

4.4

Accusé de réception de la préfecture : 059-225900018-20231218-321865-DE-1-1

Date de réception en préfecture le 26 décembre 2023

Publié le 26 décembre 2023

**REUNION DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DU 18 DÉCEMBRE 2023
SEANCE DU 18 DÉCEMBRE 2023**

Suite à la convocation en date du 4 décembre 2023

LE CONSEIL DEPARTEMENTAL

Réuni à Lille, sous la présidence de Christian POIRET, Président du Conseil Départemental

Nombre de membres en exercices : 82

Étaient présents : Salim ACHIBA, Martine ARLABOSSE, Barbara BAILLEUL, Bernard BAUDOUX, Charles BEAUCHAMP, Doriane BECUE, Valentin BELLEVAL, Pierre-Michel BERNARD, Stéphanie BOCQUET, Anne-Sophie BOISSEAUX, Frédéric BRICOUT, François-Xavier CADART, Benjamin CAILLIERET, Olivier CAREMELLE, Yannick CAREMELLE, Régis CAUCHE, Isabelle CHOAIN, Paul CHRISTOPHE, Sylvie CLERC, Valérie CONSEIL, Christine DECODTS, Sylvie DELRUE, Agnès DENYS, Claudine DEROEUX, Jean-Luc DETAVERNIER, Stéphane DIEUSAERT, Jean-Claude DULIEU, Monique EVRARD, Isabelle FERNANDEZ, Michelle GREAUME, Maël GUIZIOU, Jacques HOUSSIN, Sylvie LABADENS, Michel LEFEBVRE, Sébastien LEPRETRE, Valérie LETARD, Maryline LUCAS, Didier MANIER, Françoise MARTIN, Elisabeth MASSE, Anne MIKOLAJCZAK, Luc MONNET, Laurent PERIN, Max-André PICK, Michel PLOUY, Christian POIRET, Marie-Hélène QUATREBOEUF, Eric RENAUD, Caroline SANCHEZ, Marie SANDRA, Céline SCAVENNEC, Frédérique SEELS, Sébastien SEGUIN, Nicolas SIEGLER, Marie TONNERRE-DESMET, Patrick VALOIS, Aude VAN CAUWENBERGE, Anne VANPEENE, Philippe WAYMEL, Isabelle ZAWIEJA-DENIZON, Karima ZOUGGAGH.

Absent(e)(s) représenté(e)(s) : Marie CIETERS donne pouvoir à Philippe WAYMEL, Béatrice DESCAMPS-MARQUILLY donne pouvoir à Valérie LETARD, Soraya FAHEM donne pouvoir à Benjamin CAILLIERET, Mickaël HIRAUX donne pouvoir à Caroline SANCHEZ, Bertrand RINGOT donne pouvoir à Didier MANIER, Jean-Noël VERFAILLIE donne pouvoir à Valentin BELLEVAL.

Absent(e)(s) excusé(e)(s) : Josyane BRIDOUX, Nicolas LEBLANC.

Absent(e)(s) : Grégory BARTHOLOMEUS, Loïc CATHELAIN, Marie CHAMPAULT, Barbara COEVOET, Laurent DEGALLAIX, Frédéric DELANNOY, Carole DEVOS, Marie-Laurence FAUCHILLE, Julien GOKEL, Simon JAMELIN, Vincent LEDOUX, Charlotte PARMENTIER-LECOCQ, Marie-Paule ROUSSELLE.

OBJET : Grand Projet de Maillage Territorial - Contournement Nord de Maubeuge - Convention entre le Département du Nord et l'Etat relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet du Contournement Nord de Maubeuge.

Vu le rapport DV/2023/431

Vu l'avis en date du 11 décembre 2023 de la Commission Infrastructures, mobilités, aménagement du territoire, logement, habitat, développement économique, partenariats institutionnels, relations

DECIDE à la majorité:

- d'autoriser Monsieur le Président à signer la convention entre le Département du Nord et l'Etat, relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet du Contournement Nord de Maubeuge, dans les termes du projet ci-joint ;
 - d'autoriser Monsieur le Président à signer tous les actes correspondants.
-

Le quorum a été vérifié à l'appel de l'affaire à 16 h 23.

60 Conseillers départementaux étaient présents en séance. Ils étaient porteurs de 6 pouvoirs.

Ils ont été rejoints pendant la discussion par Madame MARTIN.

Madame BAILLEUL, présente à l'appel de l'affaire, avait quitté momentanément la salle préalablement au vote.

Vote intervenu à 16 h 25.

Au moment du vote, 60 Conseillers départementaux étaient présents.

Nombre de procurations : 6
Absents sans procuration : 16
N'ont pas pris part au vote : 0
Ont pris part au vote : 66 (y compris les votants par procuration)

Résultat du vote :

Abstention : 0
Total des suffrages exprimés : 66
Majorité des suffrages exprimés : 34
Pour : 61 (Groupe Union Pour le Nord – Groupe Socialiste, Républicain et Citoyen – Groupe Communiste et Républicain : Pour l'Humain d'Abord ! – Madame DECODTS, Madame DEROEUX ainsi que Monsieur RENAUD, non-inscrits)
Contre : 5 (Groupe Ecologiste Europe Ecologie Les Verts Génération.s)

Signé électroniquement



Pour le Président du Conseil Départemental
et par délégation,
La responsable du Service assemblées et contrôle
de la légalité
Direction des Affaires Juridiques et de l'Achat
Public,

Vanessa VUJCIC



**PRÉFET
DE LA RÉGION
HAUTS-DE-FRANCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



CONTOURNEMENT NORD DE MAUBEUGE

Convention relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage passée en application de l'article L2422-12 du Code de la commande publique aux modalités de financement de l'opération et à la gestion, l'entretien et l'exploitation du réseau

ENTRE

L'État, ministère de la transition écologique, représenté par monsieur le préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, préfet coordonnateur des itinéraires

ci-après désigné « l'État »

Le conseil départemental du Nord, représenté par son président monsieur Christian POIRET, dûment autorisé aux fins des présentes en application de la délibération de la commission permanente en date du

Ci-après désigné « le Département »

IL EST D'ABORD EXPOSÉ CE QUI SUIT :

En vertu de l'article L2422-12 du Code de la commande publique : « Lorsque la réalisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de la compétence de plusieurs maîtres d'ouvrage (...), ceux-ci peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération. Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme. »

L'État et le Département du Nord ont convenu, en 2013, que le contournement nord de Maubeuge serait réalisé sous maîtrise d'ouvrage départementale entre la section ouest de la RD 649 (à la hauteur de l'échangeur de La Longueville) et la section est de la RD 649 (à hauteur de l'échangeur de Boussois) sur une section de 12,7 km.

Le projet de contournement nord de Maubeuge a pour objectif principal d'offrir un itinéraire alternatif aux différents trafics de transit et d'échange qui traversent ou concernent aujourd'hui l'agglomération de Maubeuge via la RN 49 et la RD 602. Il offrira en outre un itinéraire attractif aux flux de trafic nord-sud qui empruntent notamment la RN 2.

L'opération comprend 3 phases successives avec :

- une première phase, de 3,9 km en profil à 2X2 voies, reliant la RD 649 à l'ouest à la section nouvelle du contournement au sud-ouest de Maubeuge. Cette première phase intègre la construction d'un échangeur entre la RN 2 et la RD 649 et d'un giratoire entre la RN 2 et la RD 405 ;
- une deuxième phase, de 5,4 km avec un profil en 2X2 voies, reliant la phase 1 depuis le giratoire entre la RN 2 / RD 405 jusqu'au nouveau point d'échange avec la RN 2 existante au nord de Maubeuge ;
- une troisième phase, de 3,4 km aménagée en profil bidirectionnel, reliant la phase 2 depuis le nouveau point d'échange avec la RN 2 jusqu'à la RD 649 au niveau de l'échangeur de Boussois à l'est.

L'État, par décision ministérielle en date du 10 mars 2020, a manifesté son accord de principe sur l'opportunité de cette opération, et pour intégrer la partie du contournement nord de Maubeuge assurant la continuité de la RN 2 au sein du réseau routier national, à l'issue de l'achèvement complet des deux premières phases du contournement nord.

Le sujet du déclassement du réseau routier national est piloté par l'État qui associera les services du Département. Il est prévu que la communauté d'agglomération de Maubeuge Val-de-Sambre et/ou la ville de Maubeuge acceptent, par délibération(s) spécifique(s), le principe du transfert du réseau précité, la RN 49, ainsi que la section de la RN 2 comprise entre la RN 49 et le futur point d'échange avec le contournement nord, au sein du réseau dont elles assurent la gestion. Ces délibérations sont nécessaires avant ouverture de l'enquête publique de DUP.

Le reste du contournement nord sera classé dans le réseau routier départemental.

CECI ÉTANT EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

1 - OBJET DE LA PRÉSENTE CONVENTION

En vertu de l'article L2422-12 du Code de la commande publique, la réalisation du contournement nord de Maubeuge relevant simultanément de la compétence du Département du Nord et de l'État, ceux-ci conviennent que la maîtrise d'ouvrage complète de l'opération citée à l'alinéa précédent est assurée par le Département du Nord.

À ce titre, le Département assure notamment l'ensemble des études techniques et réglementaires de l'opération, les acquisitions foncières et la conduite des différents travaux.

La présente convention a pour objet de définir les conditions techniques, administratives et financières de la réalisation puis de l'exploitation, de l'entretien et de la gestion des aménagements de la partie du contournement nord de Maubeuge qui sera intégrée au réseau routier national ainsi que les engagements réciproques de l'État et du Département.

La suite du document concerne la partie du contournement nord de Maubeuge qui sera classée dans le réseau routier national, tel que définie dans le préambule.

2 - PROGRAMME FONCTIONNEL ET TECHNIQUE DE L'OPÉRATION

Le programme fonctionnel et technique de l'opération en tant que cahier des charges de l'opération sera formalisé par le maître d'ouvrage après la déclaration d'utilité publique. Une version intermédiaire du programme sera établie dans le cadre du dossier des études préalables et fera l'objet d'une validation formelle par le ministère en charge des transports, pour ce qui concerne la partie du contournement qui sera intégrée au réseau routier national.

Au stade de la signature de la présente convention, les grands principes du programme fonctionnel et technique de l'opération sont fixés ci-après.

Le projet de contournement nord de Maubeuge a pour objectif, d'une part, d'améliorer le réseau structurant et les liaisons avec la Belgique et, d'autre part, de favoriser le développement économique de l'agglomération de Maubeuge et de contribuer à l'amélioration du cadre de vie des habitants.

La partie du contournement nord de Maubeuge qui sera intégrée au réseau routier national reprend respectivement :

Pour la phase 1 : les caractéristiques géométriques d'une voie structurante d'agglomération de catégorie « VSA – 110 km/h puis 90 km/h ».

Sa vitesse sera limitée à 110 km/h dans la section comprise entre l'échangeur de La Longueville et l'échangeur de la RD 405, puis à 90 km/h au-delà pour rejoindre le contournement sud-ouest de Maubeuge (RN 2).

Le profil en travers sera constitué, en section courante, de deux chaussées de 7,00 mètres (2 fois 3,50 mètres) bordées de chaque côté par une bande d'arrêt de 2,50 mètres et séparées par un terre-plein central de 2,60 mètres de large.

Pour la phase 2 : les caractéristiques géométriques d'une route multifonctionnelle de catégorie « ARP R80 ».

Sa vitesse sera limitée à 90 km/h. Son profil en travers sera constitué, en section courante, de deux chaussées de 7,00 mètres (2 fois 3,50 mètres) bordées de chaque côté par une bande dérasée de 2,50 mètres et séparées par un terre-plein central de 2,60 mètres de large.

Le projet intègre également :

- Le traitement des points d'échange et des carrefours ;
- Le rétablissement des voiries impactées et des circulations agricoles ;
- La construction des ouvrages d'art liés au rétablissement des voiries impactées par le projet, au franchissement de corridors écologiques ou à la réduction ou la compensation des impacts environnementaux, ainsi qu'à la réduction des nuisances sonores (écrans acoustiques) ;
- La construction des ouvrages liés au dispositif d'assainissement ;
- La réalisation de tous les équipements liés à la route (dispositif de retenue, signalisation, etc.).

Le plan en annexe décrit schématiquement le projet et ses éléments constitutifs.

Toute modification substantielle du programme fonctionnel et technique de l'opération par rapport aux principes décrits ci-dessus nécessitera un nouvel examen de l'opportunité de l'opération. Pour ce faire, le Département saisira l'État sur la base d'un nouveau dossier d'opportunité. Une nouvelle décision d'opportunité serait alors nécessaire pour poursuivre le projet.

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

- **Utilité Publique des 3 Phases du projet :**
 - Enquête relative à la déclaration d'utilité publique des 3 phases du projet et mise en compatibilité des documents d'urbanisme (début 2024 - début 2025).
- **Phase 1 :**
 - Enquête relative à l'Autorisation Environnementale (2025-2026).
 - Démarrage des Travaux début 2026 (sous réserve de la maîtrise foncière).
- **Phase 2 :**
 - Enquête relative à l'Autorisation Environnementale (mi 2026-mi 2027).
 - Démarrage des Travaux mi-2027 (sous réserve de la maîtrise foncière).

3 - NORMES, RÉFÉRENTIELS TECHNIQUES A METTRE EN ŒUVRE

L'ensemble des normes en vigueur et les référentiels techniques relatifs au réseau routier national doivent être respectés.

Les tracés routiers devront en particulier respecter les guides de conception routière sur le réseau routier national, à savoir :

- pour la phase 1 du projet : le guide « Voies Structurantes d'Agglomération » – conception des voies à 90 et 110 km/h – CERTU 2013.
- pour la phase 2 du projet : le guide ARP « Aménagement des Routes Principales » – SETRA 1994,
- pour la conception des carrefours plans : le guide d'aménagement des carrefours interurbains – SETRA 1998

La référence à un cadre réglementaire ou à un guide de référence sera justifiée par le Département en relation avec les voiries existantes et les ouvrages envisagés.

4 - NATURE DES ÉTUDES A MENER ET CONDITIONS DE VALIDATION PAR LES SERVICES DE L'ÉTAT

Le Département, en tant que maître d'ouvrage de l'ensemble de l'opération de contournement nord de Maubeuge, a en charge l'intégralité des études et des procédures réglementaires (utilité publique, autorisation environnementale, foncière, etc) nécessaires à sa réalisation.

En outre, le Département s'engage à respecter l'ensemble des procédures auxquelles sont soumis les projets d'aménagement du réseau routier national.

En particulier, le projet sera conduit suivant l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national et par l'instruction technique relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national en vigueur.

4-0 Procédures réglementaires

La présente convention n'a pas pour objet de préciser les modalités relatives à la conduite des procédures réglementaires que devra respecter le Département du Nord en tant que maître d'ouvrage, pour la totalité du tracé du contournement nord de Maubeuge, y compris donc la section qui a vocation à être intégrée dans le réseau routier national.

Les validations des dossiers techniques au titre de la présente convention ne constituent pas une validation notamment des volets réglementaires et environnementaux et ne se substituent pas à l'avis des services compétents.

Il est précisé qu'en vertu de l'impact direct sur le réseau routier national, l'autorité environnementale en charge sera le CGEDD.

Il est également précisé qu'en cas d'avis défavorable de ces autorités compétentes, il appartient au Département de compléter ses études et de refaire valider les dossiers techniques s'il y a lieu.

Le Département, maître d'ouvrage, est en charge de la séquence « éviter, réduire, compenser » et à ce titre de la mise en œuvre des éventuelles mesures compensatoires. Les éventuelles mesures « hors emprises routières » (restauration de boisements, prairies, haies...) seront gérées par le Département. A l'inverse, toutes les mesures qui se situent dans l'emprise de la route (fossés, bassins...) seront gérées par la DIR Nord.

Si le Département, dans le cadre des procédures réglementaires, et en particulier dans le cadre du dossier d'autorisation environnementale, est amené à prendre des engagements au titre de la gestion ultérieure de l'infrastructure, le gestionnaire DIR Nord en sera informé et pourra participer le cas échéant à leur mise au point en lien avec les services instructeurs et les services du Département (par exemple, mesures dans le cadre de la police de l'eau, de l'entretien des dépendances vertes, etc).

4-1 Approbation des phases d'études

a/ avant l'enquête publique

Le dossier des études préalables doit faire l'objet d'une décision d'approbation formelle du ministère en charge des transports, cette approbation devra intervenir avant le lancement de l'enquête publique du projet.

b/ après l'enquête publique

Le dossier d'avant-projet est la déclinaison technique du programme. Il actualise le dossier des études préalables en tenant compte de la déclaration d'utilité publique et des suites données à l'enquête publique. Selon le niveau des modifications ou précisions à introduire à l'issue des phases réglementaires et d'enquêtes publiques, le Département pourra faire le choix de fournir ce dossier actualisé en intégrant les études de niveau conception détaillée d'ores et déjà réalisées.

c/ études de conception

Le dossier des études de conception détaillée est encadré réglementairement par le code de la commande publique. Il doit être conforme au programme tel que défini dans le dossier d'avant-projet ; les éventuels écarts au programme doivent être clairement précisés et justifiés. Il est approuvé par le ministère en charge des transports.

d/ conditions d'approbation des dossiers par l'État

Les dossiers soumis à approbation seront transmis par voie électronique et papier et comprendront :

- le sous dossier qualité décrit au 4-2
- une note sur la conformité au programme de l'opération et précisant les évolutions par rapport aux phases d'études préalablement approuvées
- le rapport d'audit décrit au 4-3

- l'avis de la DIR Nord en tant que futur gestionnaire

4-2 Sous-dossier qualité et plan qualité de l'opération (PQO) :

Le Département devra établir un plan qualité de l'opération (PQO) afin de garantir la qualité des prestations et des choix réalisés, ainsi que la traçabilité des décisions. Le plan qualité de l'opération devra aborder cinq thèmes principaux, à savoir :

- l'organisation de la maîtrise d'ouvrage ;
- le management des risques spécifiques à l'opération ;
- l'organisation des contrôles ;
- les modalités d'instruction et d'approbation du projet ;
- la maîtrise des coûts.

Conformément à l'instruction technique, le dossier des études préalables, le dossier d'avant-projet, et le dossier des études de conception détaillée comporteront un sous dossier qualité qui comprendra :

- le PQO du maître d'ouvrage et le plan d'assurance qualité (PAQ) du maître d'œuvre et éventuellement les PAQ des prestataires,
- les rapports des contrôles intérieurs et des contrôles extérieurs, les avis des futurs exploitants,
- les suites données à ces contrôles,
- le cas échéant, la justification des écarts aux règles de l'art.

Les contrôles intérieurs sont ceux du maître d'ouvrage (en l'occurrence le Département) sur sa propre production. Ils peuvent être réalisés de la manière suivante :

- un contrôle interne réalisé par l'équipe de production,
- un contrôle externe réalisé par un acteur indépendant de l'équipe de production.
- le contrôle extérieur est réalisé par un prestataire spécialisé indépendant de la maîtrise d'ouvrage (qui demeure néanmoins le pouvoir adjudicateur du marché dévolu à cette prestation).

L'organisation de ces contrôles sera cadrée par le PQO qui contient un schéma d'organisation des contrôles.

4-3 Audits de sécurité :

Les audits de sécurité en phase conception et de conception détaillée seront engagés par le département de la transition écologique, de la doctrine et de l'expertise technique du ministère en charge des transports (TEDET, ex MARRN). Ils porteront sur l'évaluation des incidences sur la sécurité routière des caractéristiques de conception du projet d'infrastructure aux deux phases de l'étude :

Audit de la phase de conception.

Cet audit sera réalisé à la fin des études préalables, sur la base des dossiers qui conduisent à la réalisation du dossier d'enquête publique. Le dossier soumis aux auditeurs comprendra :

- la commande stratégique et la (ou les) commande(s) du maître d'ouvrage aux prestataires,

- les plans qualité d'opération (PQO) mis en place par les différents acteurs,
- le dossier des contrôles qui doit comprendre des grilles de contrôles remplies (cf guide méthodologique des contrôles de sécurité des projets routiers), les rapports en réponse du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage, afin de permettre à l'auditeur ou à l'équipe d'audit de comprendre l'opération et de réaliser l'examen éventuel de certains éléments du dossier par sondage,
- un dossier de conception constitué du dossier des études préalables (ou dossier d'avant-projet sommaire).

Audit de la phase de conception détaillée.

Cet audit est basé sur les dossiers de niveau projet (PRO) qui précèdent la préparation des dossiers de consultation des entreprises. Le dossier des auditeurs comprendra :

- la commande stratégique et la (ou les) commande(s) du maître d'ouvrage aux prestataires,
- les PQO mis en place par les différents acteurs,
- le rapport d'audit de la phase de conception et le rapport du maître d'ouvrage en réponse,
- l'arrêté de déclaration d'utilité publique (DUP),
- le dossier des contrôles de la phase de conception détaillée qui doit comprendre les grilles de contrôles remplies (cf guide méthodologique des contrôles de sécurité des projets routiers), les rapports en réponse du maître d'œuvre et du maître d'ouvrage,
- un dossier de conception détaillée constitué du dossier de projet.

Il reviendra au Département en tant que maître d'ouvrage de demander à TEDET de réaliser l'audit de la phase de conception correspondante. Il reviendra à l'inspecteur général des routes (IGR) de désigner un auditeur ou une équipe d'audit. Cette désignation, en accord avec le maître d'ouvrage, prendra la forme d'une lettre de mission ou de commande qui précisera les noms des interlocuteurs des auditeurs, fixera les référentiels à utiliser et le délai dans lequel le rapport d'audit sera rendu.

L'IGR informera le maître d'ouvrage de la désignation de l'équipe d'audit et adressera la copie de la lettre de mission. A cette occasion il précisera les modalités d'envoi et/ou de mise à disposition des documents nécessaires à la réalisation de l'audit.

La démarche sera commune pour les 2 audits et se déroulera en cinq étapes :

- 1 Un examen global sur la base des éléments relatifs à l'organisation de la prise en compte de la sécurité routière.
- 2 Un examen des rapports des contrôles et des réponses apportées par le maître d'ouvrage.
- 3 Un examen de certains éléments du dossier, par sondage, sur la base du référentiel d'audit adapté correspondant au niveau d'audit.
- 4 Des entretiens éventuels avec le maître d'ouvrage en fonction des interrogations qui apparaîtraient à l'issue des trois premières étapes.
- 5 La rédaction du rapport d'audit et sa transmission au maître d'ouvrage avec copie à l'IGR.

A l'issue de l'audit, le rapport sera remis au maître d'ouvrage (Département). Le maître d'ouvrage devra produire un rapport en réponse qu'il intégrera, avec le rapport d'audit, dans le dossier avant son approbation formelle par le ministère en charge des transports, et dans lequel il précisera les dispositions qu'il choisit de prendre en réponse aux écarts constatés par les auditeurs. Ces dispositions pourront conduire à corriger certaines options du projet initial. Dans le cas où le maître d'ouvrage choisira de ne pas prendre en compte certaines remarques, il devra justifier cette décision dans le rapport.

L'approbation des différents dossiers par l'État requiert la transmission de ces éléments.

4-4 Prise en compte du cahier des charges de l'exploitant :

Le Département prendra en considération les recommandations émises par la DIR Nord dans son « cahier des charges de l'exploitant vers le concepteur ». A cet effet, la DIR Nord, en tant que future gestionnaire, sera associée aux différentes étapes de la conception selon la procédure suivante :

- présentation des dossiers des études préalables, des dossiers d'avant-projet (AVP) et Projet (PRO) par le Département à la DIR Nord, en amont du parachèvement des dossiers,
- transmission par le Département des dossiers des études préalables, des dossiers d'avant-projet (AVP) et Projet (PRO) pour avis formel de l'exploitant DIR Nord,
- formulation, par la DIR Nord, d'un avis formalisé en tant que futur gestionnaire (dans un délai de 2 mois),
- formulation, par le Département, d'un rapport en réponse formalisé et argumenté à l'avis de la DIR Nord (dans un délai de 2 mois),

Quel que soit le niveau de dossier retenu, avant-projet ou projet, un sous dossier exploitation sous chantier établi selon les dispositions prévues à l'article 3.8.2 de l'instruction technique est nécessairement produit et donne lieu à visa de la part de la DIR (cf article 8).

4-5 Modalités d'échanges avec les services de l'État pour l'exécution de la présente convention :

Suivant les différentes phases, des réunions dites de point d'échanges pourront être organisées à la demande du Département, de la DIR Nord, de la DREAL des Hauts-de-France ou du ministère en charge des transports permettant notamment de s'assurer du respect des objectifs et de décider de la poursuite, de l'arrêt ou de la poursuite sous conditions spécifiques des études ou procédures en cours. La DIR Nord, en tant que futur gestionnaire, la DREAL des Hauts-de-France, en qualité de service gestionnaire du budget infrastructures de transports au niveau local (BOP 203 IST) et TEDET, qui conduit les audits, seront systématiquement associées à ces réunions.

Il est entendu que le lancement des études d'avant-projet (AVP) et des études de projet (PRO) donne lieu à un point d'échange.

En outre, même s'il n'est pas prévu d'approbation des dossiers de consultation des entreprises par l'État, en cas de modification par rapport au dossier PRO approuvé, ou au cours des travaux, le Département est invité à prévoir un point d'échange avec les services de l'État. Il est primordial que ces échanges soient anticipés de manière à éviter de retarder les travaux.

Interlocuteur unique au sein des services de l'État pour l'exécution de la présente convention.

Pour les procédures qui nécessitent de solliciter le ministère en charge des transports (ex : audits de conception, audit de sécurité, IPMS, avis de l'exploitant, etc.), l'interlocuteur unique du Département est la direction générale des infrastructures de transport et des mobilités (DGITM) / direction interdépartementale des routes Nord laquelle sollicitera les services de l'État compétents, notamment :

- la DREAL Hauts-de France pour ce qui relève de l'investissement et du développement du réseau routier national;
- le département TEDET pour les démarches d'audits concernant la conception (détaillée) du projet, les audits de sécurité et l'IPMS ;

5 - OBLIGATIONS ADMINISTRATIVES

Le Département a toutes compétences requises pour assurer la maîtrise d'ouvrage du projet en matière d'obligations administratives. Il se doit d'informer les services de l'État de toutes les décisions qui impactent le projet sur le réseau routier national.

En sa qualité de maître d'ouvrage des travaux, la collectivité est responsable du bon respect des obligations légales et réglementaires qui s'appliquent à la conduite des chantiers.

Pour mémoire, on citera :

- Déplacement des réseaux
- Maîtrise du foncier selon ses différentes formes
- Permissions de voiries et états des lieux préalables contradictoires consignés en justice,
- Hygiène, sécurité et protection de la santé au travail notamment la recherche d'amiante et autres produits toxiques...
- Procédures liées au respect de l'environnement, autorisation environnementale, police de l'eau, ...
- Procédures relatives à l'archéologie préventive
- Procédures liées à la dépollution pyrotechnique
- Procédures d'urbanisme (permis de démolir, consultation de l'architecte des bâtiments de France...)

6 - FINANCEMENT DE L'OPÉRATION

Le coût total de l'opération (études/travaux/fonciers) est estimé à 120,28 M€ HT, dont 53,19 M€ HT pour la première phase, 48,88 M€ HT pour la seconde phase et 18,21 M€ HT pour la troisième phase (valeur de prix août 2022).

Les fonctionnalités du contournement nord de Maubeuge représentent un atout tant pour le Département que pour l'État en assurant respectivement la continuité est-

ouest de la RD 649 et la continuité nord-sud de la RN 2. Aussi, le contournement sera co-financé par l'État et par le Département dans le cadre du Contrat de Plan État-Région (CPER).

Les travaux de la première phase sont donc inscrits au CPER 2015-2020 puis repris à l'avenant 2021/2022 du volet mobilité pour un montant total de 40 M€ HT (valeur février 2019). Le financement de l'État, au titre de la première phase, est de 10 M€. Ces 10 M€ de part Etat seront ré inscrits au CPER 2023-2027.

S'agissant du financement des travaux de la phase 2 qui sera en totalité incorporée au domaine routier national, les discussions, pour l'inscription du financement Etat dans le volet mobilité des CPER 2023-2027 et suivants, sont en cours d'examen pour un montant potentiel de 20 M€.

La participation de l'État sera versée sous la forme d'une subvention conformément au décret 2018-514 du 25 juin 2018 relatifs aux subventions de l'État pour des projets d'investissement et définie dans une convention de financement attachée à cette opération distincte de la présente convention. Le service en charge de l'instruction de cette subvention est la DREAL Hauts-de-France.

Ces travaux des phases 1 & 2 n'intègrent pas la requalification qualitative de la traversée urbaine de Maubeuge (RN 49 - avenue Jean Jaurès)

7 – LIMITES DE DOMANIALITÉ, CLASSEMENT ET DÉCLASSEMENT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Domanialité.

Le Département prendra en considération les recommandations émises par la DIR Nord dans son « cahier des charges de l'exploitant vers le concepteur ». A cet effet, la DIR Nord, en tant que future gestionnaire, sera consultée sur les modalités définissant la délimitation du domaine public routier, en particulier sur le positionnement de celui-ci par rapport au dispositif d'assainissement et à la clôture (si tel est le cas). Une première délimitation interviendra dans le cadre du dossier mis à l'enquête publique.

Les limites définitives du domaine public routier de l'État, du Département et des tiers seront définies à l'issue des travaux.

Le maître d'ouvrage remettra à la DIR Nord :

- le plan des domanialités de l'ensemble des voies (section courante, bretelles, ouvrages (giratoire, etc.), dépendances) ;
- les plans cadastraux et plans de bornage de l'ouvrage et des ouvrages remis ;
- les procès-verbaux de remise ;
- les arrêtés de classement ;
- les conventions de gestion et de superposition d'affectation ;

Tous les sujets fonciers qui n'auront pu être parachevés lors de la procédure de classement du contournement nord et de déclassement des anciennes sections du réseau routier national et de reclassement dans la voirie d'intérêt communautaire, tel que précisé ci-après, (ex : travaux d'aménagement foncier en lien avec les AFAF ; surplus d'emprises à rétrocéder, remise en état de terrains agricoles et indemnités à verser aux exploitants pour occupation temporaire, etc.) seront supportés financièrement et traités par le maître d'ouvrage.

Le Département informera les services compétents de l'État des nouvelles limites domaniales.

Classement et déclassement du réseau routier national.

Le classement dans le réseau routier national des sections nouvelles, phase 1 (jusqu'à l'échangeur avec la RD 405) et phase 2 du contournement nord de Maubeuge sera accompagné du déclassement du réseau routier national de l'intégralité de la RN 49 ainsi que de la section de la RN 2 comprise entre l'actuelle RN 49 et le futur point d'échange avec la phase 2 du contournement de Maubeuge au profit de la communauté d'agglomération Maubeuge-Val de Sambre ou de la ville de Maubeuge. Ce déclassement fera l'objet d'une convention particulière entre l'État et la communauté d'agglomération Maubeuge Val de Sambre et / ou la ville de Maubeuge.

Le classement des sections nouvelles (phases 1 et 2) du contournement nord de Maubeuge s'effectuera selon les modalités prévues par l'article L123-2 du code de la voirie routière, lequel prévoit que le « *Le classement dans la voirie nationale d'une route départementale ou d'une voie communale existante ne peut être effectué qu'avec l'accord de la collectivité intéressée. L'accord est réputé acquis s'il n'a pas été expressément refusé dans le délai de cinq mois.* »

Le classement des deux sections précitées s'effectuera de manière - concomitante - et ne pourra intervenir qu'après :

- l'achèvement complet des travaux des phases 1 et 2 du contournement,
- l'inspection préalable à la mise en service des ouvrages exécutés (IPMS), le rapport du maître d'ouvrage en réponse à l'audit et l'avis favorable de l'IGR ;
- la procédure de remise des ouvrages à l'exploitant ;
- les mises en service des phases 1 et 2 du contournement de Maubeuge.

En phase intermédiaire, la phase 1 sera d'abord intégrée au réseau départemental, la RN 49 restera gérée par l'État jusqu'à la mise en service de la phase 2.

Le classement du contournement nord de Maubeuge (phases 1 et 2) sera prononcé par un arrêté ministériel sur proposition de la DIT.

8 - CONDITIONS D'EXPLOITATION SOUS CHANTIER, DE CONTRÔLE DU CHANTIER ET DE REMISE DE L'OUVRAGE A L'EXPLOITANT DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL

Exploitation sous chantier.

Un dossier d'exploitation sous chantier (DESC) relatif à l'Exploitation du Réseau Routier National (RN 2) sera soumis à l'approbation de la DIR pour chaque phase de l'opération impactant le réseau routier national (notamment la réalisation des points d'échanges entre la section nouvelle et le réseau routier national existant).

Le DESC sera transmis et soumis à l'avis de la « DIR Nord » - arrondissement de gestion de la route est (bureau de pilotage) 1 mois avant le début des travaux. Les travaux ne pourront démarrer qu'après avis favorable de la DIR.

Le DESC présentera les caractéristiques générales des travaux et les mesures d'exploitation sous chantier proposées. Il devra indiquer, entre autres, le calendrier des travaux, définir les contraintes d'exploitation (gêne à l'utilisateur, sécurité des usagers et du personnel de chantier, accès au chantier, etc.), analyser l'impact sur le trafic (ex : remontées de files ...), préciser le mode d'exploitation sous chantier (alternat, déviation, etc.), informer des références réglementaires retenues (ex : guide des alternats ...), des conditions de sécurité au droit du chantier (surveillance, maintenance, contact en cas d'urgence, etc.), préciser le phasage (éventuel) des travaux, les itinéraires (si tel est le cas) de déviation ou de délestage et la communication qui entoure le chantier. La DIR Nord fournira à la demande du Département un exemple type de dossier à remettre.

Contrôle du chantier impactant le réseau routier national.

Le Département s'engage à réaliser l'opération dans le strict respect du dossier Projet avec la prise en compte des prescriptions et des remarques formulées par la DIR Nord et TEDET dans leurs avis respectifs. Il conduira l'ensemble des procédures administratives nécessaires à la réalisation de l'opération.

La DIR Nord et la DREAL Hauts de France s'engagent à communiquer au Département tous les éléments en sa possession permettant de réaliser l'opération.

Pendant toute la durée de la convention, le Département transmettra à la DIR Nord les comptes rendus de toutes les opérations relatives aux travaux concernant le futur réseau routier national. Les services de l'État auront accès au chantier et aux documents relatifs à cette opération. Ils pourront formuler toutes remarques qui leur semblent nécessaires, mais ce uniquement auprès du Département et dans le strict respect du dossier PROJET de l'opération approuvé. Le projet du Département respectera le cahier des charges de l'exploitant DIR Nord, et le coût d'investissement prend en charge ces aspects tout en privilégiant des aménagements faciles à entretenir.

L'avis de l'exploitant DIR en phase Projet permettra de vérifier que l'ensemble des préconisations ont été prises en compte et que le projet répond aux besoins en matière d'entretien et d'exploitation.

En cas de demandes supplémentaires, la DIR Nord devra justifier du bien-fondé de la demande (retour d'expérience, analyse technique, avis TEDET) qui devra prendre en compte la question du coût en référence à des solutions plus classiques.

Conditions de remise des ouvrages à l'exploitant

Le maître d'ouvrage consultera l'exploitant (DIR Nord) sur le contenu du dossier de remise des ouvrages afin de prendre en compte dans les dossiers de consultation des entreprises le contenu attendu des dossiers des ouvrages exécutés et des pièces à produire après la mise en service.

Avant la date prévue de remise des ouvrages, le maître d'ouvrage organisera une visite de l'ensemble des ouvrages avec l'exploitant. Un procès-verbal sera signé par l'exploitant et le maître d'ouvrage précisant les éventuelles réserves de l'exploitant et les mesures correctives que le maître d'ouvrage envisage de prendre dans des délais à préciser. Cette visite sera renouvelée environ 15 jours avant la date de mise en service prévue par l'exploitant pour lever les réserves émises lors de la première visite.

Le contenu du dossier de remise des ouvrages, lequel pourra éventuellement être adapté après accord entre la DIR Nord et le Département, comprendra en principe les éléments suivants :

- Sous-dossier autorisations :

dossier regroupant les différentes décisions autorisant la réalisation de l'ouvrage (déclaration d'utilité publique, arrêtés loi sur l'eau...) avec leurs prescriptions (engagements, ERC...);
note du maître d'ouvrage sur la conformité de l'ouvrage à ces prescriptions ;
contrôles réalisés par le maître d'ouvrage.

- Sous-dossier foncier-domanialité :

plan des domanialités de l'ensemble des voies ;
plans cadastraux et plans de bornage de l'ouvrage et des ouvrages remis ;

- PV de remise ;

arrêtés de classement ;
conventions de gestion et de superposition d'affectation ;
documents relatifs à l'achèvement des procédures de remembrement.

Les conventions de gestion liées au rétablissement de voiries seront signées avec les tiers concernés avant la remise des ouvrages à l'exploitant.

- Sous-dossier exploitation :

Description des ouvrages remis : caractéristiques géométriques des ouvrages ; liste des principaux ouvrages d'art et des informations principales les concernant ; plan de signalisation horizontale et verticale et bornage PR ; dossiers des ouvrages exécutés, plans de récolement ; liste des réseaux et plans géo référencés de ces réseaux.

- Exploitation – maintenance des ouvrages :

plans du projet précisant l'implantation des ouvrages ou équipements impliquant des mesures d'exploitation ou de maintenance particulières ;
dossiers d'intervention ultérieure sur ouvrages (DIUO) des ouvrages de génie civil ;
pour les autres ouvrages et équipements : notices d'utilisation et consignes de maintenance, spécifications des systèmes informatiques ; notice des enjeux environnementaux pour l'entretien et l'exploitation.

L'entretien du dispositif d'assainissement et en particulier des bassins devra faire l'objet d'une information spécifique des services de la DIR Nord, notamment sur le respect des engagements vis-à-vis de la loi sur l'eau (cahier des consignes). Il est rappelé qu'aucun engagement ne pourra être pris par le maître d'ouvrage sans consulter préalablement l'État.

Contrats et garanties : contrats de fourniture ou de prestations d'entretien passés au moment du chantier et nécessaires au fonctionnement des ouvrages ; garanties en cours et modalités de leur mise en œuvre (notamment garanties de reprise des aménagements paysagers) ; compte-rendu des principaux problèmes rencontrés en phase chantier.

Les ouvrages créés et transférés dans le domaine public routier de l'État seront remis gratuitement à la DIR Nord par le Département

La remise des ouvrages à la DIR Nord prendra effet à la date de signature de l'arrêté de classement dans le réseau routier national des sections nouvelles, phases 1 et 2 du contournement nord de Maubeuge.

A l'issue de cette procédure et de la signature de l'arrêté, l'entretien et l'exploitation du contournement nord de Maubeuge (phases 1 et 2) seront supportés par les services de la DIR Nord, tel que précisés ci-après.

9 - CONDITIONS D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION

Conditions générales

Le Département assure l'entretien et l'exploitation des sections nouvelles du contournement nord de Maubeuge (phases 1 et 2) et de leurs dépendances jusqu'à l'arrêté de classement de celles-ci par arrêté Ministériel dans le périmètre du réseau routier national.

La prise en charge par la DIR Nord de l'entretien et de l'exploitation du contournement nord de Maubeuge (phases 1 et 2) prendra effet après l'achèvement des étapes et procédures suivantes :

- réalisation complète des travaux des phases 1 et 2 du contournement,
- inspection préalable à la mise en service des ouvrages exécutés (IPMS) et avis favorable de l'IGR (cf article 10 ci-après);
- remise des ouvrages à l'exploitant (date de prise d'effet à la signature des arrêtés de classement et de déclassement tel que précisé ci-avant) ;
- mises en service des phases 1 et 2 du contournement de Maubeuge à l'initiative du Département ;
- classement dans le réseau routier national des sections nouvelles, phases 1 et 2 du contournement nord de Maubeuge,

Il est rappelé qu'il est prévu concomitamment le déclassement du réseau routier national de l'intégralité de la RN 49 ainsi que de la section de la RN 2 comprise entre l'actuelle RN 49 et le futur point d'échange avec la phase 2 du contournement de Maubeuge.

Il est précisé que la DIR Nord ne prendra pas en charge l'entretien et l'exploitation des infrastructures à gérer à l'issue de la phase 1 du contournement nord de Maubeuge mise en service et dans l'attente de la réalisation des travaux de la phase 2 du contournement, du fait des difficultés de continuité de la RN 49 vers la RN 2 sud. Cette section nouvelle constitue en effet un barreau indépendant du réseau routier national actuel ne permettant pas d'assurer la continuité d'itinéraire ; Ces dispositions d'entretien transitoires pourront faire l'objet d'un plan détaillant le partage des responsabilités entre l'État et le Département notamment au droit du dispositif d'échanges au raccordement avec la RN 2 sud.

Prise en charge financière

L'État prendra en charge l'entretien et l'exploitation de la partie du contournement de Maubeuge intégrée au réseau routier national sans contrepartie financière du Département (frais estimés à 5 M€ sur 30 ans).

Remise en état des sections de routes du réseau routier national à déclasser

Le coût des éventuels travaux de remise en état des chaussées du réseau national à déclasser, à savoir la RN 49 (avenue Jean Jaurès) ainsi que la section de la RN 2 comprise entre l'actuelle RN 49 et le futur point d'échange avec la phase 2 du contournement n'est pas inclus dans les 10 M€ déjà financés au CPER 2015-2020.

Engagements du maître d'ouvrage.

Les engagements du maître d'ouvrage concernant la préservation du cadre et la qualité de vie de la population (réduction du bruit, qualité de l'air, santé ...), le patrimoine, le tourisme (conservation du patrimoine, etc.) ou encore l'insertion paysagère de l'infrastructure, la prise en compte de l'agriculture seront assurés financièrement et suivis par le Département jusqu'à l'achèvement de ceux-ci, y compris après la remise des ouvrages à la DIR Nord et leur mise en service définitive (sauf pour les engagements dans l'emprise de la route qui seront gérés par la DIR Nord), sans que la DIR Nord ait à intervenir, quel que soit le motif ou le demandeur (collectivité, entreprise, riverain, association, etc.).

10 - AUDIT DE SÉCURITÉ ET IPMS

Avant la mise en service et lorsque l'ensemble des équipements de la route est mis en place, il sera procédé à une inspection préalable (IPMS) conduite par l'Ingénieur Général Route (IGR) rattaché au département TEDET dont les modalités sont précisées par l'Instruction Gouvernementale du 20 novembre 2019 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement sur le réseau routier national et par le guide des audits du SETRA d'août 2012. L'IPMS portera d'une part sur la sécurité routière et d'autre part, sur la conformité des réalisations avec le projet approuvé.

Pour mener à bien l'inspection préalable à la mise en service, un audit de sécurité routière sera réalisé au regard de la sécurité routière (Celui-ci ne supprime pas la nécessité, pour le maître d'ouvrage d'organiser les contrôles de qualité interne et externe).

Le maître d'ouvrage initiera la démarche d'audit en demandant à l'IGR d'organiser la visite d'inspection préalable à la mise en service. Cette demande sera faite environ deux mois avant la date prévue de la mise en service, sur la base d'un dossier dit « d'Inspection Préalable à la Mise en Service » produit par le maître d'ouvrage, dont le contenu (précisé dans le guide des audits) doit comporter :

- une notice explicative sur l'opération avec la liste des écarts aux règles de l'art approuvés au niveau du projet et leur dispositif de suivi ;
- le rapport d'audit de conception détaillée et la réponse du maître d'ouvrage ;
- les plans de l'ouvrage validés par le maître d'ouvrage (tracé, profils en long, profils en travers, types et particuliers, plan des distances de visibilité, signalisation verticale de police, signalisation horizontale, dispositifs de retenue, dispositifs d'assainissement, collecteurs et bassins, ouvrages hydrauliques) ; ces plans devront notamment intégrer les modifications validées suite à l'audit de conception détaillée ;
- les plans de l'ouvrage réalisé (tracé, profils en long, profils en travers types et particuliers, plans des distances de visibilité, signalisation verticale de

- police et de direction, signalisation horizontale, dispositifs de retenue, dispositifs d'assainissement: collecteurs et bassins, ouvrages hydrauliques) ;
- un sous-dossier conformité au projet comprenant une liste numérotée des modifications apportées au projet par rapport au dossier PRO, un descriptif-justificatif et un plan de localisation de ces modifications ;
 - la liste des contrôles et les résultats obtenus dans le domaine des chaussées (en particulier les conclusions des contrôles d'adhérence sur la couche de roulement), et des équipements de la route.

Au vu de l'audit, l'IGR décidera de réaliser l'IPMS et d'organiser une visite sur le terrain en présence du maître d'ouvrage, du maître d'œuvre, de l'équipe d'audit et de toute autre personne dont il jugera la présence utile, comme des experts du CEREMA, des représentants des collectivités locales concernées, des services de secours ou de la gendarmerie.

Le rapport d'IPMS sera établi à la suite de la visite. Il comprendra le rapport d'audit, le compte-rendu de la visite sur le terrain, un avis sur la conformité de l'aménagement au projet approuvé, des recommandations et enfin des conclusions.

L'IGR donnera un avis favorable à la mise en circulation (avec éventuellement des délais pour la mise en oeuvre des recommandations) ou un avis défavorable.

Le rapport d'inspection préalable à la mise en service sera ensuite transmis par l'IGR au maître d'ouvrage (et à l'exploitant) qui produira une réponse au rapport, avec copie à l'exploitant. Le maître d'ouvrage indiquera les suites qu'il donne aux observations figurant dans le rapport, et justifiera, s'il y a lieu, les cas où il ne prend pas en compte la recommandation.

Au vu du rapport d'IPMS complété par cette réponse, le maître d'ouvrage (Département) proposera la décision de mise en service.

La réalisation du contournement nord de Maubeuge prévoit 2 phases distinctes de travaux et de mise en service

Ainsi, l'audit et l'IPMS seront réalisés pour chaque phase de l'opération préalablement à chaque ouverture à la circulation, dès lors que la partie d'aménagement concernée doit fonctionner dans sa configuration quasi-définitive.

11 - AUDIT DE SÉCURITÉ DU DÉBUT D'EXPLOITATION

L'aménagement réalisé fera l'objet d'un audit de sécurité de début d'exploitation dont les modalités sont précisées par l'instruction technique fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement sur le réseau routier national et par le guide des audits du SETRA d'août 2012.

Bilan de sécurité à 6 mois après la réalisation de la phase 2.

A l'issue de la réalisation de la phase 2, un bilan (nommé Bilan des Observations à 6 mois) sera réalisé par le futur exploitant (DIR Nord) dans les 6 mois suivant la mise en service définitive de l'aménagement réalisé.

Une surveillance sera mise en place par l'exploitant avec pour objectif de faire ressortir les points suivants :

- les comportements anormaux des usagers (vitesse, compréhension de la signalisation, manœuvres inadaptées, cheminements piétons non prévus...);
- les signes précurseurs d'une accidentologie corporelle potentielle (ex : verre brisé, traces de freinage, accidents matériels...);
- les circonstances et l'analyse des accidents corporels susceptibles d'être intervenus.

A l'issue de cette première période de six mois, les points relevés seront consignés dans un bilan. Outre les éléments de trafic et de sécurité routière, ce bilan intégrera également les observations éventuelles de l'Exploitant sur les modalités d'entretien et d'exploitation concernant les nouvelles infrastructures mises en service.

À l'appui de celui-ci, la DIR Nord demandera à l'Inspecteur Général des Routes (IGR) de faire procéder à l'audit de sécurité routière du début d'exploitation.

L'IGR désignera une équipe d'auditeurs dans les conditions décrites dans le guide des audits du SETRA d'août 2012.

Le dossier qui sera remis aux auditeurs devra comprendre :

- le dossier qui a été remis aux auditeurs au stade de l'IPMS,
- le rapport d'IPMS, la réponse du Département sur les suites données aux observations du rapport de l'IPMS, le bilan des observations à 6 mois.

Le rapport d'audit du début d'exploitation sera remis à la DIR Nord avec une copie au Département et à l'IGR.

La DIR Nord sera tenue d'apporter une réponse aux observations faites par les auditeurs sur le rapport d'audit notamment sur les dispositions qu'il décide de prendre ou celles auxquelles il ne donne pas suite. Dans ce cas précis, il devra les justifier.

Bilan de sécurité à 3 ans après la réalisation de la phase 2.

Ce bilan sera établi après une période significative, soit 3 ans après la réalisation de la phase 2 par l'exploitant DIR Nord.

Il ressortira les points suivants :

- L'accidentologie (nombre d'accidents, taux, gravité, répartition par types impliqués, circonstances...)
- Les diagnostics de sécurité qu'il conviendra de prendre si le bilan n'est pas satisfaisant,

Les modifications éventuelles à apporter à l'aménagement,

- L'évaluation des éventuelles dérogations aux règles de l'art,
- Les enseignements à en tirer (recommandations pour des projets, améliorations dans le management des projets routiers, fournitures aux services techniques supports d'éléments permettant de faire progresser les règles de l'art...)

La finalité sera de prendre des mesures correctives. Il sera transmis par l'exploitant au maître d'ouvrage, au département TEDET et à la direction technique du CEREMA.

12 - DURÉE DE LA CONVENTION – GARANTIES

La présente convention prendra fin à l'issue des procédures de classement dans le réseau routier national du contournement nord de Maubeuge (phases 1 et 2) lesquelles seront prononcées par arrêté ministériel.

Si, à la date de la remise des ouvrages il subsiste des litiges entre le Département et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage du Département se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels encore pendants.

Le Département assurera l'exercice des garanties de parfait achèvement et décennale, sur simple demande écrite de la DIR Nord en cas de constatation de dégradations anormales des ouvrages transférés.

Le Département supportera financièrement la prise en charge des dégradations ou désordres constatés dans le cadre des garanties de parfait achèvement et décennale.

13 - ANNEXES

Plan de situation.

14 - LITIGES

Le tribunal administratif de Lille est compétent pour régler les litiges résultants de l'application de la présente convention.

15 - MODIFICATION DE LA CONVENTION – ENTRÉE EN VIGUEUR

La présente convention ne pourra être modifiée que par voie d'avenant signé par les personnes dûment habilitées à cet effet par chacune des parties.

Elle est établie en deux exemplaires originaux et entrera en vigueur après signature des deux parties concernées.

Fait à Lille, le

Pour le Département du Nord

Le Président

Pour L'État

Le Préfet de la Région des HAUTS-DE-
FRANCE

Projet

CONSEIL DEPARTEMENTAL
Réunion du 18 décembre 2023

OBJET : Grand Projet de Maillage Territorial - Contournement Nord de Maubeuge - Convention entre le Département du Nord et l'Etat relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet du Contournement Nord de Maubeuge.

Le Contournement de Maubeuge consiste en la création d'une voie nouvelle, d'une longueur totale d'environ 12 kms afin de desservir l'agglomération de Maubeuge.

Le projet de Contournement Nord de Maubeuge a pour objectif principal d'offrir un itinéraire alternatif aux différents trafics de transit et d'échange qui traverse ou concerne aujourd'hui l'agglomération de Maubeuge via la RN 49 et la RD 602. Il offrira en outre un itinéraire attractif aux flux de trafic nord-sud qui emprunte notamment la RN 2. Enfin, il améliorera le cadre de vie des habitants et notamment ceux de l'actuel RN2/RN49 traversant la ville de Maubeuge.

A l'issue du Comité de pilotage du 5 mars 2019, le choix du tracé passant au nord de l'agglomération de Maubeuge a été retenu. La réalisation de cette voie nouvelle, d'une longueur de 12,7 km, se décompose en 3 phases pour un coût total estimé à 120,28 M€ HT (coût actualisé en valeur d'août 2022 à l'issue des études d'avant-projet de la phase 1) faisant l'objet d'une participation de l'Etat au titre des Contrats de Plan Etat-Région 2015-2020 et 2023-2027.

L'État et le Département du Nord ont convenu, en 2013, que le Contournement Nord de Maubeuge serait réalisé sous maîtrise d'ouvrage départementale entre la section Ouest de la RD 649 (à la hauteur de l'échangeur de La Longueville) et la section Est de la RD 649 (à hauteur de l'échangeur de Boussois) sur une section de 12,7 km.

L'État, par décision ministérielle du 10 mars 2020, a manifesté son accord de principe sur l'opportunité de cette opération et pour intégrer la partie du Contournement Nord de Maubeuge assurant la continuité de la RN 2 au sein du réseau routier national, à l'issue de l'achèvement complet des deux premières phases de ce contournement.

Le Préfet a indiqué, par courrier du 13 juin 2022, que le Ministère en charge des transports avait approuvé avec réserves, le 14 mars 2022, le dossier des études préalables.

Compte tenu des récents échanges sur le financement du projet par l'Etat via les CPER et du calendrier prévisionnel de l'opération (dossier d'enquête préalable à l'utilité publique du projet en instruction auprès des services de l'Etat et démarrage des travaux de la phase 1 envisagé en 2026), il est nécessaire aujourd'hui de finaliser la convention relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet.

Objet de la convention relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage du projet

La réalisation du Contournement Nord de Maubeuge relevant simultanément de la compétence du Département du Nord et de l'État et conformément à l'article L2422-12 du Code de la commande publique, il a été convenu avec l'État que le Département du Nord assurera la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Dans ce cadre, le Département prend en charge l'ensemble des études techniques et réglementaires de l'opération, réalise les acquisitions foncières nécessaires et assure la conduite des différents travaux.

La convention, jointe en annexe, fixe les modalités d'organisation de cette maîtrise d'ouvrage et définit les conditions techniques, administratives et financières de réalisation puis d'exploitation, d'entretien et de gestion ultérieurs des aménagements de la partie du Contournement Nord de Maubeuge qui sera intégrée au réseau routier national ainsi que les engagements réciproques de l'État et du Département.

Je propose au Conseil départemental :

- de m'autoriser à signer la convention entre le Département du Nord et l'État, relative à l'exercice de la maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du projet du Contournement Nord de Maubeuge, dans les termes du projet joint en annexe ;
- de m'autoriser à signer tous les actes correspondants.

Christian POIRET
Président du Département du Nord