



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la  
communication DETEC**

**Office fédéral des routes OFROU**

N09.52 200044 - UPN Chexbres - Roche

**Prestations de bureau d'appuis au Maître de  
l'Ouvrage de la phase EK jusqu'à la mise en service  
(53).**

**CAHIER DES CHARGES  
DESCRIPTION DU PROJET ET DES  
PRESTATIONS**

Estavayer-le-Lac, le 06 août 2020

---

## Table des matières

Abréviations .....	3
1 Présentation générale du projet .....	4
1.1 Contexte .....	4
1.2 Données principales du tronçon d'entretien .....	5
1.3 Organisation général du projet .....	9
1.4 Planification intentionnelle .....	10
2 Engagement contractuel .....	11
2.1 Objet du contrat .....	11
2.2 Référentiel contractuel .....	12
2.3 Constitution de l'équipe BAMO/DGT .....	13
2.4 Responsabilité éthique et morale .....	17
2.5 Responsabilité technique .....	18
2.6 Horaire de travail .....	18
3 Description des prestations .....	19
3.1 Prestations indépendantes des phases .....	19
3.2 Prestation spécifiques du BAMO .....	19
4 Exclusions .....	21

## Abréviations

Ci-dessous, une liste non exhaustive reprend l'essentiel des abréviations rencontrées au sein de ce document.

Pour le reste, il convient de se référer aux abréviations spécifiques OFROU se trouvant dans le manuel technique OFROU 21001-00004.

Abréviations utilisées	
AO	Appel d'offres
AP	Projet définitif
APR	Auteur de projet
BAMO	Bureau d'appui au maître d'ouvrage
BSA	Equipements d'exploitation de et sécurités (EES)
COPIL	Comité de pilotage
DAO	Dossier d'appels d'offre
DOR	Documents d'ouvrages réalisés
DLT	Direction locale des travaux
DGT	Direction générale des travaux
DP	Projet de détail
FAS / FU	Fachspezialist / Spécialiste technique
FHB	Fachhandbuch (manuels techniques OFROU)
GeDo	Gestion des documents et dénomination
GPL	Direction générale de projet - Chef de projet OFROU
K	Domaine « Ouvrages d'art »
MO	Maître de l'ouvrage
MP	Projet d'intervention
OFROU	Office fédéral des routes
OFROU-EP	Office fédéral des routes, Gestion du patrimoine
OFROU-FU	Office fédéral des routes, Soutien technique
OFROU-F1	Office fédéral des routes, Filiale 1 d'Estavayer-le-Lac
ORN	Ordonnance sur les routes nationales
PI	Passage inférieur
PS	Passage supérieur
PFS	Séance technique de projet
R BAU / PUN	Réaffectation de la bande d'arrêt d'urgence / Pannestreifenumnutzung
SETEC	Système d'évacuation et de traitement des eaux de chaussées
SIA	Société suisse des ingénieurs et des architectes
SIERA / UT	Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier (Canton de Vaud, Fribourg et Genève) / Unité territoriale
T/G	Domaine « Tunnels et géotechnique »
T/U	Domaine « Tracé et environnement »
TP	Projet partiel
UPlaNS	Planification de l'entretien (Unterhaltsplanung der Nationalstrassen)
VM-CH	Verkehrsmanagement in der Schweiz / Gestion du trafic en Suisse

---

# 1 Présentation générale du projet

## 1.1 Contexte

---

Le présent cahier des charges fournit les éléments techniques et organisationnels nécessaires à la préparation de l'offre pour le mandat portant sur les prestations de Bureau d'appui au maître d'ouvrage (BAMO) et de Direction générale des travaux (DGT) du domaine génie civil (GC) pour les phases concept global d'entretien (EK) jusqu'à la mise en service et achèvement du projet N09.52 200044 / UPlaNS Chexbres - Roche.

### 1.1.1 Explication du besoin

---

L'état actuel du réseau autoroutier concerné ainsi que l'état d'avancement de l'UPN Vennes Chexbres permettent de planifier l'assainissement du tronçon entre la jonction de Chexbres et Roche. Cet assainissement entre dans le cadre de la planification des entretiens à moyen et long termes de l'Office fédéral des routes.

De plus, la gestion de l'évacuation et du traitement des eaux de chaussées n'est actuellement pas garantie sur le tronçon. La mise en conformité de ce sous-domaine appartenant au domaine T/U est une priorité.

### 1.1.2 Objectifs

---

Assainissement multi-domaine des tronçons d'entretien autoroutier 34 et 35 sur la base de la stratégie UPlaNS à l'horizon 2028 selon les standards de l'office fédéral des routes.

### 1.1.3 Conditions cadres

---

- L'UPlaNS devra se focaliser sur l'entretien du tronçon. L'étude et la réalisation des nouveaux aménagements ne devront pas être une condition à la réalisation des assainissements.
- Le concept global de maintenance (EK) se concentre sur la confirmation de l'état des lieux réalisé par le domaine EP et sur l'évaluation normative du tronçon.
- Le concept global de maintenance (EK) doit proposer des variantes pour les aménagements (Setec).
- Etude multicritère de l'ensemble des domaines.
- Trouver la meilleure solution entre rendement de chantier et gêne aux usagers.
- Maintenir une communication privilégiée avec le canton de Vaud et les communes dans la phase d'étude et la phase de réalisation.

## 1.2 Données principales du tronçon d'entretien

### 1.2.1 Délimitation du tronçon

Le tronçon à assainir est situé sur la N09 entre la jonction de Chexbres et Roche (PR200 à 430). Le tronçon regroupe deux tronçons d'entretien qui sont le tronçon U34 Chexbres Montreux et U35 Montreux-Roche.

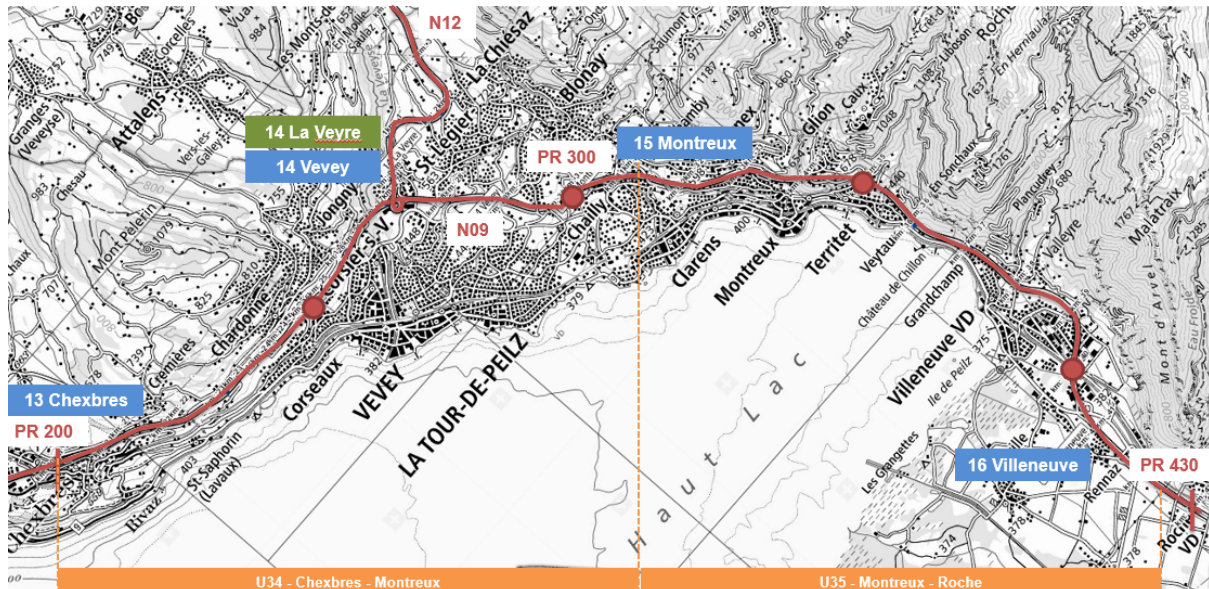


Figure 1 : Extrait plan de situation du tronçon autoroutier

La mise en service des tronçons a été faite en 1970 et 1971. L'autoroute N09 est la seconde autoroute la plus circulée en suisse romande avec un trafic journalier moyen actuel de 60'000 véhicules jours. La projection du trafic 2030 se situe aux alentours de 70'000 à 80'000 véhicules jours et la projection 2040 se situe aux alentours de 85'000 véhicules jours avec un pic à 90'000 véhicules jours entre les communes de Vevey et Montreux.

La mise en place d'une gestion de trafic afin de limitant la gêne aux usagers est un facteur important sur ce tronçon avec la garantie de maintenir deux voies de circulation de jours.

Les deux tronçons autoroutiers regroupent environ 210 objets d'inventaires, dont :

- 47 ponts, passages supérieurs et inférieurs (22%)
- 89 murs ancrés et non ancrés (42%)
- 31 paroi antibruit (15%)
- 21 voutages (11%)
- 1 tunnel
- 24 autres ouvrages

Afin de délimiter les tronçons d'étude, les tronçons autoroutiers sont découpés en trois projets partiels (TP) géographique.

- TP1 : Chexbres - La Veyre
- TP2 : La Veyre - Montreux
- TP3 : Montreux - Roche

Le dernier projet partiel correspond à la problématique de l'évacuation et du traitement des eaux de chaussée hors autoroute. Ce projet partiel est soumis à une mise à l'enquête publique.

- TP4 : Evacuation des eaux de chaussée hors autoroute

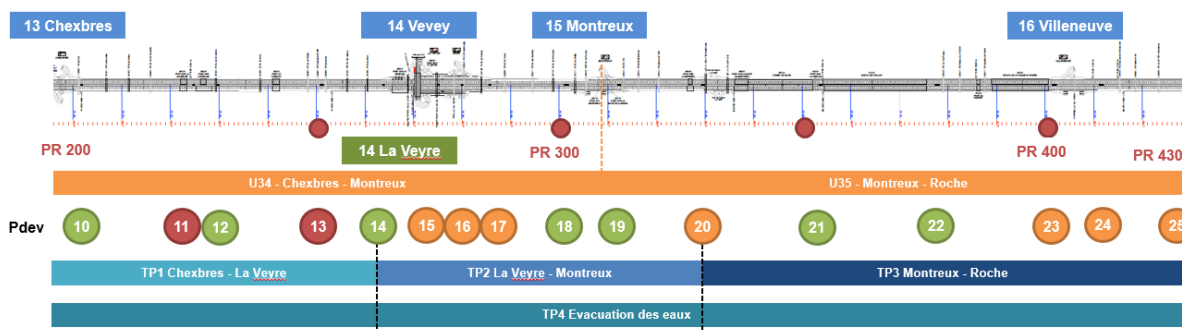


Figure 2 : Découpage du tronçon en projet partiel

En plus du projet principal, le mandat est composé d'un projet d'amélioration de la gestion de trafic. Si l'étude de faisabilité venait à juger ces mesures pertinentes, au moins un des projets nécessite une mise à l'enquête publique. (cf. 1.2.4 - Demandes d'études de la division N - Page 7).

Au vu de l'état du réseau et de la planification actuelle des études du projet principal, plusieurs ouvrages d'art devront être assainis sous forme d'objets isolés. (cf. 1.2.7 - Etat des lieux du tronçon - Page 8).

## 1.2.2 Assainissement réalisés

Deux grandes campagnes d'assainissement anticipés ont été réalisées ces dernières années.

**ANT Chexbres Montreux :** Assainissement des murs de soutènement.

Assainissement de nombreux joints de chaussée sur les ouvrages d'art.

Assainissement des fondations du pont sur la Veveyse.

Assainissement partiel du revêtement.

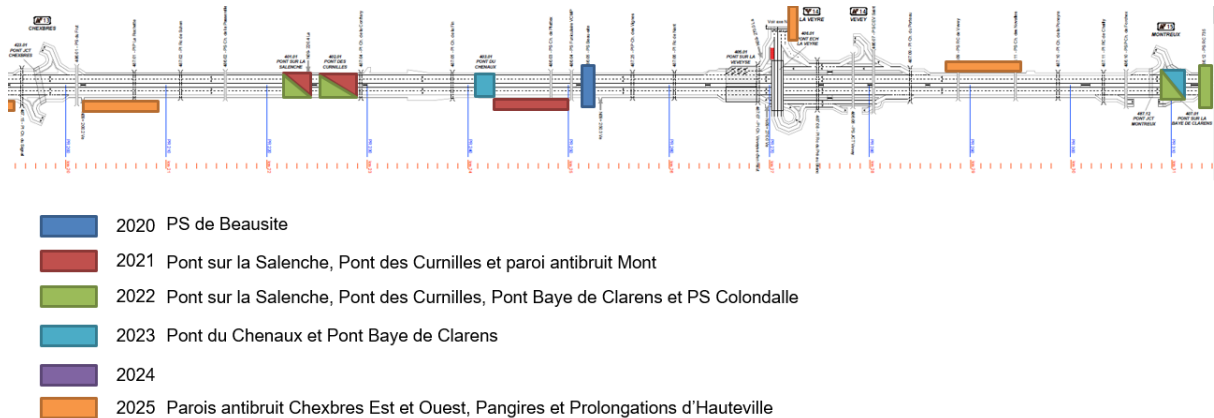
**ANT Montreux Roche :** Assainissement des murs de soutènement.

Assainissement partiel du revêtement.

En générale, le tronçon autoroutier a été assaini jusqu'à maintenant par des projets isolés ou en mesures individuelles.

### 1.2.3 Projets d'assainissement en cours

Au vu de la proximité de l'UPN Vennes Chexbres et de l'état des ouvrages d'art, le tronçon d'entretien U34 entre Chexbres et Montreux est lourdement assaini ces prochaines années.



### 1.2.4 Demandes d'études de la division N

La division N a fait la demande au domaine projet d'étudier la faisabilité technique des systèmes suivants :

- Système d'harmonisation des vitesses et d'avertissement de danger (GHGW) entre les jonctions de Chexbres et de Villeneuve. Cette étude est en cours.
- Système R-BAU (PUN) entre la jonction de Chexbres et la jonction de Montreux.
- Système de rampe de dosage dans la jonction de Montreux direction Villeneuve et dans la jonction de Villeneuve direction Montreux.

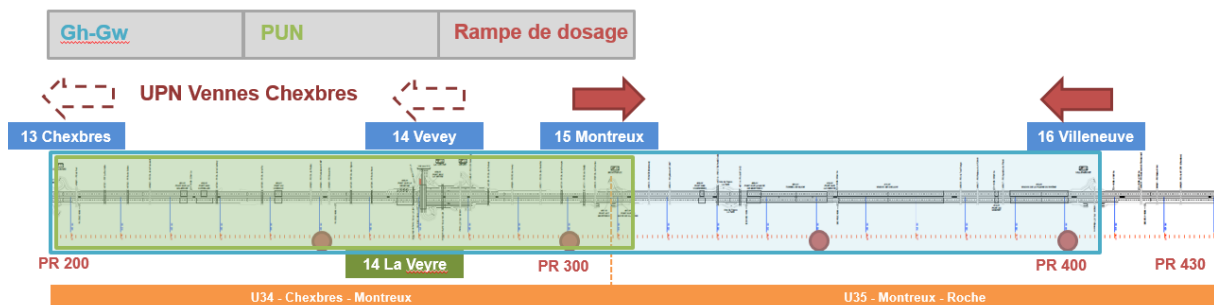


Figure 3 : Visualisation des demandes d'étude de la division N

L'ensemble des études de faisabilité sont en cours en 2020. Le suivi et la mise en place éventuelles de ces mesures fait partie intégrante du mandat mis en soumission.

### 1.2.5 Autres études en cours

Plusieurs études sont en cours et devront intégrer le mandat.

- «Encolonnement» dans les jonctions de Vevey et Montreux
- Fluidification du trafic dans la jonction de Vevey / Echangeur de la Veyre
- Point noir de Blonay

### 1.2.6 Coût du projet

Coûts Projet :	42Mfrs
Coûts Réalisation :	238Mfrs
Coût total UPN y.c. divers et imprévus :	340Mfrs

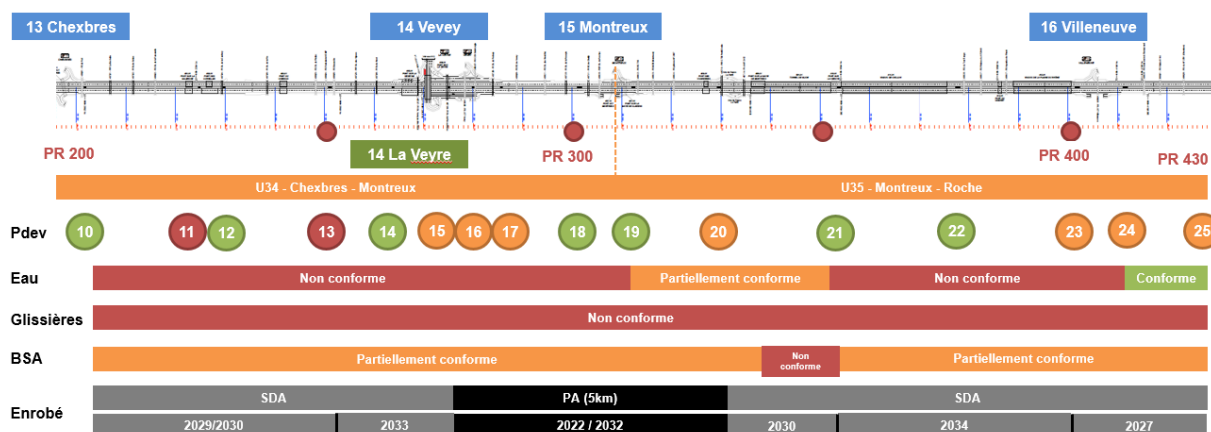
### 1.2.7 Etat des lieux du tronçon

#### Général

Entre la jonction de Chexbres et Roche, le système d'évacuation et de traitement des eaux n'est pas conforme. Il en est de même pour la quasi-totalité des éléments du domaine T/U. Concernant les enrobés, le renouvellement de la couche de roulement en SDA est planifié pour 2030.

Entre Vevey et Montreux, la couche de roulement en PA sera remplacée par du SDA. Cette mesure étant liée à des projets de protection contre le bruit n'appartenant pas au projet, une stratégie globale devra être mise en place pour le remplacement de la couche de roulement.

L'ensemble du système BSA est partiellement conforme sur le tronçon. Seul le tunnel de Glion est jugé non conforme et devra être assaini complètement. Sur le reste du tronçon une mise en conformité est attendue.



#### Domaine K - Tronçon d'entretien U34 - Chexbres - Montreux

Le tronçon comprend 31 ouvrages d'art.

- 10 ponts et viaducs : 4 sont en cours d'assainissement (Pont sur la Salenche, Pont des Curnilles, Pont du Chenaux, Pont Baye de Clarens.).
- 09 Passages supérieurs : 4 sont en cours d'assainissement (PS Beausite et PSP perray La Cor)
- 12 Passages inférieurs : Aucun en cours d'assainissement (investigation en 2021-2022)



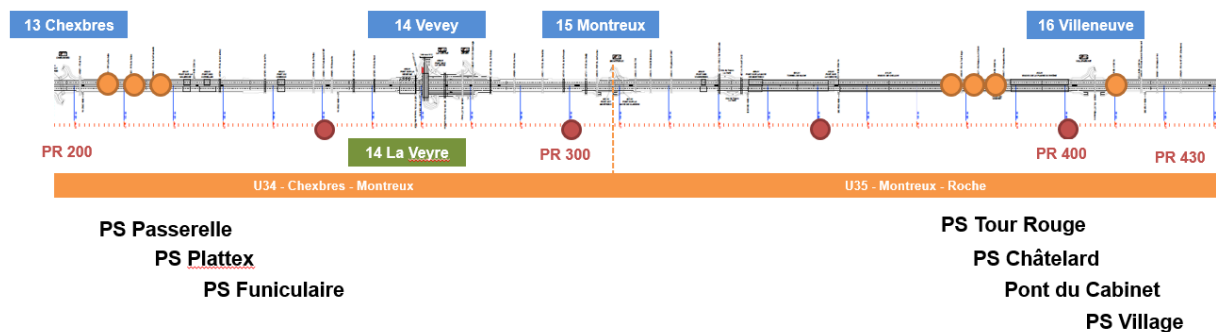
## Domaine K - Tronçon d'entretien U35 - Montreux - Roche

Le tronçon comprend 24 ouvrages d'art.

- 12 ponts et viaducs : Aucun en cours d'assainissement.  
Viaduc de Chillon déjà assaini.
- 08 Passages supérieurs : 1 est en cours d'assainissement (PS Collondales)
- 04 Passages inférieurs : Aucun en cours d'assainissement.

### Projets isolés

Plusieurs ponts ont été identifiés en état dégradé ou en mauvais état. Au vue de la planification actuelle des travaux principaux, ils devront faire l'objet de projets isolés.



### 1.2.8 Etat d'acquisition des bases

Le mandataire prendra connaissance, au démarrage du mandat, de toutes les bases de projet et autres documents existants nécessaires à l'exécution des prestations attendues par le maître d'ouvrage.

## 1.3 Organisation général du projet

Plusieurs variantes d'organisation de projet ont été proposées lors du COPIL N°01 du 28 juillet 2020. L'organisation générale du projet exposée ci-après a été validée.

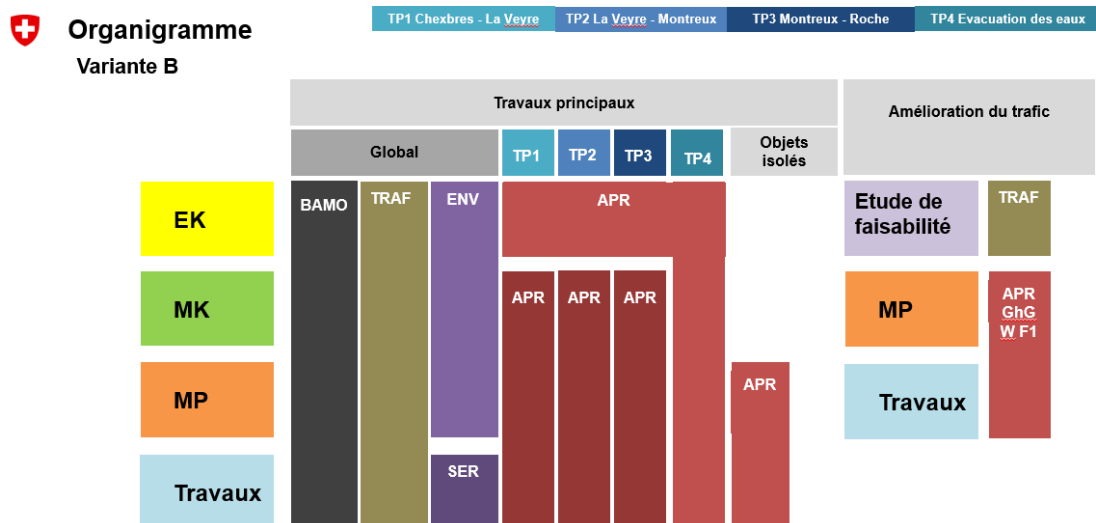


Figure 4 : Organigramme général du projet

Sur cette base, le soumissionnaire devra proposer une organisation de l'équipe BAMO/DGT pertinente afin de satisfaire l'organisation générale du projet ci-dessus.

Le maître d'ouvrage assure la coordination des études et la direction générale des travaux (DGT) par le biais de ses mandataires BAMO/DGT.

Durant les phases de projet, les mandataires sont responsables de l'ensemble des études. Chaque mandataire est représenté par un chef de projet, ainsi que par les responsables techniques de chaque domaine (T/U, K, T/G et BSA).

Lors de la phase de réalisation, l'OFROU, avec l'aide de son BAMO/DGT, assume la direction générale des travaux (DGT). Chaque mandataire assure la direction locale des travaux (DLT) pour les domaines relevant de sa responsabilité. Le mandataire est représenté par le responsable DLT. La DGT assure la coordination entre les TP, les DLT, l'UT, la police et les autorités.

Le maître d'ouvrage peut mandater, en complément, d'autres bureaux et spécialistes en fonction des besoins particuliers du projet.

## 1.4 Planification intentionnelle

### 1.4.1 Planification temporelle

Cette présente planification a fait l'objet d'une validation lors du COPIL N°01 du 28 juillet 2020. Cependant, la décision de réaliser les études MP à la suite du MK de chacun des TP n'est pas arrêté. Cette décision sera discutée lors de la phase validation et décisions stratégiques.

Projets	UPN Montreux Riviera						
	TP1 Chexbres - La Veyre	TP2 La Veyre - Montreux	TP3 Montreux Roche	TP4 Evacuation des eaux	AP	Projets isolés	Amélioration du trafic
2020							
2021	AO BAMO AO APR EK				Rendu PROGEN et FGP		Analyse faisabilité
2022						AO	AO
2023	EK					MP	MP
2024	AO APR Lot 1	Validation et décision stratégiques AO APR Lot 2	AO APR Lot 3	AP		SoMa VoMa	ME
2025	MK	MK	MK	ME	AP	MP	DP
2026			MP		ME	Travaux	AO
2027				DP			Travaux
2028			AO ENTREPRISE	AO			
2029		MP	Travaux	Travaux			
2030		AO ENTREPRISE					
2031	MP	Travaux					
2032	AO ENTREPRISE Travaux						

Figure 5 : Planification intentionnelle de l'UPN

## 2 Engagement contractuel

### 2.1 Objet du contrat

L'objet du contrat est réalisé sur l'ensemble du projet UPN Chexbres-Roche décrit dans le chapitre 1, Présentation générale du projet, du présent cahier des charges - Page 4. Les prestations à réaliser sont décrites dans le chapitre 3 Description des prestations et concernent les phases partielles mises en évidence dans le tableau ci-dessous.

Phases et phases partielles				Inclus
Selon MP SIA 112, resp. normes SIA 102, 103, 108	Nomenclature OFROU selon LRN/ORN			
	Selon directive « Construction des routes nationales »	Selon directive « Entretien des routes nationales »		
Définition des objectifs				
Phase partielle 11	Enoncé des besoins, approche méthodologique			Oui
Etudes préliminaires				
Phase partielle 21	Définition de l'objet, étude de faisabilité	Etude préliminaire		Oui
Phase partielle 22	Procédure de choix de mandataires	Procédure de choix de mandataires	Procédure de choix de mandataires	Oui
Etude du projet				
		Projet général (GP)	Concept global de maintenance (EK)	Oui
		Projet définitif (AP)	Concept d'intervention (MK)	Oui
		Projet de détail (DP)	Projet d'intervention (MP)	Oui
Appel d'offres				
Phase partielle 41	Appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication	Appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication	Appels d'offres, comparaisons des offres, propositions d'adjudication	Oui
Réalisation				
Phase partielle 51	Projet d'exécution	Documents d'exécution	Documents d'exécution	Oui
Phase partielle 52	Exécution de l'ouvrage	Construction	Exécution des mesures	Oui
Phase partielle 53	Mise en service, achèvement	Mise en service, achèvement	Mise en service, achèvement	Oui
Exploitation				
Phase partielle 61	Fonctionnement			Non

Tableau 1 Phases concernées par le mandat

---

## 2.2 Référentiel contractuel

---

### 2.2.1 Base contractuelle

---

Le cadre contractuel est celui du projet de contrat, du cahier des charges de la prestation de DGT et de BAMO et des normes SIA 103, 108, 111 et 112.

### 2.2.2 Langue du projet

---

La langue du projet est exclusivement le français.

### 2.2.3 Echange de donnée

---

Les documents élaborés spécifiquement pour le projet sont mis à la disposition du mandant en code source (\*.docx, \*.xlsx, \*.dxf, \*.dwg, etc) pour son propre usage ou un traitement ultérieur.

Le mandataire s'engage à fournir au mandant les données établies de manière conforme en appliquant les instructions GeDo (gestion des documents et dénomination).

### 2.2.4 Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve

---

Dans l'offre financière, les catégories de qualification au sens de la SIA 103 ont été regroupées en 2 catégories d'honoraires :

- Catégorie I : A, B et C
- Catégorie II : C, D, E, F et G
- Apprentis : ½ Cat II

Les "recommandations relatives aux honoraires d'architectes et d'ingénieurs" de la KBOB édition 2018 s'appliquent pour la définition des catégories. Du personnel de catégorie C peut être mis dans la catégorie I que si la personne remplit à satisfaction des tâches justifiant une rémunération supérieure (spécialisation dans un domaine, degré d'expertise élevé, connaissances particulières valorisables, etc.) et porte une partie des responsabilités dans l'organisation du soumissionnaire pour le projet.

Le mandataire soumet après adjudication une liste au MO des personnes prévues pour l'exécution du présent mandat en catégorie I et II, en spécifiant aussi la catégorie SIA de chaque personne. Les "recommandations relatives aux honoraires d'architectes et d'ingénieurs" de la KBOB édition 2018 s'appliquent. Cette liste doit être approuvée par le MO qui pourra demander au besoin des pièces justificatives (CV, copies de diplôme, etc.).

Toutes modifications ultérieures seront soumises à l'approbation du MO. Hormis les personnes clés de l'AO, le personnel indiqué en catégorie I dans l'offre du soumissionnaire n'est pas considéré comme accepté par le MO lors de l'adjudication, seule la validation formelle de la liste après adjudication fait foi.

Cette répartition sera appliquée autant aux prestations du présent cahier des charges qu'aux prestations complémentaires formellement ordonnées par le MO. Toutes les personnes clés doivent être en Cat I, le volume des heures de ces personnes clés est imposé par le MO (cf. offre financière).

Le mandat sera rétribué au tarif temps, plafonné par phase de projet. Le maître de l'ouvrage se réserve le droit de retirer des prestations au mandant, notamment en cas de dépassement des honoraires dans une phase de projet.

Dans l'offre financière, le MO a prévu une quantité d'heures à sa disposition dans le cadre de la gestion d'éventuelles prestations complémentaires à réaliser. Ces heures ne sont utilisables qu'après libération formelle du MO sur la base de justifications du BAMO.

---

## 2.3 Constitution de l'équipe BAMO/DGT

---

### 2.3.1 Définition de l'organisation

---

L'équipe BAMO/DGT sera constituée pour répondre aux enjeux suivants :

- Disponibilité de la fonction : Les responsables BAMO son adjoint ainsi que le responsable DGT garantissent une disponibilité sans faille pour assurer la fonction d'appui au Maître de l'Ouvrage tout au long du projet et de la réalisation. Ils garantissent, entre autre, une réactivité et une capacité de travail suffisante pour parer aux imprévus
- Expertises en gestion de projets et connaissances techniques générales : l'équipe comprendra des personnes ayant une grande expérience dans le domaine de la gestion de projet et disposera de connaissances techniques générales dans les domaines des sous-projets de cet appel d'offres. De plus, elle sera renforcée par plusieurs spécialistes dont la liste et le profil est décrit dans le paragraphe suivant. Elle sera capable d'appréhender les enjeux par exemple lors de l'évaluation des risques du projet, lors de séances techniques ou lors de la définition des cahiers des charges des mandataires. L'équipe disposera finalement des connaissances pour apporter un appui à la décision, pour participer aux contrôles des documents d'étude et de réalisation ou au règlement d'éventuels litiges entre parties prenantes du projet.
- Animation, en appuis de la division communication et information de la filiale 1, de la communication du projet en assurant le contenu de l'ensemble des supports de communication.
- Disponibilité et capacité d'absorption de charge occasionnelle : les missions ordinaires peuvent aussi être confiées à d'autres collaborateurs du soumissionnaire ou de la communauté de soumissionnaires. A cet effet, un volume d'heures en catégorie 2 est prévu. Le soumissionnaire présentera les personnes et les fonctions qu'il envisage leur confier dans l'organisation de l'équipe.
- Une petite équipe très impliquée plutôt qu'une grande équipe avec des responsabilités réparties sur un grand nombre de collaborateurs constituent clairement un atout de poids dans l'évaluation du soumissionnaire. L'adjoint BAMO et le responsable DGT sont la cheville ouvrière du projet, ils travaillent à 70-80% pour ce projet afin de garantir une vue d'ensemble.

### 2.3.2 Définition des postes clés

---

Le soumissionnaire propose une équipe BAMO/DGT capable de répondre aux enjeux spécifiques des projets et d'exécuter les tâches de BAMO/DGT. De manière générale l'équipe BAMO/DGT doit être capable d'assurer la gestion globale des projets, doit anticiper, gérer et réduire les risques spécifiques des projets et doit assurer l'avancement des études et des travaux selon les exigences du projet en termes de coûts, délais et qualité.

L'équipe sera constituée des personnes clés possédant les fonctions suivantes :

#### **Responsable BAMO (personne clé):**

Le responsable BAMO est la personne de contact principal pour le MO et en particulier du chef de projet. Vis-à-vis de l'OFROU, il est le responsable du mandat et répond des prestations de l'équipe et des projets en termes de coûts, délais et qualités. C'est à lui qu'incombe la tâche d'organiser et d'engager les ressources nécessaires afin de répondre aux attentes du MO et aux enjeux du projet.

Le responsable doit bénéficier d'une solide expérience de conduite de projets d'infrastructures d'envergure. Il est rémunéré en catégorie 1.

---

**Adjoint au responsable BAMO (personne clé):**

L'adjoint au responsable est la cheville ouvrière du projet, il travaille à 70-80% pour ce projet afin de garantir la circulation de l'information et la vue d'ensemble du projet. Il est, de plus, le coordinateur inter domaine du projet.

Le Maître de l'Ouvrage attend de l'adjoint au responsable BAMO une grande disponibilité et une connaissance sans faille de l'ensemble du mandat. Il doit avoir une grande capacité de synthèse, être organisé et consciencieux dans le contrôle des factures et documents. Il est rémunéré en catégorie 1 sous la condition que le profil de la personne clé soit conforme au chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12)

De nombreux documents de suivi devront être mis en place d'entente avec le GPL afin de faciliter le pilotage du projet. Ces documents devront être mis à jour à chaque nouvel intrant.

**Responsable BAMO DGT (personne clé):**

Le responsable BAMO DGT constitue, avec le responsable BAMO, la personne de contact principal pour le MO et en particulier du chef de projet durant la phase de réalisation. Possédant un profil technique, une grande disponibilité et une solide expérience dans le pilotage de grand chantier, il est le responsable de la coordination des différents lots durant la phase de réalisation. Il doit assurer le monitoring, le suivi et la consolidation des coûts et des plannings des différents lots en exécution. En soutien des directions de travaux APR, il s'assure également d'une haute qualité d'exécution assainissement et veille à exiger et maintenir un haut niveau de sécurité sur les chantiers.

Le responsable doit bénéficier d'une solide expérience de chantiers multi-domaine sur des réalisations d'infrastructures d'envergure ainsi qu'un large éventail de compétences qui doivent lui permettre d'être à l'aise avec les différents domaines à traiter. Il travaille à 70-80% pour ce projet afin de garantir le bon déroulement des travaux. Il est rémunéré en catégorie 1 sous la condition que le profil de la personne clé soit conforme au chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12).

**Spécialiste BSA :**

Le spécialiste BSA possède un profil technique et une solide expérience dans le domaine électromécanique et des structures liées à l'électromécanique. Il est la référence pour le domaine et doit pouvoir, au besoin, piloter et gérer ce domaine de manière autonome (sous la responsabilité du responsable BAMO ou de son adjoint). Il doit anticiper, gérer et réduire les risques spécifiques du domaine BSA. Le spécialiste BSA devra être présent aux séances PFS relatives à son domaine de spécialité.

Le Maître de l'ouvrage attend du spécialiste BSA qu'il discute les propositions de l'auteur de projet d'un point de vue technique et normatif.

Du fait de son rôle de spécialiste, la rémunération du spécialiste BSA est en catégorie 1 cf. chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12) de ce présent document.

**Spécialiste Communication :**

Le spécialiste communication possède une solide expérience dans le domaine de la communication. Il est la référence pour le domaine et doit pouvoir, au besoin, piloter et gérer ce domaine de manière autonome (sous la responsabilité du responsable BAMO et en consultation du domaine communication et information de la filiale 1). Le spécialiste communication devra être présent aux séances de communication du projet.

Le Maître de l'Ouvrage attend du spécialiste communication qu'il produise du contenu permanent, pertinent et original dans le but de maintenir l'intérêt du public pour le projet.

Du fait de son rôle de spécialiste, la rémunération du spécialiste communication est en catégorie 1. Dans le cas d'une personne supplémentaire nécessaire, la rémunération en catégorie 1 ou 2 est régie par le chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12) de ce présent document.

### **Spécialiste DAO**

Le spécialiste DAO possède un profil technique et une solide expérience dans l'élaboration des documents d'appel d'offre d'objet de grande ampleur. Il est la référence pour le domaine et doit pouvoir, au besoin, piloter et gérer ce domaine de manière autonome (sous la responsabilité du responsable BAMO). Il doit anticiper, gérer et réduire les risques spécifiques à l'établissement des dossiers d'appel d'offre.

Le Maître de l'ouvrage attend du spécialiste DAO qu'il discute les documents principaux du DAO de l'APR (Conditions particulières, cahier d'offre, planning du MO etc.) et qu'il contrôle les dossiers d'appel d'offre des différents mandataires. Il est le premier filtre de contrôle garantissant la pertinence et la cohérence des documents. Il s'assure que l'ensemble des remarques du MO et BAMO soit consignée dans le dossier.

Pour les appels d'offres des mandataires, il est en charge de l'établissement de l'ensemble des documents d'appel d'offre y compris du cahier des charges et du suivi des offres.

Pour les travaux de moindre importance, il est en charge de l'établissement de l'ensemble des documents d'appel d'offre et du suivi des offres pour les travaux de moindre importance.

Du fait de son rôle de spécialiste, la rémunération du spécialiste DAO est en catégorie 1. Dans le cas d'une personne supplémentaire nécessaire, la rémunération en catégorie 2 est régie par le chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12) de ce présent document.

### **Expert**

L'expert possède une solide expérience dans le traitement des revendications et des offres complémentaires de l'entreprise pour des chantiers de grande envergure. Il est la référence pour le domaine et doit pouvoir, au besoin, piloter et gérer ce domaine de manière autonome (sous la responsabilité du responsable DGT). L'expert sera mis à contribution pour chaque prise de position du Maître de l'Ouvrage envers les entreprises concernant les revendications.

Le Maître de l'Ouvrage attend de l'expert une parfaite connaissance des normes et des règles de l'art, en particuliers la norme SIA 118 ainsi que des catalogues des articles normalisés (CAN). Il doit établir les documents type de l'OFROU relatif aux offres complémentaires, modifications de projets et non-conformité. Il est responsable du suivi, de la pertinence et de l'exhaustivité de ces documents.

Du fait de son rôle de spécialiste, la rémunération de l'expert est en catégorie 1. Cf. chapitre N°2.2.4 (Volume d'heure, catégorie, facturation et réserve- page 12) de ce présent document.

Le soumissionnaire **présentera dans l'organigramme de l'offre** les personnes, les fonctions, **un CV** ainsi qu'une proposition de catégorie qu'il envisage dans l'organisation de l'équipe du BAMO/DGT.

Il est à noter que le GPL n'attend pas de spécialiste T/U, K et T/G de la part du BAMO/DGT pour le projet et les séances PFS.

---

Les postes décrit ci-dessus sont nominatifs et ne pourront être attribués qu'à une seule personne. Toute modification de personne en cours de mandat sera soumise à l'approbation du MO.



---

### 2.3.3 Communication

---

Dans le cadre de ce mandat, le GPL souhaite mettre l'accent sur la communication au grand public. Pour ce faire, le département communication et information de la Filiale 1 met à disposition bon nombre de support de communication allant d'un site web à des flyers pour la population en passant par des magazines d'information ou des totems d'information sur les aires de repos.

Il est attendu du mandataire BAMO/DGT, par l'intermédiaire du spécialiste en charge de la communication, d'élaborer en accord avec le Département Communication et information de la filiale 1, un plan de communication et de transmettre de nombreux contenu pour animer l'ensemble des supports.

Le but est de susciter l'intérêt du grand public en lui faisant découvrir de manière variée et originale la vie et le déroulement d'un projet autoroutier d'importance.

Pour cela, il est prévu de publier au moins trois fois par mois du contenu qui peuvent par exemple être (liste uniquement indicative, non limitative et non exhaustive) :

- Particularité du projet
- Type d'installation (par exemple transport matériaux, système de gestion, SETEC, etc.)
- Travaux GC (pose du revêtement, assainissement d'un nouveau pont, sécurisation falaise etc.)
- Des articles de fond seront également publiés avec l'intervention de : Chef de Filiale, Chef de Domaine, Chef de projet, Auteur de projet, Chef de chantier, Entreprise, Responsable environnemental etc.

Une importance toute particulière sera accordée à l'originalité du concept éditorial et à la composition de l'équipe d'animation et de la personne clé.

Cependant, il est rappelé que seuls les collaborateurs de l'OFROU sont habilités à communiquer directement à la presse, aux tiers et aux autorités cantonales ou communales.

---

## 2.4 Responsabilité éthique et morale

---

L'équipe BAMO/DGT représente l'OFROU. Par conséquent, son comportement et le niveau de qualité des prestations qu'elle réalise au contact des parties prenantes impacte directement l'image de l'OFROU. Son exemplarité est donc attendue, tant en matière de relation, que de pertinence et de respect de ses propres engagements.

A cet effet, en tant que représentant de l'OFROU, il est notamment attendu de l'équipe :

- Une attitude irréprochable dans ses relations avec les acteurs du projet. Par exemple, la DGT s'emploiera à défendre les intérêts de l'OFROU, tout en adoptant un comportement bienveillant à l'égard des parties prenantes.
- Une attention toute particulière aux documents qu'elle réalisera pour le compte de l'OFROU et qui seront présentés ou diffusés au sein de l'OFROU et des partenaires du projet. Par exemple, au-delà du fond, la DGT doit veiller à présenter des documents de qualité tant sur le plan de la présentation générale que sur la structuration de l'information et de la syntaxe.
- le respect de ses engagements, notamment en matière de délai et d'anticipation.

---

## 2.5 Responsabilité technique

---

Le BAMO/DGT est responsable de la pertinence et la consistance des moyens qu'il doit mettre à disposition du projet pour en sécuriser le déroulement et en assurer sa réussite efficiente :

- Les besoins du mandant sont indiqués de façon générale dans ce présent document et seront précisé en cours de mandat.
- La manière dont le soumissionnaire répondra aux différentes finalités est laissée à son appréciation.
- Les méthodologies proposées seront soumises pour approbation au Chef de projet.

Le BAMO/DGT, tout en veillant à être en phase en tout temps avec la vision et les attentes du Chef de projet, est autonome dans sa mission. Pour ce faire, il veille à être proactif sur les événements du projet, à solliciter les compétences des parties prenantes et à faire respecter leurs engagements.

Si le Chef de projet prend le temps nécessaire pour consulter les documents importants engageant sa responsabilité directe (notamment en matière financière), dans bien des cas, la prestation de contrôle final est effectuée par le BAMO/DGT. Par conséquent, vis-à-vis de ses propres prestations et de celles des mandataires, il est attendu de sa part, une grande capacité d'autocontrôle et de gestion de la qualité.

---

## 2.6 Horaire de travail

---

Une très grande majorité des prestations est réalisée de jour. Toutefois, la DGT peut être appelée, notamment en phase de réalisation, à effectuer des prestations de nuit (23h à 6h).

---

## 3 Description des prestations

### 3.1 Prestations indépendantes des phases

---

#### Description générale de la prestation BAMO/DGT

En tant que BAMO/DGT, le mandataire doit en premier lieu décharger le Chef de projet OFROU (GPL) dans la réalisation de ses tâches. Il prend en charge, sur demande du GPL, les tâches incombant au maître d'ouvrage selon les règlements SIA 111 et 112, les modèles OFROU et selon les manuels techniques de l'OFROU.

Le mandataire appuie le Chef de projet (GPL) dans le projet décrit et selon ses instructions. Il assume notamment les tâches principales décrites ci-après pour l'ensemble des phases. A noter que les phases se chevauchent et que la liste est non exhaustive.

### 3.2 Prestation spécifiques du BAMO

---

#### 3.2.1 Organisation

---

- Conseille et appuie le chef de projet général (GPL).
- Est responsable de mettre à disposition du maître de l'ouvrage l'ensemble de l'équipe BAMO/DGT pour mener à bien les objectifs fixés en termes de coût, durée et qualité.
- Est responsable du suivi des demandes du MO aux tiers.
- Est responsable de la coordination entre les projets partiels, les projets tiers et les projets isolés.
- Est responsable de la diffusion de l'information.
- Soutient la direction générale du projet lors des procédures administratives et juridiques.
- Élabore et met en œuvre une stratégie d'état-major du BAMO/DGT pour l'ensemble du projet ainsi que pour les différentes phases du projet.
- Met en place les outils de suivi administratif du mandat.
- Prépare les séances de projet, rédige et envoie les invitations correspondantes ; participe aux séances, dont il dresse et envoie le procès-verbal selon les exigences du manuel de projet de l'OFROU (plan de réunion).
- Participe aux travaux de relations publiques et aux clarifications juridiques.
- Participe à l'élaboration des décisions stratégiques et opérationnelles.

#### 3.2.2 Coûts et financement

---

- Est responsable de tenir à jour l'estimation des coûts du projet. En particulier, il doit comparer la situation théorique et la situation réelle.
- Est responsable du contrôle des factures et des prestations des mandataires selon les directives du controlling des investissements.
- Est responsable de l'établissement et du maintien à jour des outils de planification et de suivi financier.
- Est responsable de la cohérence de la planification financière ainsi que des délimitations des prestations et est tenu de justifier convenablement les variations.
- Etablit un suivi de facturation pour chaque facture, par entreprise, par contrat et par phase afin de contrôler l'état de facturation par rapport à l'état d'avancement.
- Examine la justification des écarts de coûts à la fin de chacune des phases du projet.

---

### 3.2.3 Délais

---

- Est responsable du contrôle des délais ainsi que de relancer les mandataires, entreprises et tiers afin de tenir les jalons.
- Elabore et met à jour à chaque nouvel intrant le planning général du projet.
- Etablit une liste des délais pour la réception de garantie. Etablit un plan global des échéances de garantie de l'ensemble des ouvrages d'art, éléments d'ouvrages et d'installations en collaboration avec la direction locale des travaux.

### 3.2.4 Gestion de la qualité et des documents

---

- Est responsable de la tenue à jour de la plateforme du projet de l'OFROU (Sharepoint).
- Est responsable de la cohérence et de l'exhaustivité des dossiers du projet (Dossier technique, dossier d'appel d'offre, dossier d'ouvrages réalisés, etc.).
- Contrôle que l'ensemble des remarques faites par le soutien technique et le GPL sont intégrées aux différents dossiers.
- S'assure que les remarques faites par les offices fédéraux, cantons, communes et tiers lors des différentes consultations sont reprises et intégrées dans les différents dossiers.

### 3.2.5 Appel d'offre

---

- Est responsable de l'élaboration de l'ensemble des documents d'appels d'offre et des cahiers des charges pour les prestataires de services et les travaux de moindre importance.
- Est responsable de la coordination et du suivi de l'avancement des appels d'offre.

### 3.2.6 Direction générale des travaux

---

- Surveille régulièrement les coûts globaux d'exécution des tâches prévus dans l'ensemble des contrats d'entreprise et de fourniture.
- Est responsable du contrôle régulier des métrés et de l'avancement des métrés durant la phase de réalisation.
- Est responsable du contrôle régulier des travaux et mandats en régie.
- Est responsable du contrôle régulier des modifications de commandes lors de la phase de réalisation.
- Est responsable de l'exhaustivité et du contrôle des documents de suivi du chantier et particulièrement les document d'annonce d'offres complémentaires, de modification de projet ou de non-conformité.
- Appuis le maître de l'ouvrage dans les discussions financières ou technique avec l'entreprise et les mandataires.

## 4 Exclusions

Du fait de leur préimplication dans le projet, le bureau d'appui au maître de l'ouvrage adjudicataire, ainsi que l'ensemble des sociétés qui ont un lien juridique avec, seront exclus de l'ensemble des procédures de marché public du projet UPlaNS Chexbres Roche. Dans le cas où le bureau adjudicataire possède un sous-traitant, le pouvoir adjudicateur se garde le droit de l'exclure dans le cas où son implication dans l'appel d'offre ne permettrait pas une évaluation égalitaire des soumissionnaires