

**MISSION DE MAITRISE D'OEUVRE
POUR LA RECONSTRUCTION PARTIELLE
DU PONT MOLIÈRE**

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

PROGRAMME

*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*_*

I – OBJET DE LA CONSULTATION

La présente consultation a pour objet la mission de maîtrise d'œuvre complète, au sens de la loi MOP (loi n°85-704 du 12/07/1985 modifiée) pour la réhabilitation du pont Molière.

II – PRESENTATION DE L'OUVRAGE ACTUEL

II-1 - SITUATION

Le pont Molière franchit la rivière « l'Yèvre » dans le centre-ville de Vierzon. Il permet d'assurer la liaison des circulations entre les quartiers des Ponts et Bois d'Yèvre en rive gauche et les quartiers Champanet et Forum République en rive droite.

Le Forum République est un quartier commerçant au cœur duquel est implantée la gare routière des transports en commun de la ville de Vierzon.

Le faubourg des Ponts est un quartier d'habitat avec quelques commerces et une école située à côté du pont.

L'ouvrage est situé entre deux carrefours accolés au pont.

II-2 – CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES ET DIMENSIONNELLES

Il s'agit d'un pont en béton armé d'une longueur de 40,00 m et de 7,75 m de largeur. Il est constitué d'un tablier sur six poutres avec trottoirs en console, le tout reposant sur deux culées et deux piles intermédiaires.

La largeur utile des trottoirs est de 0,90 m et celle de la chaussée est de 5,50 m.

Il est équipé de garde-corps métalliques ayant une hauteur de 0,90 m.

L'ouvrage supporte de nombreux réseaux en encorbellement (AEP, refoulement des eaux pluviales, ErDF, GrDF et France Télécom).

II-3 - HISTORIQUE

Cet ouvrage a été construit entre 1925 et 1930. En 1940, la travée rive gauche a été détruite à l'aide d'explosifs, la date de reconstruction est inconnue.

En 2008, à l'occasion d'une étude de faisabilité pour le remplacement des garde-corps, le prestataire a constaté des désordres importants sur les poutres et le tablier. En mesure conservatoire, le pont a été interdit aux véhicules dont le PTAC > 3,5 tonnes, en dehors des transports en commun.

En 2009, un diagnostic géotechnique a été réalisé sur les appuis pour connaître en connaître l'état et la nature. Hormis la culée sud qui est à reconstruire, les trois autres appuis peuvent être conservés moyennant leur confortement.

En 2010, une inspection détaillée a été menée sur le tablier afin de savoir dans quelles mesures il pouvait être conservé.

En 2011, une mission d'assistance technique a été menée en vue de réaliser une étude comparative de différentes solutions.

III - OBJECTIFS

La mission d'assistance technique entreprise en 2011 a conduit à envisager la réhabilitation de l'ouvrage dans les principes suivants :

- Ouvrage à trois travées de type bipoutre à hauteur variable.
- Les deux piles intermédiaires et la culée nord seront confortées.
- Le tablier aura une longueur de 47,50 m et une largeur de 9,75 m pour supporter deux voies de circulation de 3,00 m de large et deux trottoirs de 1,50 m de largeur utile.

Une attention particulière devra être portée sur l'intégration de l'ouvrage dans son environnement paysager et routier. Il pourrait être envisagé, par exemple, de retrouver le même remplissage de garde-corps présent sur le pont Voltaire situé à une centaine de mètres.

D'un point de vue environnemental, la réalisation de l'ouvrage devra minimiser les impacts sur le milieu aquatique, le fonctionnement de l'école et les reports de circulations motorisées. Le candidat retenu devra élaborer le dossier loi sur l'eau.

Dans le cadre du plan local de déplacement urbain, et notamment d'une éventuelle mise en sens unique de l'avenue de la République (artère principale du centre-ville), il est attendu une augmentation du trafic sur le pont.

Par conséquent, il est attendu un trafic limité à 40 tonnes minimum.

En termes d'exploitation, les techniques employées devront permettre de réduire autant que possible les frais liés à l'entretien et à la surveillance de l'ouvrage. Il est attendu une durée de vie du tablier d'environ 100 ans.

IV – CONSISTANCE DE LA MISSION

Afin de réaliser cette mission, une équipe devra être composée d'un ou plusieurs bureaux d'études ayant les compétences suivantes :

- Ouvrages d'art,
- Fondations profondes,
- Réseaux,
- Aménagements routiers.

La composition de l'équipe avec ses compétences et expériences dans des domaines similaires à la présente mission sera détaillée dans une note méthodologique.

La mission portera sur l'étude et la réalisation des travaux suivants :

- Le dévoiement provisoire des réseaux et leur intégration dans l'ouvrage futur,
- La réhabilitation de l'ouvrage et de ses fondations,
- L'aménagement des carrefours et l'intégration de l'ouvrage.

La mission de maîtrise d'œuvre est définie dans ses caractéristiques en référence aux textes ci-dessous :

- Loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée dite loi MOP,
- Décret n°93-1268 du 29 novembre 1993 relatif aux missions de maîtrise d'œuvre confiées par des maîtres d'ouvrages publics à des prestataires privés,
- Arrêté du 21 décembre 1993 précisant les modalités techniques d'exécution des éléments de missions de maîtrise d'œuvre.

Le contenu de chaque élément de la mission de maîtrise d'œuvre est celui qui figure à l'annexe III de l'arrêté du 21 décembre 1993.

La mission de maîtrise d'œuvre comporte les éléments suivants, répartis en deux tranches :

1) TRANCHE FERME :

- AVP : Avant-projet

- Confirmation de la faisabilité de la solution retenue,
- Intégration de l'ouvrage entre les deux carrefours avec aménagements de ces derniers,
- Estimation du coût prévisionnel des travaux en distinguant les dépenses par nature de travaux (réseaux, ouvrage et carrefours),
- Proposition d'un calendrier de réalisation,
- Rédaction du dossier loi sur l'eau,
- Présentations du projet au maître d'œuvre d'une part, et aux concessionnaires d'autre part.

- PRO-DCE : Etudes de projet – Dossier de consultation des entreprises

- Précision de la solution retenue, des techniques et du choix des matériaux,
- Préparation d'éléments de communication,
- Rédaction des pièces nécessaires au dossier de consultation des entreprises.

2) TRANCHE CONDITIONNELLE :

- ACT : assistance pour la passation des contrats de travaux

- VISA : visa des dossiers d'exécution

- DET : direction de l'exécution des contrats de travaux

- AOR : assistance aux opérations de réception

- OPC : Ordonnancement, pilotage et coordination de chantier

- Cet élément de mission sera confié, pour l'ensemble de l'aménagement, au bureau d'étude « ouvrages d'art ».

V – BASE DOCUMENTAIRE

Le dossier de l'ouvrage pourra être mis à la disposition du maître d'œuvre, il comprend notamment les éléments suivants :

- Des plans anciens relatifs à la culée rive gauche et aux socles des piles,
- Des plans en élévation et demi-coupes transversales (sur pile et en milieu de travée),
- D'un rapport de visite des fondations de 1987,
- D'un relevé topographique de 2007,
- De l'étude de faisabilité de remplacement des garde-corps de 2008,
- Du diagnostic géotechnique des appuis de 2009,
- Du rapport de visite simplifiée de 2010,
- Du rapport des investigations sur le tablier de 2010,
- Du rapport et des plans de l'assistance à maîtrise d'ouvrage de 2012.

Des données comptabilisées en 2012, concernant le trafic actuel et les possibilités de report de trafic liées à des modifications du plan de circulation pourront aussi être fournies au maître d'œuvre.

VI – CONTRAINTES FINANCIERES

L'estimation prévisionnelle des travaux a été évaluée à 1 950 000 € HT hors frais de main d'œuvre et frais annexes.

Ce montant est réparti de la manière suivante :

- Réhabilitation de l'ouvrage : 1 150 000 € HT
- Aménagements des deux carrefours : 300 000 € HT
- Dévoiements provisoire et définitif des réseaux : 500 000 € HT

VII – REUNIONS

Au minimum quatre réunions devront être prévues dans la phase études du marché dont une réunion de concertation publique.

Pour la phase travaux, le maître d'œuvre aura la charge d'organiser et de diriger les réunions de chantier. Il devra faire part de cette organisation dans sa note méthodologique.

VIII – PLANNING PREVISIONNEL

- Réalisation des études et rédaction du DCE à réaliser au second semestre 2013.
- Réalisation des travaux à compter du printemps 2014.

IX – DELAIS

- Le délai de la phase étude est fixé à 90 jours ouvrés
- Le délai d'exécution de l'ensemble des travaux est estimé à 11 mois

Le maître d'œuvre fournira dans sa note méthodologique un planning détaillé mettant en évidence les points d'arrêt.