

Note 13 - ANNEXE 1

Réparation des bordures de GLO sur l'itinéraire des Bulles 1 & 3 Programme

Introduction

Ce document présente le programme de réparation des bordures de GLO des sites propres BHNS sur les secteurs des communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin. Il définit le périmètre des missions des maîtres d'œuvre du projet.

Ce document et ses annexes constituent un complément au CCTP du marché.

Présentation du contexte général du projet de BHNS

Dans le cadre du projet BHNS, le SMT Artois-Gohelle a aménagé les lignes Bulles 1, 3, 5 & 7 sur le territoire des communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Ces lignes ont été mises en service le 1^{er} avril 2019. Rapidement des désordres affectant les bordures de GLO le long des voies en site propre sont apparus.

Une procédure de référé, en application des articles R.532-1 et suivants du code de justice administrative a été introduite le 3 février 2021 auprès du tribunal administratif de Lille. Une expertise est en cours.

Le projet de réparation des bordures de GLO s'inscrit dans la perspective d'entretien des ouvrages construits pour les lignes BHNS et dans le fil de la procédure en cours auprès du tribunal administratif.

Il s'agit donc de réparer et reconstruire les éléments dégradés afin de retrouver les plateformes de circulation dans l'état géométrique où elles ont été livrées pour la mise en service.

Les acteurs du projet

Le rôle de maître d'ouvrage d'Artois Mobilités

Artois Mobilités, est l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en charge de la mise en œuvre de la politique de déplacements sur un territoire très élargi : 150 communes des agglomérations de Lens – Liévin (CALL), Hénin – Carvin (CAHC), Béthune-Bruay, Artois-Lys romane (CABBALR).

Ce syndicat mixte a été créé en 2003 avec la volonté de déployer une politique globale de déplacements sur une grande partie de l'ex-bassin minier, en transcendant les découpages administratifs existants. Sa politique de mobilité est définie notamment dans le plan de déplacements urbains approuvé en décembre 2018.

Artois Mobilités a réorganisé son mode de fonctionnement et développé des compétences étroitement liées à la conception et au suivi de projet. Il a ainsi conduit un ambitieux projet de TCSP (transport en commun en site propre) sur son territoire, avec une mise en service d'un nouveau réseau au 1^{er} avril 2019.

L'équipe de MOA

Le pôle infrastructures, chargé d'entretenir les infrastructures existantes, de suivre et réaliser les projets d'infrastructures, pilote la conduite des projets d'infrastructures routières au sein d'Artois Mobilités.

Il intègre également le suivi des études d'initialisation et d'insertion urbaine du projet, ainsi que le suivi opérationnel des travaux.

Enfin, il assure l'interface avec l'ensemble des institutions partenaires du projet, mais aussi avec les services techniques et administratifs internes d'Artois Mobilités en charge de la communication et des questions juridiques, administratives et financières, notamment.

[...]

Périmètre de la mission de maîtrise d'œuvre

La maîtrise d'œuvre (MOE), est en charge de la conception, de la planification et du suivi de la réalisation des travaux de réparation des bordures de GLO sur le territoire des communautés d'agglomération de Lens-Liévin et Hénin-Carvin.

Son périmètre englobe la conception et la planification des travaux de réparation des bordures de GLO et des voies contiguës en intégrant les éventuels aménagements provisoires de la voirie, le maintien en fonctionnement ou les adaptations provisoires des systèmes d'exploitation du BHNS, la définition des principes de gestion et d'exploitation sous travaux, les déviations éventuelles. Il comprend la réalisation des dossiers réglementaires et d'autorisations de mise en service, ainsi que les études de trafic et les plans de circulation.

Pendant la phase de conception, une attention particulière sera portée à la définition d'une solution technique et d'une organisation de chantier permettant de réduire au strict nécessaire les inconvénients engendrés par les travaux de réparation. L'attention des candidats est d'ores et déjà attirée sur la nécessité d'une concertation importante et d'une communication efficace avec les communes et les riverains concernés par les travaux.

Le système de transport en place respecte les normes d'accessibilité, à la fois au niveau du matériel roulant, des stations, de l'interface matériel roulant-station et des cheminements vers les stations. Le titulaire du marché devra prévoir, tant que faire se peut, des aménagements provisoires accessibles et des systèmes d'information adaptés aux personnes pouvant présenter des déficiences physiques ou sensorielles ou un handicap temporaire ou encore des personnes avec poussettes ou bagages encombrants et bien évidemment les personnes âgées.

La conception intégrera les indications de l'exploitant pour gérer le BHNS dans des modes dégradés.

La durée de vie des équipements initiaux était de trente (30) ans. La solution préconisée ne devra pas compromettre cette durée de vie.

Artois Mobilités dispose de plusieurs marchés permettant l'acquisition de données qui alimenteront la maîtrise d'œuvre pour la réalisation de ses missions :

- un marché d'enquêtes de circulation/stationnement,
- un marché de topographie,
- un marché de reconnaissance des réseaux.

Condition de gestion et fonctionnement

Le MOE devra définir les conditions de gestion et de fonctionnement des aménagements provisoires et systèmes dont il aura la responsabilité durant les phases de travaux.

Sécurité et respect des normes et de la réglementation

Le projet devra être conforme aux normes et à la réglementation en vigueur.

La réponse globale devra être formulée dans le respect des textes en vigueur et en tenant compte des retours d'expérience de projets similaires et des avis formulés au fil de l'eau par l'ensemble des tiers ayant autorité en la matière : services de protection contre les incendies, experts et organismes qualifiés et agréés...

Environnement

L'opération s'inscrit dans une démarche environnementale qui devra être intégrée dès la phase de conception et ce jusqu'à la réalisation totale de l'opération. Elle sera déclinée aux travers de prescriptions et d'application de méthodes d'optimisation et de réduction de nuisances de chantier par le biais de mesures particulières (matériaux mis en œuvre et leur utilisation, enlèvement et évacuation des déchets, dimension humaine et sociale de l'opération, intégration des données des chartes environnementales existantes d'une manière générale, chartes environnementales des communes...), de toute forme de nuisances environnementale et de toute cause de pollution qu'un projet est susceptible d'engendrer (réduction des nuisances, notamment sonores, des pollutions, prise en compte des lois sur l'eau et sur l'air et des données des différents programmes environnementaux développés sur le périmètre d'étude...).

Caractéristiques générales de l'opération

Le tracé

Une carte jointe au dossier de consultation des entreprises précisera les zones de site propre concernées par la dégradation des bordures de GLO.

Enveloppe prévisionnelle de l'opération relevant de la maîtrise d'œuvre objet de la consultation

L'enveloppe budgétaire prévisionnelle affectée aux travaux relevant de la maîtrise d'œuvre est estimée à 20 000 000 euros HT, en valeur 2022.

Planning de l'opération

Le planning général de l'opération est joint en annexe.

Les étapes à prendre en compte par la MOE sont les suivantes :

- Une phase initiale qui recensera les secteurs atteints par les dégradations et le degré de gravité de ces dernières. Durant cette même phase il faudra définir la solution technique pour la reprise des zones dégradées ;
- Une phase de concertation avec les communes et autres acteurs concernés par les dégradations (en particulier l'exploitant des lignes). Cette phase permettra de définir les modalités de travaux eu égard à la solution technique retenue en insistant sur l'ordonnancement et la planification des travaux ;

- Un phasage nécessaire des travaux qui pourra être contraint par la procédure judiciaire en cours.

Données techniques particulières – infrastructures

La MOE devra concevoir la méthode de reprise des bordures dégradées en respectant le profil de voirie actuel, les structures de chaussée en place.

En tout état de cause, la solution retenue ne pourra conduire à un affaiblissement des structures en place.

Contraintes du projet

Exploitation du réseau TADAO pendant les travaux

Artois Mobilités est très attaché à ce que la réalisation des travaux pénalise le moins possible les usagers des lignes de transport en commun du réseau TADAO.

La MOE devra intégrer cette contrainte dans la conception et l'organisation des travaux.

En lien avec l'exploitant et Artois Mobilités, la MOE définira les plans de circulations des différentes phases des travaux et les conditions d'insertion des bus du réseau TADAO ; ceci permettra à l'exploitant de définir les conditions d'exploitation du réseau aux différentes phases des travaux.

Contraintes liées à la circulation générale et au stationnement

La réflexion devra aussi intégrer les autres usages dans l'espace public tel que les marchés, les livraisons, le ramassage des ordures ménagères, taxis, les accès des véhicules de secours....

Il conviendra, pendant les études d'avant-projet, de cerner avec précision, avec les services ou sociétés intéressés, les contraintes particulières inhérentes à la continuité de circulation de ces véhicules et le cas échéant les nouveaux itinéraires de desserte. La MOE doit proposer les conditions de maintien des usages ou leur évolution dans le respect des contraintes locales et des besoins de riverains pour à la fois assurer le fonctionnement du BHNS et la poursuite des usages préexistants.

Ces contraintes de circulation sont intégrées dans la mission qu'assurera la MOE.

Contraintes liées aux opérations connexes en interface

Le projet se trouvera en interface, de manière ponctuelle ou plus soutenue, techniquement, fonctionnellement et chronologiquement, avec d'autres projets de caractéristiques différentes.

Une vigilance particulière sera donc attendue concernant notamment les points suivants :

- Respect des limites d'emprise éventuelles,
- Respect des limites de prestations,
- Respect des contraintes et limitations administratives,
- Harmonisation des interventions lorsque celles-ci sont notoirement en interface chronologique ou technique.

Prise en compte des contraintes de chantiers externes, même si ceux-ci ne sont pas en interface directe avec le présent projet, notamment par le respect des flux de circulation des engins de travaux et des flux de service.

Contraintes liées aux travaux

Certaines contraintes sont à prendre en compte lors de la réalisation des travaux et se traduiront au niveau des cahiers des contraintes fonctionnelles de chantier (CCFC). Elles sont essentiellement liées à l'environnement urbain, à la circulation (véhicules particuliers, transports en commun...) aux abords des chantiers, à l'exploitation des lignes de bus existantes.

Les études comprennent les travaux de réparation des bordures de GLO, mais également les travaux liés à la préparation des travaux et à la restitution des lieux en fin de chantier, que ces travaux concernent le chantier à proprement parler ou la restitution des fonctionnalités destinées au grand public.

Elles englobent notamment les points suivants :

- L'étude méthodologique de « furtivité » des travaux afin de limiter la gêne occasionnée ;
- La mise en place des installations et de la signalisation du chantier ;
- La mise en place de clôtures, passerelles, ponts et accès divers ;
- La mise en place de voiries et accès provisoires ;
- Les travaux de démolition et de dépose ;
- Le terrassement ;
- La définition des choix techniques ;
- La prise en compte des données des chartes environnementales des communes ;

- La prise en compte des données relatives à la communication institutionnelle sous l'autorité d'Artois Mobilités.

Annexe :

- Annexe 1 : Planning prévisionnel.