

État - Ministère des Transports
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne – Franche-Comté

Mandataire

Monsieur le Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne – Franche-Comté par arrêté de délégation en vigueur à la date de signature du marché

Représentant du pouvoir adjudicateur (RPA)

Monsieur le Directeur régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bourgogne-Franche-Comté par arrêté de délégation en vigueur à la date de signature du marché

Objet du marché

Marché de prestations relatives à l'étude d'actions de modernisation en faveur de la faune sur le réseau RRN de Bourgogne – Franche-Comté

Réf PLACE : DrealBFC-26-RRN-Modernisation

Sommaire

1. Présentation de l'étude....3
1.1 – Contexte....3
1.2 - Objectifs....4
1.3 - Pilotage....4
1.3 - Intervenants....5
1.4 – Présentation des sections de RN....5
II. Données fournies....12
III. Réunions....13
IV. Contenu de l'étude....13
IV.1. Méthodologie....13
IV.2. Déroulement de l'étude....13
a). Diagnostic général....13
b). Diagnostic local....14
c). Les ouvrages d'art....14
d). Fiche/note de diagnostic local....14
IV.3. Rédaction de proposition d'aménagement....15
IV.4. Avant-projet sommaire....16
V. Rendus....17
ANNEXE 1 – Calendrier indicatif d'enchaînement des tâches....18

1. Présentation de l'étude

1.1 – Contexte

Afin de mieux prendre en compte les préoccupations relatives aux transitions écologique et numérique et à l'adaptation ou la remise à niveau du réseau routier national existant, la DREAL BFC en tant que service de l'État et plus particulièrement du Ministère des Transports porte l'ambition de mettre en œuvre des actions de modernisation du réseau routier national (RRN). Cette démarche a vocation à répondre aux enjeux relatifs à l'environnement et aux nuisances, aux services à l'usager, y compris la sécurité routière, ainsi qu'à l'adaptation du réseau routier national au changement climatique.

Les aménagements relevant de la modernisation doivent répondre à un objectif de mise à niveau du RRN par une amélioration non capacitaire répondant aux enjeux de thématiques différentes tels que la ressource en eau, le bruit, le changement climatique …. et notamment les rétablissements des continuités écologiques, objet du présent marché.

En lien avec les politiques publiques portées par le ministère en faveur la préservation de la biodiversité (Plan Biodiversité et la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB) notamment), le rétablissement des continuités écologiques interrompues par le RRN constitue un enjeu important, en particulier pour les plus anciennes sections qui ne respectent pas les dispositifs réglementaires imposés aujourd'hui aux projets neufs.

Dans le cadre de la modernisation du RRN, la réalisation de nouveaux ouvrages de franchissement (supérieurs ou inférieurs) et la requalification environnementale d'ouvrages d'art existants pourront être envisagées. Ces aménagements pourront être considérés individuellement ou dans le cadre d'un programme de restauration plus global comprenant, outre la création du dispositif de franchissement de la faune proprement dit, d'autres aménagements en faveur de la biodiversité indispensables à leurs fonctionnalités (par exemple des clôtures et grillages guidant la faune vers les traversées aménagées, des aménagements végétaux rendant attractif le passage, des parapets d'occultation, etc).

Le réseau routier et autoroutier national non concédé est géré en Bourgogne Franche-Comté par deux Directions interdépartementales des routes (DIR) : la DIR Centre Est et la DIR Est.

La DIR Est a mené une étude sur l'amélioration des continuités écologiques sur son réseau, le rapport de l'étude date de décembre 2022.

La DIR Centre Est a lancé une étude basée sur l'analyse des données collisions faune le long de son réseau de 2018 à 2021, l'étude menée par le CEREMA a fait l'objet d'un rapport « Bilan du protocole collisions en DIR Centre-Est de décembre 2025.

Le **G**roupe d'**É**changes sur les **I**nfra**S**tructures linéaires de transport et la **T**rame verte et bleue (GEIST) est l'outil d'animation sur le territoire Bourgogne-Franche-Comté des politiques publiques en matière de restauration des continuités écologiques et de la biodiversité. Le pilotage institutionnel relève de la DREAL et de la Région, le pilotage technique est assuré par le Cerema.

Le Cerema a travaillé à la production d'une cartographie identifiant et priorisant les points noirs ; obstacles aux continuités écologiques terrestres, ainsi qu'une base de données associée, sur le territoire hexagonal. Un rapport présente le contenu de l'étude, la méthodologie d'identification des points noirs liés aux infrastructures linéaires de transport (ILT : routes, voies ferrées et canaux) et les principaux résultats.

L'étude menée par le CEREMA a permis au GEIST d'identifier et de faire remonter en priorité nationale et en priorité secondaire nationale des tronçons de RN sur le périmètre de la région Bourgogne Franche-Comté. Parmi ces tronçons, six (6) ont été retenus et font l'objet de cette présente étude.

1.2 - Objectifs

Le présent marché a pour objet la réalisation de diagnostics locaux pour le rétablissement des continuités écologiques et les leviers d'amélioration des aménagements existants pour réduire les points noirs sur six (6) tronçons du RRN non concédé de la région Bourgogne Franche-Comté, jusqu'à la rédaction d'avants-projets sommaires.

Ce réseau est désigné sous le terme « RRN » dans le présent CCTP.

La DREAL BFC souhaite pouvoir établir un programme pluriannuel de travaux de rétablissement des continuités écologiques sur son réseau via la démarche suivante et ceci, pour chaque tronçon de RN identifiés dans le présent marché :

- ✗ Pour chaque tronçon de RN : identification des points de conflit et des points noirs et rédaction d'une synthèse.
- ✗ Établissement d'un diagnostic local, avec visite sur site, pour un état des lieux exhaustif de tous les ouvrages présents sur les sections de RN retenues.
- ✗ Rédaction d'une ou plusieurs propositions d'aménagement.
- ✗ Établissement d'un avant projet sommaire de rétablissement avec estimation des travaux à réaliser, qui permettra de passer au stade de l'étude détaillée dans le cadre d'un marché ultérieur.

Chacune de ces étapes est détaillée dans le présent CCTP et fera l'objet de réunions (lancement de la prestation, échanges, présentation et validation des résultats).

Le titulaire doit donc être compétent et outillé pour étudier techniquement des projets de restauration écologique complexes.

1.3 - Pilotage

Le titulaire désigne un chef de projet unique chargé du rôle d'ensemblier et de coordination de l'équipe projet et assurant le lien avec la maîtrise d'ouvrage. Il doit composer une équipe projet justifiant d'une expérience et de compétences pour toutes les thématiques abordées dans l'étude et garantir de la mobilisation des personnes désignées lors de la réponse pour la réalisation de l'étude.

La rédaction et la livraison du contenu du diagnostic se fait de façon progressive avec une production et une mise à disposition des parties de dossier échelonnées.

A titre indicatif, un calendrier d'enchaînement des tâches est joint en annexe n°1 du présent CCTP (le mois est synthétisé et représenté sur 4 semaines).

À l'engagement de sa mission, le titulaire propose un ordonnancement de la production, qui détaille la structuration proposée pour la rédaction, la mise à disposition et la transmission progressive des livrables et les délais afférents.

Le titulaire propose dès le début de la mission un planning prévisionnel de réalisation de l'ensemble des diagnostics locaux au maître d'ouvrage.

Le titulaire transmet les livrables (même produits partiellement) au maître d'ouvrage par voie électronique. Ce dernier se charge de centraliser les examens et prises d'avis pour ensuite les restituer au titulaire. Les modifications, corrections, annotations, avis peuvent être intégrés, pour les textes, en forme «modifications apparentes» dans les fichiers informatiques.

En effet, ces parties de dossier peuvent être amenées, à de multiples reprises par le titulaire en fonction des avis, observations et remarques du maître d'ouvrage et des différents intervenants, à être modifiées jusqu'à leur validation finale.

Des points d'arrêts sont attendus, et doivent apparaître dans l'ordonnancement du titulaire. Des points d'avancement avec le maître d'ouvrage sont à programmer selon la progression de la mission.

Une première réunion, portant sur le lancement des prestations, est organisée dans les 15 jours suivants la notification du marché avec le représentant du maître d'ouvrage et ses partenaires (cf paragraphe 1.3 - Intervenants ci-dessous).

1.3 - Intervenants

Cette étude est pilotée par le Service Transports et Mobilité (STM) de la DREAL BFC avec l'appui du Service Biodiversité Eau et Paysages (SBEP) de la DREAL BFC, ce dernier pilote l'étude régionale, confiée au CEREMA, de la Stratégie Nationale de la Biodiversité (SNB).

Les DIR Centre Ouest et DIR Est (service en charge des sujets environnementaux et service exploitation), pourront être associées aux réunions de restitution.

La DREAL BFC, service transport mobilité/ département mobilité infrastructures, est le seul interlocuteur du titulaire.

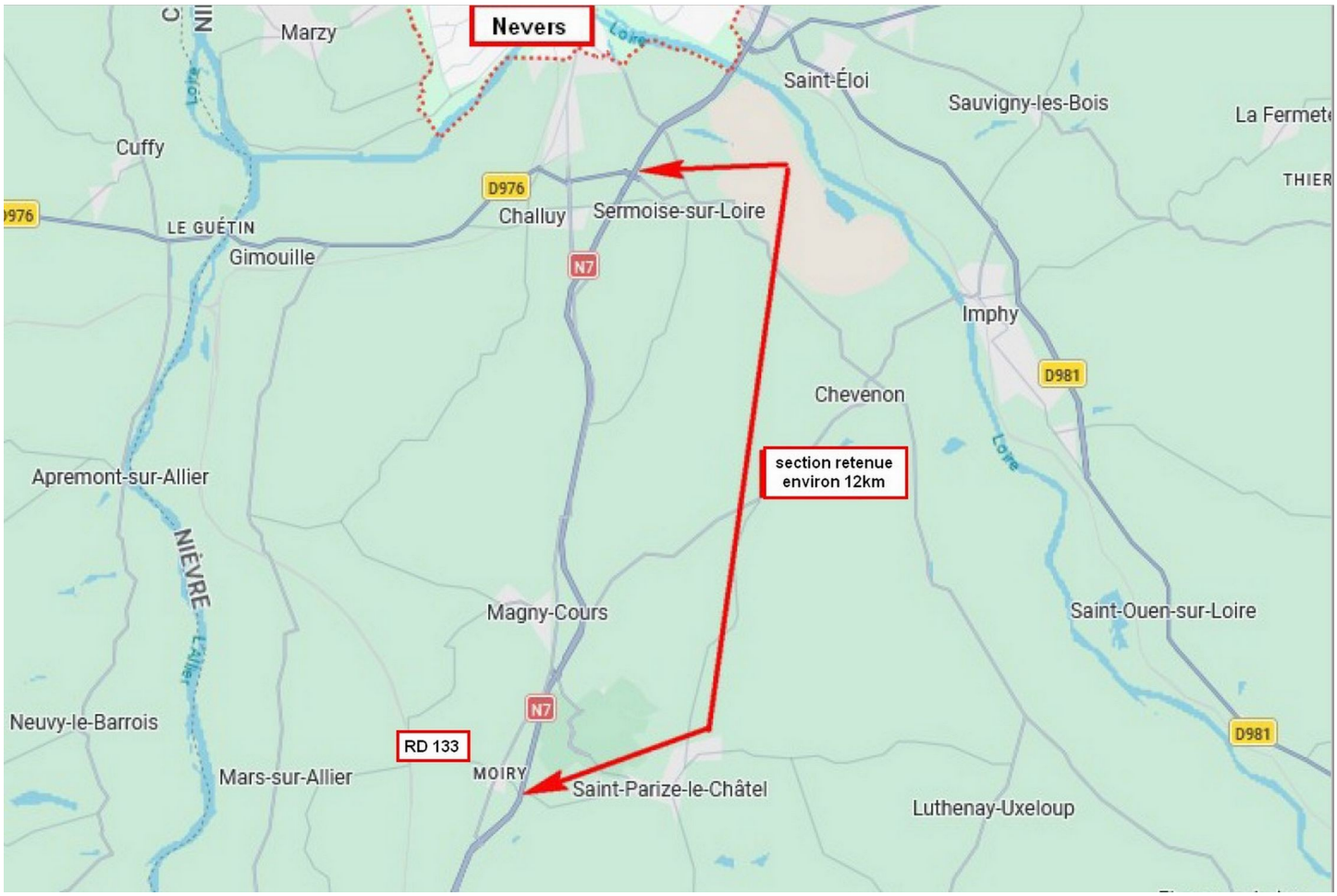
1.4 – Présentation des sections de RN

Les sections du réseau routier national retenus dans la présente étude se situent en Bourgogne Franche-Comté, plus particulièrement dans les départements de la Nièvre (58), de la Haute-Saône (70) et du Territoire de Belfort (90). Ce sont des sections plus ou moins anciennes sur lesquelles les collisions sont importantes et ont été identifiées dans l'étude menée par le CEREMA.

Sur les cartes suivantes : l'origine et la fin de chacune des sections sont localisées avec, en liminaire, une brève description du tronçon.

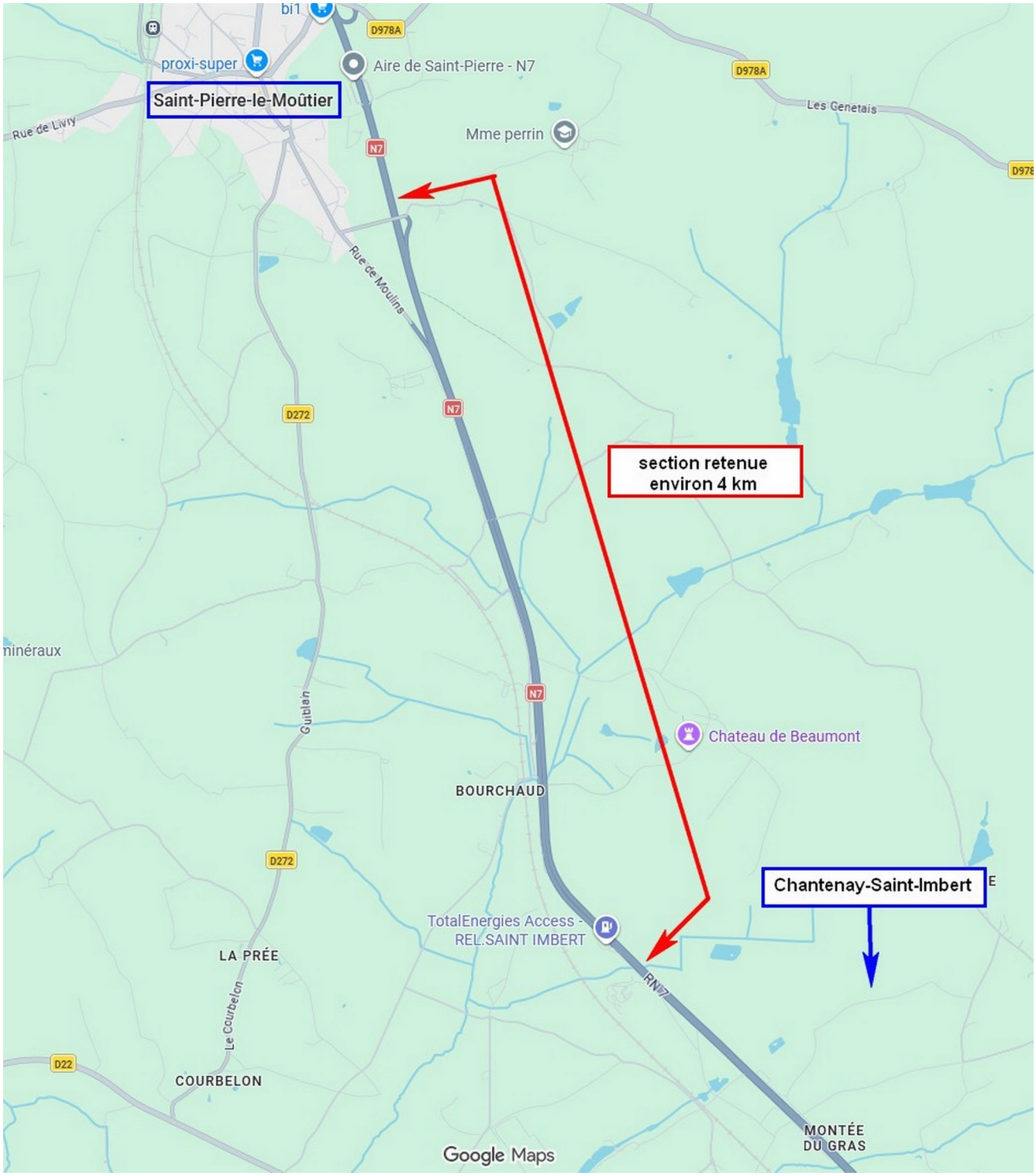
Nièvre (58) : RN 7 de l'échangeur n°37 au sud de Nevers à l'intersection RN7/RD133 (Moiry <=> St Parize le Châtel)

La section de RN7 retenue, au sud de Nevers, est une route à 2x2 voies de type autoroutier, le gestionnaire est la DIR Centre Est. La section retenue a pour longueur environ 12 km, elle commence à l'échangeur n°37 avec la RD 907A jusqu'à l'intersection avec la RD 133 (Moiry <=> Saint-Parize-le-Châtel.



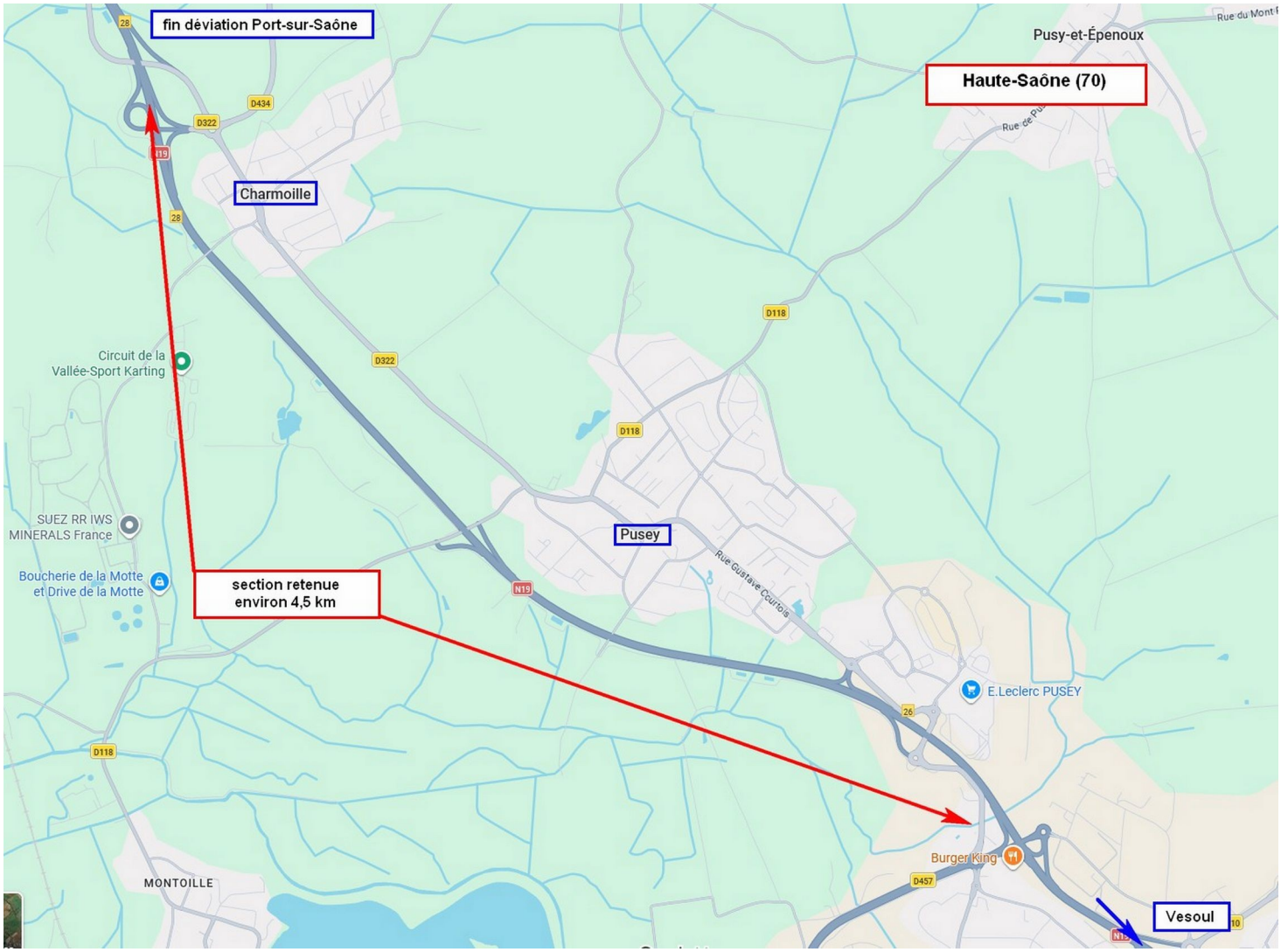
Nièvre (58) : RN 7 du sud de Saint-Pierre-le-Moutier à la jonction avec les travaux en cours de la section Saint-Pierre - Allier nord

La section de RN7 retenue, au sud de Saint-Pierre-le-Moutiers, est une route à 2x2 voies de type autoroutier avec terre plein central arboré, le gestionnaire est la DIR Centre Est. La section retenue a pour longueur environ 4 km, elle commence au sud, au droit du PS reliant la rue de Moulins avec Le Rondot jusqu'à la jonction avec la section en travaux (à environ 500 m au sud de la station service Total). Cette section a été mise en service en 2023.



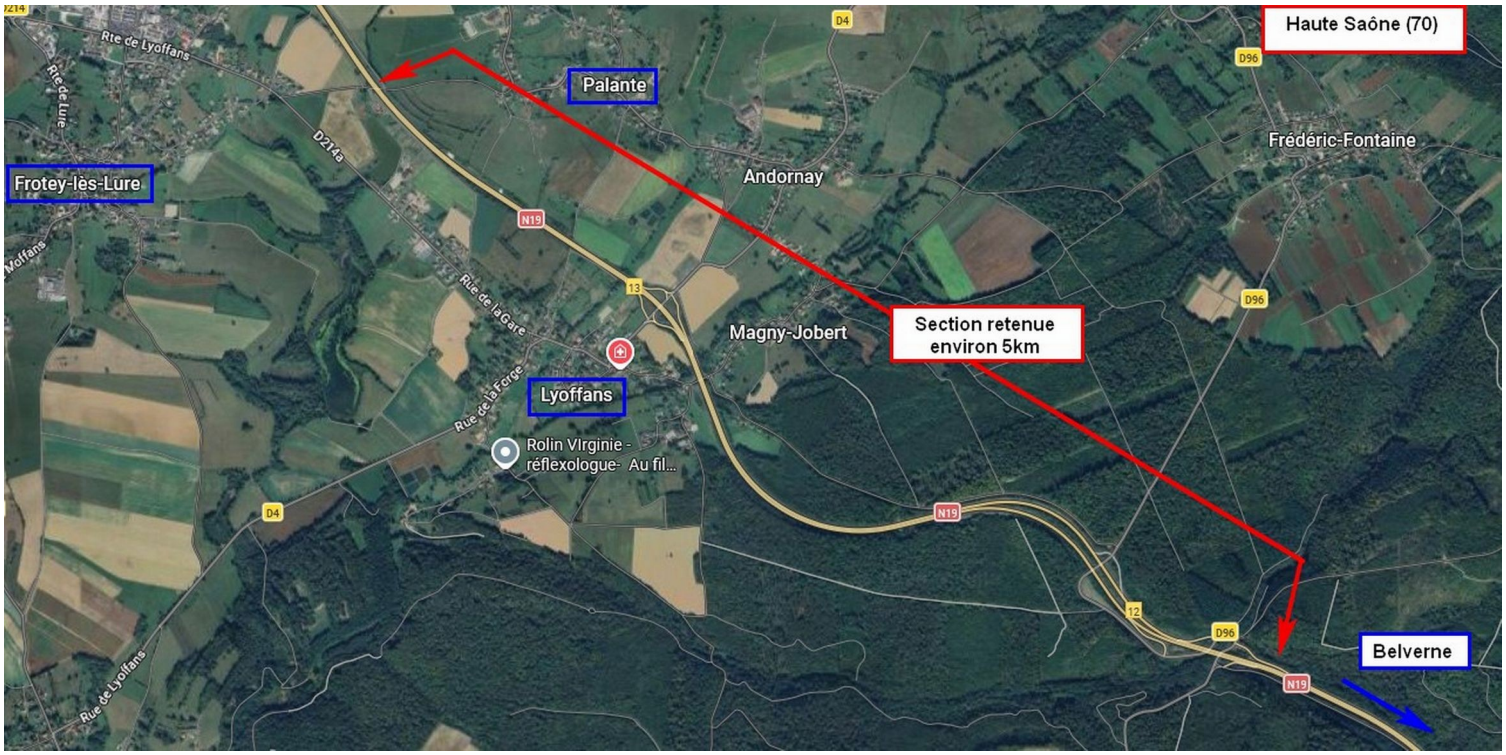
Haute-Saône (70) : RN 19 de la fin de la déviation de Port-sur-Saône (mise en service en octobre 2021) jusqu'au ruisseau de la Vaugine (échangeur RN19/RD457)

La section de RN19 retenue est une route ancienne à 2x2 voies de type autoroutier, le gestionnaire est la DIR Est. La section retenue a pour longueur environ 4,5 km, elle commence à la fin de la déviation de Port-sur-Saône (échangeur n°28 avec la RD 322) jusqu'à l'ouvrage hydraulique (PI) avec le ruisseau de la Vaugine (échangeur avec la RD 457).



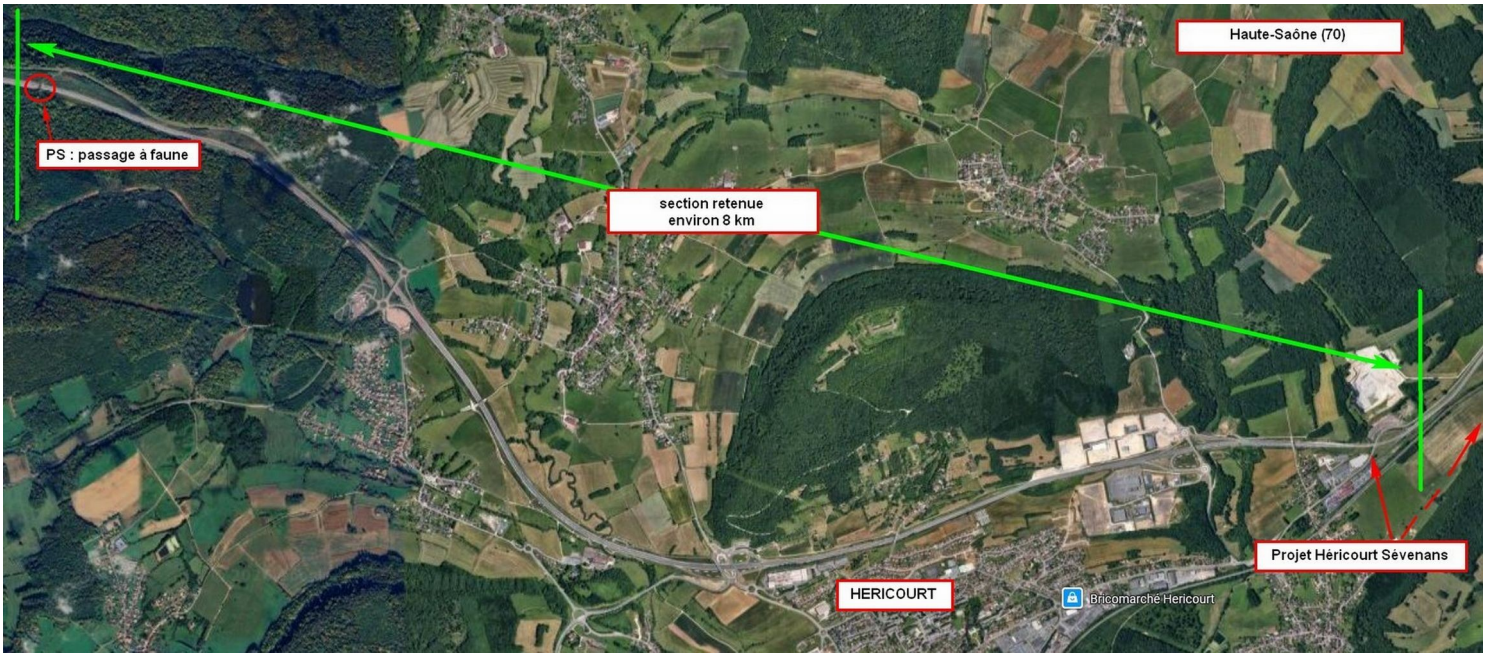
Haute-Saône (70) : RN 19 de l'intersection RD213 (au nord de Lyoffans) à la sortie de l'échangeur avec la RD96

La section de RN19 retenue est une route à 2x2 voies de type autoroutier, le gestionnaire est la DIR Est. La section retenue a pour longueur environ 5 km, elle commence au droit du PI avec la RD213, elle contourne par le nord la commune de Lyoffans pour ensuite se poursuivre et traverser la forêt de Magny-Jobert et le bois de Lyoffans, et se terminer après l'échangeur avec la RD96. Au droit de l'échangeur, plusieurs ouvrages hydrauliques permettent le passage de la rivière Le Fau.



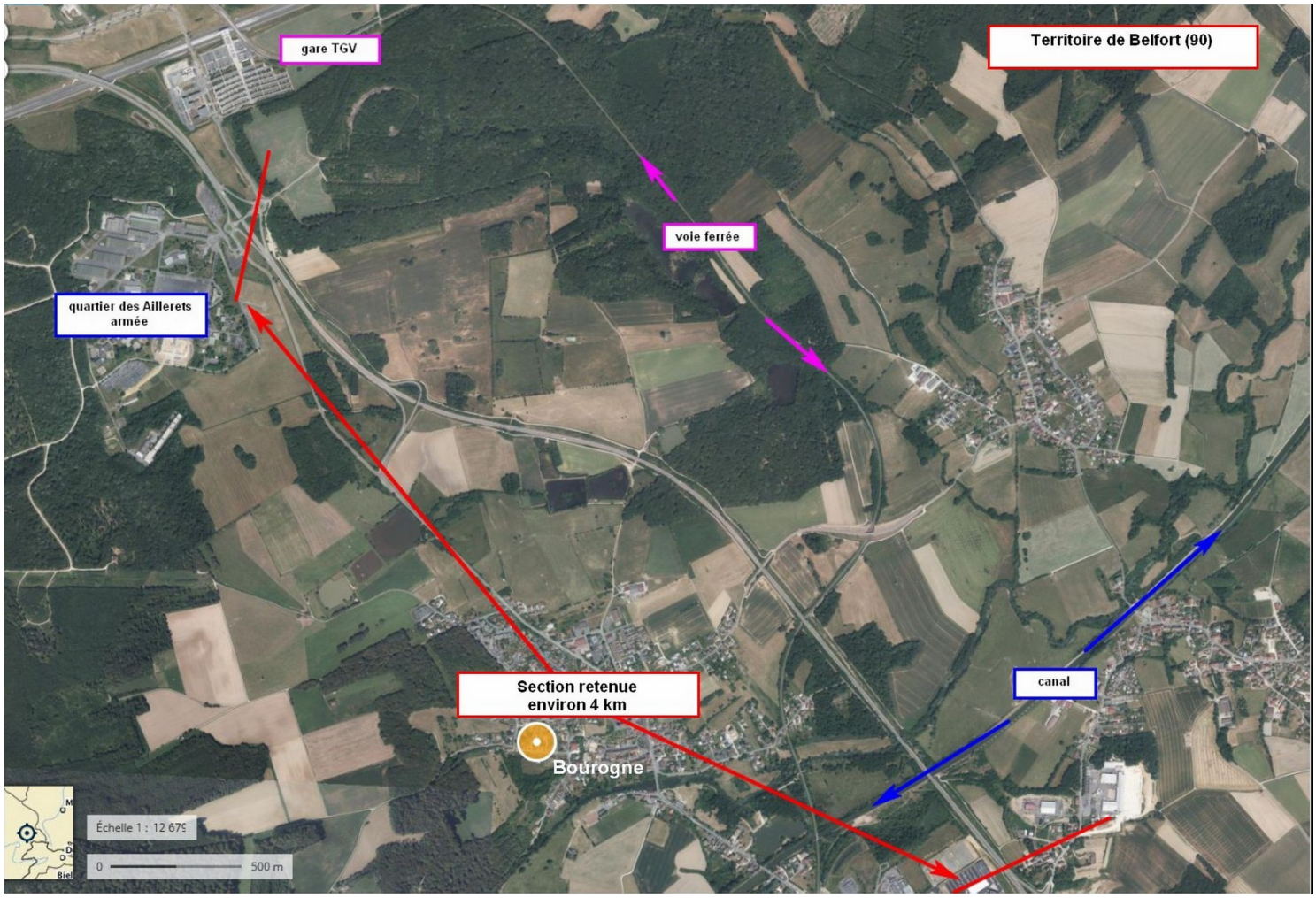
Haute-Saône (70) : RN 19 du nord de l'échangeur n°10, en passant par Héricourt jusqu'au travaux de l'aménagement en cours Héricourt Sévenans

La section de RN19 retenue est une route à 2x2 voies de type autoroutier, le gestionnaire est la DIR Est. La section retenue a pour longueur environ 8 km. Elle commence dans les bois de la Vauchière, avec le passage supérieur grande faune, accessible avec la RD438. Elle se termine à la fin de la section à 2x2 voies, à la sortie d'Héricourt, où la RN19 redevient une route bidirectionnelle.



Territoire de Belfort (90) : RN19 de l'échangeur avec le quartier militaire Aillerets jusqu'au l'échangeur avec la RD 23 au sud de Bourogne

La section de RN19 retenue est une route bidirectionnelle avec une bande médiane élargie (en partie centrale), le gestionnaire est la DIR Est. La section retenue a pour longueur environ 4 km, elle commence au droit de l'échangeur qui dessert le quartier militaire des Aillerets et la gare TGV, elle se poursuit jusqu'à la ZAC des Tourelles après avoir franchi le canal du Rhône au Rhin.



II. Données fournies

Les données suivantes sont accessibles sur Internet via les liens suivants :

- ✗ Orientation nationale de la trame verte et bleue, grandes orientations pour la préservation et la remise en état des continuité écologique avec le Décret n° 2019-1400 du 17 décembre 2019 adaptant les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques :

  Droit national en vigueur - Codes - Légifrance : *(https://www.legifrance.gouv.fr/download/pdf?id=ERdWCrPj0RvT8tqOo7TIc8KaN5YM8TCPy2C_ZbLX96A=)*

- ✗ le candidat peut s'appuyer sur les documents de planification (SRADDET, SCoT, PLUi) disponibles sur Internet.

  Les documents du SRADDET sont téléchargeable sur la plateforme IDEO via le lien suivant : Données TVB du SRADDET | Le portail de la donnée et de la connaissance en Bourgogne-Franche-Comté *(https://ideo.data.arnia-bfc.fr/databfc/dataset/donnees-tvb-du-sraddet/informations)*.

  Les trames verte et bleue sont déclinées localement dans les SCoT et les PLUi, elles sont disponibles sur Internet.

  ✗ Le titulaire peut s'appuyer sur les données naturalistes disponibles afin de consolider son diagnostic. Il mobilisera notamment les Atlas de la biodiversité communale (ABC) lorsqu'ils existent, les bases de données naturalistes régionales et nationales (SIGOGNE, INPN), ainsi que les inventaires et études naturalistes accessibles réalisés dans le cadre d'autres projets ou programmes.

- ✗ le candidat peut se référer aux données bibliographiques des éléments cartographiques suivants :
  - zones réservoirs de biodiversité (Réserves naturelles, arrêté de protection de biotope, zones humides, Zones Natura 2000, ZNIEFF, espaces naturels sensibles…) en allant chercher les couches sous GEOPORTAIL.
  - Milieux aquatiques et humides avec d'éventuels enjeux de transparence hydraulique.
  - Le SIPAF : Système d'information sur les Passages à faune, en cours de développement, via le lien suivant : SIPAF - Passages à faune

Le titulaire du marché se verra remettre les données suivantes :

- ✗ Analyse des données de collision de la faune sur les infrastructures linéaires de transport en Bourgogne – Franche-Comté – édition 2024 – Cerema : Raport de collisions en BFC.
- ✗ Carte des collisions sur le réseau routier BFC – année 2018-2022.
- ✗ Étude LPO identifiant tous les points noirs sur toute la région BFC, données utilisées par le CEREMA dans l'étude SNB ;
- ✗ Rapport de la DIR CE : Bilan du protocole collisions en DIR Centre-Est - Analyse des données de 2018 à 2021 ;
- ✗ Rapport de la DIR Est : Rapport de situation – Amélioration des continuités écologiques sur le réseau de la DIR Est.

Sur simple demande du titulaire, l'étude nationale suivante pourra être transmise :

- ✗ CEREMA - Rapport de l'étude nationale sur les points noirs : Identification et priorisation des obstacles aux continuités écologiques terrestres en France hexagonale - Points noirs Infrastructures Linéaires de Transport – octobre 2025.

L'attention du titulaire est attirée sur le fait que l'utilisation de ces données est réservée aux seuls besoins de la présente étude, et ne seront pas rendus public.

III. Réunions

Une réunion de démarrage des prestations aura lieu dans les 15 jours suivants la notification du marché, elle sera à l'initiative du maître d'ouvrage. Elle aura lieu à Besançon dans les locaux de la DREAL BFC – 5 voie Gisèle Halimi – 25000 Besançon.

Les réunions de restitution ou de travail se dérouleront en présentiel et auront lieu sur les deux sites de la maîtrise d'ouvrage : Besançon et Dijon.

IV. Contenu de l'étude

IV.1. Méthodologie

Pour réaliser sa mission, le titulaire s'appuiera sur la méthodologie décrite dans le rapport technique **« SRCE et requalification des infrastructures » (Cerema, février 2019)**, notamment pour l'identification et la récolte des informations techniques éclairant les points de conflits ainsi que pour les diagnostics des ouvrages existants avec l'établissement d'une fiche/note d'évaluation de l'état de l'ouvrage et de sa fonctionnalité écologique. Le guide fournit en annexe une « Fiche diagnostic de l'ouvrage ».

Le guide des disponible via le lien suivant : SRCE et requalification des infrastructures. Rapport technique - Cerema (*https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20301/srce-et-requalification-des-infrastructures-rapport-technique?_lg=fr-FR*)

Pour la réalisation des fiches/notes des diagnostics locaux, le titulaire s'inspirera des fiches retour d'expérience du document **« Permettre à la faune de franchir les infrastructures linéaires de transport » (Cerema, 2021)**.

Le guide du CEREMA est disponible via le lien suivant : Permettre à la faune de franchir les infrastructures linéaires de transport - Exemples de requalifications d'infrastructures - Cerema *(https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/17121/permettre-a-la-faune-de-franchir-les-infrastructures-lineaires-de-transport-exemples-de-requalificat?_lg=fr-FR)*.

Les recommandations méthodologiques et d'éléments techniques nécessaires à la prise en compte des continuités écologiques lors de la conception ou de la requalification des infrastructures sont rassemblées dans le guide des passages à faune **« Préservation et restauration des continuités écologiques dans le cadre d'un projet d'infrastructure linéaire de transport » (Cerema, 2021)**.

Le guide du CEREMA est disponible via le lien suivant : Les passages à faune. Préserver et restaurer les continuités écologiques avec les infrastructures linéaires de transport - Cerema *(https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/20803)*

IV.2. Déroulement de l'étude

a). Diagnostic général

Le titulaire devra s'approprier l'ensemble des pièces listées ci-dessus. Dans un premier temps, pour chaque tronçon de RN, sur la base des différentes études menées par le CEREMA, sur l'exploitation des cartes de zonages environnementaux et de tout autre document, le titulaire établira une synthèse des points de conflits, cela revient à identifier les zones où le réseau routier interrompt les corridors écologiques entre réservoirs de biodiversité ou fragmente un réservoir de biodiversité et, à identifier les points noirs de chacun des tronçons.

A l'issue de l'appropriation des données, le titulaire produira une note de synthèse par axe de route nationale, déclinée par tronçons identifiés pour la présente étude ; cette note sera remise au maître d'ouvrage dans le mois et demi (1,5 mois) suivant la réunion de démarrage des prestations.

b). Diagnostic local

Pour affiner le diagnostic général, une visite exhaustive de chaque tronçon permettra d'établir une cartographie des ouvrages existants et de leurs caractéristiques (nombre, taille, état, usage…), qu'ils soient spécifiquement dédiés au franchissement de la faune ou susceptibles de faire l'objet d'une requalification en faveur des continuités écologiques .

La visite permettra d'établir l'état des constructions, des clôtures, des remblais, de la végétation. Éventuellement, elle permettra d'identifier des enjeux secondaires à prendre en compte et non identifiés dans les études menées par le CEREMA.

La visite de terrain permettra également de caractériser les habitats présents, de relever les éventuels indices de présence de la faune et de confronter ces observations aux données bibliographiques disponibles afin d'identifier les espèces ou groupes d'espèces concernés par les enjeux de continuité écologique. Elle permettra d'évaluer la fonctionnalité écologique des ouvrages existants et d'identifier les secteurs où la création de nouveaux aménagements ou la requalification d'ouvrages existants apparaissent nécessaires pour restaurer les continuités écologiques.

c). Les ouvrages d'art

L'un des objectifs de cette étude porte sur l'amélioration de la transparence des ouvrages. Le maître d'ouvrage apportera une attention particulière sur les propositions d'aménagement en vue de restaurer les passages altérés par la présence de l'infrastructure ou des améliorations pour l'utilisation de ces ouvrages par la faune.

Lors des études, les ouvrages neufs sont conçus pour assurer le rétablissement des connexions entre les habitats séparés par les infrastructures, néanmoins l'efficacité d'un passage à faune dépend de sa position dans le paysage, de sa taille et des caractéristiques des espèces visées.

Le titulaire est amené à produire un avis écrit argumenté et critique sur les aménagements en place, dans lequel il s'assurera de la bonne prise en compte de la trame verte et bleue. L'analyse portera notamment sur la fonctionnalité écologique des ouvrages : dimensions utiles, luminosité, continuité des banquettes, substrat, niveaux d'eau, connectivité avec les habitats environnants, qualité des dispositifs de guidage et attractivité des accès pour les espèces ciblées. Le titulaire devra notamment examiner l'aménagement intérieur de l'ouvrage hydraulique concerné avec la prise en compte de la faune (poissons, amphibiens, loutres, mustélidés etc …), et du transit sédimentaire et hydromorphologique au sens large (risques érosifs) amont et aval, ceci quelle que soit la dimension de l'ouvrage. Son avis pourra conduire le titulaire à formuler des propositions d'amélioration de l'aménagement que ce soit en amont et/ou en aval, sans oublier les raccordements du cours d'eau à l'ouvrage.

d). Fiche/note de diagnostic local

À l'issue du diagnostic local, en vu de la réunion de restitution des diagnostics locaux et de proposition des partis d'aménagement, le titulaire rédigera une fiche/note de synthèse par tronçon.

La note de synthèse :

- ✗ présentera la localisation du site et un état des lieux de son environnement (avec une cartographie* et des photographies adaptées à la bonne compréhension des enjeux),
- ✗ intégrera la cartographie exhaustive des ouvrages existants, illustrée de photographies,
- ✗ identifiera et hiérarchisera les espèces cibles ou groupes d'espèces concernés (grande faune, petite faune terrestre, amphibiens, reptiles, mammifères semi-aquatiques, poissons…), ainsi que les enjeux de continuité écologique associés,
- ✗ dégagera et s'assurera de la pertinence et de la faisabilité des grands principes de réalisation des aménagements à réaliser en intégrant les exigences associées quant à la gestion ultérieure (entretien des ouvrages),
- ✗ intégrera son avis sur les ouvrages : ouvrages d'art, ouvrages hydrauliques, passages, passages à faune….,

✗ précisera la position optimale des nouveaux ouvrages et/ou le besoin de requalifier les ouvrages existants,

✗ précisera l'impact des rétablissements sur le milieu et le risque de dégradation/destruction d'habitats naturels, notamment pour le milieu aquatique,

✗ détaillera les éventuelles procédures réglementaires nécessaires (dossier de porter à connaissance Loi sur l'eau et/ou espèces protégées, évaluation d'incidences Natura 2000…….),

✗ présentera un ou deux partis d'aménagement selon les prescriptions du § IV.3 ci-dessous.

➔ La fiche mentionnera d'éventuelles études et projets en cours ou réalisés dans le secteur.

Le titulaire pourra prendre comme exemple ou s'inspirer des fiches du rapport du Cerema de 2019 *« Permettre à la faune de franchir les infrastructures linéaires de transport - Exemples de requalifications d'infrastructures »*, et du guide national du Cerema de 2021 « *Les passages à faune - Préserver et restaurer les continuités écologiques avec les infrastructures linéaires de transport »*.

Ces fiches seront présentées et proposées lors de la réunion de restitution. Il y aura deux réunions : une pour l'axe RN 7 portant sur les 2 tronçons concernés, et une autre pour l'axe RN 19 portant sur les 4 tronçons concernés.

La transmission d'un projet de fiche minute se fera dans un délai de 15 jours à compter de la fin des diagnostics de terrain. L'établissement de la fiche définitive se fera dans un délai de 15 jours à compter de la transmission des remarques du maître d'ouvrage sur la fiche minute.

Les prospections de terrain devront se dérouler à une période pertinente pour l'observation de la biodiversité. Celles qui nécessiteront de circuler aux abords des infrastructures routières devront systématiquement faire l'objet d'une autorisation à obtenir auprès du gestionnaire des routes (DIR Est et DIR Centre Est).

Il n'est pas prévu d'investigations invasives susceptibles de provoquer des dommages et ouvrant droit à réparation des préjudices subis au titre de dommages de travaux publics.

Le titulaire pourra également se rapprocher des DIRs pour récolter des informations techniques sur les tronçons de RN.

Ces notes/fiches définitives sont présentées et exposées lors d'une réunion de restitution (une réunion par axe de RRN), en présence du représentant du Maître d'ouvrage et d'une partie ou de l'ensemble des intervenants listés ci-dessus. Le maître d'ouvrage se chargera d'inviter les personnes concernés par le rendu.

A l'issue de la réunion, la maîtrise d'ouvrage, sur la base des propositions du titulaire, devra être en mesure de qualifier le degré de complexité de chaque aménagement proposé (simple ou complexe), conditionnant ainsi la réalisation par le titulaire d'un avant-projet sommaire (cf § IV.4), ceci pour chaque site considéré. Le Maître d'ouvrage informera le titulaire de sa décision par mail dans les 3 semaines suivant la réunion de restitution.

***La cartographie doit être un outil qui apportera une lecture immédiate de la spatialisation des points noirs et des problématiques environnementales du tronçon mises en exergue à partir des données existantes.**

Le titulaire réalisera une cartographie du tronçon, il sera particulièrement vigilant quant aux échelles de travail, et ne « superposera » que des données d'échelles et de niveaux de précision comparable.

IV.3. Rédaction de proposition d'aménagement

Chaque proposition de parti d'aménagement précisera :

- son adaptation aux espèces ou groupe d'espèces ciblés (grande / petite faune mais aussi espèces terrestres, aquatiques) et aux enjeux de continuité écologique identifiés,
- les principales contraintes et limites de la solution proposée,
- s'il s'agit d'un aménagement de l'existant ou de création d'ouvrage,
- s'il s'agit d'un aménagement avec ou sans enjeu lié à un contexte hydraulique,

- la nécessité de réalisation d'un avant projet sommaire.
- l'estimation sommaire du coût des travaux.

Un point d'arrêt est prévu à l'issue des réunions de restitution (prix n°103 et 104) présentant les propositions d'aménagements pour la RN7 et pour la RN19. Ce point d'arrêt permettra au maître d'ouvrage de faire un choix parmi les propositions d'aménagement proposées par section, avant le lancement des avants-projets sommaires.

IV.4. Avant-projet sommaire

Suite aux réunions de restitutions, le maître d'ouvrage prescrira, par ordre de service au titulaire, le démarrage de l'élaboration des avants projets sommaires (un OS par axe routier) avec son parti pris d'aménagement par section.

Pour chaque section étudiée, sur la base de la conclusion du diagnostic local et du parti d'aménagement retenu, un avant-projet sommaire sera établi. Il intégrera la faisabilité du scénario envisagé, le dimensionnement sommaire des prestations à réaliser (clôture, aménagement d'ouvrages hydraulique, aménagement paysagers, création de passage à faune….).

Cet avant projet sommaire permettra de lancer, dans le cadre dans autre marché, une mission de maîtrise d'œuvre pour les travaux d'aménagement et/ou de rétablissement de la continuité écologique (étude de conception détaillée et travaux).

Ces avant-projets sommaires devront être suffisamment précis pour être transmis à un maître d'œuvre qui dirigera ensuite les études de projet et les travaux.

Ils comprendront notamment :

- ✗ une notice incluant :
  - le contexte du site, les objectifs de l'aménagement, les raisons ayant conduit au choix de l'ouvrage, les espèces-cibles et/ou clé de voûte pour lesquelles le rétablissement sera effectué,
  - les caractéristiques des ouvrages, les dimensions, le choix des matériaux à mettre en œuvre ;
  - l'insertion paysagère et les esquisses d'aménagements paysagers,
  - les mesures d'accompagnement : clôtures, écrans, dispositifs de guidage et/ou de suivi, avertisseurs faune ou véhicules, etc.,
  - les modalités d'entretien ultérieur,
  - l'impact des travaux sur le milieu, notamment sur l'écoulement des eaux et le risque de dégradation/destruction d'habitats naturels, notamment pour le milieu aquatique, les zones humides ou protégées,
  - les éventuelles études complémentaires à lancer préalablement aux travaux : études géotechniques, assainissement, chaussée, ouvrage d'art, etc.,
  - les éventuelles procédures réglementaires nécessaires,
- ✗ des pièces graphiques :
  - une vue en plan,
  - un schéma de principe des aménagements,
- ✗ un métré et une estimation du projet par postes principaux.
- ✗ les modalités proposées pour évaluer l'efficacité des aménagements après leur réalisation (indicateurs de suivi, protocoles envisageables, suivi des collisions, pièges photographiques, etc.).

À l'issue de l'étude, le titulaire établira un tableau de hiérarchisation des aménagements proposés traduisant le niveau de priorité de réalisation. Cette hiérarchisation prendra notamment en compte les

enjeux écologiques, le gain attendu pour les continuités écologiques, les enjeux de sécurité routière liés aux collisions, la faisabilité technique, les contraintes réglementaires et le coût estimatif.

V. Rendus

Le résultat attendu par le maître d'ouvrage est un diagnostic clair et lisible, facile d'accès, qui pose un état des lieux des ruptures de continuités écologiques générées par le RRN, qui établit des propositions d'aménagement argumentées. Ce diagnostic doit donc être opérationnel et facilement exploitable pour initier des actions concrètes de transparence écologique sur le RRN.

Les avants-projets sommaires doivent donner suffisamment de spécifications techniques sur les aménagements pour pouvoir être exploités pour initier les études projet dans des marchés ultérieurs.

Les documents présentés par le titulaire sont remis au RA, sous forme dématérialisée, systématiquement en format pdf, et obligatoirement accompagnés d'un format modifiable :

- ppt, doc, xls, odc, odp, odt pour les textes, tableurs et présentations,
- les photos et les cartes seront fournies en format « jpg »,
- les plans produits (même si intégrés à un document) seront fournis « séparément » sous format PDF et dans un format compatible Autocad et/ou Qgis.

Les dossiers formalisés définitifs seront remis en un exemplaire sous format électronique comportant tous les fichiers du rapport en format modifiable, ainsi qu'en .pdf. En complément un exemplaire sur support papier relié peut être demandé.

Les fichiers les plus légers seront transmis par courriel (jusqu'à 5 Mo maximum).

Les fichiers de taille supérieure à 5 Mo seront obligatoirement transmis via une plate-forme de téléchargement. Le lien de téléchargement est à communiquer par courriel.

Le maître d'ouvrage accuse réception auprès du titulaire des documents transmis par courriel.

Les rapports et les notes techniques seront remis dans une première version « minute ». Le maître d'ouvrage remettra ses observations au titulaire, qui effectuera les modifications nécessaires jusqu'à la réalisation des versions définitives.

À la remise du document final, les documents seront établis et rendus sous format .pdf ainsi qu'aux formats modifiables listés ci-dessus.

Le maître d'ouvrage pourra exploiter tous les livrables (rapports, cartes, plans….) obtenus lors de l'exécution du marché dans le cadre des marchés ultérieures nécessaires à la réalisation des travaux d'aménagement des tronçons des RRN.

A ……. , le …….

Le titulaire

ANNEXE 1 – Calendrier indicatif d'enchaînement des tâches

Marché de prestations relatives à l'étude d'actions de modernisation en faveur de la faune sur le réseau RRN de Bourgogne – Franche-Comté

Ref PLACE : « DrealBFC-26-RRN-Modernisation »

Calendrier d'enchaînement des tâches

