

Contrat - Annexe 1 - Programme fonctionnel



Contrat de
partenariat -
Déviation RD 191

SUIVI DU DOCUMENT

Date	Auteur(s)	Vérificateur(s)	Commentaires

Communauté d'Agglomération de l'Etampois Sud Essonne

CONTRAT DE PARTENARIAT POUR LA REALISATION D'UNE LIAISON ROUTIERE D'ENVIRON 2 KILOMETRES SUR LA COMMUNE D'ETAMPES

DOSSIER DE CONSULTATION FINAL

Second envoi après mise à jour Février 2016

PROGRAMME FONCTIONNEL

OFFRE FINALE

Février 2016



SOMMAIRE

1.	Contexte du projet.....	3
1.1	Diagnostic de la situation actuelle	3
1.2	Présentation du projet	3
1.3	Historique du projet.....	3
1.4	Hypothèses de trafic	4
1.5	Procédures administratives	4
1.6	Projets connexes	7
2.	Objectifs du projet.....	8
3.	Périmètre contractuel	9
3.1	Conception	9
3.2	Procédures associées.....	9
3.3	Entretien courant et exploitation.....	9
3.4	Gros Entretien et Renouvellement (GER)	10
4.	Exigences de la CAESE.....	10
4.1	Exigences en matière de qualité.....	10
4.2	Exigences techniques en matière de conception du projet	10
4.3	Exigences en matière de développement durable	15
4.4	Planification de l'opération.....	16
4.5	Communication	16
4.6	Exigences relatives à la mise en service de l'infrastructure	16
4.7	Exigences au terme du contrat de partenariat	17
5.	Entretien, maintenance, exploitation.....	17
5.1	Entretien et maintenance périodique.....	17
5.2	Gros entretien réparation.....	21
5.3	Etat de l'ouvrage en fin de contrat	22
5.4	Exploitation.....	22

1. CONTEXTE DU PROJET

1.1 Diagnostic de la situation actuelle

Le réseau viaire de la zone d'étude se compose de routes départementales et communales supportant à l'heure actuelle d'importants niveaux de trafic et en particulier sur deux axes structurants du territoire de la Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonnes : la RD207 et la RD191.

Ces deux axes constituent les voies de desserte et d'accès principaux aux zones d'activités existantes et futures localisées à l'Ouest d'Etampes. Ainsi, l'accès actuel du parc d'activités Sud Essor se fait en grande partie via la RD207.

Pour rejoindre cette zone d'activités depuis l'Ouest de la ville, il est nécessaire d'emprunter la RD191 sur un détour conséquent, générant des nuisances pour les riverains.

En outre, la RD191 est un axe majeur de circulation au sein de la commune d'Etampes, elle la traverse d'Est en Ouest. A proximité du centre-ville, elle rejoint la RN20, axe majeur de circulation reliant Paris à Orléans.

Cette configuration oblige le trafic voulant rejoindre la RN20 depuis l'Ouest de la RD191 (ou inversement) à emprunter des secteurs d'Etampes à caractère résidentiel.

Par ailleurs, le territoire d'Etampes, présente de forts enjeux de développement et notamment à l'Ouest du centre-ville d'Etampes. Ces développements sont conditionnés par une bonne accessibilité. Ainsi, la nouvelle liaison routière entre la rue de la Sablière et la RD191 permettra de mieux desservir l'Ouest d'Etampes et notamment les zones d'activités existantes et futures (ex. ZAC du Bois Bourdon, ZAC du Plateau de la Guinette, Parc Sud-Essor).

Le Conseil Général de l'Essonne a réalisé la première partie des travaux de désenclavement du Parc en raccordant la RN20 au Parc Sud-Essor via la RD207. Un rond-point sur la RN20 permet, via un passage sous la voie ferrée désormais à double sens, d'accéder directement à la zone d'activités que l'on arrive de Paris ou d'Orléans.

C'est dans ce contexte que la Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonnes a réaffirmé par délibération du 26 juin 2012, l'intérêt du projet de liaison entre la rue de la Sablière et la RD191.

1.2 Présentation du projet

La Communauté de Communes de l'Etampois a décidé de réaliser le raccordement entre la RD 191 et le parc d'activités Sud Essor. Cette déviation a pour but de délester le centre ville d'Etampes.

Le projet consiste à relier la rue de la Sablière dans le parc Sud Essor au nord d'Etampes au chemin rural n°52 à la limite de sa partie aménagée à proximité du giratoire avec la RD191 (ou avenue du 8 mai 1945). Le projet comporte également le prolongement jusqu'à cette voie nouvelle des rues Pierre Richier et Jean Coulombel.

Les réseaux existants à l'intérieur du parc Sud Essor seront prolongés au droit du parc (entre les rues Pierre Richier, Jean Coulombel et la rue de la sablière), afin d'assurer la desserte des futures parcelles.

Schéma de localisation du projet

1.3 Historique du projet

Les Etampois ont commencé à s'intéresser à cette déviation depuis environ 15 ans. Le projet de déviation est inscrit dans le PLU depuis 2007 comme « projet d'intention » donc initialement porté par la ville. Le projet a ensuite été transféré à la CAESE lorsque celle-ci a été créée et que les compétences lui ont été transférées.

Le projet est lié aux travaux réalisés par le Conseil Général, sur la RN20. En effet, le projet de liaison entre la RN20 et la RD207 à Etampes s'est fait en plusieurs temps par le Conseil Général de l'Essonne. Celui-ci consistait à réaliser dans un premier temps un giratoire au niveau du pont-rail et un autre au sein du parc Sud Essor reliée par une voie de circulation d'1,1km ouverte à la circulation au 1er semestre 2012.

Ensuite, viendra la création de l'axe qui reliera le giratoire localisé près du pont-rail à la RN20. Ce projet, qui a pour objectif, en reliant la RD207 à la RN20 de mieux desservir la zone d'activité Sud Essor pourraient également engendrer une augmentation de trafic et une aggravation des conditions de circulation dans Brières-les-Scellés.

C'est pourquoi, la liaison entre la RD207 et la RD191, objet du présent programme fonctionnel est un projet prioritaire pour la Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonne (CAESE) pour réorganiser les déplacements sur Etampes et les villes avoisinantes.

Dans le cadre de la révision du PLU en 2007, le projet a fait l'objet de nombreuses concertations avec la population. Le projet et la destination future des parcelles sont donc maintenant compatibles avec le Plan Local d'Urbanisme actuellement en vigueur à Etampes (approuvé le 7 mars 2007).

Les études d'avant-projet et de projet ont été menées par le bureau d'études Egis.

L'étude d'avant projet a été produite en mars 2008, puis le dossier PRO a été produit en décembre 2008.

L'étude d'impact du projet sur l'environnement a également été menée par le bureau d'études Egis. Une première version de cette étude d'impact a été remise à la CAESE en décembre 2013.

Ces études sont mises à la disposition des candidats.

1.4 Hypothèses de trafic

D'après l'étude de trafic disponible dans le dossier DUP, le trafic prévisionnel sur la future liaison à l'horizon 2025 oscillera entre 8 500 et 9 500 véhicules/jour selon les sections (59 500 à 66 500 véhicules/semaine).

Le trafic qui sera pris en compte pour le dimensionnement de l'infrastructure dans le cadre du contrat de partenariat est 9 500 véhicules/jour (ou 66 500 véhicules/semaine) lors de la mise en service, avec une augmentation de 2% par an jusqu'au terme du contrat.

D'après les études de trafic menées en 2013, le taux de poids lourds à prendre en compte sur la future liaison est de 15,8%. Ce taux correspond au trafic relevé sur le tronçon situé entre le croisement de l'avenue Pierre Richier et l'extrémité sud du projet, tel que défini dans le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Ce taux de trafic des poids lourds sera considéré comme constant sur toute la durée d'exploitation de l'infrastructure par le titulaire.

De même, le système de comptage du trafic à mettre en place par le titulaire se devra de relever le trafic au droit du tronçon indiqué dans le présent paragraphe. »

1.5 Procédures administratives

1.5.1 Concertation

❖ *CONCERTATION PREALABLE DANS LE CADRE DE LA REVISION DU PLU EN 2007*

Dans le cadre de la révision du PLU en 2007, le projet a fait l'objet de nombreuses concertations avec la population.

Récemment, par délibération en date du 4 décembre 2012, le Conseil municipal lançait la concertation préalable à l'opération d'aménagement de la Zone Nord Bois Bourdon. Cette délibération comprenait la mise à disposition de panneaux dans les lieux publics (Hôtel de Ville, Services techniques municipaux et Maison de quartier Jean-Carmet), de registres pour recueillir l'avis et les remarques du public; ainsi que l'organisation d'une réunion publique. Cette dernière a eu lieu le 13 juin 2013 à 18 h 30 à la salle Saint Antoine.

❖ **CONCERTATION DANS LE CADRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE**

La Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonne (CAESE), via son Conseil Communautaire a affirmé :

- par délibération du 4 février 2012, l'intérêt du projet de liaison entre la rue de la Sablière et la RD191 ;
- par délibération du 26 juin 2012, la mise en œuvre des procédures relatives à la concertation, à la déclaration d'utilité publique et à l'expropriation pour cause d'utilité publique du projet.
- par délibération du 18 décembre 2013, la cession de terrains au titre de la compensation des espaces boisés défrichés (2 ha).

❖ **CONCERTATION AVEC LA POPULATION DANS LE CADRE DU PROJET**

Le projet d'aménagement de la liaison routière entre la rue de la Sablière et la RD191 à Etampes a donné lieu à une réunion publique de présentation le 9 décembre 2013 avec la population.

1.5.2 **Déclaration d'utilité publique**

La procédure d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est en cours suivant les modalités définies dans les articles R.11-14-1 et suivants du Code de l'Expropriation pour cause d'Utilité Publique.

L'enquête publique sera ouverte et organisée par arrêté préfectoral du préfet de l'Essonne.

Au terme des procédures d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet et de mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Etampes, et au vu des dossiers correspondants, un arrêté préfectoral prononcera l'utilité publique des travaux de la liaison entre la rue de la Sablière et la RD191 emportant modification du Plan Local d'Urbanisme.

Cet arrêté préfectoral interviendra au plus tard 12 mois après la clôture de l'enquête.

L'acte déclarant l'utilité publique sera accompagné d'un document qui exposera les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique du projet.

En cas de contestation, l'acte Déclaratif d'Utilité Publique pourra faire l'objet d'un recours contentieux dans un délai de 2 mois à compter de sa date de publication.

Il pourra également être assorti de prescriptions particulières en matière de protection de l'Environnement. Ces prescriptions devront être prises en compte par le titulaire du Contrat de

Partenariat dans le cadre de la conception et de la réalisation de son projet. Un rapport en réponse indiquant les modalités de prise en compte de ces prescriptions sera produit par le titulaire et remis à la CAESE.

1.5.3 Autorisation au titre des articles L214.1 à L214.6 du code de l'Environnement ("loi sur l'eau")

Le projet est soumis à la procédure d'autorisation au Titre des articles L214.1 à L214.6 du Code de l'environnement. Le dossier d'autorisation fait l'objet d'une enquête publique conjointe à l'enquête d'utilité publique.

1.5.4 Mise en compatibilité des PLU

Afin de prendre en compte l'emprise nécessaire à la réalisation du projet, une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme d'Etampes s'avère nécessaire.

Cette mise en compatibilité s'effectue en application des articles L.123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme modifié par le décret n°2001-260 du 27 mars 2001 qui fixe les conditions d'application des articles 3, 4 et 6 de la loi n°2000-1208 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain, concernant notamment la mise en compatibilité des nouveaux Plans Locaux d'Urbanisme. Cette procédure de mise en compatibilité est effectuée conjointement à l'enquête d'utilité publique.

1.5.5 La déclaration de projet

La déclaration de projet, introduite par l'article 144 de la loi sur la Démocratie de proximité du 27 février 2002 repris par les articles L.126-1 et suivants du code de l'Environnement, concerne les projets publics soumis à enquête publique par une collectivité territoriale. L'article 145 de la même loi, repris par l'article L.11-1-1 du code de l'Expropriation vient préciser que "si l'expropriation est poursuivie au profit d'une collectivité territoriale ou d'un de ses établissements publics, l'autorité compétente de l'État demande, au terme de l'enquête publique, à la collectivité ou à l'établissement intéressé de se prononcer, dans un délai qui ne peut excéder six mois, sur l'intérêt général du projet dans les conditions prévues à l'article L. 126-1 du code de l'Environnement."

En vertu de la réglementation en vigueur, la Communauté de Commune de l'Etampois Sud-Essonne devra donc procéder à une déclaration de projet dans un délai de 6 mois à compter de la date de clôture de l'enquête d'utilité publique.

1.5.6 Enquête parcellaire

Celle-ci aura lieu ultérieurement à l'enquête d'utilité publique. Elle aura pour but de procéder à la détermination des parcelles à exproprier ainsi qu'à la recherche des propriétaires, des titulaires de droits et autres intéressés.

Au cours de cette enquête, les intéressés seront appelés à faire valoir leurs droits. A son issue, un arrêté permettra de déclarer cessibles les propriétés dont l'acquisition est nécessaire. Les propriétaires qui le souhaiteront pourront toutefois mettre la Communauté de commune de l'Etampois Sud-Essonne en demeure d'acquiescer la partie de leur propriété concernée sans attendre cette enquête, ni la prise d'arrêté de cessibilité pour l'emprise nécessaire à la réalisation de l'opération

1.5.7 Procédure d'expropriation

Indépendamment des accords amiables qui pourront être passés pour la cession des parcelles, la procédure d'expropriation sera conduite conformément au Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

1.5.8 Autorisation de défrichement

Le projet fera l'objet d'une demande d'autorisation de défrichement dont la procédure est fixée par les articles R311.1 et R312.1 du Code forestier.

La procédure (dossier et démarche) est à réaliser par la titulaire. La CAESE pourra l'assister pendant la démarche afin d'aider le titulaire à obtenir les autorisations nécessaires.

1.5.9 Procédure relative à l'archéologie préventive

Le projet respecte la procédure relative à l'archéologie préventive.

Une demande a été déposée par la CAESE au près de la DRAC, qui a répondu le 5 novembre 2012.

Le projet est partiellement concerné par des parcelles qui vont faire l'objet d'un diagnostic, dans le cadre de l'aménagement de la ZAC du Bois Bourdon. Ce diagnostic a été réalisé par l'INRAP.

Les autres parcelles concernées par le projet sont exemptes de prescriptions d'archéologie préventive.

1.5.10 Autres procédures

Toute autre procédure qui sera rendue nécessaire par les études de détail devra être identifiée par le candidat dans le cadre de son offre et décrite précisément :

- textes réglementaires applicables,
- documents à produire,
- organismes à contacter,
- intervention de la CAESE le cas échéant,
- délais,
- risques.

1.6 Projets connexes

1.6.1 Liaison RD 207 / RN 20

Le Conseil Général mène actuellement un projet routier dans la continuité duquel s'inscrira la déviation d'Etampes menée par la CAESE. Ce projet consiste à réaliser une liaison routière entre la RD 207 et la RN 20

Cette liaison a pour objectif d'une part de contribuer au fort développement du secteur en favorisant la desserte des pôles d'activités d'Etampes et de Dourdan, et d'autre part de sécuriser

l'actuel itinéraire tout en améliorant la qualité de vie des riverains grâce à une redistribution des flux de trafic et au désengorgement de la traversée de ville d'Etampes.

La première section du projet a été mise en service en décembre 2011. Elle permet de relier la RD207 (route de Brières les Scellés) et la rue des Rochettes (qui dessert les activités artisanales) et empruntant l'ouvrage construit sous les voies ferrées en 2010.

La 2ème phase, mise ne service récemment, permet d'effectuer la jonction entre la RN 20 et la rue de Rochettes (au niveau du carrefour giratoire déjà réalisé). Un giratoire à niveau a été créé sur la RN20.

1.6.2 Aménagement du quartier du Bois Bourdon

Le développement économique, la création d'emplois et le développement de l'offre de logements sont des priorités majeures de la ville d'Etampes.

Pour répondre à ces objectifs, la ville envisage l'urbanisation à court terme de la zone Nord Bois Bourdon, située en zone AUIb au PLU approuvé. Il s'agit de :

- Renforcer le rayonnement d'Etampes à l'échelle régionale notamment en affirmant le pôle économique intercommunal ;
- Tendre vers plus de mixité urbaine à l'échelle de la ville, notamment en proposant une opération mixte habitat/activité/équipement sur le secteur du Bois Bourdon ;
- Renforcer la complémentarité de l'offre d'habitat sur le territoire communal.

Le nouveau quartier comprendra un parc d'activités d'environ 11,3 ha et une zone d'habitat permettant d'accueillir 250 à 300 logements.

Ce nouveau quartier sera notamment desservi par la future liaison routière.

2. OBJECTIFS DU PROJET

L'aménagement d'une nouvelle liaison (d'environ 1.900 m) entre la rue de la Sablière et la RD191 proposée par la Communauté de Communes de l'Etampois Sud-Essonne répond à plusieurs objectifs :

- améliorer la desserte du Parc d'activités Sud-Esson et de la ZAC du Bois Bourdon depuis la RN20 ;
- éviter la traversée des poids lourds au quartier le Chesnay et sur la commune de Brières-les-Scellés en direction du parc d'activités Sud-Esson ;
- améliorer les conditions de circulation du centre-ville d'Etampes par déviation du trafic de transit entre la RD191 et la RN20 en créant un itinéraire de contournement au Nord-Ouest de la ville : cela va permettre d'augmenter la sécurité et de diminuer les nuisances inhérentes à la circulation routière dans l'agglomération d'Étampes et de Brières-les-Scellés, du fait de la diminution de trafic attendue
- créer un réseau d'assainissement et d'écoulement des eaux de pluies propre à la voie créée ;

- relier les deux principaux axes de circulation de la ville, la RN20 et la RD191, sans passer à proximité du centre-ville.

L'objectif de mise en service de l'infrastructure est en mai 2018.

3. PERIMETRE CONTRACTUEL

3.1 Conception

A partir des études fournies par la CAESE, le titulaire devra reprendre à son compte toutes les études de conception détaillées nécessaires à la réalisation du projet ainsi qu'à l'obtention des autorisations complémentaires éventuellement nécessaires (cf. paragraphe suivant).

Le titulaire aura à sa charge toutes les investigations et recueil de données complémentaires éventuellement nécessaires à la production de ses études.

3.2 Procédures associées

La CAESE ayant engagé les procédures suivantes, elle reste autonome sur leur mise en œuvre jusqu'à l'obtention des autorisations afférentes :

- Déclaration d'utilité publique
- Acquisitions foncières
- Autorisation au titre de la loi sur l'eau

Pour toutes les autres procédures nécessaires à la réalisation du projet – qu'elles aient ou non été identifiées par la CAESE dans le cadre de ses études – le titulaire est chargé de la réalisation des dossiers nécessaires à l'obtention des autorisations correspondantes. Il est également chargé de mener les contacts avec les organismes correspondants, en informant au préalable la CAESE.

3.3 Entretien courant et exploitation

De la mise en service jusqu'au terme du contrat de partenariat, le titulaire est chargé d'une partie des missions d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure. La répartition de ces tâches entre le titulaire du contrat et la CAESE est fixée par le tableau ci-dessous :

Objet	Périmètre titulaire du contrat	Périmètre CAESE
Eclairage	Remplacement des potences/mâts et câblage si nécessaire	Remplacement des consommables
Aménagements paysagers	Garantie reprise	Fauchage Taille arbres et arbustes
Dispositifs d'assainissement		

et/ou bassin de rétention	Vérification périodique du système avec déclenchement des opérations de maintenance	
Signalisation horizontale	Renouvellement si nécessaire	
Signalisation verticale	Remplacement si nécessaire	
Equipements de sécurité	Remplacement si nécessaire	
Mobilier urbain	Remplacement si nécessaire	
Chaussées	Entretien surface (nids de poule)	Viabilité hivernale

3.4 Gros Entretien et Renouvellement (GER)

Le titulaire du contrat conserve, durant toute la durée du contrat, la responsabilité de la bonne tenue dans le temps de l'infrastructure. A ce titre, il est chargé de programmer et mettre en œuvre toutes les opérations de reprise ou de renforcement des ouvrages afin d'assurer la pérennité de l'infrastructure et de garantir son bon état au terme du contrat. Les exigences et marges de tolérance admissibles sont définies au chapitre suivant.

4. EXIGENCES DE LA CAESE

4.1 Exigences en matière de qualité

Afin de garantir à la CAESE des prestations de qualité, le titulaire établira et mettra en œuvre un Plan d'Assurance de la Qualité – PAQ – tant au niveau conception-réalisation, qu'à celui de l'exploitation.

La CAESE se réserve le droit de faire auditer le PAQ et sa mise en œuvre par un organisme qualifié de son choix.

4.2 Exigences techniques en matière de conception du projet

Le projet est découpé en 3 sections :

Section	1	2	3
Localisation	De l'origine du projet (côté Bois Bourdon) à l'avenue Pierre Richier	De l'avenue Pierre Richier à l'avenue Jean Colombel	De la rue Jean Colombel à la fin du projet (raccordement à la Rue de la Sablière)
Longueur approximative (m)	1 035	307	452

❖ GEOMETRIE

Le projet est conçu pour être parcouru à 50km/h. En conséquence, il n'est pas soumis aux règles de l'ARP.

Il doit néanmoins s'en inspirer au maximum afin de proposer des conditions de circulations sûres et confortables.

Le tracé de la déviation doit être prévu de manière à limiter les déblais et remblais et optimiser l'équilibre des matériaux.

Le profil en long peut présenter des pentes pouvant atteindre localement 7%.

Le profil en travers des voies devra respecter les conditions suivantes :

- Sur la section 1, la déviation présente deux voies dans le sens Est-Ouest et une voie dans le sens Ouest-Est, selon le profil en travers décrit ci-dessous :
 - Deux voies de circulation de 3,50m minimum dans le sens Est-Ouest, complétées par un trottoir de 2,50 m minimum
 - Un terre-plein central franchissable de 1,50 m minimum
 - Une voie de circulation de 4m minimum dans le sens Ouest-Est, complétée par un trottoir de 1,50 m minimum.
- Sur les sections 2 et 3, la déviation présente une voie dans chaque sens, selon le profil en travers décrit ci-dessous :
 - Une voie de circulation de 4 m minimum dans le sens Est-Ouest, complétée par un trottoir de 2,50 m minimum, protégé de la circulation par un terre-plein planté de 1,50 m minimum.
 - Une voie de circulation de 4 m minimum dans le sens Ouest-Est

❖ CARREFOURS

Le projet comprend trois carrefours :

- G1 : Carrefour giratoire avec le CR 52 (origine du projet). Carrefour existant (sera créé dans le cadre de l'aménagement du Bois Bourdon, avant le démarrage des travaux de la déviation) sur lequel le projet devra venir se raccorder. Le titulaire devra prévoir toutes les reprises du carrefour existant nécessaire au bon fonctionnement du giratoire dans sa version définitive.
- G2 : Carrefour giratoire avec l'avenue Pierre Richier. Ce carrefour giratoire à 3 branches devra être dimensionné afin de supporter les trafics prévisionnels sur la liaison. L'avenue Pierre Richier devra être prolongée avec ses caractéristiques actuelles afin de rejoindre le futur giratoire. Les traversées piétonnes devront être sécurisées, notamment au regard de la déviation des CR n°50 et 51.

- T3 : Carrefour en T avec la rue Jean Colombel. A ce carrefour, la priorité sera donnée à la future liaison grâce à un stop rue Jean Colombel. La rue Jean Colombel devra être prolongée avec ses caractéristiques actuelles afin de rejoindre le futur carrefour en T.

Tous les carrefours devront présenter des caractéristiques (dimensions, équipements,...) permettant leur fonctionnement en toute sécurité durant toute la durée du contrat de partenariat.

❖ **RETABLISSEMENTS**

Les rétablissements des différents chemins ruraux se feront à l'aide de voies de 2 m de largeur. Ils seront maintenus en terre, comme à l'existant.

- Le chemin rural CR n°52 sera rétabli par la création d'une voie au nord-ouest du projet, permettant d'éviter tout croisement avec le projet ;
- Les chemins ruraux n°50 et 51 seront rétablis par le rabattement jusqu'au carrefour giratoire G2 avec l'avenue Pierre Richier.

❖ **EMPRISES**

Les emprises du projet devront, dans la mesure du possible respecter les emprises définies dans le cadre du dossier DUP et présentées à l'enquête parcellaire.

Dans l'hypothèse où le candidat identifie des besoins fonciers complémentaires, ceux-ci devront être détaillés dans l'offre.

En tout état de cause, le titulaire du contrat sera responsable des acquisitions foncières complémentaires hors des emprises DUP du projet.

Les locations de terrains ou occupations temporaires nécessaires à la réalisation des ouvrages provisoires sont également à la charge du titulaire.

❖ **RESEAUX**

Dans le cadre de la création de la déviation, il est prévu, le long de la nouvelle route, la création des réseaux suivants :

- Adduction d'eau potable, y compris protection incendie
- Assainissement enterré
- Réseau fibre optique

De plus sur tout le linéaire du projet, des réservations de fourreaux dans le TPC sont prévues.

. Le titulaire du contrat s'assurera que le dispositif de sécurité incendie est, au droit de l'ensemble du linéaire du projet, conforme à la réglementation en vigueur.

Le SDIS n'a pas fourni d'indications sur le nombre de poteaux en simultané nécessaires pour défendre la zone puisqu'ils ne disposent pas encore de la nature et du niveau des risques futurs. Le titulaire du contrat devra prendre contact avec le SDIS à ce sujet.

L'identification des réseaux existants impactés par le projet est à la charge du titulaire à partir du site de l'INERIS : <http://www.reseaux-et-canalisation.ineris.fr/>

Pour chacun des réseaux impactés par le projet, les conventions particulières définissant les modalités des rétablissements devront être élaborées par le titulaire avec les propriétaires ou concessionnaires correspondants.

Ces conventions seront soumises au visa de la CAESE avant signature.

L'établissement de ces conventions et les travaux de déplacements ou de protection sont à la charge du titulaire.

❖ *TERRASSEMENTS*

Les terrassements sont conséquents compte-tenu de la topographie contrastée du projet. Ils devront être prévus de manière à optimiser l'insertion projet dans le paysage.

La réalisation des travaux de terrassements devra respecter les règles d'utilisation des matériaux énoncées dans le guide pour les terrassements routiers – GTR – SETRA-LCPC, édition 1992.

Les candidats qui envisageraient de déroger aux dispositions du GTR devront expliciter et justifier les dispositions qu'ils entendent prendre en matière de réutilisation des sols dans le mémoire technique.

Une étude géotechnique (G11 et G12) a été menée en 2008. Le rapport d'étude correspondant est à la disposition des candidats.

Aucun dépôt n'est prévu à proximité du projet. Les excédents éventuels de matériaux devront être évacués à la charge du titulaire.

❖ *CHAUSSEES*

Le choix de la structure des chaussées et leur dimensionnement relèvent de la responsabilité du titulaire du contrat de partenariat.

Les chaussées devront être dimensionnées pour recevoir le trafic prévisionnel (cf. §1.4). Les chaussées devront également être calibrées pour recevoir le passage de convois exceptionnels.

La structure de chaussée fera l'objet d'une note technique justifiant sa capacité à recevoir, sur toute la durée du contrat de partenariat, le trafic prévisionnel, ainsi que sur sa durée de vie résiduelle en fin de contrat.

❖ *ASSAINISSEMENT*

Les dispositifs d'assainissement mis en œuvre doivent permettre de recueillir et traiter toutes les eaux reçues sur la plateforme.

Par ailleurs, les eaux des bassins versants naturels doivent être recueillies lorsqu'elles sont susceptibles de porter atteinte à la sécurité ou la stabilité de l'infrastructure. Ces eaux ne doivent pas nécessairement faire l'objet d'un traitement avant rejet dans le milieu naturel.

Les dispositifs mis en œuvre pour le recueil, le traitement et le rejet des eaux issues des eaux pluviales doivent permettre à l'ensemble du système de respecter les textes réglementaires et normes en vigueur européens, nationaux et locaux, notamment :

- Directive Cadre sur l'Eau (DCE), publiée au journal des communautés européennes le 22 décembre 2000

- SAGE Nappe de Beauce et milieux aquatiques associés, approuvé par arrêté interpréfectoral le 11 juin 2013
- PLU d'Etampes

Pour cela, les candidats préciseront les guides et/ou référentiels auxquels ils se réfèrent

En particulier, le système d'assainissement devra permettre de respecter les critères suivants :

- Période de retour pour le dimensionnement des ouvrages : 10 ans
- Débit de fuite en sortie d'ouvrage de traitement : 1,2 l/ha/s
- Caractéristiques des eaux rejetées (d'après le PLU d'Etampes) :

Paramètres des substances polluantes des eaux pluviales	Normes admissibles des rejets des substances polluantes des eaux pluviales
pH	5,5 à 8,5
MES	< 30 mg/L
DBO ₅	< 3 mg O ₂ /L
DCO	< 20 mg O ₂ /L
Hydrocarbures Totaux (NFT 90.114)	< 10 mg/L

Par ailleurs, les ouvrages d'assainissement (assainissement longitudinal et ouvrages de stockage/traitement) devront le cas échéant, être le plus fiables et simples possible, et nécessiter un faible niveau d'entretien.

❖ **EQUIPEMENTS**

Sur la section 1, le terre-plein central sera équipé d'un dispositif de sécurité pour la séparation des voies adapté au profil en long de l'infrastructure : il devra permettre le passage de la faune dans les zones où celle-ci est susceptible d'évoluer. Ce dispositif de sécurité devra également permettre le passage des convois exceptionnels.

Le candidat précisera le périmètre où il juge utile d'insérer des glissières de sécurité pour les piétons et vélos. Le cas échéant, l'emploi de ces glissières devra intégrer le passage la faune.

L'insertion d'écoduc, autorisant à minima le passage des amphibiens, devra être considérée au droit des zones où la faune est susceptible d'évoluer.

Il convient de prévoir, à la charge du titulaire, le financement et la mise en place le cas échéant d'un dispositif permettant de fermer à la circulation la voirie objet du contrat. En effet la société TRIADIS est classée SEVESO depuis 2014 et nécessite à ce titre de prendre des mesures en d'incident.

- ❖ **UN SYSTEME DE COMPTAGE DU TRAFIC SERA A METTRE EN PLACE PAR LE TITULAIRE. IL DEVRA RELEVÉ LE TRAFIC DES VEHICULES AINSI QUE LA PART DES POIDS LOURDS DANS CE TRAFIC TOTAL. LES COMPTAGES DEVRONT S'EFFECTUER SUR LE TRONÇON DU PROJET SITUE ENTRE LE CROISEMENT DE L'AVENUE PIERRE RICHIER ET DELIMITATION**

SUD DU PROJET D'INFRASTRUCTURE, TEL QUE DEFINI DANS LE DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE.ECLAIRAGE

Un éclairage par candélabres est prévu uniquement au droit des parties urbanisées et des giratoires.

La consommation électrique et la durée de vie moyenne des équipements mis en place seront précisées par le candidat et se devront de s'adapter à une logique de développement durable. L'estimation de la consommation annuelle du dispositif devra faire l'objet d'un chiffrage par le candidat.

Sur la totalité du cheminement piéton, des réservations de fourreaux devront permettre l'adoption ultérieure d'un éventuel système d'éclairage pour les piétons.

❖ ***ACOUSTIQUE***

Le projet présenté à l'enquête publique ne présente pas d'impact négatif sur l'ambiance acoustique dans le secteur du projet.

Dans l'hypothèse où le projet du titulaire serait de nature à modifier l'impact acoustique de l'infrastructure, il devra réaliser une nouvelle modélisation et proposer, le cas échéant, les mesures de réduction adaptées, afin de maintenir le même niveau d'impact sonore que celui présenté dans le cadre de la DUP.

❖ ***AMENAGEMENTS PAYSAGERS***

Les aménagements paysagers mis en œuvre devront assurer l'insertion paysagère du projet dans son contexte tout en limitant les besoins en entretien (taille, fauchage, irrigation...)

4.3 Exigences en matière de développement durable

4.3.1 Documents à produire

Les candidats devront élaborer et mettre en œuvre :

- un Plan de Respect de l'Environnement – PRE - garantissant à la CAESE la prise en compte de l'ensemble des contraintes environnementales à tous les stades du projet ;
- un schéma organisationnel pour la gestion des déchets de chantier – SOGED ;
- un mémoire sur les mesures que le titulaire s'engage à mettre en œuvre en faveur de l'emploi local et du développement économique de la Communauté de Communes.

4.3.2 Préservation de l'environnement

Les solutions proposées par les candidats devront respecter à tous les niveaux la réglementation française et européenne en vigueur relative à la préservation de l'environnement.

Outre les normes techniques, il s'agira notamment de tenir compte de l'ensemble de la législation relative à la protection de l'environnement au sens large du terme : entre autres, le Code de l'Environnement, le Code du Patrimoine, le Code de l'Urbanisme, le Code Rural, le Code Forestier, ainsi que l'ensemble des lois, décrets, arrêtés et autres circulaires relatives à la protection de l'environnement au niveau national, régional, départemental, et local.

Par ailleurs, il est signalé aux candidats qu'un dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique est en cours. Les détails du dossier d'enquête seront présentés et précisés lors de la phase de dialogue.

Le projet nécessite des déboisements. Ceux-ci devront être menés de manière à limiter leur impact sur la faune et les flores concernées.

En particulier, la saisonnalité des espèces rencontrées devra être prise en compte lors de la planification des travaux, qu'il s'agisse des opérations de défrichage / déboisement ou de toute autre intervention de nature à impacter la faune et la flore.

4.3.3 Insertion sociale

Le titulaire s'engagera à mettre en œuvre des mesures en faveur des personnels en insertion, en confiant à ces personnes, dans le cadre de l'exécution du contrat, la réalisation de prestations et de travaux.

4.4 Planification de l'opération

Le candidat explicitera dans sa proposition :

- Planning de référence en phase conception-réalisation, y compris la période de garantie de parfait achèvement,
- Planning des opérations de GER sur l'ensemble de la durée du contrat,
- Point sur les procédures administratives restant à mener.

En particulier, le candidat indiquera dans son offre le chemin critique pour la mise en service et les risques relatifs au planning du projet.

4.5 Communication

Le titulaire aura en charge de fournir, à la demande de la CAESE, tous les éléments lui permettant d'assurer sa communication sur l'opération.

Le titulaire devra également informer la CAESE de toutes les actions de communication qu'il entend conduire autour du projet.

Le titulaire devra notamment, tout au long des travaux, proposer à la CAESE les démarches d'information à l'attention des usagers, notamment celles relatives aux restrictions de circulation mises en place.

Le candidat prévoira de réaliser des journées portes ouvertes à destinations du public, et notamment des scolaires.

4.6 Exigences relatives à la mise en service de l'infrastructure

L'autorisation de mise en service est donnée par la CAESE, sur proposition du titulaire. La CAESE pourra s'adjoindre les services d'un organisme spécialisé pour vérifier la qualité technique de l'ouvrage.

Cette autorisation ne pourra être délivrée que lorsque tous les documents devant être remis au à la CAESE avant mise en service l'auront été (cf. paragraphe 5.3).

4.7 Exigences au terme du contrat de partenariat

La procédure de remise à la CAESE comprend :

- Fourniture du dossier de récolement de l'ouvrage mis à jour ;
- Remise foncière des acquisitions complémentaires éventuelles effectuées directement par le titulaire, vérification du bornage du domaine public ;
- Etablissement et remise à la CAESE de rapports d'inspection des ouvrages : ouvrages en terre, assainissement, chaussées, ouvrages d'art, établis par un ou plusieurs organismes spécialisés, permettant d'attester le bon état de ces ouvrages (éventuellement après réparations) ;
- Inventaire et état des équipements
- Signature de la convention de remise.

L'ouvrage devra être remis en bon état de service à la CAESE en fin de contrat. Ce « bon état de service » est défini comme étant celui dans lequel :

- les caractéristiques dimensionnelles (pour les ouvrages) ou d'état (pour les chaussées) respectent les seuils de tolérance définis précédemment,
- les chaussées ont reçu une nouvelle couche de roulement, et présentent une durée de vie résiduelle de plus de 8 années.
- le niveau de service est le niveau N2
- les ouvrages ne présentent pas de désordres apparents ni cachés connus.

5. ENTRETIEN, MAINTENANCE, EXPLOITATION

Ce chapitre explicite les niveaux d'exigence demandés par la CAESE en matière d'entretien, de maintenance, de gros entretien.

5.1 Entretien et maintenance périodique

5.1.1 Organisation

La responsabilité première de l'entretien et de la maintenance périodique de l'ouvrage incombe au Titulaire. Il devra à ce titre effectuer des visites régulières de l'infrastructure, ainsi que des essais et mesures in situ, selon des fréquences prédéfinies par nature d'ouvrage, et en fonction des constats de l'état de l'ouvrage il devra procéder aux travaux correctifs nécessaires ou adapter son programme d'entretien et maintenance.

La CAESE sera informée de la programmation de ces visites, et il pourra décider d'y assister aux côtés du Titulaire.

Du fait de la présence fréquente de ses équipes sur le terrain pour la veille qualifiée de son réseau routier, la CAESE peut être amenée à constater elle-même des dommages survenus brusquement, par exemple du fait d'évènements climatiques. Dans ce cas, elle en informe le Titulaire qui devra venir constater les dommages survenus à l'ouvrage dans un délai maximum de 24H, et effectuer les réparations dans un délai qui sera fixé en fonction de la nature du dommage et du type de réparation nécessaire.

Les réparations mineures non programmables seront à la charge de la CAESE dès la mise en service de l'infrastructure.

5.1.2 Documents à remettre

Les dossiers de récolement de l'ensemble des ouvrages réalisés et les Dossiers d'Intervention Ulérieure sur les Ouvrages seront remis à la CAESE dans un délai de trois(3) mois au plus tard à compter de la date de mise en service de l'ouvrage.

Ces documents seront mis à jour par le Titulaire en fonction des interventions de gros entretien qu'il aura réalisées pendant la durée du contrat.

Tout retard dans la remise de ces documents entraînera l'application de la pénalité prévue au contrat.

5.1.3 Visite périodique

Le programme de visites périodiques sera établi par le Titulaire pour chaque nature d'ouvrage (ouvrages en terre, assainissement, chaussées, ouvrages hydrauliques). Ce programme détaille, en fonction des spécificités des travaux réalisés, les caractéristiques et points particuliers qu'il conviendra de surveiller ainsi que les méthodes qui seront employées (contrôle visuel, mesures, essais de laboratoires...). Ces programmes seront soumis au visa de la CAESE.

Chaque visite fera l'objet d'un compte rendu, transmis à la CAESE, qui comprendra au minimum :

- l'identité et la qualité des personnes ayant effectué la visite,
- la description des investigations essais et mesures réalisés, et la quantification des évolutions et écarts constatés par rapport à la visite précédente,
- la description de l'état général de l'ouvrage visité,
- la description et la quantification des désordres éventuellement constatés, en particulier dans le cas où les seuils de tolérances sont dépassés,
- une appréciation portée par une personne qualifiée sur la gravité des désordres éventuels,
- les suites à donner quant aux réparations ou aux interventions d'entretien à effectuer, et le délai maximum d'intervention prévu.

Les fréquences des visites périodiques pour les différentes natures d'ouvrages sont fixées dans les annexes au contrat de partenariat

Le non-respect de ces délais entraînera l'application par la CAESE de pénalités.

Le choix de l'organisme que le Titulaire se propose d'utiliser pour les visites périodiques sera soumis à l'agrément de la CAESE.

5.1.4 Rejets : contrôle et entretien des ouvrages

Le Titulaire effectuera un suivi de la qualité des eaux afin de vérifier que les objectifs de qualité du milieu récepteur ne sont pas remis en cause par le projet. Ce suivi sera réalisé les annuellement, avec une mesure à l'amont du rejet et une mesure à l'aval.

Les modalités d'entretien des ouvrages de rejets devront être conformes à celles indiquées dans le dossier d'autorisation au titre de la loi sur l'eau. Toutefois chaque fois que l'autorité administrative chargée de la police de l'eau le requerra, le Titulaire procédera aux opérations d'entretien complémentaires nécessaires.

5.1.5 Tolérances admissibles travaux hors chaussées

Le Titulaire du contrat conserve, pendant toute la durée du contrat, la responsabilité de la bonne tenue dans le temps de l'ouvrage.

Cette bonne tenue de l'ouvrage se caractérise par le maintien des caractéristiques dimensionnelles, par l'absence de dommages affectant la solidité de l'ouvrage, et par le maintien d'un certain nombre de paramètres concernant la sécurité des usagers.

Les tolérances admissibles dans les différents domaines sont les suivantes :

- Terrassements : tassements différés en tout point de la plateforme et des talus inférieurs à 5 cm.
- Tassements différentiels sur profil en travers ou profil en long inférieur à 1cm/m.
- Assainissement : Les ouvrages d'assainissement : fossés, caniveaux, canalisations doivent conserver en permanence au moins 90 % de leur section nominale.
- Tassements différés en tout point inférieur à trois (3) cm si les fondations sont superficielles, un (1) cm si elles sont profondes.

5.1.6 Tolérances admissibles pour les chaussées

Le maintien du niveau de service pendant toute la durée du contrat à pour objet:

- le maintien des qualités d'usage (sécurité et confort)
- la conservation de l'intégrité de la couche de surface
- la conservation des qualités structurelles

Pour l'adhérence, les spécifications de la circulaire 2002-39 du 16 mai 2002 pour une voie circulée à 50 km/h maximum sont rendus contractuelles, et la profondeur de macrotexture devra satisfaire aux exigences suivantes, exprimée en valeurs de hauteur au sable vraie (HSv) :

- le niveau moyen à atteindre ou à dépasser sur chaque ligne de mesure de chaque lot de contrôle (HSvspé) sera de 0.4 mm
- le niveau minimal (HSvmin) de 0.3 mm : pour lequel aucun lot de mesure ne devra présenter :
 - deux valeurs élémentaires de HSv consécutives situées sur chacun des deux lignes de mesure
 - deux valeurs élémentaires de HSv situées sur le même profil en travers des deux lignes de mesure

Pour l'uni, les spécifications du guide technique « Contrôle de l'uni longitudinal des couches de roulement neuves » édité par le SETRA pour l'application de la circulaire 2000-36 du 22 mai 2000 sont rendues contractuelles.

Deux niveaux de service N1 et N2 sont définis par les valeurs prises par des objectifs de performance précisés ci-après.

Le niveau N2 est le niveau exigé à la réception des travaux et au terme du contrat de partenariat.

Le niveau N1 (niveau minimal requis) correspond à un seuil tel que, dès qu'il est atteint pour un des paramètres, le Titulaire doit effectuer les travaux nécessaires en vue de remonter, sur la portion d'itinéraire concernée, ce paramètre concerné au niveau N2.

Les tableaux ci-après fournissent, par nature de dégradation, les paramètres considérés et les valeurs à prendre en compte pour la définition des objectifs de performance de niveaux N2 et N1.

NATURE DES DEGRADATIONS		PARAMETRE CONSIDERE	NIVEAU 2	NIVEAU 1
Couche de surface				
DEGRADATION	Fissure longitudinale	Etat de la fissure	0 défaut	Apparition de désordres secondaires : faïençage, nids de poule, Arrachements avec risques importants de départs de matériaux
	Raccordement défectueux de 2 bandes d'enrobé	Etat du joint		
	Fissures transversales de retrait	Etat des fissures	Pas de fissure ouverte	15% de linéaire de fissures ouvertes
	Désenrobage	Pourcentage de longueur de chaussée dégradée	5%	15%
	Pelade	Pourcentage de surface de chaussée dégradée	0%	2 %
	Remontée d'eau, signes de perméabilité de l'enrobé	Pourcentage de surface de chaussée dégradée	0 %	5 %

NATURE DES DEGRADATIONS Structure	PARAMETRE CONSIDERE	NIVEAU 2		NIVEAU 1	
		Chaussée souple à assise non traitée	Chaussée à couche de base traitée aux liants hydrocarbonés	Chaussée souple à assise non traitée	Chaussée à couche de base traitée aux liants hydrocarbonés

Déflexion		Déflexion caractéristique (en 1/100 mm)	Inférieur à 75	Inférieur à 60	Inférieur à 100	Inférieur à 100
DEGRADATION DES STRUCTURES	Défauts de rive (affaissements bourrelets)	Pourcentage de longueur de chaussée affectée		5 %		10 %
	Flaches, nids de poule (en formation, rebouchés)	Nombre par section de 200 m	0	0	2	2
	Orniérage à grand rayon (règle de 2m)	Profondeur moyenne de l'ornièrerie et pourcentage de longueur ornièrerie		Inf. à 15mm sur 10 % de la longueur		Inf. à 15 mm sur 10 % de la longueur
	Faièncage	Pourcentage de surface de chaussée faièncée	0%	0 %	5 %	3 %
	Fissures longitudinales dans les traces de roues	Pourcentage de longueur de chaussée fissurée	0 % ouverte	0% ouverte	5 % ouverte	5 % ouverte

Nota : Pour les dégradations, les divers pourcentages (longueur ou surface de chaussée dégradée) sont à considérer pour la voie (3,50m) la plus dégradée, et à ramener à la longueur ou surface de cette voie.

5.1.7 Aménagements paysagers

Le titulaire assure à sa charge après la période triennale de garantie de reprise des végétaux, l'entretien des plantations arbres et arbustes, et dès la mise en service de l'ouvrage, l'entretien des surfaces fauchables.

5.2 Gros entretien réparation

Le gros entretien et réparations de l'ouvrage (chaussées, bassin...) seront à la charge du titulaire. Sont concernés la section courante, les carrefours, rétablissements et voies annexes du projet en fonction des conventions de gestion passées avec les communes et autres gestionnaires de voirie, ainsi que les dispositifs d'assainissement.

En particulier, le programme de suivi, de renouvellement et d'entretien des chaussées comportera en principe un certain nombre d'opérations lourdes de renforcement structurel et de renouvellement de couche de roulement.

Par ailleurs, des désordres aux ouvrages constatés pendant toute la durée du contrat et imputables à la conception ou la réalisation de ces ouvrages, peuvent donner lieu à des opérations de réparations importantes.

Toutes ces opérations de gros entretien ou de réparations feront l'objet de dossiers spécifiques qui seront présentés à la CAESE.

Ces dossiers comporteront :

- le rappel du programme (si gros entretien) ou des désordres constatés (si réparations),
- l'analyse de l'état existant et des causes des désordres et défauts,
- le détail des interventions proposées : nature, méthodes, caractéristiques techniques des produits utilisés, moyens...

Sauf cas de danger immédiat pour la sécurité des personnes ou de l'ouvrage, les interventions de renforcements ou de grosses réparations ne pourront être réalisées qu'après que le Titulaire ait obtenu le visa de la CAESE.

Le programme initial d'entretien des chaussées pourra nécessiter des adaptations en fonction de l'état réel constaté de ces dernières (nature et périodicité du renouvellement des couches de roulement, rechargements structurels éventuels).

L'ensemble des opérations de gros entretien de l'ouvrage sera conçu de manière à générer une gêne minimale à la circulation.

5.3 Etat de l'ouvrage en fin de contrat

L'ouvrage sera remis par le Titulaire à la CAESE en fin de contrat, en bon état de service.

Ce « bon état de service » est défini comme étant celui dans lequel :

- les caractéristiques de l'infrastructure respectent les seuils de tolérance définis précédemment,
- les chaussées ont reçu une nouvelle couche de roulement, et présentent une durée de vie résiduelle de plus de 8 années.
- le niveau de service est le niveau N2
- les ouvrages ne présentent pas de désordres apparents ni cachés connus.

La procédure de remise à la CAESE comprend :

- la fourniture du dossier de récolement de l'ouvrage mis à jour,
- l'établissement et la remise à la CAESE de rapports d'inspection des ouvrages : ouvrages en terre, assainissement, chaussées, ouvrages hydrauliques, établis par un ou plusieurs organismes spécialisés, permettant d'attester le bon état de ces ouvrages (éventuellement après réparations),
- l'inventaire et état des équipements
- elle est concrétisée par la signature de la convention de remise.

5.4 Exploitation

Dès la mise en service, l'exploitation de l'infrastructure sera assurée par la CAESE.

En particulier, la viabilité hivernale, les patrouilles de contrôle et les réparations ponctuelles seront à la charge de la CAESE dès la mise en service de l'infrastructure.