



CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

MAITRISE D'ŒUVRE POUR LA REQUALIFICATION DES RUES LARNAGE, PINARD ET COMMANDANT NOIR

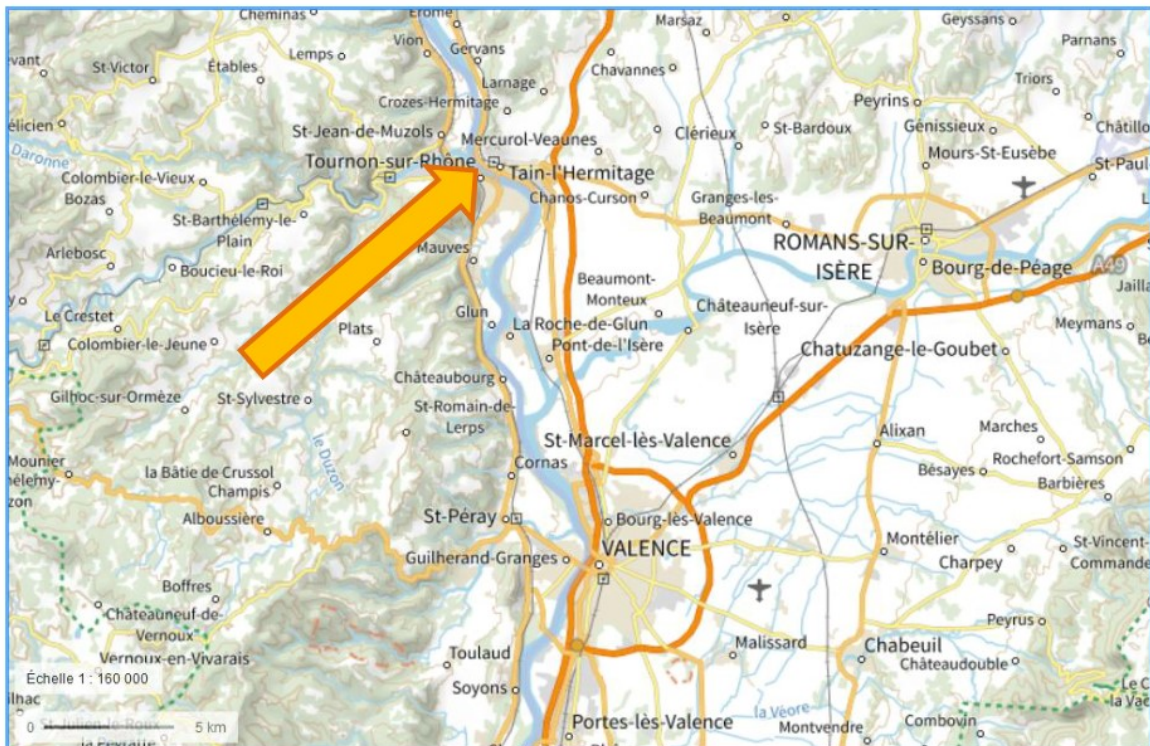
MAIRIE DE TAIN L'HERMITAGE
CS80054
2 AVENUE DU PRESIDENT ROOSEVELT
26603 TAIN L'HERMITAGE CEDEX

ARTICLE 1 : CONTEXTE

Avec plus de 6300 habitants et un territoire de 4,85 km², Tain l'Hermitage est une commune située à 20 kilomètres de Valence et environ 80 kilomètres au sud de Lyon.

Suivant la courbe du Rhône, le fleuve roi, elle fait face à sa ville sœur Tournon sur Rhône dans le département de l'Ardèche et s'étend jusqu'aux coteaux de l'Hermitage à la renommée internationale.

La situation géographique de la commune de Tain l'Hermitage, la place au cœur d'un réseau routier important et stratégique : l'autoroute A7 à l'est, la route nationale RN7 le long du Rhône, les départementales RD N°241 et RD n°532A qui quadrillent la commune.



Riche d'un patrimoine naturel et d'un tissu économique d'excellence, la ville de Tain l'Hermitage est attractive pour le tourisme, le résidentiel et le tissu associatif.

Pour tirer pleinement parti de ces atouts, il est crucial de valoriser le tissu urbain existant, aussi la commune a décidé d'entreprendre une requalification de ses voiries structurantes.

Cette décision vise plusieurs objectifs :

- faciliter, sécuriser et développer la mobilité des habitants et des visiteurs,
- renforcer l'attractivité globale de la commune
- offrir des espaces publics plus conviviaux et fonctionnels.

Il est essentiel que cette démarche de requalification s'inscrive dans une vision plus large de développement durable, prenant en compte les besoins actuels tout en préservant les caractéristiques environnementales, paysagères et historiques de la commune. En mettant en valeur son patrimoine, en favorisant une circulation efficace et en créant des espaces publics attrayants, la commune de Tain l'Hermitage veut consolider son identité tout en assurant un cadre de vie prospère pour ses habitants usagers.

Pour ce faire, elle a mené plusieurs études préalables :

- un schéma directeur des mobilités et du stationnement en 2022 en collaboration avec la communauté d'agglomération Arche Agglo et la ville de Tournon (Etude réalisée par ARTER en 2022)
- une faisabilité en vue de la requalification et la mise en sécurité de la route de Larnage (RD 241), la rue Jules Nadi (RD n°532A), la rue Commandant Noir et la rue Louis Pinard (Etude réalisée par Cap-Inge en 2023)
- une faisabilité relative à la réfection du réseau d'assainissement et de collecte des eaux pluviales (Etude BEAUR réalisée par Arche Agglo en 2023)



Le projet de requalification, objet de la présente consultation, concerne l'aménagement des rues Larnage, Pinard et Commandant Noir.

1.1- Le schéma directeur de mobilités

En collaboration avec la communauté d'agglomération Arche Agglo et la ville de Tournon, un schéma directeur des mobilités a été conduit en 2021/22 en appui du bureau d'études ARTER.

1.1.1- Synthèse du diagnostic des circulations multimodales et des réseaux routiers

- Un réseau routier hiérarchisé, dans lequel la RN7 est l'axe de transit Sud <> Nord et la RD532A (rue Jules Nadi) donne accès à l'échangeur autoroutier.
- En dépit d'être organisé à double sens, le réseau structurant supporte des logiques d'itinéraires allers/retours différentes. Les sens sont souvent déséquilibrés. Le nœud de connexion des voies principales est particulièrement complexe et saturé aux heures de pointes.
- Les cheminements piétons sont minimalistes au Nord de la RN7, et les quais peu valorisés par rapport au potentiel paysager.
- Le réseau cyclable est embryonnaire mais la part modale des deux roues est élevée.

1.1.2- Les enjeux des circulations multimodales

- Préciser la hiérarchie du réseau routier, notamment en centre-ville et au carrefour des voies principales.
- En conformité avec la future hiérarchie, développer les zones à modération de trafic.
- Revoir le plan de circulation et la régulation de la section de la RN7 comprise entre la rue Nadi et le pont Toursier pour plus de fluidité.
- Sécuriser les cheminements piétons au Nord.
- Mailler le réseau cycle avec une ambition intercommunale forte compte-tenu du potentiel de ce mode sur le territoire.
- Favoriser la performance des transports publics qui empruntent aujourd'hui des axes saturés.

1.1.3- Hiérarchie du réseau routier

Deux axes structurants : la RN7 et la RD 532(Nadi)

A Tain-l'Hermitage, la nationale 7 conserve sa fonction de voie principale (liaison inter-communale). L'est de l'avenue Jules Nadi et la rue Paul Bourret permettent les liaisons entre l'A7 et la RN7.

Les liaisons inter quartiers : quais, RD 532, RD 241

Ces axes sont les quais de Tain et les RD532A (Nadi) et 241 (Larnage) qui relient les quartiers Est et Nord au centre-ville et à la N7.

Ces axes sont à apaiser mais sont également susceptibles de suppléer occasionnellement le réseau principal en cas évènements (accident,...) ou de saturation importante aux heures de pointe.

Les voies de distribution et de desserte

Les voies de distributions ont vocation à irriguer les centres-villes Tain et Tournon et à donner accès aux principales poches de stationnement public. C'est notamment la vocation des rues Commandant Noir, Friol, Taurobole et Lanterne. Ces axes n'ont pas vocation à recevoir d'usagers en transit. Ils doivent faire l'objet de mesures (sens unique, zone à modération de trafic,...) pour en être protégés.

Réglementation des voiries

- Entrées de ville et périphérie urbaine : conserver la réglementation « en agglomération » à 50 km/h sur les tronçons de voie principale extérieurs (larges emprises, traversées piétonnes marquées,...).
- Centre-ville, quais et zones urbaines résidentielles : il est décidé d'abaisser à compter du 1^{er} juin 2024 la vitesse à 30 km/h, dans l'objectif de réduire les nuisances diverses, favoriser la mixité VL/cycles
- Développement des zones de rencontres : les nombreuses voies de dessertes du centre ancien ont le potentiel pour devenir des zones de rencontre, c'est le cas de la rue du Commandant Noir dans le

périmètre de notre projet.

Réseau cycle de Tain l'Hermitage

- **Sur les quais de Tain l'Hermitage**, la voie verte existante est prolongée par une piste bidirectionnelle desservant le centre-ville et le Nord du centre. L'itinéraire emprunte les quais puis la rue des Vercandières pour relier la N7 à l'Ouest.

- Piste cyclable bidirectionnelle sur la N7

Il est proposé la création d'une piste cyclable bidirectionnelle en rive nord de la nationale 7 dans la partie est (Avenue du Président Roosevelt). Cet aménagement relie le centre-ville (mairie) aux quartiers est et dessert les commerces (grandes surfaces, Val Rhona,...) et services (camping, Linaë, conservatoire,...) situés autour de la N7 est.

- A l'ouest du centre-ville, la piste cyclable bidirectionnelle est proposée en rive sud de la RN7 jusqu'au club nautique. Cet axe à vocation à irriguer la partie nord-ouest du centre-ville.

1.1.4- Comptages

Diagramme d'écoulement à l'HPM exprimé en uvp/h

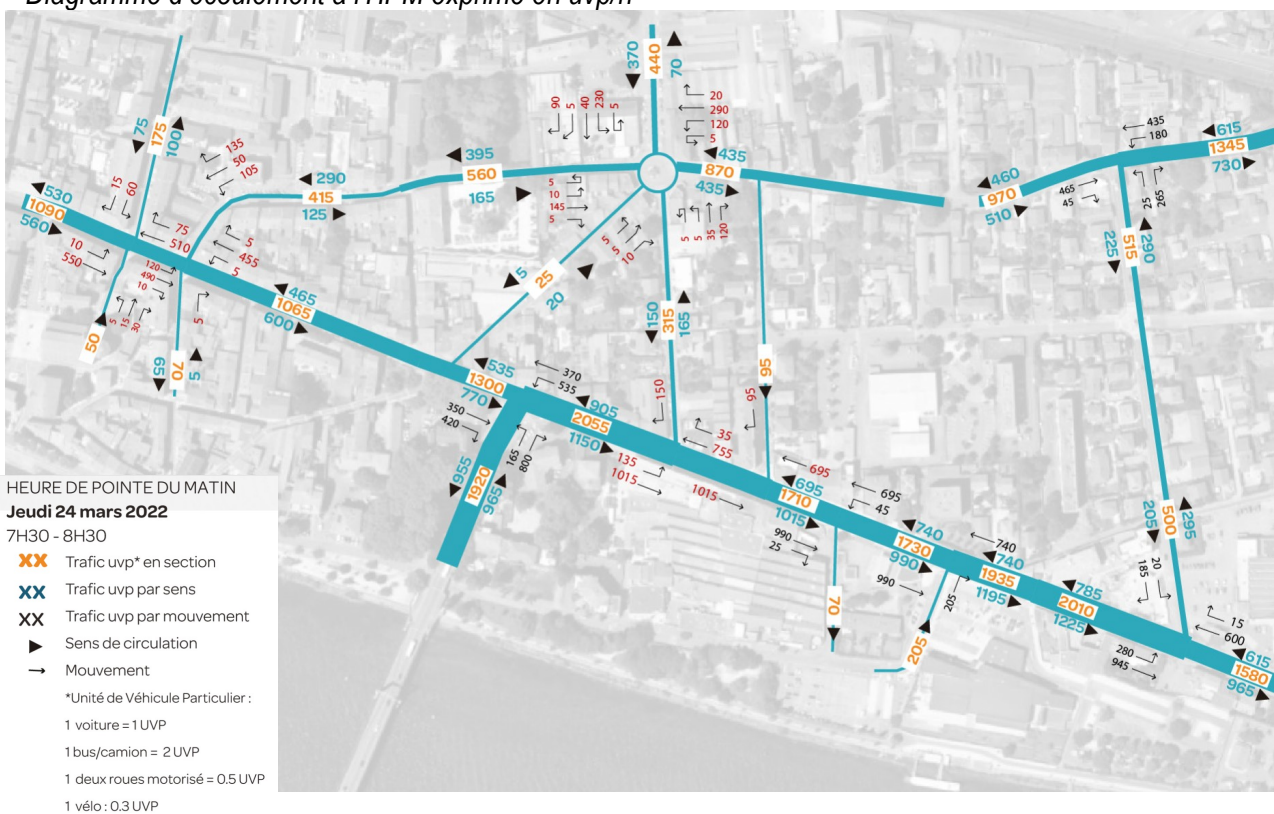
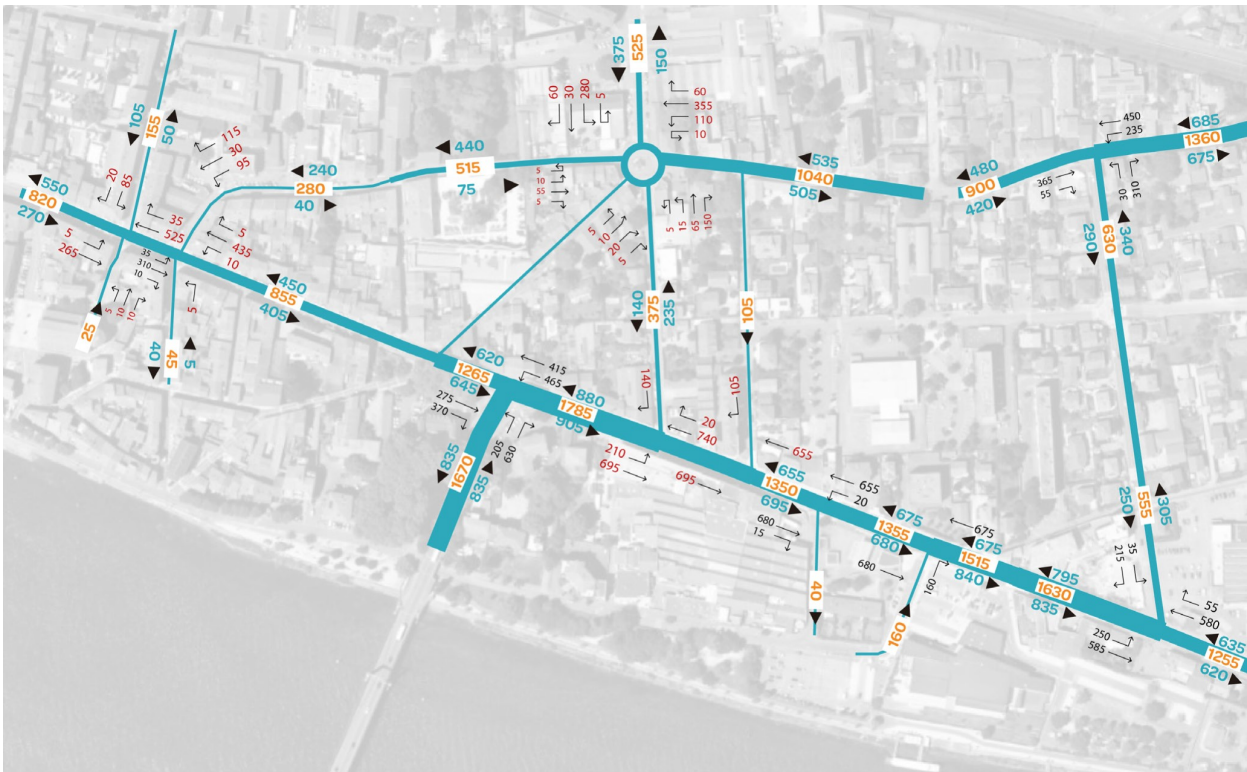


Diagramme d'écoulement à l'HPS exprimé en uvp/h.



1.1.5- Préconisations pour l'axe Nationale 7

Modification des carrefours Toursier et Albert Nicolas

Le projet de recalibrage de la RN7 validé s'appuie en premier lieu sur la modification de l'exploitation des carrefours Toursier et Nicolas.

La transformation du carrefour Toursier en giratoire vise l'amélioration de la capacité utilisée du carrefour, l'amélioration du confort des modes actifs et la requalification paysagère de cet axe (suppression des potences de signalisation,...). Ces objectifs sont atteints par la création d'un anneau de 30 mètres de diamètre, franchissable par les convois exceptionnels, et un calibrage à 2 voies des entrées est et sud. Ce giratoire permet de supprimer une des deux voies est > ouest actuelle dont l'utilité dans le carrefour à feux est liée à sa fonction de présélection des mouvements de TAG. Il est également préconisé de supprimer le mouvement de TAG RN7 > Albert Nicolas et de le reporter sur la rue Paul Bourret.

Création d'une piste cyclable bidirectionnelle

Ces réductions de calibrage permettent l'insertion d'une piste cyclable bidirectionnelle au Nord de la chaussée («côté ville») conformément aux attentes exprimées

1.1.6- Préconisations pour le secteur Gare

Rappel des principaux enjeux du secteur

- Sécuriser les cheminements piétons et cycles sur toutes les voies.
- Créer une connexion cyclable Nord <> Sud et une traversée de la N7 sécurisée (une «agrafe») pour relier le Nord de Tain (Souvenir Français, Dionnières) à la voie verte des Quais.
- Généraliser les zones à modération de trafic (zone 30 et de rencontre).
- Dissuader les usagers en transit à quitter la RN7.
- Fluidifier la N7 par la réduction du nombre de carrefours à feux pour apaiser les secteurs plus sensibles (centre-ville, quais,...).

Création de boucles de sens unique

Pour limiter le nombre de carrefours sur la RN7 et réduire la place affectée à la voiture dans les rues étroites, il est proposé de créer des boucles de sens unique pour desservir les principaux pôles générateurs du Nord du centre-ville (gare, place Taurobole,...).

Accès Est

Sur l'accès est, il est proposé la mise en sens unique sortant de la rue Jules Nadi. Cette mise en sens unique permet de réaffecter la voie supprimée à la création d'un double sens cyclable en site propre faisant le lien, via un carrefour à feux «cyclable» (détection des cyclistes par bouton poussoir) et la rue Félicien Michel, avec la voie verte des quais.

[Il est proposé l'inversion du sens de la section est de la rue du commandant Noir afin de créer une boucle d'accès Est au centre évitant de charger inutilement la N7.](#)

Accès Sud et Ouest

Il est proposé la mise en sens unique Sud > Nord de la section Sud de la rue Paul Durand. Cette organisation implique que la sortie depuis la gare vers l'ouest et le sud s'effectue, pour les TC notamment, via la rue Friol également mise en sens unique est > ouest. Cette organisation permet de réaffecter les espaces gagnés par la réduction du nombre de voies à la création de cheminements piétons confortables et la suppression d'un carrefour à feux.

[Sur ces voies à sens unique, toutes situées en zone 30, les cyclistes ont la possibilité de circuler à double sens.](#) Aussi, il est proposé la mise en sens unique de la rue de l'Hermitage pour créer un cheminement piéton et anticiper l'accroissement de la fréquentation de cet axe (si aménagement du parking de la cuverie).



Circulation

- Mouvements/carrefours modifiés
- Voie et mouvement autorisé
- Carrefour giratoire
- Carrefour à priorité d'artère
- ⊗ Carrefour à priorité à droite
- Carrefour à feux
- Secteur des esquisses

Modes-doux

- Contre sens cyclable marqué à créer
- Contre sens cyclable à créer
- Création d'une piste cyclable bidirectionnelle
- Amélioration/création de trottoirs

Projection trafic du scénario retenu

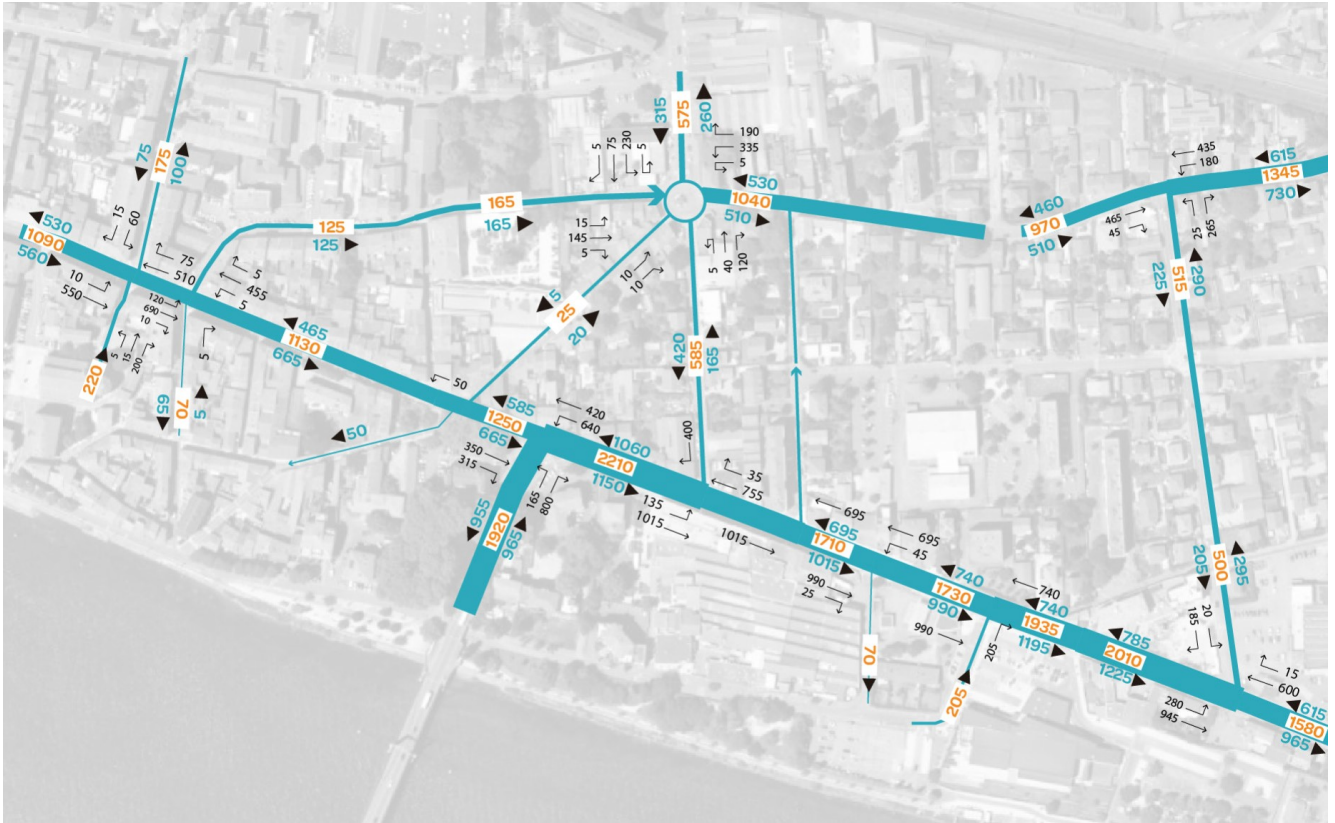


Diagramme d'écoulement - scénario 1 - HPM



Diagramme d'écoulement - scénario 1 – HPS

1.1.7- Réseaux de transports en commun

Le périmètre n'est pas impacté par le réseau de transports en commun, à noter cependant la nécessité d'un arrêt bus au droit de l'école maternelle Jules Verne située à l'angle des rues Larnage et pinard.

Lignes	Réseau	Itinéraire	Fréquence
ligne 1	réseau «Le Bus»	RN7, le Pont Toursier et la rue Paul Bourret	40 à 60 minutes tous les jours de la semaine de 6h00 à 19h00 et le samedi de 7h00 à 17h00 avec une fréquence de 2 heures environ
ligne 4	cars régionaux	Valence <> Tain l'Hermitage ; RN7	par rapport au calendrier scolaire avec une fréquence de 8 cars au maximum par jour et par sens avec 3 cars le matin et 3 cars le soir. En période de vacances scolaires, 2 cars circulent par sens et par jour
ligne 10	cars régionaux	Tournon-sur-Rhône <> Romans-sur-Isère RN7 rue Paul Bourret	par rapport au calendrier scolaire avec une fréquence de 9 cars au maximum par jour et par sens avec 3 cars le matin et 3 cars le soir. En période de vacances scolaires, 6 cars circulent par sens et par jour
	cars scolaires	accès au collège et Lycée de Tournon-sur-Rhône pont Toursier	périodes de pointe

1.2- La faisabilité de l'aménagement urbain

Une étude de faisabilité niveau AVP, en vue de la requalification et la mise en sécurité de la route de Larnage (RD 241), la rue Jules Nadi (RD n°532A), la rue Commandant Noir et la rue Louis Pinard a été conduite par le bureau d'étude Cap-Inge en 2023.

1.2.1- Les problématiques rencontrées :

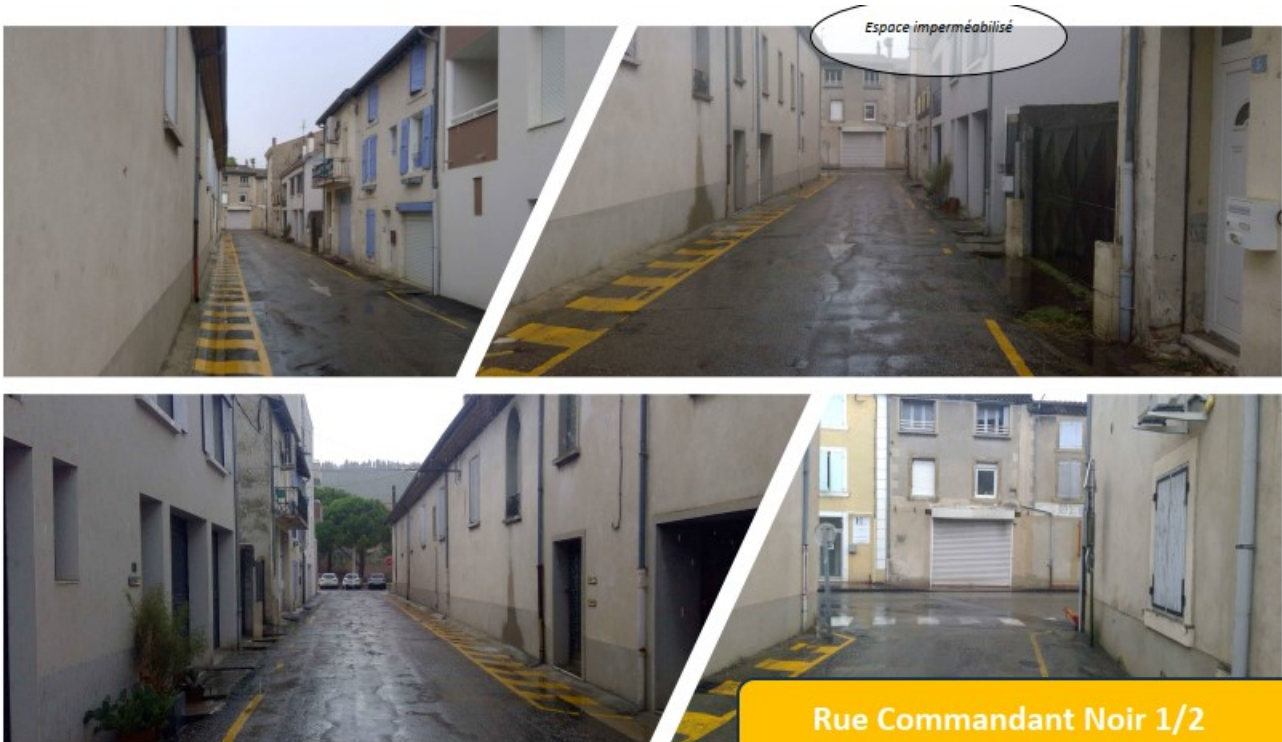
Les problématiques actuelles se déclinent sous des aspects esthétiques, sécuritaires et fonctionnels :

- Aménagements actuels prisés majoritairement par la voiture,
- Pas/peu de mise en valeur et de prise en compte des autres modes de déplacements,
- Le revêtement existant est faïencé, dégradé,
- Les marquages au sol sont peu existants/effacés,
- Les aménagements actuels sont fortement dégradés et renvoient une image négative de l'ensemble de ce quartier,
- Les accès ne sont pas accessibles aux PMR,
- Pas/peu de valorisation de l'architecture et urbanisme de la commune,
- Quartier peu végétalisé, imperméabilisé,
- Espace public source d'îlot de chaleur urbain,
- Déplacement cycle non pris en compte (demandé dans le schéma directeur cyclable d'Arche Agglo).





Rue Louis Pinard



Rue Commandant Noir 1/2

Dans le but de renforcer la polarité du centre-ville il est nécessaire de créer/renforcer les liens existant entre le centre et les différents pôles de la commune pour permettre de créer un maillage territorial fort (commerces, écoles, lieux de rencontre, etc.).

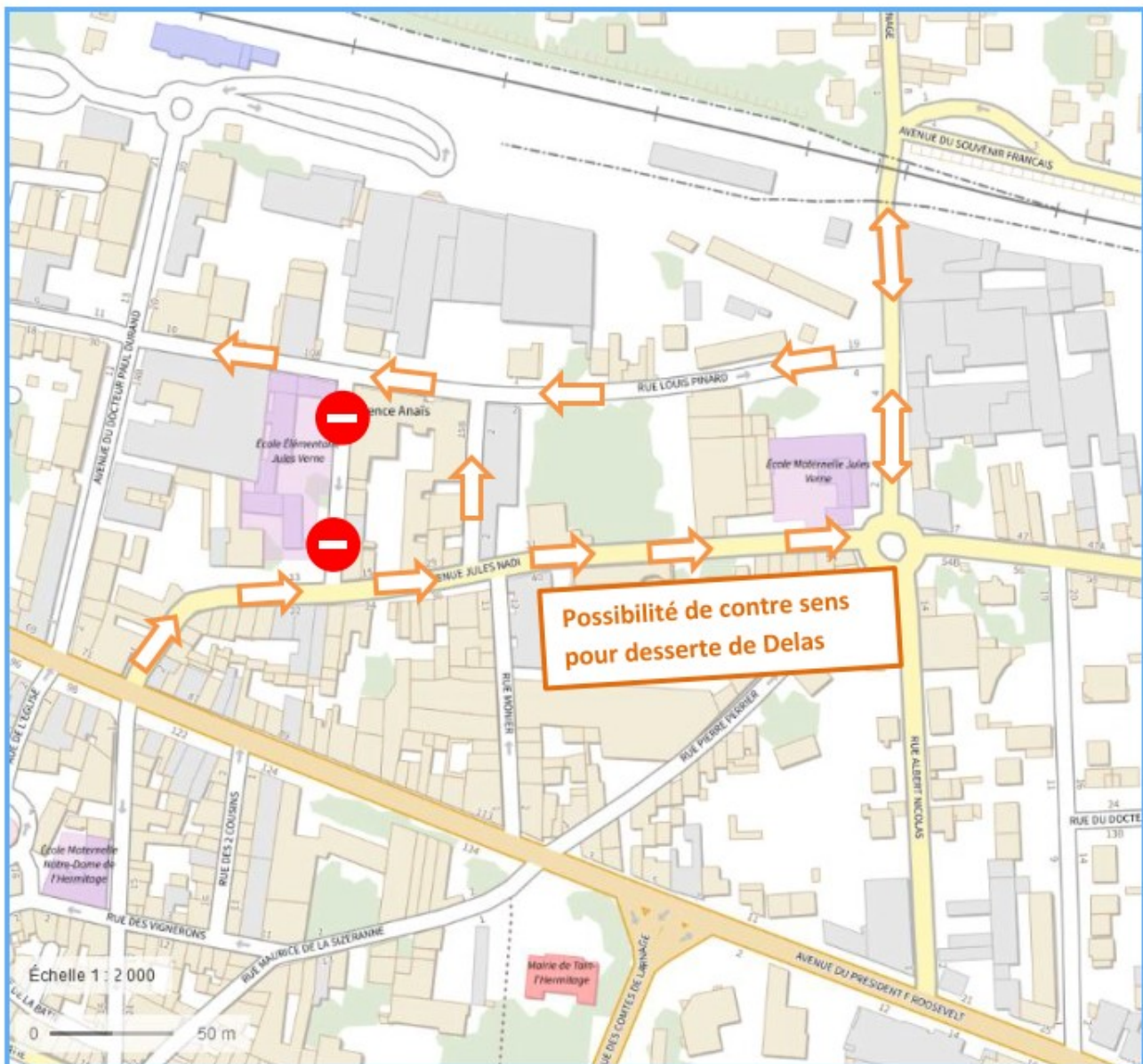
1.2.2- Plan de déplacement retenu

Une recomposition globale de l'espace a été envisagée avec des changements profonds dans la circulation (en lien avec l'étude mobilité synthétisée ci-dessus).

Il a également fallu prendre en considération le schéma cyclable d'Arche Agglo qui vise à mailler l'ensemble du territoire et passe par notre zone de projet.

Plan de circulation routier projeté :

- Créer un sens unique Nord>Sud de la rue Nadi avec contre sens cyclable
- Créer un sens unique sur Commandant noir dans le cadre d'une zone de rencontre
- Inverser le sens unique de circulation sur la rue Louis Pinard
- Conserver le double sens sur la route de Larnage, élargir/créer les trottoirs, matérialiser des places de stationnement, arborer l'avenue de manière à mettre en valeur la fenêtre paysagère sur le côté de l'Hermitage



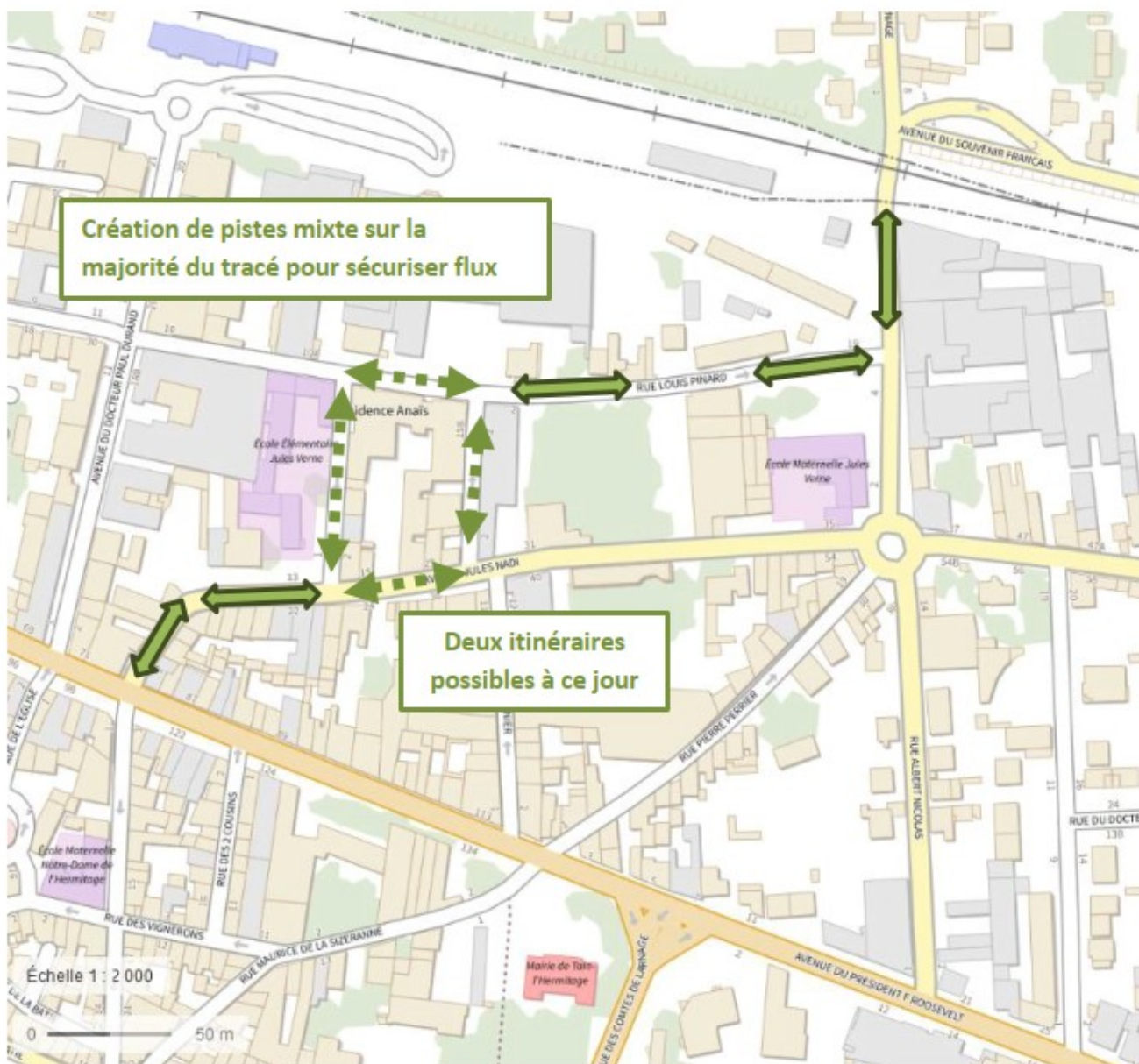
Plan de circulation cycle projeté :

Le schéma cyclable intercommunal privilégie les itinéraires suivants :

- Gare – Commandant Noir - Louis Pinard – RD241 – chemin des Dionnières - Mercurol
- Gare - Commandant Noir – Nadi – Félicien Michel – quais – passerelle Seguin

Le projet d'aménagement étudié en faisabilité à pour objectif compte tenu des gabarits routiers :

- Rue Commandant Noir / Louis Pinard : zone 30 avec contre sens cyclable
- RD 241 / route de Larnage : zone 30 avec sécurisation des intersections pour les cycles
- Commandant Noir (petit barreau) : zone de rencontre



1.2.3- Aménagements projetés

Le plan joint en annexe présente les aménagements, qui ont pour but :

- De créer des véritables espaces publics et recréer des lieux de rencontre,
- Rendre aux piétons et aux cyclistes leur place,
- D'aménager des cheminements piétons et créer des trottoirs réglementaires et sécurisés,
- De créer un maillon du schéma cyclable d'Arche Agglo,
- De supprimer les stationnements anarchiques,
- Désimperméabiliser les sols, végétaliser l'espace public,
- Valoriser l'architecture et l'urbanisme de la commune.

La route de Larnage – RD n°241

La largeur actuelle de la voie incite les automobilistes à conduire à grande vitesse, l'espace routier est prédominant sur la largeur de la voie, afin de résoudre cette problématique il est prévu de réaliser un rétrécissement de la voirie de 6,00 m.

L'aménagement existant n'est pas adapté pour les déplacements doux et les PMR, les véhicules monopolisent une grande partie de la voirie. Afin de redonner la place aux déplacements doux et de créer un accès aux PMR, il est convenu de réaliser un trottoir (largeur minimale : 1,50 m) sur l'ensemble du projet, le « trafic » piéton étant important dans la zone et à proximité de l'école, il est fait le choix de créer un cheminement plus large et important dans la zone (2,00m en moyenne).

- Carrefour Larnage / Pinard

Il est prévu le rétrécissement du rayon de giration entre la route de Larnage et le carrefour Louis Pinard. Ce carrefour aujourd'hui est traité en carrefour routier, il sera ainsi mis en sécurité et mis en valeur par la prise en considération des piétons et cycles.

- Carrefour giratoire Larnage / Nadi / Nicolas

La route de Larnage est un lieu de sortie/entrée de véhicules notamment pour l'entreprise Le Panyol.

Il a été réalisé des épures avec des véhicules type Camion Semi-remorque 38T afin de configurer les voiries et les girations.

- Quai Bus

Un quai bus est aujourd'hui existant sur cet axe, il n'est pas aux normes. Il a été fait le choix de le conserver dans cette configuration mais de l'aménager avec des dimensions standardisées. Cela a pour conséquence de supprimer des places de stationnements qui étaient existantes à cet endroit. Afin de les conserver une solution d'arrêt de bus en avancé avec le bus sur chaussée a été envisagé, malheureusement l'accès à l'entreprise juste en face rendait toute giration impossible. La solution de l'encoche a donc été maintenue.

- Structure projetée :

D'une manière générale, sur l'ensemble des revêtements, des essais de portance devront être réalisés avant la mise en place du revêtement définitif sur le fond de forme avec l'objectif d'une plateforme PF2 de 50 MPA.

La présente proposition est basée suivant l'hypothèse la plus défavorable étant donné qu'aucun diagnostic routier n'a pu être réalisé à ce jour. Une fois les analyses et carottages effectués, la structure sera adaptée en fonction de la conclusion de ce rapport.

- Délégation de maîtrise d'ouvrage du département de la Drôme

La RD241 dite route de Larnage dépend du domaine public départementale, aussi une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage est en cours de négociation avec le Conseil départemental 26. La faisabilité a été présentée à deux reprises au CETOR, commission technique départementale, dont les comptes rendus seront communiqués.

La rue Commandant Noir / Louis Pinard

La largeur de la voie est minimisée à 3.50 m en sens unique pour aménager côté espace Rochegude un trottoir minimal de 1.50m et de l'autre côté un contre sens cyclable signalé de 1.50 m de largeur.

Le parking est conservé devant l'entrée de l'espace Rochegude mais son entrée ainsi que le square Rochegude seront signalés par une mise en valeur paysagère.

Aménagement des réseaux divers

Les réseaux d'assainissement et d'adduction en eau potable devront être contrôlés et vérifiés par les concessionnaires en amont du projet voirie.

Concernant les réseaux secs, une opération de dissimulation a déjà eu lieu sur le secteur.

1.3 – La faisabilité de réfection du réseau d’assainissement

Le réseau pluvial est actuellement traité gravitairement en aérien et en souterrain.

Des remplacements et des déplacements de grilles pluviales sont prévus afin de s’adapter au projet.

Dans une démarche de gestion durable des eaux pluviales, les eaux seront infiltrées au maximum sur place (mise en place de revêtement drainant et espaces verts).

Le service assainissement de la communauté d’agglomération Arche Agglo a conduit une étude de gestion des eaux de pluie avec le BEAUR en 2023. Une maîtrise d’œuvre est en cours de consultation en de piloter les études et les travaux d’assainissement.

Arche Agglo a la compétence eaux usées et GEPU (gestion des eaux de pluie urbaine) qui ne comprend pas la gestion des eaux de voirie.



BASSIN VERSANT URBAIN OBJET DE LA MISSION MOE

Afin d’optimiser le fonctionnement du réseau d’assainissement et la gestion des eaux pluviales, il est prévu des travaux de mise en séparatif de la collecte des eaux usées et pluviales et d’assurer une gestion des eaux pluviales par infiltration / stockage permettant ainsi d’avoir un débit limiter vers le réseau pluvial, sensible aux débordements.

Ces travaux permettront une gestion des eaux pluviales au niveau de 4 sous-bassins versants du secteur :

Secteur Commandant Noir :

Renouvellement du réseau avec mise en séparatif et raccordement du réseau pluvial sur un bassin de stockage enterré 380 m³ avec débit de fuite 33 l/s + déconnexion espace Rochegude.

Secteur Route de Larnage, parking école :

Déconnexion des grilles et avaloirs et déconnexion des eaux pluviales de l’école Jules Verne du réseau d’assainissement (eaux usées). Gestion de ces eaux pluviales sur un bassin de stockage enterré 100m³ avec débit de fuite 16 l/s.

Secteur Avenue Jules Nadi Est :

Déplacement du DVO situé au niveau du giratoire et reprise des eaux usées

Secteur Avenue Jules Nadi :

Renouvellement du collecteur d’eaux pluviales avec traversée de la RN7 par siphon (passage sous l’ovoïde) et raccordement au réseau pluvial situé rue Félicien Michel.

1.4- Cadre réglementaire de l'urbanisme

Secteur localisé dans le périmètre de la zone UA et dans le périmètre de protection des Monuments Historiques. A noter que les côteaux de l'Hermitage sont en site classé.

Le site n'est pas couvert par le PPRI, cependant la problématique du réseau d'assainissement et la gestion des eaux pluviales génèrent régulièrement des inondations sur la rue Pinard, d'où le projet d'assainissement piloté en parallèle de ce projet d'aménagement de voirie.

ARTICLE 2 : LE PROGRAMME

2.1 – Objet de la consultation

La ville de Tain l'Hermitage souhaite missionner une maîtrise d'œuvre complète pour requalifier :

En tranche ferme :

- RD 241 route de Larnage
- rue Pinard et Commandant Noir

En tranche optionnelle

- rue du Commandant Noir (petit barreau)



2.2 – Détail du programme

2.2.1 - Le périmètre de l'opération

Il est décrit dans le chapitre précédent et résumé sur le plan ci-dessus.

2.2.2 – Les attendus du programme de travaux

- La requalification de la RD241

Il s'agit de reconfigurer le profil de la voie selon le descriptif détaillé au paragraphe 123 et le plan annexé, de manière à créer un trottoir de chaque côté et très large côté école.

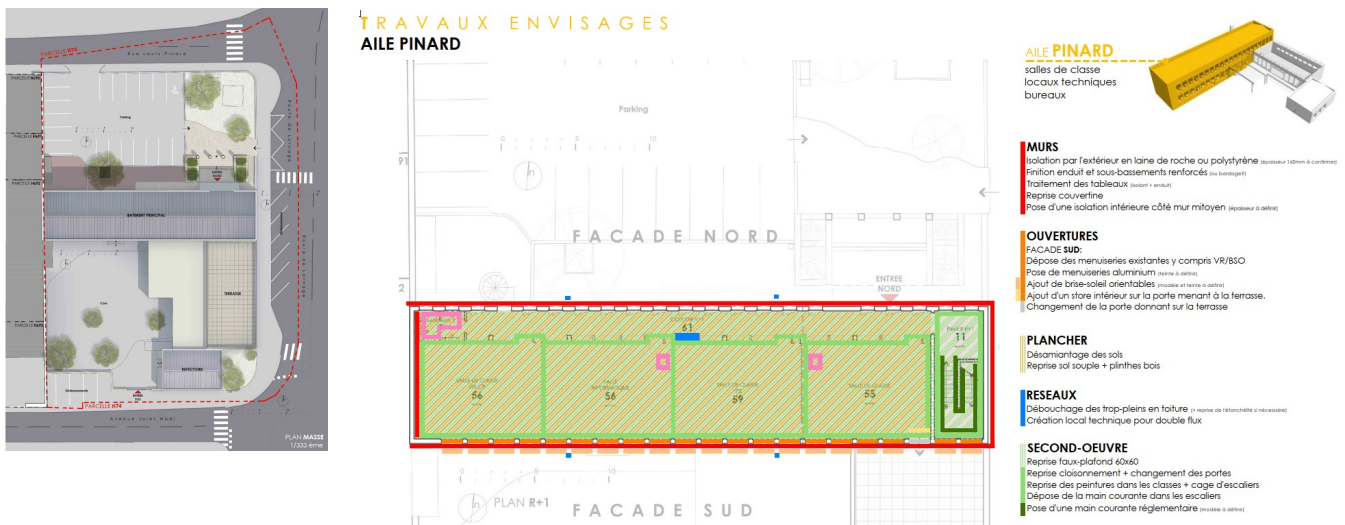
Enjeu paysager : cadrer et valoriser la fenêtre paysagère sur les côtes de l'Hermitage, une désimperméabilisation des sols, l'emploi de matériaux perméables et qualitatifs

A noter que l'école Jules Verne Maternelle fait l'objet d'un projet de rénovation avec une isolation par l'extérieur sur une partie de la façade de la route de Larnage (CJ plan ci-dessous). Les travaux sont programmés de juillet 2024 à mars 2025. Il y aura donc une interface de chantier à gérer sachant que la base vie sera organisée sur le parking de l'école côté rue Pinard.

A noter que l'établissement Panyol souhaite réaliser une fresque artistique sur sa façade mais pas d'ITE à la fin des travaux de requalification.

A noter que pour les plateaux traversants, leur positionnement a été étudié en fonction des enjeux de gestions des eaux pluviales de manières à gérer les fils d'eau.

Budget travaux estimé à 375 000 € HT



- La requalification de la rue Pinard et Commandant Noir

Il s'agit de reconfigurer le profil de la voie selon le descriptif détaillé au paragraphe 123 et le plan annexé, de manière à créer un trottoir réglementaire côté espace Rochegude et un contre sens cyclable côté école Jules Verne.

Enjeu paysager : mettre en valeur l'entrée de l'espace Rochegude et le square de l'appel du 18 juin 1940.

A noter que le parking et le square de l'école Jules Verne Maternelle ne sont pas intégrés au périmètre mais qu'une proposition d'aménagement paysager du square devra être esquissée en vue d'une réalisation par les services techniques de la ville qui soit harmonieuse avec le projet global.

Budget travaux estimé à 400 000 € HT

- La rue du Commandant noir (petit barreau) – tranche optionnelle

Il s'agit de reconfigurer le profil de la voie selon le descriptif détaillé au paragraphe 123 et le plan annexé, de manière à créer une zone de rencontre sécurisée.

Enjeu paysager : revêtement au sol perméable accessible aux véhicules.

A noter que cette rue est intégrée au schéma cyclable pour relier la rue Nadi vers la gare.
Budget travaux estimé à 100 000 € HT

2.2.3 – Gestion des interfaces avec les travaux d’assainissement

La communauté Arche Agglo a missionné sa propre équipe de maîtrise d’œuvre en vue de reprendre et optimiser le fonctionnement du réseau d’assainissement et la gestion des eaux pluviales, selon les éléments détaillés au chapitre 13. L’étude de faisabilité réalisée en 2023 vous sera mise à disposition. Le commencement des travaux d’assainissement est programmé pour novembre 2024.

Nous souhaitons pouvoir commencer les travaux de voirie en parallèle de manière à tenir un délai d’achèvement total des travaux (assainissement + voirie) en septembre 2025 au plus tard.

Une coordination est attendue avec cette équipe au cours des études et du chantier afin de coordonner l’avancée des études et du chantier tout en respectant les délais affichés.

2.2.4 – Calendrier

Démarrage des travaux : fin 2024

Achèvement des travaux : septembre 2025

2.3 – Enveloppe prévisionnelle des travaux

Estimation tranche ferme = 775 000 € HT

Estimation tranche optionnelle = 100 000 € HT

Ces estimations comprennent les aménagements de chaussée et d’espaces verts et de réseaux.

A noter que les dispositifs de gestion des eaux pluviales de voirie sont à la charge de la ville, la communauté d’agglo ayant une compétence GEPU.

2.4 – Données mises à disposition

Le maître d’ouvrage fournira les documents suivants :

- plan topographique de la zone d’études / travaux – format DWG
- géodétection des RD241 et Pinard
- rapport amiante et HAP RD241
- plans AVP étude de faisabilité Cap Ingé
- estimation AVP du projet
- rapports du CETOR du 20/12/23 et 11/04/24
- Schéma directeur des mobilités

2.5 - Variantes

Les variantes sont autorisées dans le cadre de l’enveloppe budgétaire définie.

ARTICLE 3 : CONTENU DE LA MISSION

La mission confiée comprend une tranche ferme et une tranche optionnelle :

- tranche ferme
Appropriation et ajustement de l'AVP réalisé par CAP INGE
PRO + ACT + DET + AOR + DOE + OPC
- tranche optionnelle
Appropriation et ajustement de l'AVP réalisé par CAP INGE
PRO + ACT + DET + AOR + DOE + OPC

La mission confiée se déroulera en deux phases :

3.1 - la phase « Conception »

3.1.1 - Les études d'Avant-projet [AVP]

A partir de l'étude AVP réalisée en faisabilité, le prestataire étudiera et ajustera le dimensionnement et les modalités de mise en œuvre de l'équipement, elles produiront le plan de masse, les plans de coupe transversale et longitudinale et, en tant que de besoin, des croquis et schémas explicatifs, pour permettre la compréhension complète du projet.

Le prestataire confirmera également une estimation du coût prévisionnel des travaux et estimera le délai global de réalisation de l'opération.

Le prestataire estimera notamment :

- Le volume horaire (en hommes/jours) nécessaire à la réalisation des travaux,
- Le nombre potentiel d'entreprises qui interviendront et le risque de coactivité de ces entreprises.
- Le prestataire informera le maître d'ouvrage sur la catégorie de chantier (1, 2 ou 3) à prendre en compte pour mandater un CSPS et en déduit le niveau de compétence que ce dernier devra avoir (Conformément à la loi n°93-1418 du 31 décembre 1993). En revanche, le prestataire ne participera pas à la sélection du CSPS.
- L'échelle de restitution des documents graphiques niveau AVP est le 1/100 (1m = 1cm)

3.1.2 - Les études de Projet [PRO]

Fondée sur les études d'Avant-Projet (AVP), approuvées par le maître d'ouvrage ou son représentant et sur les prescriptions découlant notamment des autorisations administratives le prestataire définit la conception détaillée des ouvrages et équipements.

Le prestataire précise par des plans, coupes, et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre (exigences qualitatives et fonctionnelles, contraintes réglementaires, contraintes de mise en œuvre, conditions d'essai et de réception). Il réalise ces documents aux échelles appropriées pour qu'ils soient parfaitement lisibles.

Le prestataire produit un dossier technique dans lequel il :

- Reprend et met à jour le dossier établi en AVP
- Précise si nécessaire pour le projet, l'implantation et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques ;
- Précise, si nécessaire pour le projet, les tracés des alimentations et évacuations de tous les fluides,
- Décrit les ouvrages et établit les plans de repérage nécessaires à la compréhension du projet
- L'échelle de restitution des documents graphiques niveau PRO est le 1/50 (1m = 2cm)

Les prestations d'études de projet, tant écrites que graphiques, sont d'un niveau de précision suffisant pour permettre :

- L'attribution sans équivoque, de la responsabilité des prestations situées à l'interface de plusieurs corps

- d'état ;
- L'engagement des entrepreneurs sur un prix ;
- L'établissement, sans précision complémentaire, par les entreprises, des plans d'exécution et des spécifications à usage de chantier.
- Le prestataire détermine le calendrier prévisionnel du déroulement de l'opération (décomposé par lot ou par corps d'état).

3.1.3 - L'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour la passation des contrats de travaux [ACT]

3.1.3.1 - Elaboration du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE)

Le prestataire assiste le maître d'ouvrage pour le choix du mode de consultation des entreprises (lots séparés, groupement d'entreprises ou entreprise générale) en fonction des modalités de réalisation du programme de travaux.

Le prestataire établit l'ensemble des spécifications détaillées des ouvrages sous la forme d'un Cahier des Clauses Techniques Particulières (C.C.T.P.) comprenant, pour chaque corps d'état :

- Un document écrit descriptif des ouvrages, précisant leurs spécifications techniques ; s'il est commun à plusieurs marchés, ce document fixe les limites de chaque marché.
- S'il y a lieu, des pièces annexées fournissant aux entrepreneurs des données complémentaires pour l'exécution des travaux.

Le prestataire établit le coût prévisionnel des travaux sur la base d'avant-métrés, tenant compte des spécificités des ouvrages et de leurs divers composants, et réparti suivant les différents corps d'état. Il présentera ses estimations par lot et avec un niveau de détail reprenant les grands postes du CCTP.

Pour chaque corps d'état ou lot, une cohérence totale est exigée entre le cadre de décomposition du prix global et forfaitaire et le CCTP. À cet effet, les repérages des articles de ces deux documents seront identiques.

Les entreprises consultées répondront à l'appel d'offre sur la base des articles et quantités définies dans l'estimatif élaboré par le prestataire en phase PRO et tel que décrit ci-avant. Les quantités ne seront données qu'à titre indicatif, les entreprises ayant l'obligation de les vérifier et de les modifier le cas échéant, avant de remettre leurs offres de prix.

Le prestataire constitue en original le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) comprenant :

- Les pièces techniques établies lors de l'élément de mission [PRO] ;
- Le Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) tel que défini ci-dessus ;
- La liste des chartes et référentiels auxquels est soumise l'opération ;
- Le Bordereau des Prix Unitaires (ou Décomposition du Prix Global et Forfaitaire) ;
- Les pièces administratives nécessaires à la consultation des entreprises et notamment :
- Le Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCAP), comprenant les conditions d'exécution des prestations, de règlement, de vérification des prestations, de présentation des sous-traitants, les délais, les pénalités, etc. LE CCAP comprendra l'ensemble des clauses dérogeant à la norme NFP 03-001 ;
- L'Acte d'Engagement (AE) ;
- La liste des documents contractuels.

S'il l'estime nécessaire, le maître d'œuvre met en avant les points importants de la norme dans le DCE.

3.1.3.2 - Consultation des entreprises et analyse des offres

Après approbation du DCE par le maître d'ouvrage, le prestataire en fournit une version informatique (et/ou papier) pour mise à disposition des entreprises consultées et assiste le maître d'ouvrage pour lancer les consultations.

Lors de la consultation des entreprises, le prestataire :

- Assiste le maître d'ouvrage pour le dépouillement des offres ;
- Analyse, s'il y a lieu, les variantes proposées par les entreprises ;
- Demande les clarifications qu'il juge nécessaires et répond aux questions des entreprises ;
- Vérifie la présence des qualifications et attestations diverses des entreprises
- Établit un rapport avec tableau comparatif des différentes offres.

3.1.3.3 - Assistance au maître d'ouvrage dans le choix des entreprises

Le prestataire assiste le maître d'ouvrage dans la sélection des entreprises. Le prestataire déconseille le choix d'une entreprise si celle-ci lui paraît ne pas présenter les compétences techniques suffisantes. Il s'assure de la bonne situation financière et juridique de l'entrepreneur susceptible d'être retenu pour réaliser tout ou partie des travaux.

3.2 - la phase « Travaux » :

3.2.1 Le visa des études d'exécution [VISA]

Lorsque les études et plans d'exécution sont partiellement ou intégralement réalisées par les entreprises, le maître d'œuvre vérifie, apporte ses remarques, demande les modifications nécessaires pour que celles-ci soient en conformité avec le projet de conception établi en phase « CONCEPTION».

Le maître d'œuvre appose son VISA sur les documents (plans et spécifications) si les dispositions du projet sont respectées.

La délivrance du visa ne dégage pas l'entreprise de sa propre responsabilité mais engage le maître d'œuvre.

Le bureau de contrôle valide également un certain nombre de documents d'exécution. L'ensemble des documents visés feront partie du DOE.

3.2.2 La Direction de l'Exécution des contrats de Travaux [DET]

Le maître d'ouvrage convient avec le prestataire de la date d'ouverture du chantier, signe et transmet à l'autorité compétente la Déclaration d'Ouverture de Chantier (DOC). Il en adresse une copie au prestataire.

Le prestataire rédige et signe les ordres de service (OS), pour l'exécution des travaux des différents corps d'état. Il les transmet au maître d'ouvrage pour que ce dernier les contresigne. Le prestataire notifie à l'entrepreneur réalisant les travaux les ordres de service signés.

Le prestataire établira et prendra en charge la tenue d'un tableau de suivi des ordres de service. Ce tableau fera notamment apparaître les ordres de service générés par des modifications du programme de travaux en cours de chantier. Y seront mentionnés, le cas échéant, les éléments suivants : fait générateur de la modification et date, référence de la demande de modification le cas échéant, date de transmission du projet d'OS au maître de l'ouvrage, date de l'accord ou du refus du maître de l'ouvrage, date d'envoi à l'entreprise et date de réception, n° du devis éventuel de l'entreprise, retours faits par l'entreprise sur l'OS notifié.

Avant tout démarrage de travaux, le prestataire s'assure que les documents que l'entrepreneur doit fournir dans le cadre du contrat de travaux, sont fournis et conformes au dit contrat.

Le prestataire organise et dirige les réunions de chantier. Il en rédige les comptes rendus qu'il diffuse à l'ensemble des participants et intéressés.

Le prestataire, crée et met à jour un planning général des travaux, suit l'état d'avancement du chantier et la conformité des travaux avec les pièces du contrat. Il ne peut y apporter de modification sans l'accord du maître d'ouvrage ou de son représentant.

Le prestataire établit les Procès-Verbaux et rapports à destination du maître d'ouvrage.

Au titre de l'information systématique qu'il est tenu de donner au maître de l'ouvrage ou son représentant sur l'état d'avancement et de prévision des travaux, le maître d'œuvre devra notamment lui signaler, ainsi qu'au coordonnateur en matière de sécurité et de protection de la santé, toute intervention d'une entreprise qui ne serait ni titulaire d'un marché de travaux, ni sous-traitante régulièrement déclarée.

Le prestataire vérifie les situations que lui transmet l'entrepreneur dans un délai de 5 jours à compter de leur réception et transmet les propositions de paiements et d'avenants éventuels au maître d'ouvrage pour approbation.

Le prestataire établit le Décompte Général et Définitif (DGD) en fin de chantier et propose au maître d'ouvrage le règlement du solde.

Le prestataire assiste le maître d'ouvrage dans la gestion d'éventuels contentieux en fournissant les documents nécessaires et un avis motivé.

3.2.3 - L'Assistance à la maîtrise d'ouvrage pour les Opérations de Réception [AOR]

Le prestataire notifie à l'entrepreneur en charge des travaux les opérations préalables à réception.

Le prestataire organise les visites contradictoires des travaux en vue de leur réception. Il y convie le maître d'ouvrage et l'entrepreneur en charge desdits travaux.

Le prestataire rédige les procès-verbaux et la liste des réserves éventuellement formulées par le maître d'ouvrage.

Le cas échéant, le prestataire assure le suivi des réserves formulées lors de la réception des travaux jusqu'à leur levée définitive. Lorsque toutes les réserves sont levées, il établit le procès-verbal de levée des réserves.

Lorsque le représentant légal du maître d'ouvrage décide de faire exécuter les travaux de levée de réserves aux frais et risques d'un entrepreneur défaillant, ces travaux sont considérés comme faisant partie intégrante de l'ensemble des travaux de réalisation de l'opération. Les prestations de maîtrise d'œuvre nécessaires à la conception et à l'exécution de ces travaux sont à la charge du maître d'œuvre.

Le prestataire assiste le maître d'ouvrage pour la mise en service des équipements.

Le prestataire conseille le maître d'ouvrage jusqu'à la fin de la période de garantie de parfait achèvement.

Le prestataire établit et signe la déclaration attestant de l'achèvement et de la conformité des travaux.

3.2.4 - La réalisation du Dossier des Ouvrages Exécutés [DOE]

Le prestataire produit le Dossier des Ouvrages Exécutés en vue de l'exploitation et de l'entretien des ouvrages.

Pour cela, il collecte :

- Les plans d'ensemble et de détails conformes à l'exécution ;
- Les notices de fonctionnement et d'entretien des ouvrages, établies ou collectées par l'entrepreneur et adressées au prestataire ; Le prestataire fournit également une notice d'utilisation de l'ouvrage (notamment concernant l'utilisation des équipements).
- Les pièces contractuelles écrites et graphiques et, dans la mesure où leur connaissance est utile à l'exploitation des ouvrages, les pièces établies par l'entrepreneur.
- Si des modifications du programme de travaux ont lieu durant la réalisation,
- Le prestataire use de tous les moyens dont il dispose, jusqu'à la mise en demeure, pour obtenir les pièces nécessaires à la constitution du DOE.

Les pièces du DOE des éléments collectés sont transmises, par le prestataire, en un exemplaire papier et une version numérique au maître d'ouvrage au fur et à mesure de leur réception.

3.2.5 - L'ordonnancement, le Pilotage et la Coordination du chantier [OPC]

Le prestataire réalise sa mission d'OPC suivant les 3 périodes décrites ci-après.

- Période de préparation du chantier

Le prestataire regroupe la liste des plans d'exécution établis.

Le prestataire met en place l'organisation générale de l'opération (organigramme fonctionnel, répertoire de tous les intervenants, etc.).

Il participe notamment, en liaison avec le Coordonnateur Sécurité Protection de la Santé (CSPS) :

- Au recensement des besoins des entreprises en matière d'installation de chantier ;
- À l'élaboration du plan coordonné relatif à l'organisation du chantier (accès, installation, alimentation, circulation, gardiennage...) et assure sa diffusion après validation.

Le prestataire élabore et propose au maître d'ouvrage les outils de planification nécessaires au chantier.

Le prestataire propose, en concertation avec les intervenants, l'ordonnancement le plus favorable des tâches élémentaires pour optimiser le déroulement de l'opération. Il établit le planning détaillé d'exécution des travaux tous corps d'état. Ce planning fait apparaître les marges et chemins critiques.

- Période d'exécution des travaux

Le prestataire veille au respect du cadre d'organisation défini en période de préparation du chantier et au suivi des interactions entre entreprises.

Le prestataire coordonne l'ensemble des intervenants, anime si nécessaire des réunions spécifiques de coordination et en établit des comptes rendus.

Le prestataire participe aux réunions hebdomadaires de chantier.

Le prestataire veille au respect des délais impartis pour chaque tâche, met à jour la planification générale et la complète si nécessaire par une planification détaillée.

- Période des opérations de réception des travaux

Le prestataire organise, en liaison avec le maître d'œuvre le cas échéant, les opérations préalables à la réception.

Le prestataire coordonne et pointe le suivi de l'avancement des opérations préalables à la réception.

Le prestataire programme et suit la remise par les entreprises du dossier des ouvrages exécutés.

3.3 - Réunions

- une réunion de lancement avec visite du site
- présentation AVP et réunion technique avec les concessionnaires
- présentation PRO et DCE
- présentation analyse des offres de marchés de travaux
- suivi du chantier

ARTICLE 4 : DÉLAIS

La date prévisionnelle de démarrage des prestations sera fixée dès la notification du présent marché.

4.1 – Délais d'exécution

La maîtrise d'ouvrage souhaite un démarrage du chantier au plus tard le 1^{er} juillet 2024.

Les délais d'exécution des documents d'étude et du dossier des ouvrages exécutés, exprimés en nombre de semaines calendaires, sont les suivants (hors périodes de validation par la maîtrise d'ouvrage) :

Éléments de mission	Délais en semaines
AVP	2 semaines
PRO	4 semaines
DCE	2 semaines
ACT	2 semaines

4.2 – Pénalités de retard

Les stipulations de l'article 14 du C.C.A.G. – Prestations Intellectuelles s'appliquent.