



Communauté de Communes des 4 Rivières

Gare de Serqueux

Programme des travaux d'aménagement

Pouvoir adjudicateur

COMMUNAUTE DE COMMUNES DES 4 RIVIERES

2, Avenue de la Garenne
76220 Gournay-en-Bray



Maitrise d'œuvre

ARTEMIS

8bis, route de Beauvais
60210 Halloy



Commune

Serqueux

1100, Route de Neufchâtel
76440 Serqueux



Objet du marché

Aménagement d'un Pôle d'Echanges Multimodal de la gare de Serqueux

SOMMAIRE

1	SPECIFICATIONS ET PRESCRIPTIONS	3
1.1	DEFINITION DE L'OPERATION	3
1.2	CONTEXTE ET ENJEUX	3
1.3	CARACTERISTIQUE DU SITE ACTUEL	3
1.4	PHOTOS DE L'ETAT ACTUEL DU SITE	4
2	DESCRIPTIF DES TRAVAUX	5
2.1	CONSISTANCE GENERALE DES TRAVAUX.....	6
2.2	LES MATERIAUX	7
2.2.1	Constitution des voiries et parkings.....	7
2.2.2	Constitution des places de stationnements perméables.....	8
2.2.3	Constitution des cheminements piétons et parvis	8
2.2.4	Borduration.....	9
2.2.5	Réseau eaux pluviales.....	9
2.2.6	Réseau eaux usées.....	10
2.2.7	Réseau d'adduction d'eau potable	10
2.2.8	Réseau incendie	10
2.2.9	Réseau électrique.....	10
2.2.10	Réseau de télécommunications	10
2.2.11	Mobilier	11
2.2.12	Espaces verts.....	13
2.2.13	Signalisation	13

1 SPECIFICATIONS ET PRESCRIPTIONS

1.1 DEFINITION DE L'OPERATION

La Communauté de Communes des 4 Rivières (Maître d'Ouvrage) souhaite aménager un pôle d'échange multimodal autour de la gare de Serqueux (76440). L'opération consiste à aménager le parking et les abords de la gare de Serqueux en créant un réel pôle de mobilité sécurisé et adapté aux flux particuliers et professionnels en lien ou non avec les voyageurs ferroviaires.

1.2 CONTEXTE ET ENJEUX

Identifié comme un des projets structurants en matière de mobilité sur le territoire, le pôle d'Echanges Multimodal (PEM) est une priorité au regard des enjeux de développement durable et des mobilités vertueuses à développer localement dans une perspective de réduction des gaz à effet de serre.

L'enjeu est d'optimiser la gare ferroviaire de Serqueux par sa réhabilitation en Pôle d'Echanges Multimodal. Cette gare permet différents déplacements, professionnels, institutionnels et individuels vers la métropole Rouennaise, auxquels s'ajoutent les déplacements des publics scolaires : étudiants, lycéens, publics en formation, vers les différentes universités et les grandes écoles (Paris, Rouen, Lille....).

L'autre enjeu est de développer la fréquentation de la gare afin de permettre un accès et un stationnement simple et sécurisé. Il permettrait également d'intégrer des services de déplacements complémentaires plus adaptés dans le développement durable (arrêts de transports collectifs routiers, aire de co-voiturage, gestion des accessibilités PMR, place dédiée aux recharges de véhicules électriques, éclairages publics, la signalisation, les cheminements cyclables, la circulation des piétons, l'équipement en mobilier urbain et en sanitaire public, prise en compte de la végétalisation du parvis et ou des places de stationnements).

Il faut que ce soit inclusifs et accessibles à tous, améliorer la lisibilité de mobilité, rendre les lieux valorisés fonctionnels et agréables et équipés de services adaptés aux besoins des voyageurs.

1.3 CARACTERISTIQUE DU SITE ACTUEL

Le projet se situe en plein cœur de la commune de Serqueux, face notamment à la mairie, l'entrée et la sortie du parking se fait depuis la RD1314 – Route de Neufchâtel. L'accès à la gare et son parc de stationnement n'est optimal à ce jour. Le site rencontre des difficultés et des faiblesses en matière d'accès, de stationnements et de la sécurité des usagers et des piétons aux abords des voies de circulation du parking.

Le projet se situe sur la parcelle cadastrale N°194 appartenant à la SNCF. Elle est décomposée en deux emprises au niveau du projet, l'une appartient à Gares et Connexion et l'autre à SNCF Réseau.





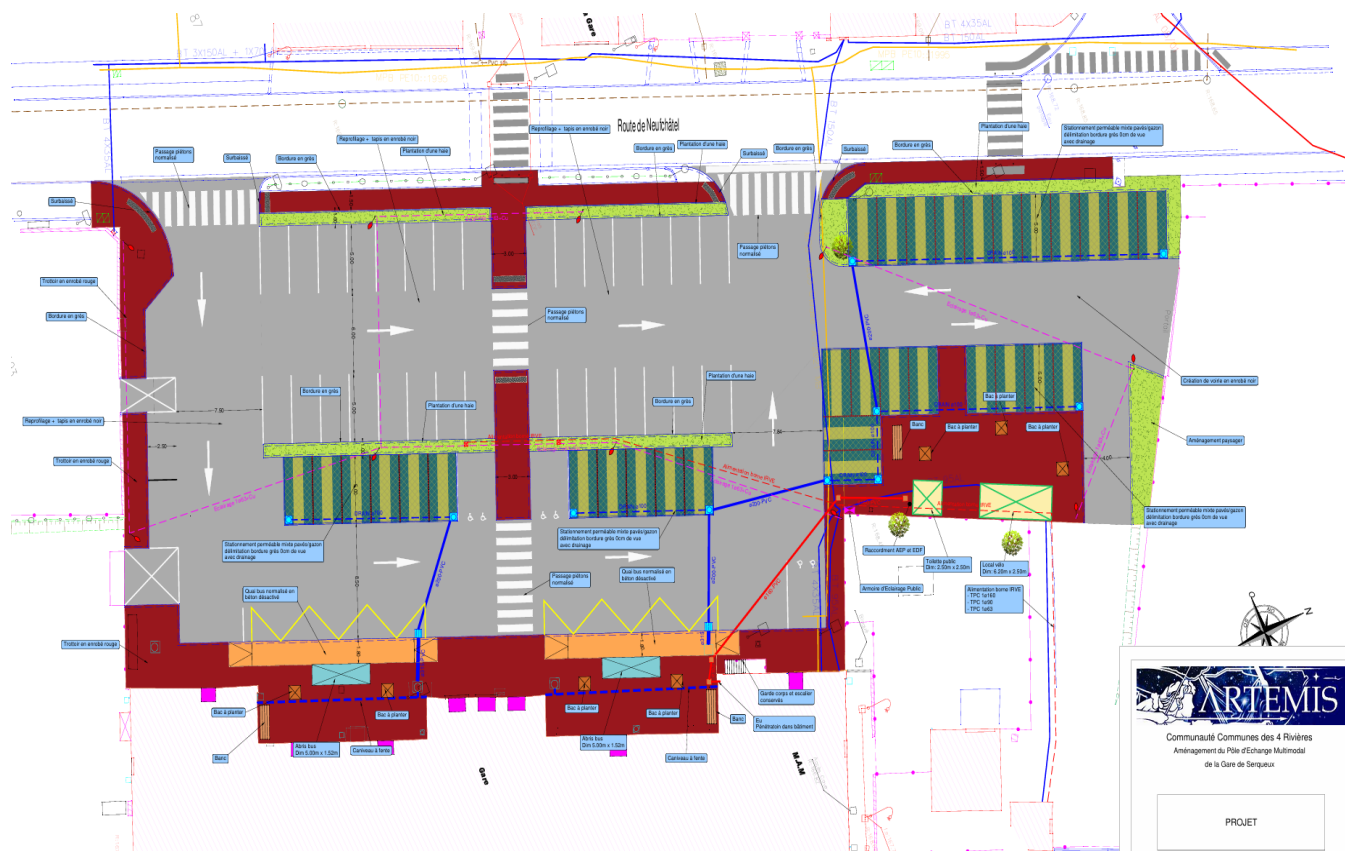
1.4 PHOTOS DE L'ETAT ACTUEL DU SITE





2 DESCRIPTIF DES TRAVAUX

Le descriptif des travaux permet de comprendre d'avantage les principes d'aménagements et a pour objectif de fixer les caractéristiques des ouvrages principaux à réaliser dans le cadre du projet.





2.1 CONSISTANCE GENERALE DES TRAVAUX

Les travaux consistent à réorganiser la circulation des véhicules légers et les transports de collectifs routiers ainsi la circulation piétonne au travers des différents connexions existantes et du parc de stationnement.

La voirie principale se raccorde sur la Route Départementale 1314 d'une largeur de 6ml. L'entrée et la sortie du parking doit tenir compte du rayon de girations des transports collectifs routiers à grand gabarit. Pour cela, la voirie de circulation principale desservant le stationnement des véhicules légers et le stationnement devant le parvis de la gare seront comprises entre 7.50ml et 8.50ml. Les voies de circulation secondaire entre les places de stationnements seront d'une largeur de 6ml permettant ainsi une facilité de manœuvre. Le parvis de la gare sera composé de deux quai bus normalisé et permettra de rendre l'accessibilité PMR à la gare.

Une partie du parc de stationnement sera conservé à l'état existant (simple reprise du tapis d'enrobés), une seconde partie sera entièrement démolie pour accueillir le dispositif de stationnement perméable correspondant au minimum à la moitié des places de stationnements du projet. Une troisième partie sera de la construction neuve avec des matériaux adaptés. Le revêtement sera un béton bitumineux noir. Le nombre de places de stationnements sera de 69 places.

La gestion des eaux pluviales est un facteur important, le projet tient compte d'une gestion intégrée des eaux de ruissellement notamment par la création de places de stationnement filtrantes équipées d'un drainage et reliées entre elles par un collecteur, lui-même relié à un dispositif de canalisation des eaux pluviales existantes. Selon la réorganisation du site, la gestion des eaux pluviales pourra être modifiées en fonction de la nouvelle configuration du projet. Les descentes d'eaux pluviales du bâtiment pourront être renvoyées vers cette canalisation. La canalisation existante sera vérifiée pour s'assurer que le diamètre soit suffisant pour reprendre l'intégralité des eaux de ruissellement de la voirie et de la gare. Les cheminements piétons et le parvis de la gare seront réalisés en respectant dans la mesure du possible les normes d'accessibilités PMR. Le minimum de largeur sur ce projet est de 1.50ml. Ils seront revêtus d'un enrobés rouge.

De l'éclairage sera mis en place pour permettre la couverture du parking et des cheminements piétons. Des places de stationnements seront dédiés aux personnes à mobilités réduites et aux véhicules de recharges électriques. Les besoins électriques seront établis avec les concessionnaires compétents. Enfin, une partie des stationnements seront dédiés aux places de co-voiturage, de la MAM et du pôle culturel ainsi qu'à la SNCF. Les espaces verts seront délimités de la voirie ou des cheminements piétons par des bordures de type grés. Ils seront plantés de haies et de massifs de vivaces et graminées. Dans la mesure du possible, des arbres seront plantés pour apportés des îlots de fraîcheurs.

Du mobilier urbain et de la signalétique sera intégré au projet comme un toilette public, un local à vélos sécurisé, des bancs, des corbeilles, des jardinières, des panneaux de signalisation et d'information aux voyageurs.

Les passages piétons seront normalisés et sécurisés.

Les enrobés constituant le site existant seront soumis à un diagnostic Amiante/HAP pour déterminer leur présence ou non. Les canalisations existantes seront inspectées pour déterminer leur état actuel. Des essais de déflexion sur la structure existante sera réaliser sur les zones conservées et des tests de perméabilité du sol devront avoir lieu pour s'assurer de l'infiltration.

La collecte des déchets sera assuré par les services de ramassage des ordures ménagères de la Communauté de Communes des 4 Rivières en Bray.

2.2 LES MATERIAUX

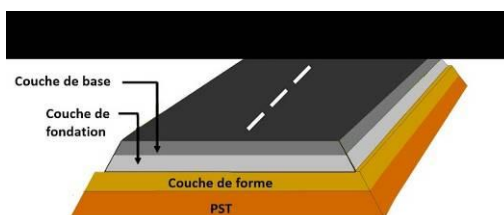
Les ouvrages devront répondre aux conditions et prescriptions des documents techniques qui sont applicables, dont notamment les suivants.

- Les différents fascicules du CCTG en vigueur
- Le guide d'aménagement des routes départementales de Seine-Maritime
- Le guide de préconisation du CEREMA et du CERTU
- Le guide des parcs de stationnement du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
- Du plan Gares Normand pour le réseau de mobilité édité par la Région Normandie
- Fascicule n°23 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°24 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°25 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°26 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°27 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°28 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°29 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule n°31 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012
- Fascicule N°70 du CCTG en vigueur selon l'arrêté du 30 mai 2012

2.2.1 Constitution des voiries et parkings

Voiries avec structure granulaire et revêtement bitumineux et seront constituée de la manière suivante après la réalisation préalable des terrassements :

- Couche de fondation en grave naturelle 0/100 sur une épaisseur de 30 à 35cm reposant sur un géotextile anti-contaminant
- Couche de fondation en grave naturelle 0/40 sur une épaisseur de 10cm
- Couche de base en grave-bitume 0/14 sur une épaisseur variable suivant le trafic (voirie principale)
- Couche de revêtement définitif en béton bitumineux 0/10 noir sur une épaisseur moyenne de 6cm



2.2.2 Constitution des places de stationnements perméables

Stationnements avec fondation drainante et revêtement en pavés sous les zones circulés et enherbés sur le reste du stationnement et seront constituée de la manière suivante après la réalisation préalable des terrassements :

- Couche de fondation en matériaux concassé 40/80 sur une épaisseur de 35 à 40cm reposant sur un géotextile anti-contaminant
- Couche de fondation en grave drainante 0/20 sur une épaisseur de 20cm
- Couche de base en substrat de 2 à 3cm
- Module en dalles PEHD composé de pavés 15*15cm ou de gazon sur une épaisseur de 5cm



2.2.3 Constitution des cheminements piétons et parvis

Cheminements piétons et parvis avec structure granulaire et revêtement bitumineux et seront constituée de la manière suivante après la réalisation préalable des terrassements :

- Couche de fondation en grave naturelle 0/100 sur une épaisseur de 25 à 30cm reposant sur un géotextile anti-contaminant
- Couche de fondation en grave naturelle 0/40 sur une épaisseur de 10cm
- Couche de revêtement définitif en béton bitumineux 0/4 rouge sur une épaisseur moyenne de 4 à 5cm



2.2.4 Borduration

La délimitation des cheminements piétons, espaces verts et des parkings seront constitués de bordures type T2 en grés neufs en 15*20*100 avec vue haute et en surbaissée au droit des accès et des passages piétons
Les caniveaux béton de type CS1 Classe A permettront d'acheminer les eaux de ruissellement vers les points de collecte

Les bordurettes seront de type béton en 8*20*100 ou en bordurettes grés neuf en 6/20/100 et délimiteront certains espaces verts.

Les bordures des deux quai bus seront des bordures préfabriquées en béton de type GUID'BUS format 34*26*100 composée de béton monolithique de Classe U

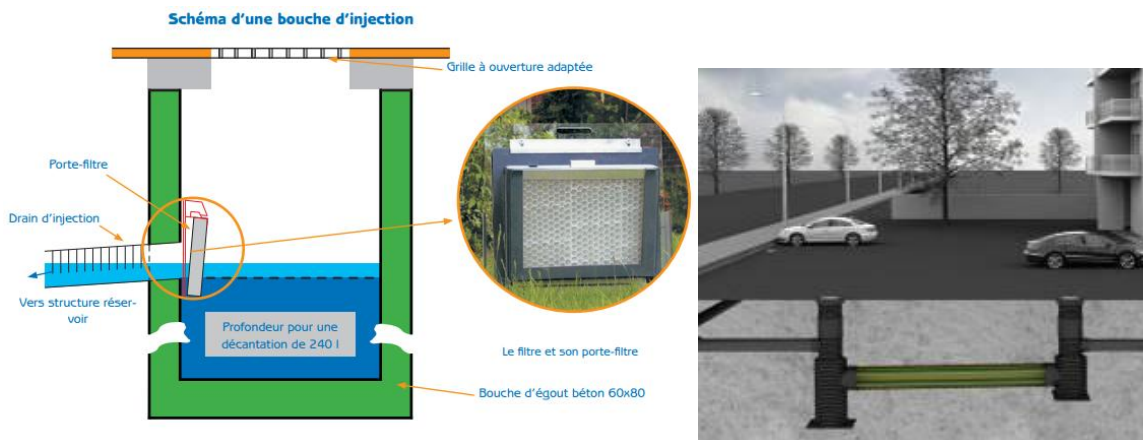


2.2.5 Réseau eaux pluviales

Les eaux de voirie sont collectées à partir de regard à grille en fonction des différentes pentes qui détermine le profil de la voirie. Un collecteur existe le long de la gare. Il se situe au point bas du parking existant. Une note de calcul permettant le dimensionnement des canalisations sera fournie après validation du projet en fonction des surfaces à reprendre de voirie.

Les travaux du réseau d'eaux pluviales comprendront :

- La création d'un réseau souterrain par des canalisations en PVC de diamètre 200 et 315 de classe CR8 se raccordant sur les ouvrages existants et permettent le passage sous les voies de circulation.
- La création d'un réseau souterrain type drain à cunette en PVC de diamètre 110 permettra de récupérer les eaux des stationnements perméables qui ne pourront pas être infiltrées et favorisera l'infiltration.
- La mise en place de regards de visite type regard 60*60 avec grille ou tampon fonte adapté au trafic.
- La modification des avaloirs existants.
- La mise en place de filtre type Adopta dans les regards existants ou seront raccorder les assainissements du projet permettra de faire un pré-traitement des eaux pluviales.



2.2.6 Réseau eaux usées

Le projet ne nécessite pas de créer de réseaux d'eaux usées sauf si le maître d'ouvrage souhaite mettre en place une cellule sanitaire. Dans ce cas, il sera raccordé au réseau d'assainissement de la commune de Serqueux qui a la compétence située sur la route départementale 1314 ou au niveau de la MAM ou du pôle culturel. En fonction de la configuration, le réseau se fera soit gravitairement soit par refoulement en fonction des profondeurs des réseaux existants à proximité. Dans le cas contraire, un dispositif d'assainissement autonome sera mis en place.

2.2.7 Réseau d'adduction d'eau potable

Le projet ne nécessite pas de créer un réseau d'adduction d'eau potable sauf si le maître d'ouvrage souhaite mettre en place d'une cellule sanitaire. Dans ce cas, un piquage se créera sur le réseau d'adduction d'eau potable desservant la MAM et le pôle culturel. Un compteur sera posé pour comptabiliser le volume d'eau. Le diamètre de la canalisation sera déterminé en fonction des paramètres de fonctionnement de la cellule sanitaire.

2.2.8 Réseau incendie

Le projet ne nécessite pas la création d'un réseau incendie car il existe déjà un dispositif de défense incendie à proximité et permet la couverture du risque. (Poteau d'incendie)

2.2.9 Réseau électrique

Le projet prévoit la mise en place de bornes de recharges de véhicules électrique. L'alimentation de ces bornes pourra se faire depuis le réseau existant enterré passant à proximité. Un coffret REMBT, CIBE qui sera à déterminer par les services d'ENEDIS sera mis en place en fonction de la puissance voulue.

Les travaux comprendront :

- La réalisation d'un réseau moyenne tension sous tranchée
- La protection des câbles par du sablon et un grillage avertisseur
- La fourniture et pose de coffret
- L'exécution de boîtes de dérivation si nécessaire
- Le raccordement au réseau existant

Le projet prévoit la création d'un réseau d'éclairage public le long des stationnements, il sera raccordé à une armoire EP et raccordé sur le réseau existant en accord avec la commune et les services de la communauté de Communes des 4 Rivières. Les appareillages seront conformes aux prescriptions du service concessionnaire de la commune de la Com Com.

Une étude d'éclairage sera réalisée en fonction du type de candélabres choisis.

L'éclairage du parking sera réalisé avec des mâts équipés de lanternes avec lampes à leds à faible consommation.

Les travaux comprendront :

- La création d'un réseau d'alimentation par câble U1000R02V sous fourreau TPC avec câble de terre en cuivre nu et le raccordement dans les armoires.
- La fourniture et mise en place des mâts avec lanternes sur massif béton préfabriqués suivant le modèle choisi par le maître d'Ouvrage.
- La fourniture et pose d'une armoire EP.

2.2.10 Réseau de télécommunications

Le projet ne prévoit pas de réseau de télécommunications télécom ou Fibre Optique.

2.2.11 Mobilier

Dans le cadre de l'aménagement de cette opération, du mobilier (banc, corbeille, bacs à fleurs) sera mis en place sur des espaces dédiés. (Voir extrait ci-dessous)

Le projet nécessite d'installer un local à vélos sécurisé (20 places) pour les usagers se rendant à la gare à vélo. Ce dispositif a été choisi par la Communauté de Communes des 4 Rivières.

Le projet prévoit d'installer une cellule sanitaire accessible aux personnes à mobilité réduite. Ce dispositif a été choisi par la Communauté de Communes des 4 Rivières.

Le projet pourra prévoir également la mise en place d'abri-bus au droit des quais devant le parvis.

Des potelets à mémoire de forme seront posés au droit de chaque passage piétons.

Descriptif du local à vélos sécurisé :

Dimension de 6.04m x 2.40m x 2.91m de hauteur

Ossature en tube acier galvanisé avec poteaux de 80*80*3mm, traverses hautes basses en tubes 120*80*4mm, les chéneaux matériaux collectant les eaux pluviales sont dans les tubes 60*60*3mm, les traverses de toiture sont en tube carré de 60*60*3mm, les pieds sont réglables sur platines et la visserie est en acier inoxydable de classe 2.

La couverture est en tôle peinte sur une face (extérieure). La finition est une peinture polyester thermodurcissable cuite) 200°C, insensible aux UV.

L'habillage extérieur sera composé de liteaux bois.



Descriptif de la cellule sanitaire :

Dimension de 2.60m x 2.25m x 2.20m de hauteur

La cellule sanitaire comprend : une cabine PMR et à usage pour tous, un local technique comprenant l'eau, l'électricité.

La toiture sera plate sans débord. Finition extérieure en claire-voie de 40*40mm traité à cœur autoclave classe 3. Elle sera raccordée au réseau d'adduction en eau potable, au réseau électrique existant à proximité et un réseau d'assainissement des eaux usées sera créer.



Descriptif du bac à fleur :

Dimension de 0.99m x 0.99m x 0.87m de hauteur / poids de 150kg.

Le châssis est en tube d'acier galvanisé, l'habillage intérieur et extérieur en tôle d'acier galvanisé de 2mm d'épaisseur soit peint ou galva, la finition intérieure peut-être un revêtement en tôle d'acier galvanisé ou bac acier amovible avec anneaux inclus.

La couleur sera définie ultérieurement par le maître d'ouvrage.



Descriptif du banc :

Longueur de 1.80m / poids de 48kg

La structure est en acier de 450*450mm et 3mm d'épaisseur peint sur zinc.

L'assise est en bois exotique d'épaisseur de 36mm avec finition lasuré chêne clair.

La couleur sera définie ultérieurement par le maître d'ouvrage.



Descriptif de la corbeille :

Dimension de 84.5cm de hauteur et de 45cm de diamètre pour une contenance de 80 litres.

La structure est en acier et la tôle est découpée. Le couvercle est équipé d'une serrure à clé triangle de 8. La finition est peinte sur galva.

La couleur sera définie ultérieurement par le maître d'ouvrage.



Descriptif de la station bus :

Dimension de 5m * 1.52m pour une hauteur comprise entre 2.25m et 2.39m.

Les poteaux carrés sont en tube acier de 120*120mm, le cadre de la toiture sont des bras en acier galvanisé à chaud, le bardage de fond est en verre sécurisé 8mm avec signalétique de sécurité et la toiture est en polycarbonate bronze traité anti-UV de 8mm d'épaisseur.

La couleur sera définie ultérieurement par le maître d'ouvrage.



2.2.12 Espaces verts

Des zones d'espaces verts seront créer pour délimiter les places de stationnements des cheminements piétons. Ils seront plantés d'une haie d'une hauteur de 1.00ml pour faciliter l'entretien avec des essences locales à définir avec le maître d'Ouvrage.

Les autres zones d'espaces verts seront plantées de vivaces et de graminées et un revêtement minéral pourra être mis en place pour éviter l'entretien.

Dans la mesure du possible, des arbres à essence locales seront plantés pour apporter des ilots de fraîcheur.

2.2.13 Signalisation

La signalisation se décomposera en 2 thèmes :

- La signalisation horizontale pour la délimitation des places de stationnement à la résine thermoplastique blanche en 0.10m de largeur, les flèches directionnelles permettant d'indiquer le sens de circulation, les passage piétons, les bandes podotactiles au droit de chaque passage piétons, la bande de STOP à la sortie du parking et les places de stationnements des transports de collectifs routiers seront matérialiser avec de résine thermoplastique jaune.
- La signalisation verticale sera composée de panneaux de signalisation conforme à la réglementation en vigueur en gamme de classe 2 et permettra d'indiquer les places de stationnements PMR, les places de stationnement réservées aux véhicules de recharges électriques et les places réservées pour le co-voiturage. Le sens unique à l'entrée du parking, le STOP à la sortie du parking.