



Syndicat
des Mobilités
de Touraine

**CONVENTION DE FINANCEMENT DES ETUDES DE
CONCEPTION DE PASSERELLES MODES ACTIFS
dans le cadre de la convention Autoroute Bas Carbone et de
l'objectif d'intégration urbaine et environnementale de la
traversée de Tours**

Entre :

Tours Métropole Val de Loire, représentée par Monsieur Frédéric AUGIS, Président, dûment habilité par la délibération du Conseil métropolitain du 2025, situé 60 avenue Marcel Dassault 37206 TOURS

Ci-après désignée « **La Métropole de Tours** » ou « **TMVL** »,

Et

Le Syndicat des Mobilités de Touraine, représenté par Monsieur Emmanuel Denis, son Président, habilité par la délibération du 06 mars 2025,

Ci-après dénommé « **SMT** »,

Et

Cofiroute, Société Anonyme au capital de 158 282 124 €, immatriculée au registre du commerce de Nanterre, sous le numéro 552 115 891, dont le siège social est au 1973 boulevard de la Défense - CS 10268 - 92757 NANTERRE Cedex, représentée par Monsieur Marc BOURON, Directeur Général de Cofiroute.

Ci-après dénommée « **Cofiroute** »

PREMBULE

Le 14 décembre 2021, Cofiroute et Tours-Métropole-Val-de-Loire ont signé une convention Autoroute Bas Carbone, traduisant une volonté commune de transformer en profondeur l'autoroute, ses usages et son intégration urbaine et environnementale en traversée de la Métropole de Tours. Les Parties ont convenu que cette transformation passait notamment par l'aménagement de passerelles pour les modes actifs (vélos, piétons...).

En avril 2021, le ministère des Transports a confié à la préfecture de la Région Centre Val de Loire un mandat afin de concerter avec les collectivités territoriales et autorités organisatrices des mobilités sur des opérations d'aménagement de l'autoroute qui pourraient être confiées à Cofiroute dans le cadre d'un Contrat de Plan 2022-2026 via un avenant au contrat de concession de Cofiroute.

Dans ce cadre, TMVL souhaite s'associer à Cofiroute pour étudier les modalités d'amélioration de l'intégration urbaine de l'autoroute A10 sur la traversée des secteurs urbains denses entre Loire et Cher.

A l'issue des études, la réalisation des aménagements d'infrastructures (continuité/passerelle mode actif) est conditionnée à leur inscription au contrat de concession de Cofiroute via un avenant à ce contrat.

Article 1 – Objet de la Convention

La présente convention (ci-après la « Convention ») a pour objet de déterminer les modalités de financement et de pilotage par TMVL et Cofiroute des études de pré-programmation des passerelles modes actifs. Elles s'attacheront à affiner le diagnostic de l'état actuel du périmètre d'étude et des besoins, à préciser la localisation des aménagements à mettre en place et à définir techniquement les passerelles. Les études se dérouleront en trois temps :

- a) Etude préliminaire d'analyse des trois scénarios
- b) Priorisation des scénarios
- c) Obtention de l'ensemble des autorisations administratives

Article 2 – Objet et contenu des études

2.1 Objet de l'étude

Les études ont pour objectif de préparer la mise en œuvre de passerelles modes actifs (vélos, piétons...) permettant d'améliorer l'intégration urbaine de l'autoroute A10 dans le secteur urbain dense de la section comprise entre Loire et Cher et ainsi d'améliorer les conditions de vie des riverains.

Ces études doivent permettre de comprendre les besoins actuels et futurs du secteur afin de pouvoir mettre en place des aménagements adaptés.

Périmètre

La situation géographique du projet d'étude est sur le réseau Cofiroute précisément sur l'autoroute l'A10, sur la section comprise entre la Loire et le Cher.

Rétablissement de continuités pour les modes actifs

Le projet prévoit la résorption des points durs existants par le rétablissement de continuités Est/Ouest pour les modes actifs.

Il est prévu d'étudier trois traversées en fonction du schéma cyclable VELIVAL et du plan de mobilité. L'étude a pour objectif de hiérarchiser les scénarios notamment en fonction des critères suivants :

Efficience des circulations douces ; Capacité technique ; Coût de l'opération ; Impact environnemental

2.2. Contenu des études

Pour définir de manière précise les aménagements proposés pour les passerelles modes actifs, des études techniques et financières sont nécessaires. Ces études viseront à :

- Déterminer les conditions de réalisation opérationnelle des aménagements proposés (contraintes techniques, foncières et environnementales, procédures applicables, réseaux, etc.)
- Affiner le calendrier prévisionnel et le coût de réalisation de ces aménagements

ETAPE 1

Dans un premier temps les signataires devront réaliser les études préliminaires et la priorisation des scénarios qui devront être validés par l'ensemble des parties.

Après validation des scénarios, l'étude comprendra la constitution du Dossier de demande de principe (DDP) avec les pièces constitutives suivantes et la concertation publique réglementaire :

- Une étude de mobilité justifiant la pertinence de l'ouvrage notamment au regard du déploiement du réseau VELIVAL et du Plan de mobilité.
- La localisation et la géométrie de l'ouvrage (premières esquisses – plans, coupes, élévations et insertions)
- La maîtrise du foncier à prévoir (emprise au sol et aménagements éventuels des espaces publics)
- Le principe de construction – matériaux – éclairage...

ETAPE 2

Suite à la validation du DDP par les partenaires, Vinci autoroutes sollicitera l'Etat pour l'obtention de la Décision Ministérielle pour engager :

- Les études techniques nécessaires pour la réalisation de l'AVP (Avant-projet)
- Une analyse de l'infrastructure existante (étude géotechnique, de géométrie, repérage et dévoiement réseau, étude du foncier)
- L'étude d'impact - Examen au cas par cas / Evaluation environnementale - (y compris toutes les études environnementales et l'étude d'impact au titre du Label UNESCO)
- Loi sur l'eau
- Demande de dérogation pour la destruction d'espèces protégées
- Evaluation des incidences Natura 2000
- Dossier bruit de chantier
- Mise en compatibilité du PLU
- Archéologie préventive
- Procédure monuments historiques
- Enquête publique
- Une analyse des scénarios et une présentation de leur hiérarchisation afin de déterminer un calendrier de mise en œuvre et le choix définitif.

A l'issue de ces deux étapes, Vinci Autoroutes sollicitera l'Etat pour obtenir l'autorisation d'engager les travaux (ETAPE 3) qui feront l'objet d'une nouvelle convention de partenariat et de financement.

Article 3 – Rôle et engagements respectifs des Parties

La Métropole s'engage à :

- Participer au financement des études ;
- Transmettre à Cofiroute les documents et informations nécessaires à la réalisation des études techniques.
- Engager les éventuelles procédures de modification du document d'urbanisme le cas échéant. (Procédure de modification du PLUi métropolitain).

Le SMT s'engage à :

- Veiller à la bonne cohérence des projets avec le Plan de Mobilité
- A Transmettre à Cofiroute tous les éléments relatifs aux données liées à l'Observatoire des Mobilités.

Cofiroute s'engage, en qualité de concessionnaire à :

- Assurer la Maîtrise d'ouvrage
- Participer au financement des études ;
- Piloter les études de définition ;
- Lancer et piloter les études techniques (consultation, suivi et contrôle du bureau d'études) ;
- Mener la concertation publique en lien avec les collectivités concernées ;
- Obtenir toutes les procédures en ayant réalisé toutes les études nécessaires.

COFIROUTE est le maître d'ouvrage des études de pré-programmation. TMVL et le SMT en tant que co-signataire de l'étude sont, à ce titre, associés étroitement à toutes les étapes.

Article 4 – Mesure de suivi des études

Il est prévu les instances suivantes, hors réunions de travail :

- Diagnostic et étude :
 - 1 COTECH de lancement.
 - 1 COTECH intermédiaire,
 - 1 COTECH de restitution,
 - 1 COFIL.
- Proposition de scénarios :
 - 1 COTECH de présentation des scénarios et variantes
 - 1 COFIL
- Evaluation des scénarios :
 - 1 COTECH
 - 1 COFIL

Article 5 - Calendrier de l'étude

Après signature de la présente convention, le délai prévisionnel de réalisation des études est de 48 mois maximum (hors délais d'instruction de l'Etat) selon le découpage suivant :

- Pour l'étape 1 : 36 mois maximum
- Temps de validation de l'Etat estimé à 6 mois.
- Pour l'étape 2 : 12 mois.

Soit un délai de 48 mois maximum d'études qui pourraient être majorée du délai de validation de l'Etat pour engager l'étape 2.

Les études préliminaires et la validation des scénarios par les deux signataires seront réalisées au plus tard 6 mois après la date de signature de la présente convention.

Le DDP est transmis à l'Etat concédant au plus tard 30 mois après la validation par les signataires du projet retenu suite à l'étude préliminaire et la priorisation des scénarios.

L'AVP est transmis 12 mois à compter de la réception de la décision ministérielle sur le DDP.

Ces délais supposent notamment un déroulement normal des instructions et sont établis en prenant comme hypothèse l'absence de tout retard causé par les partenaires ou l'Etat concédant.

Toutefois, si, pour chaque opération, les études objets de la présente convention n'ont pu être réalisées avant le 31 décembre 2029, cette opération sera réputée abandonnée sauf commun accord du concédant et du concessionnaire.

Quelle que soit la cause de l'abandon du projet, le concessionnaire est redevable à l'Etat d'une compensation au titre de l'avantage financier résultant de cet abandon, minoré, à due proportion, des coûts et frais des études et procédures déjà engagées par le concessionnaire et dûment par lui justifiés.

Dans le cadre du courrier de commande du concédant et de la présente convention, COFIROUTE réalisera cette phase études et procédures. La poursuite du projet devra faire l'objet d'un nouvel accord avec le concédant, qui permettra notamment de déterminer les modalités de compensation pour la phase travaux.

Article 6 – Modalités de financement et montant des études

La Métropole participe au financement des études à hauteur de 50 %.

Cofiroute prend en charge le solde des études soit 50 %.

Les études et procédures liées à ces aménagements consistent à :

- Mener la concertation publique réglementaire ;
- Obtenir les arrêtés administratifs ;
- Réaliser les études techniques jusqu'à l'AVP inclus.

Le chiffrage de ces études et procédures est fixé à : 870 000 € HT (date de valeur 2021)

soit 982 223 € HT (date de valeur 2024) avec une participation maximale de Tours Métropole Val de Loire à hauteur de 50% soit **435 000 € HT** (date de valeur 2021) plafonné **soit 491 111 €HT (date de valeur 2024)**.

La durée de l'étude est de 4 ans. Les versements de participation de Tours Métropole Val de Loire à COFIROUTE se fera sur quatre ans à partir de N+1 ; **soit 435 000€ HT** (date de valeur 2021) soit 491 111 €HT (date de valeur 2024) **répartis sur 2026, 2027, 2028, 2029 en fonction de l'avancement de l'étude selon un échéancier mis à jour régulièrement.**

En cas de dépassement du montant global des études, une négociation devra être engagée entre les Parties pour proposer un avenant à la présente convention.

Pour information le coût des travaux estimé de la construction d'une passerelle au-dessus d'une autoroute est d'environ 5 millions d'euros (date de valeur 2021) soit 5 644 962€ HT (date de valeur 2024).

Article 7 – Conditions de règlement

La répartition de financement se décline comme suit :

La somme correspondant à chaque étape d'étude telle que définie à l'article 2.2 est exigible à l'achèvement de l'étape d'étude concernée, matérialisée par la fourniture de l'étude relative à l'étape considérée et à la validation des rendus par « service fait ».

Cofiroute émet les appels de fonds correspondants qui sont payables, une fois réceptionnés, sous quarante-cinq (45) jours par virement au compte n° 30003-03764-000-200-63313-56 ouvert à la banque de la Société Générale – Centre d'Affaires LA DEFENSE ENTREPRISES – Tour Manhattan – 5/6, place de l'Iris – 92095 Paris La Défense Cedex – France, au nom de la société Cofiroute.

En cas de retard dans le paiement de l'un des versements des participations dues à Cofiroute par la Métropole, en application de la Convention, le montant de ce versement est majoré, de plein droit, d'intérêts moratoires ainsi qu'une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement de quarante (40) euros.

Le taux des intérêts moratoires applicable est égal au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit (8) points.

Ces intérêts moratoires sont calculés sur une base journalière et sur la base d'une année de trois-cent soixante-cinq (365) jours à compter du premier jour de retard par rapport à la date limite du délai de paiement visé au présent article, jusqu'à la date de paiement effectif du montant dû.

Si en application des règles de la comptabilité publique, le comptable assignataire de la dépense est amené à suspendre le paiement, la Métropole en informe immédiatement Cofiroute.

Cofiroute est tenu de faire valider par Tours Métropole Val de Loire en amont le détail de dépenses qui sont à engager. A ce titre un descriptif précis des dépenses sera présenté à Tours Métropole Val de Loire et devra faire l'objet d'une validation écrite avant d'être engagé.

Le versement des fonds ne pourra être effectué que sur la base du « service fait ». En cas de retard de Cofiroute dans la production et la présentation des éléments de l'étude, la Métropole ne pourra pas être tenue responsable des retards de paiement et aucune majoration pour retard de paiement ne pourra être sollicitée.

Article 8 – Entrée en vigueur et durée de la Convention

La Convention entre en vigueur à compter de sa signature par les Parties.

La Convention prend fin à la plus tardive des deux (2) dates entre la remise du dernier rapport de programmation des passerelles modes actifs, et la libération des sommes dues par les collectivités au titre de la Convention.

Article 9 - Droits et obligations des Parties

Sauf décision d'arrêt de la Métropole et sous réserve des décisions prises par les autorités compétentes, Cofiroute s'engage à mener, à son terme, les missions décrites à l'article 3 ci-dessus.

Au cas où la Métropole déciderait de ne pas poursuivre une des missions objets de la Convention, la Métropole n'aura à régler que les missions réalisées et/ou engagées.

La Métropole et Cofiroute se reconnaissent tenues par l'obligation de discrétion pour tout ce qui concerne les faits, informations, études, projets et décisions dont ils auront connaissance au cours de l'exécution de la Convention.

Aucune communication verbale ou écrite sur ces sujets, aucune remise de documents à des tiers ne sera faite en cours d'étude par l'une des Parties sans l'accord écrit préalable des autres.

La Métropole est seule responsable de l'utilisation des études et/ou documents concernés par la Convention après le solde de celle-ci.

Article 10 – Résiliation

La Convention peut être résiliée par l'une des Parties en cas de manquement de l'autre Partie dans l'exécution de l'une de ses obligations au titre de la Convention.

La Convention est alors résiliée de plein droit, après une mise en demeure par lettre recommandée avec accusé de réception restée sans effet pendant un délai de trente (30) jours suivant sa réception. Cette résiliation pour manquement, ne peut avoir pour effet de mettre à la charge de la Partie lésée le versement d'indemnité et ce sans préjudice des dommages et intérêts auxquels cette Partie pourrait prétendre.

Un constat contradictoire des prestations déjà effectuées ou engagées ainsi qu'un décompte de résiliation sont établis par les Parties.

En cas d'arrêt des études, la présente convention sera résiliée de plein droit à compter du versement à Cofiroute du montant du financement correspondant aux études engagées et/ou réalisés au moment de cet arrêt, sans préjudice de tous autres dommages et intérêts auxquels Cofiroute pourrait prétendre.

Article 11 – Règlement des différends

Les Parties s'engagent à faire tous leurs efforts pour trouver une solution amiable à tous différends qui pourraient survenir dans l'application de la Convention.

En cas d'échec, les différends sont portés devant le Tribunal Administratif d'Orléans saisi par la Partie la plus diligente.

Article 12-Principes éthiques, sociaux et environnementaux

Cofiroute est une société du Groupe VINCI. En 2003, VINCI a adhéré au Pacte Mondial de l'Organisation des Nations Unies et s'est depuis engagé à en appliquer les principes.

Les principes éthiques de Cofiroute sont détaillés au présent article et dans les documents de référence suivants :

- La Charte éthique et comportements,
- Le Code de conduite anticorruption.

Ces documents et principes définissent le Référentiel de Cofiroute et sont accessibles sur le site internet de VINCI à l'adresse suivante :

- <https://www.vinci.com/vinci.nsf/fr/item/respecter-les-principes-ethiques.htm>,
- <https://www.vinci.com/vinci.nsf/fr/item/respecter-les-droits-humains.htm>.

La Métropole s'engage à prendre connaissance de ce Référentiel et à se tenir informées de ses évolutions.

Aussi, les Parties s'engagent, à la signature de la Convention, et pendant toute la durée de son exécution :

- A exclure tous comportements ou faits pouvant être qualifiés de corruption active ou passive, de complicité de trafic d'influence ou de favoritisme ; et de façon plus générale, à exclure tout acte pénalement répréhensible et/ou de nature à porter atteinte à l'activité, à l'image et/ou à la réputation de l'autre Partie,
- A ne rien faire, par action ou omission, qui serait susceptible d'engager la responsabilité de l'autre Partie au titre du non-respect de la législation et de la réglementation relative à l'éthique en matière de lutte contre la corruption.
- A déclarer, sans délai, toute situation de conflit d'intérêts potentielle ou avérée dans le cadre du Contrat.

La Métropole est informée que Cofiroute a mis en place un dispositif d'alerte permettant le recueil des signalements de conduites contraires au Référentiel :

- par mail à l'adresse suivante : ethique@vinci-autoroutes.com
- par courrier postal à l'adresse suivante :

Référent éthique – Direction Juridique

1973 boulevard de la Défense

Bâtiment HYDRA - CS 10268

92757 NANTERRE CEDEX

Ce dispositif est gratuit et garantit une confidentialité complète des signalements effectués.

Les Parties ont pleinement conscience du caractère substantiel que revêt la mise en place d'une relation conforme au Référentiel.

En fonction du niveau de gravité du manquement au Référentiel, la Partie victime pourra :

- Soit demander à la Partie défaillante de mettre en place sous 30 (trente) jours un plan de progrès dont le contenu sera établi d'un commun accord ;
- Soit demander la résiliation de la Convention (notamment en cas d'insuffisance ou d'absence de plan de progrès ou lorsque la nature du manquement l'impose) sans préjudice des dommages et intérêts auxquels la Partie victime pourrait prétendre du fait d'un tel manquement.

Par ailleurs, dans les mêmes conditions, les Parties attestent que leurs activités en lien avec la présente Convention ne portent pas d'atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, en application de la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre.

Fait en Trois (3) exemplaires originaux à Tours, le X/X/2025

Pour Tours Métropole Val-de-Loire
Frédéric AUGIS
Président

Pour Cofiroute
M. Marc BOURON
Directeur Général

Pour le Syndicat des Mobilités de Touraine
Emmanuel DENIS
Président