# MARCHÉ PUBLIC DE SERVICES
# PRESTATIONS INTELLECTUELLES

# CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP)

| ***Pouvoir adjudicateur exerçant la maîtrise d'ouvrage*** |
|---|
| ÉTAT – Ministère Chargé des Transports<br>Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR CE) |

| ***Représentant du Pouvoir Adjudicateur (RPA)*** |
|---|
| Madame la Directrice Interdépartementale des Routes Centre Est<br>par délégation en vigueur de Madame la Préfète<br>Coordonnatrice des Itinéraires Routiers pour la partie État |

| ***Objet du marché*** |
|---|
| Refonte du Schéma Directeur des Aires de Repos et de Service (SDARS)<br>de la DIR CE (Routes Nationales) |

# CAHIER DES CLAUSES ADMINISTRATIVES TECHNIQUES

**SOMMAIRE**

Pages

## Table des matières


1. Contexte et objectifs.....3

2. Étendue de la mission.....4

3. Démarche méthodologique.....4

3.1. État des lieux.....4
3.2. Analyse des besoins à 15 ans.....6
3.3. Recommandations et plan d'aménagement.....7

4. Livrables attendus.....8

5. Exploitabilité et restitution.....9

***Dans la suite du présent document le pouvoir adjudicateur est désigné « Maître de l'ouvrage » ou « RPA ».***

# 1. Contexte et objectifs

**Contexte**

La DIRCE exploite environ 1000 km de routes nationales et autoroutes non concédées. Le long de ce réseau, **une cinquantaine d'aires de repos et de services** sont entretenues par les services territoriaux de la DIRCE ou par des concessionnaires. Ne sont pas comptés ici les points d'arrêt, ni les villages étapes ou zones commerciales à proximité immédiates du réseau.

Depuis la mise en œuvre de la loi 3DS du 21 février 2022, la Région Région Auvergne-Rhône-Alpes exploite par expérimentation, depuis le 1er janvier 2025, 40 % du réseau exploité par la DIRCE : la RN 7 au nord et au sud de Lyon, la RN 88, la RN 102, la RN 209 et la RN82, représentant 376 km.

Le présent DCE ne concerne que les 626 km de réseau resté en gestion par l'État (A7, A47, A450, A77, RN70, RN79, RN80, RN90, RN 201, ...).

La DIRCE a approuvé son premier Schéma Directeur des Aires de repos et de Services (SDARS) en septembre 2022. Différentes actions ont été menées à la hauteur des financements disponibles.

En 2027, la DIRCE souhaite mettre à jour son SDARS afin qu'il intègre les nombreux nouveaux enjeux : nouvelles attentes des usagers (covoiturage par exemple), électrification du parc automobile par la prise en compte du schéma directeur d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE), capacité de stationnement des PL, réglementations relatives aux énergies renouvelables et à la désimperméabilisation des sols...

**Objectifs stratégiques du SDARS :**

- **Adapter l'offre au besoin de stationnement en priorisant les investissements**
- **Moderniser, sécuriser et mettre au norme les aires existantes**
- **Accélérer le déploiement des IRVE et ombrières photovoltaïques (PV)**
- **Définir la stratégie d'entretien des aires de repos**

# 2. Étendue de la mission

- **Périmètre géographique** : Ensemble des aires de repos et de services du réseau Etat de la DIRCE (cf. liste en annexe et carte).
- **Typologie d'aires** : Aires de repos (sans services), aires de service (restauration, station-service, sanitaires…).
- **Infrastructures à considérer** :
  - Parkings VL/PL/PMR, mobiliers
  - Sanitaires, ombrage, sécurité (éclairage et vidéosurveillance), information voyageurs
  - Installations existantes et à venir de recharge de véhicules électriques (IRVE)

# 3. Démarche méthodologique

## 3.1. État des lieux

Cette première étape permet au titulaire de s'approprier le contexte et les données existantes et l'état des lieux des aires de services et de repos sur le réseau exploité par la DIRCE. Il permet en particulier d'identifier les lacunes et dysfonctionnements actuels :

- Inventaire détaillé : tableau par aire avec localisation, capacité VL/PL, diagnostic du potentiel de stationnement, équipements, fréquentation et saturation, superficie
- Analyse qualitative : propreté, attractivité, accessibilité, sécurité, gestion des déchets, traitement environnemental (plantations), conformité PMR, obsolescence des équipements,
- Analyse aire par aire du respect des différentes obligations réglementaires
- Recensement des infrastructures IRVE existantes (puissance, nombre de bornes, gestionnaire)
- Point d'avancement avec SDARS actuel
- Cartographie SIG des équipements (format exploitable pour mise à jour)

Ce travail pourra s'appuyer sur les données déjà disponibles à la DIRCE, notamment le précédent SDARS et une visite terrain de chaque aire.

**Délai de réalisation :** 6 mois

En détail, cette phase sera décomposée comme suit :

### Appropriation du contexte, des données existantes et collecte des données nécessaires :

Le titulaire mettra à profit cette étape pour :

- analyser le contexte réglementaire relatif aux aires de stationnement : en particulier, l'instruction technique relative à la méthode d'élaboration des SDARS du 17 juin 2016, la loi APER du 10 mars 2023, le décret du 13 novembre 2024 d'application de l'article 40 de la loi APER, la loi Huwart du 26 novembre 2025, les obligations

RTE-T sur les interdistances des aires/stationnements PL (règlement UE 2024/1679 du 13 juin 2024) ;

- prendre connaissance de l'ensemble du réseau concerné par l'étude et des acteurs locaux ;
- analyser les données existantes qui lui auront été transmise par le maître d'ouvrage (en particuliers les trafics sur les axes concernés) afin d'en faire une analyse critique et d'identifier les compléments à collecter sur les axes traités ;
- collecter les données sur le terrain : inventaire des aires de repos et de services, de la capacité de stationnement, des services proposés (notamment points de charges IRVE), de leur état, des conformités par rapports aux réglementations qui s'appliquent ;
- réaliser un point d'avancement comparatif par rapport au SDARS actuel ;

Le prestataire travaillera par sectionnement du réseau d'études en itinéraires homogènes, définis comme des liaisons routières entre deux pôles ou carrefours importants, d'environ 100 kms. Le sectionnement utilisé lors du SDARS précédent pourra être réutilisé.

Pour réaliser cette phase, le prestataire devra prévoir une reconnaissance sur site le long des différents itinéraires concernés. Pour les axes à fort trafic poids-lourds, il devra également prévoir une visite de nuit pour le diagnostic de l'offre de stationnement. Il devra également prendre l'attache des services d'ingénierie afin de connaître l'impact des travaux envisagés dans les prochaines années sur les aires de services (construction ou fermeture).

Avant toute intervention sur le terrain, le prestataire prendra contact avec le CEI concerné afin de caler les conditions de son intervention et d'assurer la sécurité du titulaire.

## L'établissement du recensement de l'offre de stationnement et de services :

La liste d'offres de stationnement (VL, PL, bus, camping-car, caravanes…) et de services à l'usager (aires de pique nique, sanitaires, distribution de carburant, points de charge IRVE, snack, restauration, douches, boutiques,...) assurés le long de l'axe sera dressée selon les principes de l'instruction relative aux SDARS.

Ce recensement permettra d'alimenter et mettre à jour la cartographie et le SIG de la DIRCE et devra être livré sous un format exploitable et pouvant être mis à jour par la DIRCE.

L'étude devra prendre en compte l'offre développée hors du domaine public routier national, **à proximité du réseau.** Il s'agit de l'offre privée (centres routiers, centres commerciaux, restaurants, parkings...), ainsi que de l'offre assurée par les **villages étapes**. La notion de proximité sera adaptée aux contextes et définie en lien avec le prestataire qui devra être force de proposition.

Contrairement aux indications de l'instruction, il n'est pas demandé au prestataire de recenser l'ensemble des refuges du réseau mais uniquement ceux faisant l'objet de stationnements sauvages.

Un schéma synoptique des installations recensées sera établi ( §4.4 de l'instruction relative aux SDARS). Ce schéma synoptique fera apparaître l'ensemble de l'offre existante le long ou à proximité du réseau. Il permettra de visualiser la complémentarité de l'offre organisée par le gestionnaire et de l'offre développée en dehors du domaine public routier national. La cartographie fera apparaître les aires de repos, les aires de services,

les village-étapes et l'offre privée de manière différenciée. La distance entre deux aires consécutives sera relevée.

Ce schéma synoptique permettra également de comparer l'offre avec les prescriptions définies dans l'ICTAAL.(chap 7) pour les routes à chaussées séparées.

### Le diagnostic préliminaire de sécurité :

L'objectif de ce diagnostic est d'identifier les situations d'urgence afin de les intégrer dans les priorités.

Il peut s'agir de stationnement sauvage de véhicules sur les bretelles d'accès aux aires ou sur la bande d'arrêt d'urgence, du caractère accidentogène des bretelles de sorties et d'entrée, en termes de géométrie ou de prise à contresens, d'aménagements particuliers présentant des risques pour la sécurité des usagers ou des agents qui en assurent l'entretien ou du nombre d'aménagements trop importants qui expose les agents aux risques liés à la circulation.

Ce diagnostic comprendra une analyse des aires au regard de la note d'information du CEREMA sur la lutte contre les prises à contresens.

### Le diagnostic des capacités de stationnement :

Cette étape présente une vision d'ensemble des installations sur le réseau, dans le but d'évaluer l'adéquation entre l'offre de stationnement et les besoins des usagers.
Ce diagnostic sera établi selon les préconisations de l'instruction technique relative au SDARS.

### Le diagnostic du patrimoine existant :

Le diagnostic sur l'état du patrimoine vise à identifier la qualité des installations existantes afin d'identifier les opérations prioritaires d'entretien lourd ou de réhabilitation. Ce diagnostic s'intéresse notamment à l'état des chaussées, des équipements (sanitaires, signalisation, tables de pique-nique, poubelles…), de l'éclairage, des dépendances, de l'assainissement des eaux usées, de l'assainissement pluvial.

## 3.2. Analyse des besoins à 15 ans

- Étude prospective sur l'évolution des usages : trafic, pratiques des déplacements (covoiturage), types de véhicules, évolution des besoins en recharge électrique en lien avec le schéma directeur national IRVE,
- Scénarios de montée en charge IRVE selon différentes hypothèses de pénétration des VE, comprenant l'analyse des études de raccordement Enedis et prenant en compte le SDIRVE publié par le ministère. La DIRCE définie une stratégie spécifique pour le déploiement du SDIRVE sur son réseau et mettra à disposition ces éléments au titulaire,
- Scénarios d'implantation PV, en lien avec les réglementations en cours et analysée ci-avant.

**Délai de réalisation :** 4 mois

## 3.3. Recommandations et plan d’aménagement

- Propositions, si nécessaire, d’une offre supplémentaire via la création de nouvelles aires : avec identification du foncier à mobiliser et dimensionnement de l’aire et des services associés
- Propositions d’aménagement, de rénovation ou de nouvelles concessions : par site (fiche synthétique), par famille d’équipements. Propositions abordant a minima les thématiques suivantes :
  - Augmentation/optimisation des parkings
  - Modernisation des équipements (sanitaires, sécurité, ombrages…)
  - Installation/extension d’IRVE (en cohérence avec le schéma national IRVE) avec équipements permettant aux usagers de s’occuper pendant la recharge
  - Installations PV (en cohérence avec les réglementations en vigueur)
  - Chiffrage des options d’aménagement
  - identification des nouvelles concessions
- Planification des interventions selon le degré d’urgence/priorité et disponibilité des financements
- Proposition de planning d’exécution glissant sur 15 ans (2026-2040)
- Définition d’une stratégie d’entretien des aires de repos (activités à faire en régie, prestations à externaliser, fréquence d’intervention...)

**Délai de réalisation :** 6 mois

L’objectif de cette phase est l’élaboration d’une réponse aux constats de la phase de diagnostic, aux besoins identifiés à 15 ans et aux obligations réglementaires qui s’imposent aux gestionnaires et propriétaires d’aires de stationnement.

Pour cela, cette phase doit permettre au maître d’ouvrage de disposer d’une aide à la décision pour définir la stratégie sur chaque itinéraire et déterminer un programme d’actions établi avec des conditions de mise en œuvre identifiées, maîtrisées et séquencées, et dont la faisabilité doit être avérée.

La méthodologie précise pour élaborer cette phase sera à l’initiative du titulaire qui devra, dans son offre, en faire une description détaillée. Le processus est itératif, le titulaire doit intégrer les points d’arrêt et proposer les modalités d’animation de la démarche, les consultations des services (exploitants et ingénierie, direction…).

Pour chaque itinéraire, cette méthodologie devra *a minima* respecter les grandes lignes suivantes :

- Proposition d’un ou plusieurs scénarios répondant aux objectifs identifiés en phase 1 ;
- Étude de chaque scénario :
  - analyse site par site des possibilités d’évolution, et évaluation de leur pertinence au regard des critères définis ci-après et des priorités énoncés au sein du présent document ;
  - vérification de la faisabilité et de la pertinence de chaque scénario au regard des objectifs ;

- Comparaison des scénarios et proposition du scénario à retenir ;
- Déclinaison complète en programme d'actions conforme aux items définis dans l'instruction technique relative aux schémas directeurs des aires de repos et de services du 17 juin 2016 (description des actions, impact sur le niveau de service à l'usager, coûts associés aux travaux envisagés, difficultés techniques et de procédures, calendrier prévisionnel de réalisation). Chacune des actions proposées devra faire l'objet d'une fiche récapitulative disposant des éléments nécessaires à la compréhension et à la bonne mise en œuvre de l'action, y compris les documents graphiques nécessaires (plans de masse, schémas ou croquis). Le format de cette fiche est laissé à l'initiative du titulaire.

Le titulaire portera une attention particulière à l'utilisation de critères permettant une analyse de la faisabilité des propositions d'actions : pour chaque site potentiel prise en compte des enjeux réglementaires, environnementaux, disponibilité du foncier, faisabilité technique (topographie, assainissement, insertion dans le site, contraintes liées à l'exploitation…), procédures administratives nécessaires (urbanisme, environnement...), coût, enjeux locaux, etc.

Le titulaire devra également tenir compte dans son analyse du principe mis en avant dans l'instruction technique relative au SDARS concernant la création ou l'extension d'aires : il devra être démontré l'absence d'alternatives, notamment privée.

Le titulaire étudiera les possibilités de mise en place de concession et d'autorisation d'occupation temporaire. Il est attendu sur ce point qu'il soit force de proposition et fournisse les outils permettant d'attirer l'offre privée et de contractualiser avec elle. À ce titre, la DIRCE lui fournira les prescriptions qu'elle prévoit dans ses appels d'offres des concessions pour qu'il en fasse une lecture critique et identifie les clauses pouvant décourager les concessionnaires privés. Il conseillera également la DIRCE pour promouvoir son offre auprès des prestataires privés.

Enfin, le titulaire proposera une stratégie d'entretien des aires de repos pour optimiser les coûts tout en garantissant le bon entretien des aires (notamment des sanitaires et le traitement des déchets).

Points d'arrêt :

La définition des critères et la grille multi-critères qui en découlera feront l'objet du point d'arrêt n°1 avec une validation par le maître d'ouvrage, préalablement à l'élaboration du programme d'actions.

Le travail d'analyse des scenarios sera présenté au maître d'ouvrage et pourra faire l'objet de reprises éventuelles avant validation. Cette étape constitue le point d'arrêt n°2.

# 4. Livrables attendus

A chaque étape est demandé une version des livrables en version provisoire puis la version validée après réunion ou échange avec MO. Le candidat prévoira dans son offre autant de reprises que nécessaire des documents, en particulier le document de SDARS.

1. **Rapport d'état des lieux** avec inventaire exhaustif, synthèse qualitative et synoptique d'itinéraire, cartes SIG.
2. **Analyse des besoins** (diagnostic, prospective, lacunes, risques).
3. **Schéma directeur consolidé** :

- Synoptique par itinéraire présentant les aménagements et services projetés
- Plan d’action détaillé (par aire, fiche de synthèse, visuels)
- Planning des travaux et des concessions (nouvelle ou renouvellement), échelonné sur 15 ans (carte des priorités annuelles)
- Chiffrage prévisionnel par phase
- Fiches d’aménagement type IRVE et SDARS pour chaque site concerné
- Base de données Aires consolidée et SIG

4. **Présentation PowerPoint** pour diffusion auprès des décideurs, format synthétique et graphique.

Le titulaire du marché est encouragé à explorer des solutions visuelles innovantes et efficaces pour rendre les livrables de l’étude accessibles et communicants notamment en proposant des cartographies interactives, des représentations SIG (compatible avec d’autres systèmes courants) ou des synoptiques.

Des cartes multi-échelles pourront être proposées : niveau global DIRCE, pour chaque SREX par exemple.

# 5. Exploitabilité et restitution

- Données livrées sous formats bureautiques standards (Excel, Word, PDF, SIG [Shapefile ou GeoJSON])
- Un rendu sous format GRIST, intégrant un rendu cartographique, sera évalué comme une vraie valeur ajoutée à la prestation
- Synthèses visuelles : cartes, graphiques, tableaux de priorisation, diagrammes de Gantt/planning
- Restitution sous forme de réunions avec la DIRCE pour validation à chaque jalon