

Nombre de membres élus au Bureau : 50	Membres en fonction : 50	Membres présents : 39	Absent(s) excusé(s) : 8	Absent(s) : 3	Pouvoir(s) : 0
--	-----------------------------	--------------------------	----------------------------	---------------	-------------------

Date de convocation : 7 mai 2019

Vote(s) pour : 39

Vote(s) contre : 0

Abstention(s) : 0

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU BUREAU

Séance du Lundi 13 mai 2019,

Sous la présidence de Monsieur Jean-Luc BOHL, Président de Metz Métropole, Maire de Montigny-lès-Metz.

Secrétaire de séance : Hélène KISSEL.

Point n°2019-05-13-BD-11 :

Construction partenariale d'un modèle multimodal de prévision des déplacements couvrant le territoire de Metz Métropole : signature d'une convention de Coopération public - public.

Rapporteur : Madame Marie Anne ISLER BEGUIN

Le Bureau,

Les Commissions entendues,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU les termes de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite «loi NOTRe»,

VU la délibération du Conseil de Communauté du 28 avril 2014 portant délégation du Conseil au Bureau,

CONSIDERANT l'intérêt pour Metz Métropole de travailler avec les autres partenaires impliqués dans la mobilité sur le territoire de Metz Métropole,

ACCEPTE de verser au CEREMA un montant forfaitaire de 39 790 € HT représentant sa contribution financière à la construction partenariale d'un modèle multimodal de prévisions des déplacements couvrant le territoire de Metz Métropole, dont le coût global est estimé à 160 980 € HT,

AUTORISE Monsieur le Président ou son représentant à signer la convention jointe en annexe ainsi que tous documents se rapportant à ce programme.

Pour extrait conforme
Metz, le 14 mai 2019
Pour le Président et par délégation
Le Directeur Général des Services

Hélène KISSEL





Logo Partenaires

Convention de Coopération public – public relative à la construction partenariale d'un modèle multimodal de prévision des déplacements couvrant le territoire de Metz Métropole

Entre

L'Etat

- La Direction Interdépartementale des Routes Est, dont le siège se situe 10 et 16 promenade des Canaux – BP 82120 – 54021 Nancy Cedex, représentée par _____, directeur,
ci-après dénommé « DIR Est »,
- La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Grand Est, dont le siège se situe 2 rue Augustin Fresnel – CS 95038 – 57071 Metz Cedex 03, représentée par M. Hervé VANLAER, directeur,
ci-après dénommé « DREAL Grand Est »,
- La Direction Départementale des Territoires de la Moselle, dont le siège se situe 17 quai Paul Wiltzer – BP 31035 – 57036 Metz Cedex 01, représentée par M. Björn DESMET, directeur,
ci-après dénommé « DDT Moselle »,

Metz Métropole, dont le siège est situé 11 Boulevard Solidarité – 57071 Metz Cedex 03, représenté par M. Jean-Luc BOHL, Président de la Métropole agissant en vertu de la délibération de la commission permanente de la métropole n°..... en date du

ci-après dénommé « Metz Métropole »,

et

Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), établissement public administratif de l'État, dont le siège se situe Cité des Mobilités – 25, avenue François Mitterrand – CS 92 803 – F-69674 Bron Cedex, représenté par M. Jacques LE BERRE, directeur de la Direction territoriale Est, située 1, boulevard solidarité 57076 METZ Cedex 3,

ci-après dénommé le « Cerema »,

d'autre part,

désignées individuellement comme la « Partie » et collectivement comme les « Parties »,

Vu la Directive n° 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics, notamment son considérant 33 et son article 12-4 ;

Vu l'article 18 de l'ordonnance 2015-899 du 23 juillet 2015 ;

Vu le titre IX de la loi 2013-431 du 28 mai 2013 portant création du Cerema ;

Vu le décret n° 2013-1273 du 27 décembre 2013 relatif au Cerema ;

Table des matières

Préambule	4
Présentation de Metz Métropole.....	4
Présentation de la DREAL Grand Est	4
Présentation de la DIR Est.....	4
Présentation de la DDT de la Moselle	5
Présentation du Cerema	5
Contexte et enjeux de la coopération	6
Article 1 – Objet de la Convention.....	7
Article 2 – Pièces contractuelles de la Convention	8
Article 3 – Modalités de la coopération.....	8
3.1 Rôle du Cerema	8
3.2 Rôle de Metz Métropole.....	9
3.3 Rôle de la DIR Est.....	10
3.4 Rôle de la DREAL Grand Est	10
3.5 Rôle de la DDT Moselle	10
3.6 Pilotage de la Convention.....	11
Article 4 – Propriété intellectuelle	11
4.1 Propriété des connaissances antérieures.....	11
4.2 Propriété des résultats.....	11
4.3 Diffusion et valorisation.....	12
Article 5 – Confidentialité.....	12
Article 6 – Moyens mis en œuvre au titre de la coopération.....	13
6.1 Coût complet de la Coopération.....	13
6.2 Répartition.....	13
6.3 Versement de la soulte.....	13
Article 7 – Entrée en vigueur et durée de la Convention.....	14
Article 8 – Modifications des clauses de la Convention.....	14
Article 9 – Résiliation.....	14
Article 10 – Règlement des litiges	15
Annexe 1 : Cahier des charges de l’opération et planning prévisionnel	16
Annexe 2 : Annexe financière	21

Préambule

Présentation de Metz Métropole

Par l'accès au statut de métropole au 01/01/2018, Metz Métropole s'est vu doté, en plus de la compétence mobilité qu'elle exerçait déjà, de compétences complémentaires dont la voirie, les espaces publics, et le stationnement en ouvrage. La Métropole agit donc désormais sur de nombreux leviers de la politique de mobilité, et de par son positionnement stratégique et partagé dans son projet métropolitain annoncé le 29 janvier 2019, affiche de nouvelles ambitions en matière de mobilité, qui seront déclinées dans le cadre de son PDU en cours de refonte.

Afin de mener à bien ces ambitions, la métropole a besoin de pouvoir qualifier les dysfonctionnements des différents réseaux de transport et rechercher les solutions adaptées aux enjeux et évolutions du territoire, en travaillant sur l'offre de mobilité et en agissant sur les usages, en lien avec l'urbanisme. Ce travail nécessite également de mobiliser les acteurs concernés par la mobilité sur le territoire de la métropole, gestionnaires d'infrastructures, maîtres d'ouvrage, et autorités organisatrices.

Dans ce cadre, il est nécessaire de disposer d'un outil partenarial qui permettra de fournir des éléments quantitatifs prévisionnels pour alimenter les réflexions prospectives portées chacun des partenaires, et qui soit capable d'intégrer différentes visions et différentes échelles de façon cohérente.

Présentation de la DREAL Grand Est

La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Grand Est met en œuvre, sous l'autorité du préfet de région et des préfets de départements, les politiques publiques du Ministère de la Transition Écologique et Solidaire (MTES) et du Ministère de la Cohésion des Territoires (MCT).

Elle assure notamment la maîtrise d'ouvrage routière du développement du réseau routier national et anime et accompagne les démarches régionales et locales sur la mobilité durable.

Présentation de la DIR Est

La DIR Est – direction interdépartementale des Routes Est – est un service du Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle a été créée par décret du 16 mars 2006 pour gérer le réseau des routes nationales et autoroutes non concédées traversant 12 départements du quart Nord-Est de la France, long de 1 650 km.

Son organisation s'articule autour :

- des services du siège à Nancy,
- de trois divisions d'exploitation : Besançon, Metz et Strasbourg,
- de deux services d'ingénierie (SIR) : Le SIR Lorrain basé Nancy, Le SIR Alsace Franche Comté basé à Vesoul et à Mulhouse,
- d'un service spécialisé en ouvrages d'art,
- d'un service spécialisé en gestion de trafic.

Au total, ce sont 1 000 agents qui travaillent en continu pour assurer l'entretien et le fonctionnement de ce réseau routier national, mais aussi pour construire les routes de demain.

Présentation de la DDT de la Moselle

La Direction Départementale des Territoires est un service de l'État, interministériel et déconcentré, placée sous l'autorité du Préfet. Elle est chargée de mettre en œuvre les politiques d'aménagement, de développement et d'équilibre durables des territoires, urbains et ruraux.

Ses missions prioritaires portent sur :

- la promotion du développement durable ;
- la connaissance des territoires ;
- la mise en œuvre des politiques agricoles et le développement des filières de qualité ;
- la prévention des risques ;
- la mise en œuvre des politiques en matière d'environnement, d'aménagement, d'urbanisme, de logement, de construction et de transport.

Dans le département de la Moselle, elle assure la cohérence de l'application des politiques publiques qui relèvent de sa compétence en recherchant une vision globale et transversale des enjeux du territoire, dans l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Consultée à différentes étapes de la réalisation d'un projet, la DDT est un partenaire au service des collectivités locales et des porteurs de projets pour les accompagner dans leurs démarches en veillant au respect de la réglementation en vigueur.

Présentation du Cerema

Le Cerema est un établissement public de l'État à caractère administratif (EPA) sous la tutelle des ministères chargés du développement durable, des transports et de l'urbanisme. Il a été créé le 1er janvier 2014 par la loi n° 2013-431 du 28 mai 2013, dont l'article 44 définit ses missions.

Les articles 2 et 3 du décret n°2013-1273 du 27 décembre 2013 précisent que dans le cadre de ses missions définies par la loi, le Cerema est notamment chargé de :

1. Contribuer, en lien étroit avec les collectivités territoriales, à la connaissance et à l'observation des territoires et des espaces maritimes ainsi qu'à la réflexion prospective sur les enjeux et les risques auxquels ceux-ci sont exposés ;
2. Traduire les besoins locaux émergents et complexes en thématiques de recherche, en réflexions méthodologiques et en sujets de développement technologique et d'innovation ;
3. Assurer la capitalisation, la diffusion et la promotion des travaux et études liés à ses activités, des connaissances scientifiques et techniques, des méthodologies, des normes et des règles de l'art, en particulier par le biais de formations, de publications d'ouvrages et d'informations.

Le Cerema constitue ainsi un centre de ressources et d'expertises techniques et scientifiques en appui aux services de l'État et des collectivités locales, dont la spécificité repose sur un ancrage territorial fort et sur sa capacité à faire le lien entre les administrations centrales, les services déconcentrés de l'État, les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs qui contribuent à la mise en œuvre des politiques publiques dans les champs de l'aménagement et du développement durable. Il intervient notamment dans les domaines de l'aménagement, de l'habitat, de la ville et des bâtiments durables, des transports et de leurs infrastructures, de la mobilité, de la sécurité routière, de l'environnement, de la prévention des risques, de la mer, de l'énergie et du climat.

Contexte et enjeux de la coopération

Considérant l'intérêt général qui s'attache à la mise en œuvre des politiques publiques en matière de mobilité et d'aménagement durable du territoire sur le bassin de vie de la métropole messine,

Considérant les missions de Metz Métropole en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, notamment dans les domaines de l'urbanisme, de l'organisation des mobilités, de la création, l'aménagement et l'entretien des voiries et des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain, et leurs ouvrages accessoires,

Considérant les missions des services de l'Etat pour le portage des politiques publiques en matière d'aménagement et de développement durables des territoires, pour l'accompagnement des territoires et de leurs projets, en promouvant un aménagement et une mobilité durables adaptés aux enjeux et en particulier au caractère transfrontalier de la région, pour l'exploitation, l'entretien et la gestion du réseau routier national,

Considérant la mission du Cerema qui consiste à apporter à l'État et aux acteurs territoriaux un appui, en termes d'ingénierie et d'expertise technique nécessitant notamment une approche pluridisciplinaire, et à capitaliser les expériences dans un objectif de partage et de diffusion des connaissances,

La coopération, objet de la présente convention, ci-après désignée par « la Convention », concourt à la mission de service public d'intérêt général d'aménagement du territoire et d'organisation des mobilités et à l'élaboration de nouvelles méthodologies relatives au développement de l'intermodalité et à la planification des nouveaux services à la mobilité.

Le bassin de vie de la métropole messine est un territoire dynamique, sur lequel de nombreux projets de développements urbanistiques et économiques sont en cours de réalisation ou programmés. Ces projets seront générateurs d'un nombre important de déplacements et il incombe aux autorités organisatrices de mobilité d'anticiper les besoins futurs afin de planifier les services de transport et de mobilité propres à les satisfaire.

Afin de répondre à ce besoin d'anticipation, une première étape a été franchie avec la réalisation, par Metz Métropole et le syndicat mixte du Schéma de cohérence territoriale de l'agglomération messine (SCOTAM), d'une enquête déplacements grand territoire (EDGT). Cette enquête a pour objectif de mieux connaître les habitudes de déplacements des résidents du territoire.

De leur côté, les services de l'Etat ont également mené des réflexions sur la mobilité et la circulation des personnes et des marchandises sur ce territoire, notamment en lien avec certains projets d'aménagement ou d'infrastructures.

L'objet de la présente convention est donc de passer à une seconde étape où chaque partenaire met en commun l'ensemble de la connaissance dont il dispose afin d'élaborer conjointement un outil d'aide à la décision partagé, leur permettant d'évaluer et d'élaborer des politiques publiques de mobilité, de transport et d'aménagement du territoire, suivant différents scénarios d'évolution socio-économiques du territoire (population, zones d'habitat, nombre et localisation des emplois...).

Dans le domaine de la modélisation multimodale des déplacements, le Cerema assure des missions d'intérêt général, en étant identifié, tant par l'Etat que par l'ensemble des collectivités territoriales, comme un établissement élaborant des méthodologies pour la construction et l'utilisation des modèles de prévision des déplacements et assurant des actions de diffusion de la connaissance sur ces sujets (journées d'animation locales et nationales). Les partenaires ont donc souhaité associer le Cerema à la démarche pour qu'il les accompagne dans l'élaboration de cet outil.

La présente coopération permet donc de mettre en synergie les équipes des Partenaires, et celles du Cerema, spécialistes dans le domaine de la modélisation multimodale des déplacements.

Les Parties ont décidé de recourir au dispositif prévu par l'article 18 de l'ordonnance du 23 juillet 2015. En effet :

- d'une part, le projet repose fondamentalement sur des considérations d'intérêt général, dans la mesure où il porte sur la constitution d'un outil d'aide à la décision partagé, dans l'objectif d'améliorer la connaissance des besoins de déplacements des résidents du bassin de vie de la métropole messine. Les travaux effectués en commun contribueront en particulier à une meilleure compréhension des pratiques de mobilité et de leur évolution, à évaluer les effets des politiques de transports mises en œuvre et à définir de nouvelles politiques de déplacement pour répondre aux besoins actuels et futurs. Il relève incontestablement de missions de service public communes ;
- d'autre part, le partenaire et le Cerema réalisent, sur le marché concurrentiel, moins de 20 % des activités concernées par cette coopération.

Ces travaux sont effectués conjointement en associant les équipes de l'ensemble des parties. Les prestations fournies par les différents partenaires ne seront pas toutes identiques et pourront être complémentaires, dans l'optique de mener à bien, en commun, le projet.

Il est convenu ce qui suit :

Article 1 – Objet de la Convention

L'objet de la présente Convention est de définir et organiser, conformément à leurs missions d'intérêt général respectives, les relations entre les Parties aux fins de mettre en place un programme de travail concourant à la construction partenariale d'un modèle multimodal de prévision des déplacements.

Le programme de travail se décompose en 7 étapes :

- Etape 1 : Recueil des attentes des partenaires et élaboration du cahier des charges ;
- Etape 2 : Recrutement d'un prestataire pour la construction du modèle ;
- Etape 3 : Suivi des travaux du prestataire retenu ;
- Etape 4 : Productions spécifiques par le Cerema ;
- Etape 5 : Développements méthodologiques spécifiques ;
- Etape 6 : Suivi des recueils de données complémentaires ;
- Etape 7 : Définition de la structure de gouvernance pour la gestion du modèle.

Le détail de ces différentes étapes est décrit dans le cahier des charges joint à la présente Convention en annexe 1.

Article 2 – Pièces contractuelles de la Convention

Les pièces contractuelles de la présente Convention sont par ordre décroissant d'importance :

- la présente Convention,
- le cahier des charges et le planning, joint en annexe 1,
- l'annexe financière, joint en annexe 2.

Article 3 – Modalités de la coopération

3.1 Rôle du Cerema

Le Cerema contribuera à la mise en place de l'outil de modélisation multimodale des déplacements permettant de réfléchir à l'évolution de la mobilité sur l'ensemble du bassin de vie de la métropole messine. Ainsi :

- il rencontre les partenaires pour identifier leurs attentes et définir les objectifs à assigner au futur outil,
- il apporte son expertise pour aider à définir les méthodes et outils mathématiques les plus pertinents pour le territoire concerné,
- il rédige le cahier des charges pour le recrutement d'un prestataire pour la construction de l'outil et assistera les partenaires pour l'analyse des offres remises,
- il suit les travaux du prestataire retenu et assurera la réception des éléments produits,
- il assure en propre la réalisation de certaines tâches (redressement d'enquêtes, exploitation d'enquêtes anciennes, élaboration de matrices PL et de trafic externe...), celles pour lesquelles son positionnement est incontournable du fait de son expertise reconnue ou de son intervention dans des réflexions plus larges englobant le périmètre du présent projet.,
- il travaille en collaboration avec le prestataire retenu au développement de certains points méthodologiques à caractère innovant (prise en compte du stationnement, modélisation du fonctionnement des carrefours, analyse des données d'exploitation des lignes TC, prise en compte de l'intermodalité...),
- il assiste les partenaires pour définir la structure de gouvernance qui prendra en charge la gestion de l'outil et de son utilisation au terme de la convention,
- il capitalise les enseignements des travaux réalisés pour enrichir les réflexions nationales sur les bonnes pratiques de modélisation.

Les différentes interventions du Cerema dans le cadre de cette convention sont décrites de manière plus précise dans l'annexe 1.

3.2 Rôle de Metz Métropole

Metz Métropole assure le pilotage global des travaux prévus dans le cadre de la présente coopération, avec l'appui du Cerema, pour le compte de l'ensemble des partenaires. A ce titre, Metz Métropole prend en charge la consultation pour le recrutement d'un prestataire privé pour la construction de l'outil de modélisation et le suivi administratif du contrat, et pilote les travaux du prestataire retenu.

En parallèle, elle met en place un comité technique associant les autres partenaires et éventuellement d'autres entités publiques concernées par le projet, qui aura pour objectif de préparer la prise de décision sur les orientations stratégiques à implémenter dans l'outil et sur la validation des résultats.

Metz Métropole met également à la disposition du prestataire retenu et des autres partenaires les données dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'objectif de la présente convention :

- les résultats de l'EDGT,
- l'enquête embarquée dans les transports en commun (2018),
- les comptages routiers,
- le modèle de trafic monomodal routier actualisé sur le territoire de Metz Métropole,
- ...

Si cela s'avère nécessaire en cours de la réalisation du projet et si ses capacités le permettent (moyens humains et financiers), Metz Métropole effectue à sa charge des recueils de données complémentaires, comme par exemple des comptages PL et vélos ou des enquêtes origine-destination spécifique PL. La réalisation de ces recueils n'entre pas dans le cadre de cette convention de coopération : seule leur préparation (définition des besoins, faisabilité) et la réception des données sont prises en compte.

En tant que futur utilisateur de l'outil de modélisation, Metz Métropole s'investit plus particulièrement dans certaines étapes de la construction du modèle :

- La vérification de la compatibilité entre le nouvel outil et le modèle de simulation dynamique,
- La vérification de la description des réseaux et de la pertinence des résultats d'affectation,
- La rétro-validation du nouveau modèle sur une situation antérieure à la mise en service des lignes METTIS.

En collaboration avec l'agence d'urbanisme des agglomérations de Moselle (Aguram), Metz Métropole contribuera également à :

- l'alimentation du modèle en données socio-économiques actuelles
- la construction des scénarios prospectifs d'évolution des territoires (données socio-économiques projetées avec prise en compte des projets au sein de la métropole, et au sein du SCOT, évolution de l'offre en dehors du périmètre de la métropole)

L'AGURAM pourra également exercer un rôle d'appui dans l'organisation des débats autour des réflexions engagées, et contribuer à la valorisation des scénarios testés auprès des élus (dimension pédagogique des productions)

Enfin, au terme de la convention, Metz Métropole met à la disposition du Cerema le modèle et les exploitations effectuées dans le cadre de cette convention comme terrain d'expérience. Metz Métropole et ses services seront invités à participer, dès lors que les sujets sont susceptibles de les concerner, aux actions de diffusion et d'animation au sein de la communauté scientifique et technique.

3.3 Rôle de la DIR Est

Service déconcentré du ministère de la Transition écologique et solidaire, la DIR Est est partenaire de la démarche et futur utilisateur de l'outil au titre de l'instruction des projets tiers pouvant impacter le réseau routier national.

Elle participe aux différentes instances de suivi du partenariat et veille à ce que l'outil de modélisation construit satisfasse aux attentes exprimées par l'Etat pour l'exploitation, la gestion et l'entretien du réseau routier national.

Elle met à disposition des autres partenaires et du prestataire retenu l'ensemble des données dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'objectif de la présente convention, en particulier :

- les comptages de trafic permanents et temporaires sur le réseau routier national,
- des éléments d'analyse sur le fonctionnement de l'autoroute et de la rocade sur de Metz (phénomènes de congestion, remontées de files, statistiques d'événements...).

3.4 Rôle de la DREAL Grand Est

Service déconcentré du ministère de la Transition écologique et solidaire, la DREAL Grand Est est partenaire de la démarche et futur utilisateur de l'outil au titre de son rôle de maîtrise d'ouvrage des opérations d'investissement majeures sur le réseau routier national.

Elle participe aux différentes instances de suivi de la coopération et veille à ce que l'outil de modélisation construit puisse contribuer aux réflexions futures sur les éventuels besoins de renforcement du réseau routier national et de ses interfaces.

Elle met à disposition des autres partenaires et du prestataire retenu l'ensemble des données dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'objectif de la présente convention, en particulier :

- la totalité des données de trafic recueillies dans le cadre des études d'A31bis sur le réseau routier national à l'intérieur du périmètre du modèle (comptages en section courante, comptages directionnels, comptages sur bretelles...),
- les exploitations du modèle de trafic développé dans le cadre des études d'A31bis, nécessaires à l'alimentation du modèle construit, objet du présent partenariat.

Par ailleurs, dans l'hypothèse où le prestataire retenu pour la construction du modèle partenarial utiliserait un logiciel dont le Cerema ne disposerait pas de la licence, la DREAL prendra en charge les coûts d'acquisition de cette licence, lui permettant ainsi d'assurer sa mission d'assistance aux partenaires. Cette prise en charge pourra se faire à concurrence de 40 000,00 € HT, sous réserve de l'obtention des autorisations d'engagements nécessaires une fois que le montant de cette dépense sera connu.

3.5 Rôle de la DDT Moselle

Service déconcentré interministériel de l'Etat, la direction départementale de la Moselle est partenaire de la démarche et futur utilisateur de l'outil au titre de sa mission de portage des politiques de l'Etat en matière d'aménagement et de développement durable des territoires.

Elle participe aux différentes instances de suivi de la coopération et veille à ce que l'outil de modélisation construit satisfasse aux attentes exprimées par l'Etat pour l'instruction de dossiers de création/développement de zones à urbaniser (zones économiques, commerciales...).

Elle met à disposition des autres partenaires et du prestataire retenu l'ensemble des données dont elle dispose et qui sont nécessaires à la réalisation de l'objectif de la présente convention :

- sa connaissance des projets d'aménagement, des enjeux et contraintes liés au territoire sur le périmètre de Metz Métropole et les collectivités voisines concernées par le modèle multimodal de déplacement faisant l'objet de la présente convention.

3.6 Pilotage de la Convention

Les partenaires conviennent de se réunir à la fin de chaque étape de l'opération afin de partager et valider les résultats intermédiaires et finaux.

Le pilotage de la présente convention sera assuré par Metz Métropole et prendra la forme d'un comité de pilotage, associant les partenaires, qui aura notamment pour fonction :

- de favoriser la concertation entre les Parties pour toutes les actions à mener dans le cadre de la présente convention ;
- d'arrêter le programme d'action et le calendrier de la mission ;
- de suivre et de valider les étapes et les productions de la mission ;
- de proposer aux instances compétentes de chacune des Parties le programme d'actions relevant du partenariat ;
- d'arrêter les actions de communication autour de la mission ;
- de prendre toute décision facilitant l'exécution de la Convention.

Article 4 – Propriété intellectuelle

4.1 Propriété des connaissances antérieures

Chacune des Parties conserve la pleine et entière propriété de ses connaissances antérieures, c'est-à-dire toutes les informations et connaissances techniques ou scientifiques de quelque nature que ce soit, et notamment le savoir-faire, les secrets de fabrique, les secrets commerciaux, les données, les bases de données, logiciels, les dossiers, plans, schémas, dessins, formules ou tout autre type d'informations et connaissances, sur quelque support et sous quelque forme que ce soient, brevetables ou non, ou brevetées ou non, et plus généralement protégées ou non ou « protégeables » ou non au titre d'un droit de propriété intellectuelle, et appartenant à une Partie ou détenues par elle, avant la date d'effet de la Convention ou développées ou acquises par elle postérieurement à la date d'effet de la Convention mais indépendamment de l'exécution de celle-ci.

Les Parties se concèdent mutuellement un droit d'usage non exclusif, non transmissible et gratuit sur les connaissances antérieures qui sont nécessaires à la réalisation des objectifs communs de la coopération, ceci pour les besoins de la Convention, pour sa seule durée, et sous réserve des droits des tiers.

4.2 Propriété des résultats

Les résultats obtenus en commun dans le cadre de la coopération, qu'ils soient protégeables ou non, ci-après dénommés les « Résultats », sont, sauf volonté expresse de renonciation d'une des Parties, la propriété conjointe des Parties. Sont considérés comme des Résultats de la présente convention :

- Toute exploitation des données mises à disposition par les partenaires ayant contribué à la construction du modèle de prévision des déplacements,
- Les productions spécifiques du Cerema décrites dans l'annexe 1,

- Les résultats des recueils de données complémentaires réalisés spécifiquement pour la construction du modèle,
- L'ensemble des productions réalisées et livrées par le bureau d'études dans le cadre de son contrat, et notamment le modèle de prévision des déplacements et l'ensemble de ses composantes (réseaux, matrices de déplacement, lois de comportement...).

Les Parties rédigeront une convention de gestion du modèle de prévision des déplacements qui précisera la part de chacune des Parties dans la copropriété des Résultats. Cette convention définira les droits et les devoirs de chacune des Parties en termes de fourniture de données, de gestion, de maintenance et de mise à jour du modèle au-delà de la présente coopération. En l'absence d'une telle convention au terme du présent partenariat, la copropriété des Résultats est réputée fixée à parts égales.

Dans le cas où des Résultats seraient générés en collaboration avec des tiers à la Convention, la Partie ayant fait appel à ces tiers fera son affaire de la répartition de leurs droits de propriété intellectuelle respectifs conformément aux accords qui la lient à ces tiers, et ce, sans préjudice des dispositions de la Convention.

Les Parties conviennent que la copropriété des Résultats exclut l'affectio societatis et toute assimilation, directe ou indirecte, à une société de fait ou toute autre entité juridique distincte dotée de la personnalité morale. Les Parties font diligence en vue d'exclure une telle assimilation. En particulier, chacune des Parties agit vis-à-vis des tiers, et notamment de ses fournisseurs et sous-traitants, en son propre nom et pour son seul compte.

Une Partie ne peut souscrire un engagement quelconque susceptible de lier l'autre Partie, sauf avec l'accord préalable et écrit de cette Partie.

4.3 Diffusion et valorisation

Chaque Partie peut utiliser et exploiter librement et gratuitement les Résultats pour les besoins de ses propres travaux dans le cadre des activités réalisées en exécution de la Convention et notamment les reproduire, les représenter et les adapter sur tous supports de son choix existant ou à venir.

Les Parties peuvent diffuser librement aux tiers de leur choix les résultats. Ils veillent à citer les autres Parties dans leurs communications sur cette étude.

Par principe, les Résultats n'ont pas vocation à faire l'objet d'une exploitation commerciale. Cependant, si une opportunité d'exploitation survenait, alors les Parties se concertent pour en définir les meilleures modalités.

Article 5 – Confidentialité

Tant pendant la durée de la Convention que pendant une période de deux ans suivant son expiration ou résiliation, quelle qu'en soit la cause, les Parties s'engagent à tenir comme confidentielles toutes les informations désignées comme telles par les Parties.

Les informations considérées comme confidentielles sont précisées, en tant que de besoin, par les Parties, d'un commun accord.

Les Parties s'engagent à faire respecter cette obligation de confidentialité par l'ensemble de leurs agents et salariés et, le cas échéant, par leurs partenaires.

Article 6 – Moyens mis en œuvre au titre de la coopération

6.1 Coût complet de la Coopération

Le coût complet de la coopération est estimé à 160 980,00 €.

Les annexes, technique (annexe n°1) et financière (annexe n°2), détaillent l'ensemble des moyens financiers et humains mobilisés par le Cerema et Metz Métropole pour cette coopération ; les partenaires Etat contribuant par la fourniture de données et l'apport de leur connaissance du territoire.

Les Parties s'informent mutuellement de toute évolution substantielle par rapport aux prévisions, des charges et recettes mentionnées en première partie de l'annexe financière. En cas d'évolution substantielle de l'exécution par rapport aux prévisions, les Parties se concertent pour réviser par avenant l'annexe financière.

6.2 Répartition

L'annexe financière n°2 :

- fixe les modalités de prise en charge des dépenses nécessaires à la coopération, en indiquant les charges que chaque partenaire supporte ; il en résulte un coût par partenaire et un coût complet général.
- indique le financement du coût complet par partenaire par l'application d'une clef de répartition par partenaire.
- détermine le montant à verser par l'une des Parties à l'autre Partie, déterminé comme la différence entre les charges qu'il supporte et la part du coût complet qui lui incombe.

Les Parties peuvent solliciter des participations financières d'autres collectivités ou établissements publics ou d'opérateurs privés en s'informant mutuellement.

6.3 Versement de la soulte

Metz Métropole alloue à Cerema un montant de 39 790 € HT. Ce montant est forfaitaire, et en principe non révisable et non actualisable et soumis à la TVA.

Metz Métropole procède au règlement de ce montant en deux fois, sur présentation d'un appel de fonds de Cerema, et sous réserve de la validation préalable commune des travaux réalisés :

- Un premier versement en fin d'année 2019 à hauteur de 50 % de la soulte, soit 19 895 € HT, correspondant au travail préparatoire au recrutement du prestataire (recueil des attentes, rédaction du CCTP et assistance au choix du prestataire), au suivi des premiers travaux du titulaire et à la réalisation des premières productions spécifiques ;
- Un second versement en fin d'année 2020 à hauteur de 50 % de la soulte, soit 19 895 € HT, pour solde des missions prévues dans le présent partenariat.

Metz Métropole effectue chaque versement dans un délai de 30 jours au crédit du compte ouvert au nom du Cerema Est, sous les références suivantes :

Identifiant national de compte bancaire - RIB

Code banque	Code guichet	N° de compte	Clé RIB	Domiciliation
10071	57000	00001005297	49	TP METZ

Identifiant international de compte bancaire - IBAN

IBAN (International Bank Account Number)	BIC (Bank Identifier Code)
FR76 1007 1570 0000 0010 0529 749	TRPUFRP1

Article 7 – Entrée en vigueur et durée de la Convention

La Convention prend effet à la date de sa signature par les Parties et s'achèvera le 31 décembre 2020.

Le démarrage des actions de la présente convention est conditionné à la signature de la présente Convention et à la réception par le Cerema de l'ensemble des documents et données fournis par les Partenaires.

Article 8 – Modifications des clauses de la Convention

Toute modification du programme de réalisation de l'opération ou des clauses contenues dans la présente Convention fait l'objet d'un avenant.

Celui-ci précise les éléments modifiés de la Convention initiale sans que ceux-ci ne puissent remettre en cause les objectifs définis à l'article 1^{er}.

La demande de modification de la Convention est réalisée par lettre recommandée avec accusé de réception précisant l'objet de la modification, sa cause et les conséquences qu'elle emporte. Les autres parties disposent d'un délai d'un mois pour y faire droit.

Article 9 – Résiliation

En cas de non-respect, par l'une ou l'autre des Parties, des engagements réciproques inscrits dans la présente Convention, celle-ci peut être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre des Parties à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Un décompte de résiliation est, dans ce cas, établi d'un commun accord par les Parties.

Article 10 – Règlement des litiges

Les Parties s'efforcent de régler à l'amiable tout différent relatif à l'interprétation ou à l'exécution de la présente Convention. Elles disposent d'un délai de 3 mois à compter de la réception du premier courrier de l'une des Parties faisant part de son désaccord à l'autre Partie pour aboutir à une solution amiable.

En cas de désaccord persistant, les Parties portent le litige devant le tribunal administratif compétent.

Fait à, le....., en 5 exemplaires originaux

Pour Metz Métropole,
Le

Pour le Cerema,
Le Directeur de la Direction Territoriale Est

Pour la DIR Est,

Pour la DREAL Grand Est,

Pour la DDT de la Moselle,

Annexes

Annexe 1 : Cahier des charges et planning prévisionnel de réalisation

Annexe 2 : Annexe financière

Annexe 1 : Cahier des charges de l'opération et planning prévisionnel

La présente annexe décrit l'ensemble des tâches techniques à réaliser pour la construction conjointe par les partenaires d'un outil d'aide à la décision partagé sous la forme d'un outil de modélisation multimodal des déplacements sur le bassin de vie de la métropole messine.

Etape 1 : Recueil des attentes des partenaires et élaboration du cahier des charges

Au cours de cette étape, le Cerema organise des réunions d'échange avec les différents partenaires du projet afin de faire émerger leurs attentes vis-à-vis du futur outil et d'identifier les objectifs auxquels ce dernier doit répondre. Il effectue une analyse de la faisabilité technique de ces objectifs et propose les spécifications à retenir, qui serviront à l'élaboration d'un cahier des charges techniques en vue du recrutement d'un prestataire externe pour la construction de l'outil.

Etape 2 : Recrutement d'un prestataire pour la construction du modèle

Cette étape regroupe toutes les actions à mener pour le recrutement du prestataire qui aura la charge de construire l'outil de modélisation. Cela inclut la rédaction du dossier de consultation des entreprises et l'organisation de la procédure de recrutement conformément au code des marchés publics.

Au cours de cette étape, le Cerema rédige le cahier des charges techniques et produit le rapport d'analyse des offres reçues par Metz Métropole.

De son côté, Metz Métropole contribue à l'établissement du CCTP, rédige les pièces administratives de la consultation, gère la procédure conformément au code des marchés publics et à sa politique d'achat, l'analyse des candidatures, l'attribution et la notification du marché. Elle assurera également la gestion du marché jusqu'à sa clôture.

Etape 3 : Suivi des travaux du prestataire retenu

Une fois le marché notifié, le titulaire réalise les tâches pour lesquelles il a été recruté. Ce travail fera l'objet d'un suivi strict, administratif et technique, de la part des Parties.

Metz Métropole effectue le suivi administratif de la prestation. Sur conseil du Cerema et éventuellement du comité technique, elle définit ou valide l'ensemble des hypothèses, orientations stratégiques et choix techniques devant être pris en compte pour la construction de l'outil de modélisation. Au terme de chacune des phases définies dans le marché, elle valide les livrables remis après avoir pris l'avis du Cerema.

Le Cerema assure le suivi technique de la prestation :

- Il effectue un contrôle du respect des règles de l'art sur les différentes productions du prestataire pour chaque phase de l'étude, identifie des pistes d'amélioration et produit des avis techniques reprenant l'ensemble de ces éléments.
- Il apporte son expertise pour aider à définir les méthodes et outils mathématiques appropriés.
- Il vérifie la qualité des données récoltées et/ou transmises par le prestataire,
- Il participe à l'ensemble des réunions d'avancement et intervient notamment sur les discussions méthodologiques.
- Suite à la transmission par le bureau d'études de la version final de chaque livrable, il procède à une vérification du contenu et identifie si la production peut être validée.

Par ailleurs, les Parties fournissent au prestataire les données dont elles disposent et qui sont nécessaires à la construction de l'outil de modélisation :

- les résultats de l'EDGT,
- les résultats de l'enquête voyageurs en gare de Metz (2010),
- les résultats de l'enquête embarquée dans les transports en commun (2018),
- les comptages routiers sur le territoire de la métropole messine,
- le modèle de trafic monomodal routier actualisé sur le territoire de Metz Métropole,
- les productions et données complémentaires réalisées en propre dans le cadre de la présente convention (cf. étapes 3 et 4).

Metz Métropole contribuera ici aux étapes suivantes :

- alimentation de l'audit du modèle existant
- préparation des recueils de données complémentaires (comptages PL notamment)
- vérification du travail de codification du réseau routier par le prestataire
- test et validation de la compatibilité du nouvel outil avec le modèle dynamique de la métropole
- par l'intermédiaire de l'AGURAM :
 - o alimentation du modèle en données socio-économiques actuelles
 - o construction des scénarios prospectifs d'évolution des territoires (données socio-économiques projetées avec prise en compte des projets au sein de la métropole, et au sein du SCOT, évolution de l'offre en dehors du périmètre de la métropole)
- définition des scénarios à tester pour l'étude de la 3^{ème} ligne

Étape 4 : Productions spécifiques par le Cerema

Le Cerema a participé et participe à diverses réflexions en lien avec la mobilité et les infrastructures de transport sur les territoires de Metz Métropole, du département de Meurthe-et-Moselle, du département de la Moselle et plus largement de la Grande Région (incluant le Grand Duché de Luxembourg et la Belgique).

Afin de faire bénéficier aux Parties de son expérience et d'assurer une cohérence des hypothèses et des orientations retenues entre ces réflexions et celle en cours sur le bassin de vie de la métropole messine, le Cerema réalisera en propre certaines prestations, dont les résultats seront transmis au prestataire pour implémentation dans l'outil de modélisation. Ainsi :

- il vérifie si un nouveau redressement de l'EDGT 2017 est nécessaire et estime les nouveaux coefficients de redressement le cas échéant.
- il dresse un bilan de l'usage du METTIS à partir des enquêtes OD TC et du modèle d'affectation de la clientèle TC qu'il a développé en 2008 pour les études préalables de ce projet. A partir de ces éléments, il prépare les données qui permettront de fournir des éléments d'appréciation de l'impact d'une nouvelle ligne structurante dans la perspective des situations à tester avec le modèle.
- il met au point une matrice interne des livraisons de marchandises à l'aide du logiciel FRETURB.
- Il assure le lien avec le projet MMUST (voir <http://www.mmust.eu/>) de modélisation de la mobilité transfrontalière, notamment en estimant les matrices d'échange et de transit VP et PL, en situation actuelle et en projection. Le Cerema dispose déjà pour ce faire de l'ensemble des données utiles à cet exercice et pourra également, dans une seconde phase, tirer parti, si nécessaire et pertinent, de données FCD acquises pour MMUST.

Le Cerema capitalise les enseignements de ces travaux pour enrichir les réflexions nationales sur

les bonnes pratiques de modélisation. Il produit dans ce cadre une note de présentation du modèle qu'il soumet à la relecture et à la validation de Metz Métropole.

Etape 5 : Développements méthodologiques spécifiques

En première approche, certains sujets présentent un enjeu particulier pour le bassin de vie de la métropole messine et devront nécessairement être pris en compte dans le modèle. Leur prise en compte n'étant pas courante dans les démarches de modélisation, un investissement approfondi du Cerema sera nécessaire auprès du prestataire pour une production conjointe des développements méthodologiques innovants requis. Les sujets dont il est question sont :

- *la prise en compte du stationnement dans le modèle de demande.*

Aujourd'hui, le stationnement n'est pris en compte que de manière très partielle dans les modèles multimodaux des déplacements, sous forme d'une contrainte de stationnement « figée » n'intervenant que dans l'estimation du choix modal. Le Cerema élabore avec Metz Métropole, et en lien avec le bureau d'études retenu une méthode tenant compte de l'offre de stationnement dans les secteurs tendus, permettant de tenir compte d'un rabattement vers un parking de périphérie ou vers un P+R en cas de saturation. Il s'assure de la pertinence du modèle notamment au vu des pratiques constatées dans l'EDGT (temps de recherche du stationnement, part des usagers stationnant dans une autre zone que celle vers laquelle ils se rendent ou dont ils repartent).

- *l'intégration des plans de feux micro-régulés.*

L'intégration des plans de feux et de manière générale la simulation détaillée du fonctionnement des carrefours sont des éléments posant problème pour la mise en place d'un modèle statique : le niveau de détail permet une bonne caractérisation des contraintes pesant sur les différents itinéraires mais l'échelle n'est pas adaptée à une connaissance fine de la demande et les interactions simulations dynamiques/statiques sont gourmandes en temps de calcul. Le Cerema contribue avec Metz Métropole et le bureau d'études à la recherche du bon niveau de compromis. Il participe activement à la définition et à l'analyse des résultats de simulation pour une étude de cas.

- *la prise en compte des données de suivi de flotte TC.*

Les données de suivi de flotte de l'exploitant des transports en commun ne font jamais l'objet d'exploitations, alors qu'elles ont un potentiel pour l'optimisation de l'organisation des lignes évident. Le Cerema définit en lien avec le bureau d'études une méthode pour intégrer dans la modélisation les temps perdus aux arrêts en fonction de la quantité de montées/descentes ainsi que les temps perdus par les véhicules roulant sur des artères à circulation partagée. Il vérifie la reproduction par le modèle des temps de parcours réellement observés. Il évalue si des éléments de caractérisation de la régularité des lignes complémentaires restent nécessaires.

- *l'évaluation des projets pour les modes émergents.*

Certains modes émergents ne disposent pas d'échantillons suffisants dans l'EDGT pour faire l'objet d'un calibrage complet et satisfaisant du modèle (intermodalité VP+TC, covoiturage, vélo). Néanmoins, ce dernier peut largement aider, sur la base d'une modélisation « classique », à identifier et hiérarchiser les aménagements les plus pertinents, via des exploitations adéquates de ses données de sortie. Le Cerema définit en lien avec le bureau d'études les méthodologies appropriées, ainsi que le niveau de recueil minimal sur la fréquentation actuelle requis. Il examine avec l'appui de Metz Métropole les résultats d'une étude de cas.

- *la rétro-validation du modèle.*

La validation des modèles est un exercice délicat à mener, faute de données. La mise en service relativement récente de METTIS et la conservation par les différentes entités de données de caractérisation de l'offre et de l'usage des réseaux permettent d'envisager une rétro-validation du modèle. Le Cerema fournit les éléments du modèle de trafic ayant servi aux études préalables du projet METTIS. Metz Métropole fournit les données sur l'usage des réseaux (enquêtes OD TC, comptages routiers...). Ils participent tous deux à la mise au point d'un protocole de comparaison des résultats. En lien avec le bureau d'études, ils tirent les principaux enseignements des simulations.

Chaque développement méthodologique fera l'objet d'une note, co-rédigée par le Cerema et le prestataire.

Etape 6 : Suivi des recueils de données complémentaires

Pendant toute la construction du modèle, un travail d'identification du besoin en recueils complémentaires est prévu. Ces recueils peuvent comprendre :

1. des comptages de circulation,
2. des comptages vélo,
3. des recueils par un véhicule équipé en LAPI sur le stationnement,
4. des enquêtes OD PL sur les accès du port de Metz
5. des analyses de relevés caméra pour estimer des comptages directionnels.

Le recueil LAPI est effectué par Metz Métropole à sa charge ; les autres recueils sont commandés au prestataire retenu pour construire le modèle.

Outre le suivi technique de cette phase entrant dans le cadre des missions définies à l'étape 3, le Cerema participe à la définition de ces recueils complémentaires.

La réalisation de ces recueils n'entre pas dans le cadre de cette convention : seul leur suivi (définition des besoins, faisabilité, vérification du bon déroulement et réception des données) est pris en compte.

Etape 7 : Définition de la structure de gouvernance pour la gestion du modèle

Parallèlement à la constitution de l'outil, des réflexions sont menées pour identifier les modalités de sa gestion et de son utilisation par les différents partenaires suite à sa livraison. Le Cerema effectue l'ensemble des tâches nécessaires à la mise au point de ce partenariat :

- il rencontre à plusieurs reprises les partenaires potentiels pour présenter les possibilités de l'outil et recueillir leur position,
- il réalise un retour d'expériences sur les pratiques dans d'autres agglomérations françaises disposant d'un modèle partenarial,
- il rédige les documents nécessaires à la formalisation du partenariat (conventions, chartes d'usage et de gestion notamment)

Metz Métropole s'engage pour sa part à tout mettre en œuvre pour que la conclusion de ce partenariat puisse aboutir. Elle organise et anime notamment des réunions regroupant l'ensemble des acteurs concernés.

Planning de l'opération

- ✓ Etape 1 : mars 2019
- ✓ Etape 2 : avril-mai 2019
- ✓ Etape 3 : juin 2019 à juin 2021
- ✓ Etape 4 : juin 2019 à juin 2020
- ✓ Etape 5 à 7 : juin 2019 à décembre 2020

Annexe 2 : Annexe financière

Coût complet du programme (HT)

	Metz Métropole	Cerema
Personnel, dont frais de déplacement et d'hébergement	39 200 €	120 280 €
Frais annexes, matériel, fournitures, prestations de service, concourant à la mise en œuvre du programme	1 500 €	0,00 €
Participation valorisée (PV)	40 700 €	120 280 €
Coût Complet (CC)	160 980 €	

Répartition du coût complet (HT)

	Metz Métropole	Cerema
Clef de répartition	50 %	50 %
Contribution respective (CR)	80 490 €	80 490 €

Flux financier induit (HT)

	De Metz Métropole au profit du Cerema
Soulte	= 39 790 €

Résumé de l'acte

057-200039865-20190513-05-2019-DB11-DE

Numéro de l'acte : 05-2019-DB11
Date de décision : lundi 13 mai 2019
Nature de l'acte : DE
Objet : Construction partenariale d'un modèle multimodal de prévision des déplacements couvrant le territoire de Metz Métropole : signature d'une convention de Coopération public - public
Classification : 1.3 - Conventions de Mandat
Rédacteur : Catherine DELLES
AR reçu le : 15/05/2019
Numéro AR : 057-200039865-20190513-05-2019-DB11-DE
Document principal : 99_DE-11.pdf

Historique :

15/05/19 08:42	En cours de création	
15/05/19 08:42	En préparation	Catherine DELLES
15/05/19 08:58	Reçu	Catherine DELLES
15/05/19 08:59	En cours de transmission	
15/05/19 09:00	Transmis en Préfecture	
15/05/19 09:04	Accusé de réception reçu	