

Présentation et phasage.

La société CHB Carrière souhaite déposer un projet de nouvelle carrière sur le site de la CHENILLA commune de ST GINGOLPH.

Afin de ne pas augmenter son trafic de camions sur la RD 1005 en sortie de carrière et sur le réseau routier, il a été étudié la possibilité de faire du transport lacustre. Il faudra donc pour charger les barges amener les matériaux jusqu'au bord du lac depuis la zone de la plateforme supérieur de la carrière.

Cette solution de transport par tapis oblige à traverser la route départementale. Il sera donc aménagé un tunnel (galerie technique) entre le passage supérieur SNCF et la zone de chargement coté lac. Cet ouvrage sera composé de cadre préfabriquée, d'une chute avant la traversée de la RD 1005 et d'un changement de direction après la traversé coté lac. Le tunnel permettra le transport par tapis et le passage d'un homme pour l'entretien. La chaussée et les abords seront remis en état conforme à l'existant. Cette opération nécessitera également un dévoiement provisoire des réseaux existant ou une protection durant le chantier.

Il est à noter que n'ayant pas de récolement des réseaux existants, la durée de dévoiement ou création d'ouvrage de protection a été évalué avec la reconnaissance visuel des réseaux (AEP-EDF- Fibre optique et EP)

Les moyens de blindages n'ont également pas été définie. Il faudra durant la phase de conception du projet réaliser une étude géotechnique sur le parcours de l'ouvrage afin de définir très précisément la technique appropriée et donc le coût, durée de réalisation, contrainte....

Notre planning proposé ne met en avant que l'enchaînement des phases sans durée précise.

En ayant pris une marge de sécurité, il est vraisemblable que l'ensemble puisse être fait en moins de 6 mois (pour la partie impactant la RD 1005)

Descriptif des phases (numérotation suivant plans en annexe)

Pour toute les phases, la circulation des camions est organisée de manière à sortir du chantier dans le sens des voies contiguës. Deux zones de stockage des matériaux extraits en attente d'être réutilisés vont être créé, une carrière de la BALLE (coté MEILLERIE) et l'autre carrière de la CHENILLA (coté ST GINGOLPH). Les camions ne feront donc jamais demi-tour sur la route et même pour se présenter à vide sur le chantier le demi-tour à l'intérieur des carrières sera obligatoire.

Les alternats automatiques seront réduits au minimum et respecterons les consignes données par le CDT 74 (extrait ci-dessous)

- Les jours travaillés de l'entreprise : alternat manuel a minima de 5h00 à 9h00 et de 16h00 à 20h00 et alternat automatique intelligent (feux équipés de radar permettant d'adapter la durée des phases au trafic) le reste du temps (y compris la nuit).
- Les jours non travaillés de l'entreprise (**week-end**) : alternat permanent automatique intelligent (feux équipés de radar permettant d'adapter la durée des phases au trafic).
- Les jours non travaillés de l'entreprise (**jours fériés français**) : alternat manuel a minima de 5h00 à 9h00 et de 16h00 à 20h00 et alternat automatique intelligent (feux équipés de radar permettant d'adapter la durée des phases au trafic).

1 Partie aval de l'ouvrage du milieu de parking existant à l'exutoire du tapis.

Gestion circulation : balisage de chantier classique pour un zone de travaux en bord de chaussée sans empiètement, sortie de camions uniquement.

Travaux préparatoires, mise en place protection le long du RD1005, élargissement et confortement du chemin privé, débroussaillage, etc...

Mise en place du blindage adapté.

Terrassement avec évacuation a la carrière de la Balle coté Meillerie.

Mise en place des cadres et remblaiement.

Remise en état parking et accès privé.

2 milieu de parking existant vers changement de direction côté Ouest

Gestion circulation : balisage de chantier classique pour un zone de travaux en bord de chaussée sans empiètement, sortie de camions uniquement.

Travaux préparatoires, mise en place protection le long du RD1005, élargissement et confortement par enrochement du chemin privé, débroussaillage, dépose de l'exutoire de l'aqueduc existant

Mise en place du blindage adapté.

Terrassement avec évacuation a la carrière de la CHENILLA .

Mise en place des cadres et pièce spéciale pour le changement de direction (possibilité de laisser en attente la pose du cadre d'angle pour installer les tapis) et remblaiement.

Remise en état parking et accès privé.

3 Traversée de la RD 1005

Gestion circulation : Mise en place de balisage lourd pour déviation sur parking (GBA Béton) alternat suivant directive CD74.

Travaux préparatoires, enrobés sur parking côté Sud pour dévier la circulation durant les deux phases suivantes, mise en place de la déviation par parking avec protection GBA coté route et coté SNCF.

Dévoisement des réseaux existants vers talus LAC (AEP- EDF) et protection fibre optique dépose du réseaux EP traversant sur le tracé du cadre.

Mise en place du blindage adapté longitudinale et transversale

Terrassement avec évacuation a la carrière de la CHENILLA .

Mise en place des cadres.

Remise en place réseaux EP traversant.

Remblaiement avec mur boudin géotextile coté montagne contre le blindage transversal.

Restitution RD 1005

3 bis Traversée de la RD 1005

Gestion circulation : Mise en place de balisage lourd pour déviation sur parking (GBA Béton) alternat suivant directive CD74.

Mise en place du blindage adapté longitudinale.

Enlèvement du blindage transversal, le mur en boudin géotextile garantie la tenue durant cette phase de travail

Terrassement avec évacuation a la carrière de la BALLE

Mise en place des cadres.

Remise en place réseaux EP traversant.

Remblaiement avec mur boudin géotextile coté montagne pour permettre le terrassement à venir avant la voie SNCF.

Restitution RD 1005.

4 Sous parking SUD et sous ouvrage SNCF

Gestion circulation : balisage de chantier classique pour un zone de travaux en bord de chaussée sans empiètement, sortie de camions uniquement.

Mise en place du blindage adapté longitudinale.

Terrassement avec évacuation a la carrière de la BALLE

Génie civile pour passage sous voie SNCF en préfa ou coulé en place (technique à définir)

Mise en place des cadres et ouvrage de chute (préfa ou coulé en place)

Remise en place réseaux EP (grille et bordures le long du parking)

Restitution du parking.

Phase suivante concerne le terrassement dans le talus, celle-ci n'impactera pas la circulation du RD.

Ce phasage n'est pas contractuel et pourra être adapté suivant les résultats des investigations géotechniques. Tous les plans ci-joint ne sont que des plans de principe.

La pose du tunnel en éléments préfa nécessite un calepinage précis de l'ouvrage complet et un délai non-négligeable de fabrication (à tenir compte dans le délai global de l'opération)

