**Appel d'offres avec procédure ouverte**



Cahier des charges



**Table des matières**

[1. Contexte - 3 -](#_Toc111477664)

[1.1. Introduction - 3 -](#_Toc111477665)

[1.2. Périmètre du projet - 4 -](#_Toc111477666)

[1.3. Contexte administratif - 4 -](#_Toc111477667)

[2. Objectifs du Maître d'ouvrage - 5 -](#_Toc111477668)

[2.1. Objectifs techniques - 5 -](#_Toc111477669)

[2.2. Objectifs de coordination - 5 -](#_Toc111477670)

[2.3. Objectifs en termes de planning - 5 -](#_Toc111477671)

[2.4. Objectifs économiques - 5 -](#_Toc111477672)

[2.5. Objectifs administratifs - 6 -](#_Toc111477673)

[2.6. Objectifs en matière de développement durable - 6 -](#_Toc111477674)

[3. Description du projet - 6 -](#_Toc111477675)

[3.1. Généralités - 6 -](#_Toc111477676)

[3.2. Description succincte de l'aménagement retenu lors de l'étude préliminaire de 2020-2021 - 7 -](#_Toc111477677)

[3.3. Points à développer - 7 -](#_Toc111477678)

[4. Déroulement du mandat - 9 -](#_Toc111477679)

[4.1. Partie 1 - Phases SIA 31 à 41 - 9 -](#_Toc111477680)

[4.2. Partie 2 - Phases SIA 51 à 53 - 9 -](#_Toc111477681)

[5. Suivi du mandat et validations intermédiaires - 9 -](#_Toc111477682)

[6. Calendrier intentionnel - 9 -](#_Toc111477683)

[7. Devis estimatif - 10 -](#_Toc111477684)

[8. Prestations à réaliser et livrables attendus - 10 -](#_Toc111477685)

[8.1. Prestations déjà réalisées et documents de référence - 10 -](#_Toc111477686)

[8.2. Partie 1 - Description des prestations et livrables attendus - 10 -](#_Toc111477687)

[8.3. Partie 2 - Description des prestations et livrables attendus - 12 -](#_Toc111477688)

[8.4. Autres prestations nécessaires au projet - 14 -](#_Toc111477689)

[9. Modalités financières - 15 -](#_Toc111477690)

[9.1. Factures - 15 -](#_Toc111477691)

[9.2. Mode de rémunération - 15 -](#_Toc111477692)

[9.3. Frais accessoires - 15 -](#_Toc111477693)

[9.4. Prestations complémentaires et adaptation des honoraires - 15 -](#_Toc111477694)

1. Contexte
   1. Introduction

La RC1, ou Route Suisse, est un axe routier structurant du réseau cantonal de base traversant les principaux bourgs et localités du district de Nyon. Devant répondre à de nombreux usages et fonctions multiples (transports individuels motorisés, poids lourds, transports publics, trafic agricole, convois exceptionnels, mobilités douces, etc.), la RC1 comprend aujourd'hui des aménagements hétérogènes peu cohérents, en raison notamment d'une évolution par projets indépendants et isolés les uns des autres, sans réelle vision d'ensemble.

Dans ce contexte, une étude exploratoire de la RC1 sur l'ensemble du district a été menée en 2016 (Requalification de la Route Suisse, 2ème étape, Citec), mandatée par les communes concernées, Région de Nyon et le Canton de Vaud. Cette étude-cadre a notamment permis de définir les enjeux principaux de requalification de l'axe ainsi que les différentes étapes de mise en œuvre.

Le tronçon concerné par le présent appel d'offres a fait l’objet entre 2020 et 2021 d’une étude préliminaire (ou avant-projet sommaire) dont le périmètre d'intervention comprenait les 4 secteurs suivants d'ouest en est : tronçon hors localité de Prangins-est, tronçon hors localité de Gland-ouest, tronçon en localité de Gland, tronçon hors localité de Gland-est. Le périmètre de réflexion, plus large, intégrait un vaste espace compris entre Prangins, la jonction autoroutière de A1 Gland, Dully et le lac Léman.

Le but de cette étude préliminaire a consisté en l'élaboration d'un avant-projet sommaire de réaménagement de la RC1 au sein du périmètre défini ci-avant, en s'appuyant notamment sur les principes mis en avant dans le cadre du concept de réaménagement élaboré en 2016. Les concepts /projets déterminants et les besoins des différents types d'usagers de l'axe ont été pris en compte, plus particulièrement les modes doux (piétons et cyclistes).

Il est à noter que cette étape de réaménagement porte sur un axe historique, la Route Suisse, dont la fonction a passablement évolué au cours des années, passant d'un axe fort de transit pour le trafic motorisé à un axe secondaire suppléant l'autoroute et dévolu davantage aux loisirs et aux mobilités douces. Malgré cette évolution, son aménagement n'a pas été adapté de manière significative. En effet, bien que le trafic motorisé ne pose pas de problèmes majeurs de capacité sur cet axe (y compris en prenant en compte l’évolution du trafic attendue à l’horizon 2030), celui-ci est peu adapté aux mobilités douces et ne compte que peu ou pas d’aménagement pour cyclistes, alors qu’il constitue un itinéraire important identifié par la stratégie cantonale de promotion du vélo (potentiel important pour les mouvements pendulaires entre Prangins, Gland et Dully, itinéraire plat, distances de parcours de 4 à 5 km, environnement paysager attractif).

* 1. Périmètre du projet

Le périmètre du projet est intégralement situé sur la commune de Gland et s’étend sur environ 1.5 km, entre les deux entrées de localité de Gland sur la Route Suisse (voir figure 1). Le périmètre de réflexion s'étend quant à lui aux interfaces avec les tronçons routiers adjacents.

Une image contenant carte

Description générée automatiquement

Figure  : périmètre du projet (traversée de localité)

* 1. Contexte administratif

Le projet en question porte sur une mesure qui est confirmée en priorité A du projet d'agglomération de 4e génération du Grand Genève. Il s’agit de la mesure n° 12-28 « Requalification de la route Suisse 3e étape sur les communes de Prangins et Gland », qui vise à réaliser les aménagements nécessaires pour concilier les différents usages de la route en toute sécurité et renforcer les mesures en faveur des piétons et des cycles en particulier.

L’étude préliminaire de réaménagement de la route, menée entre 2020 et 2021 et intégrant les mesures du PA4 précitées, a été financée et co-pilotée par le Canton, l’association Région de Nyon et les deux communes concernées.

Une pré-convention a été établie en août 2021 sur la base du devis des travaux de l’étude préliminaire. Elle définit, entre autres, la répartition des coûts des études et des travaux entre le Canton et les communes, ainsi que le principe des aménagements retenus.

Dès lors, les Maîtres d'ouvrage concernés par les 4 tronçons considérés dans l'étude préliminaire de 2020-2021, à savoir le Canton (pour les 3 tronçons hors localité) et la Ville de Gland (pour le tronçon en localité) ont décidé de mener chacun un appel d'offres pour prestations d'ingénieurs afin d'élaborer les projets d'ouvrages respectifs.

Le présent appel d'offres concerne par conséquent uniquement le tronçon située en traversée de localité de Gland. Une coordination accrue avec le développement du projet des tronçon hors localité, mené en parallèle par le Canton, sera toutefois impérative.

1. Objectifs du Maître d'ouvrage
   1. Objectifs techniques

Réalisation des prestations suivantes par un groupement de mandataires ingénieurs piloté par un bureau d’ingénieurs civils :

Partie 1 (conditionnée à l'obtention des crédits d'étude) :

* investigations complémentaires suite à l'étude préliminaire ;
* avant-projet et examen préalable ;
* projet de l’ouvrage ;
* établissement du dossier d’enquête et de tous les documents nécessaires pour autorisations ;
* appels d’offres entreprises, comparaison des offres et propositions d’adjudication.

Partie 2 (conditionnée à l'obtention des crédits de réalisation) :

* établissement du projet d’exécution ;
* exécution des travaux (direction administrative et technique des travaux et direction générale opérationnelle du projet) ;
* mise en service et achèvement.
  1. Objectifs de coordination

En parallèle au projet de requalification de la traversée de localité, le Canton mène de son côté le projet pour les tronçons situés hors localité entre la sortie est de Prangins et la frontière Gland-Dully. Une coordination accrue entre les deux projets, qu'ils soient menés par le même mandataire ou non, est dès lors impérative pour garantir la cohérence des aménagements ainsi que l'atteinte des objectifs communs.

Dans le cadre du projet en localité, le mandataire devra effectuer toutes les coordinations nécessaires avec les services de la Ville ainsi qu'avec les prestataires externes pour l'établissement du projet réseaux enterrés.

* 1. Objectifs en termes de planning

L'objectif principal en termes de calendrier est le respect des exigences imposées par l'inscription du projet au PA4, à savoir le début des travaux avant 2027 pour bénéficier d'un cofinancement fédéral. Cela peut se traduire par un suivi du projet et des travaux sur 7 ans et demi, soit :

* élaboration de l'avant-projet et examen préalable : 2023-2024,
* élaboration du projet d'ouvrage : 2024 ;
* enquête publique : début 2025 ;
* appels d’offres entreprises : 2025 ;
* demande de crédit de construction auprès du Conseil communal : 2025-2026 ;
* réalisation sur 3 ans et demi : 2026-2030.
  1. Objectifs économiques

Il est impératif pour le Maître d'ouvrage que le soumissionnaire atteigne les objectifs suivants :

* maîtrise des coûts des études ;
* choix de l’offre la plus avantageuse (rapport coût / qualité) pour les travaux de génie civil ;
* maîtrise des coûts des travaux.
  1. Objectifs administratifs

Il est primordial que les objectifs suivants soient atteints :

* établissement d'un dossier conforme pour les procédures de consultation (examen préalable, enquête publique, etc.)
* mise en concurrence des marchés de travaux conformément aux lois et prescriptions concernant les marchés publics ;
* mise en soumission des travaux assurant la plus grande sécurité au niveau respect des délais et sécurité des usagers et des travailleurs ;
* obtention du crédit cantonal et des crédits communaux nécessaires à la réalisation des travaux, sur la base des offres financières des entreprises ;
* obtention de l’autorisation de construire.
  1. Objectifs en matière de développement durable

Le Maître de l'ouvrage tient particulièrement à intégrer les préceptes du développement durable dans ses projets. Cela se traduit par une prise en compte accrue des impacts sur l'environnement ou la lutte contre les îlots de chaleur par exemple. Sur ses chantier, il veut notamment :

* limiter l'impact sur les usagers ;
* limiter les coûts de construction ;
* limiter tant que possible les nuisances dues au chantier ;
* respecter strictement la législation en matière de protection de l’environnement ;
* favoriser le recyclage des matériaux.

Le secteur en objet inclut des surfaces d’assolement. L’emprise du projet sur ces surfaces devra être optimisée lors des études à venir par une analyse plus fine de certains aspects constructifs (dévers, soutènements, berme séparatrice en talus, etc.).

1. Description du projet
   1. Généralités

Le projet de requalification a pour objectif de traduire les lignes directrices et les stratégies d’aménagement définies dans l’étude préliminaire. Il doit conduire à une intégration des cycles et des piétons sur cet axe, tout en garantissant la sécurité, la circulation des transports publics ainsi que la fluidité du trafic routier.

L’étude préliminaire a permis de définir l’aménagement de ce tronçon de la RC 1 en anticipant les évolutions souhaitées des standards d’aménagements de la nouvelle stratégie vélo 2035. Elle a permis également d’identifier les emprises foncières du projet et d’établir un devis du projet. Elle sert de base aux études qui seront à mener jusqu’à la réalisation du projet.

Le périmètre de projet comprend le tronçon de la RC1 situé en traversée de localité de Gland. Les autres tronçons considérés dans l'étude préliminaire font l'objet d'un appel d'offres distinct menée par le Canton.

Ce projet consiste principalement à supprimer les surlargeurs de chaussée superflues pour les TIM, afin de modérer la vitesse du trafic routier et de les affecter à la création d’un itinéraire cyclable structurant en site propre et de cheminements piétons partout où le besoin est avéré (perméabilité longitudinale et transversale de la RC1 accrue pour répondre à la demande de piétons et cycles). Il s’agit ainsi d’encourager les modes doux pour les déplacements pendulaires et de loisir le long de la RC1, en considérant l’augmentation des besoins futurs en mobilité, de favoriser leur sécurité, en particulier au droit des traversées de la RC1 et de requalifier l’axe sur la traversée de localité de Gland.

En termes d'écoulement du trafic routier, il n'y a pas d'enjeu majeur à relever compte tenu de la capacité suffisante offerte par les aménagements existants aux carrefours et la réserve qu'ils présentent. En revanche, la réduction des gabarits routiers ainsi que de certaines présélections constituent un objectif du projet. Enfin, l'abaissement de la vitesse à 60 km/h sur la traversée de localité est à prendre en compte.

* 1. Description succincte de l'aménagement retenu lors de l'étude préliminaire de 2020-2021

*Le soumissionnaire se référera aux documents remis en annexes pour davantage de détails (rapport, plans et devis établis lors de l'avant-projet sommaire).*

Sur le tronçon situé en localité, le projet prévoit une chaussée avec une voie de circulation par sens et un gabarit total de 6.50 mètres. A cela s'ajoutent, de chaque côté de la route, une piste cyclable unidirectionnelle de 2.00 mètres de largeur ainsi qu'un trottoir de 2.00 mètres également. Sur quelques secteurs, des aménagements légèrement différents peuvent apparaître, notamment en lien avec la végétation.

Comme évoqué, les carrefours existants offrent des réserves de capacité suffisante et dès lors le projet ne prévoir pas de modifier leur exploitation.

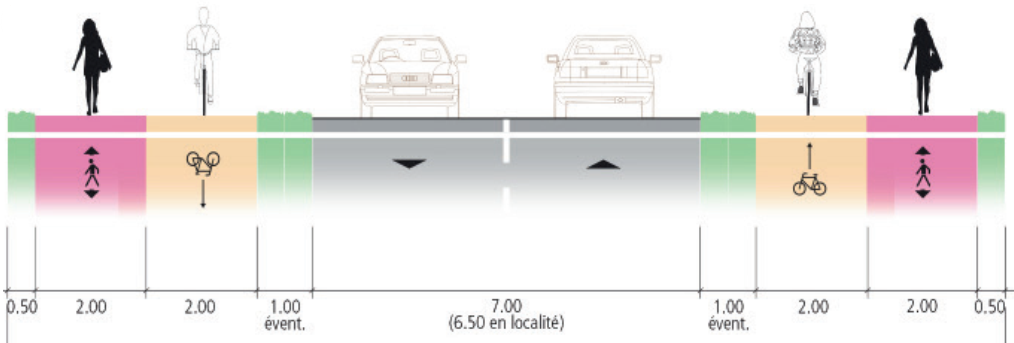


Figure  : profil-type retenu pour la traversée de localité

* 1. Points à développer

Les points suivants n'ont pas ou que partiellement été traités dans l'étude préliminaire et demeurent à développer pour l'avant-projet définitif :

* Traitement des emprises sur SDA

A l'issue de l'étude préliminaire, la DGTL a préavisé favorablement l'emprise sur des surfaces d'assolement du projet de requalification, pour autant que celle-ci soit limitée au minimum nécessaire. Dès lors, le mandataire devra poursuivre les analyses quant au traitement des ces emprises afin de les optimiser.

* Evacuation des eaux de chaussée

Le mandataire devra intégrer dès l'avant-projet les aménagements de collecte et d'évacuation des eaux claires, en lien avec la requalification des aménagements de surface. La coordination avec les autres réseaux enterrés devra également être entreprise afin de s'assurer de la compatibilité du projet avec ceux-ci et d'anticiper tout mesure correctrice éventuellement nécessaire.

* Matériaux, revêtements, etc.

Des propositions sur des variantes de matériaux et de revêtements seront demandées au mandataire pour affiner le projet établi lors de l'avant-projet sommaire, notamment pour les cheminements dédiés aux mobilités douces.

* Projet paysager

De nouvelles réflexions sur les plantations et le concept paysager en général sont attendues afin d'étayer le projet en lien avec les objectifs de la Ville en termes de développement durable et de nature en ville notamment.

* Points-relais / placettes

L'avant-projet sommaire a identifié quelques secteurs propices pour la mise en œuvre de points-relais pour les mobilités douces. Leur aménagement devra faire l'objet de propositions de la part du mandataire.

* Entrées de localité

Des variantes et propositions de portes d'entrée sont à développer afin de permettre une identification claire par les usagers de la route, en particulier du côté de l'entrée est.

* Chemin des Fontenailles

Cette voirie de desserte adjacente à la Route Suisse est actuellement limitée à 80 km/h, alors que son gabarit est restreint et qu'il est privilégié par la mobilité douce. Dans le cadre de son avant-projet, le mandataire devra étudier l'opportunité de procéder à un abaissement de vitesse sur cet axe, voire à des aménagements spécifiques.

* Gestion P longue durée

Sur le tronçon situé entre le chemin des Fontenailles et l'avenue du Mont-Blanc, l'étude préliminaire a prévu de remodeler le parking longue durée existant afin d'optimiser les flux des différents types d'usagers. Ces réaménagements seront affinés par le mandataire.

* Desserte de la zone d'activité de Riant-Coteau

La problématique des accès aux activités situées le long du chemin de Riant-Coteau et leurs éventuels débouchés sur la RC1 devra être requestionnée par le mandataire.

* Trottoir sud depuis giratoire Schilliger

A la validation de l'étude préliminaire, la Municipalité de Gland a demandé qu'un nouveau trottoir soit aménagé depuis le giratoire "Schilliger" (RC1 / Rue du Perron / Chemin de la Falaise) en direction de La Dullive, du côté sud de la Route Suisse. Ce cheminement n'apparaît par sur les plans d'avant-projet sommaire et devra dès lors être dimensionné et dessiné par le mandataire dès la phase d'avant-projet.

* Nouvel arrêt de bus "La Falaise"

Bien que déjà intégré aux plans de l'étude préliminaire, l'aménagement du futur arrêt de bus "La Falaise" devra faire l'objet d'une actualisation en temps voulu, en fonction des conclusions de l'étude sur la refonte du réseau de bus de la Ville de Gland (étude en cours, portée par le Service de la population).

1. Déroulement du mandat

Le mandat sera constitué de deux parties distinctes, selon les phases SIA concernées, et qui sont toutes les deux conditionnées aux validations par le Législatif de la Ville de Gland (Conseil communal).

* 1. Partie 1 - Phases SIA 31 à 41

La première partie du mandat concernera les phases SIA 31 à 41.

Les soumissionnaires doivent être attentifs au fait que son déclenchement sera conditionné à l’obtention des crédits nécessaires, par le biais d’un préavis d'étude soumis au Conseil communal (validation prévue pour le mois de mai 2023).

Cette première partie sera considérée comme achevée une fois conclus les contrats relatifs à l’exécution des travaux.

* 1. Partie 2 - Phases SIA 51 à 53

La seconde partie du mandat concernera les phases SIA 51 à 53.

Les soumissionnaires doivent être attentifs au fait que son déclenchement sera conditionné à l’obtention des crédits nécessaires, par le biais d’un préavis de construction soumis au Conseil communal sur la base du projet établi à l’issue de la partie 1 du mandat.

1. Suivi du mandat et validations intermédiaires

Le projet sera suivi par un groupe de direction de projet (DIRPRO) qui devra être consulté dans les moments-clés du projet pour valider les choix techniques et les orientations, avant de les faire valider par les instances politiques. La DIRPRO se composera des personnes suivantes (hors membres issus du mandataire) : Mme C. Giraud-Nydegger (Municipale en charge des infrastructures et de l'environnement), M. R. Trujillo (Chef du service des infrastructures et de l'environnement), M. V. Beckert (chef de projet au service des infrastructures et de l'environnement). La présence de représentants d'autres dicastères / services de la Ville pourra être requise selon les sujets abordés.

Des représentants de la DGMR ainsi que de Région de Nyon seront également intégrés aux discussions mais de façon consultative uniquement.

1. Calendrier intentionnel

Les échéances impératives incombant au mandataire pour le présent projet sont les suivantes :

* Démarrage du mandat en mai 2023 (après obtention des crédits d'étude auprès du Conseil communal)
* Démarrage des travaux avant 2027 (pour respecter les exigences liées au projet d'agglomération de 4e génération)

En répondant à cet appel d'offres, le mandataire confirme qu'il a pris connaissance de ces délais et s'engage à tout mettre en œuvre pour les respecter, c’est-à-dire en organisant et en planifiant toutes les phases intermédiaires dans cette optique.

1. Devis estimatif

Les montants ci-dessous sont issus de l'avant-projet sommaire de 2020-2021 et sont donnés à titre indicatif (+/- 30%). Ils n'engagent en aucun cas le Maître d'ouvrage.

|  |  |
| --- | --- |
| **Genre de travaux concernés par le mandat** | **Coûts en CHF (HT)** |
| Travaux de génie civil (aménagements de surface, canalisations, éclairage public, ouvrages de soutènement et ouvrages particuliers) | 7'030'000.- |
| Signalisation, marquage | 90'000.- |
| Mobilier urbain | 75'000.- |
| Eclairage public (hors GC) | 180'000.- |
| Plantations | 180'000.- |
| Divers et imprévus (env. 10 %) | 755'500.- |
| **Total des travaux (HT)** | **8'310'500.-** |

1. Prestations à réaliser et livrables attendus
   1. Prestations déjà réalisées et documents de référence

Comme mentionné plus haut, une étude préliminaire (ou avant-projet sommaire) pilotée par le bureau Christe & Gygax a été réalisée en 2020-2021. Les livrables issus de cette étude et relatifs au tronçon en localité sont jointes au présent dossier d’appel d’offres.

Il appartient à chaque soumissionnaire de prendre connaissance de tous les documents de référence transmis par le Maître d'ouvrage pour l'établissement de son offre.

* 1. Partie 1 - Description des prestations et livrables attendus

Les prestations à fournir sont à définir par le soumissionnaire dans son offre d'honoraires pour mener à bien le projet de fa4on optimale et pour l'atteinte complète de tous les objectifs précités. Toutefois, le mandat devra comporter *a minima* les prestations décrites ci-après et les livrables mentionnés seront notamment produits.

Le Maître d'ouvrage rappelle que dans le cadre de ce projet particulier, une forte coordination avec le projet réalisé en parallèle par le Canton pour les tronçons hors localité adjacents est demandée. Il incombe au soumissionnaire d'intégrer ladite coordination et les séances y relatives dans l'établissement de son offre.

Les séances doivent être intégrées aux honoraires. La tenue des procès-verbaux des séances sera assurée par le mandataire et doit être intégrée à ses honoraires, tout comme la tenue d'un journal de projet avec la synthèse des résultats et des décisions relatives au développement du projet.

Les documents de présentation seront systématiquement fournis au Maître d'ouvrage au minimum une semaine avant la présentation à la direction de projet, le cas échéant aux instances politiques.

La mise à jour du calendrier et l'actualisation des devis sera intégrée dans chaque phase de projet.

* Phase SIA 31 : avant-projet

Identification et coordination des investigations nécessaires au démarrage du mandat et suivi de celles-ci (y compris rédaction d'un rapport de synthèse le cas échéant) ;

Rassemblement des données de base et documents complémentaires (bases juridiques, rapports en relation avec les objets, normes, directives, etc.) ;

Vérification et validation de l'organisation du projet du MO ;

Reprise et vérification de l’étude préliminaire (2020-2021), y compris contrôle des coûts et des tracés géométriques de toutes les girations possibles (autoturn ou équivalent) y compris surlargeurs, pour le trafic poids-lourds et transports exceptionnels ;

Propositions de variantes d'aménagement local (dans le cas où différentes possibilités d’aménagement seraient envisageables), évaluations et recommandations ;

Préparation du dossier d'avant-projet, y compris calculs du projet routier (calculs d’axe, surlargeurs, profils en travers, profil en long, etc.), base de projet, convention d’utilisation, … ;

Etablissement du dossier définitif de l’avant-projet et intégrant les remarques de la Direction de projet ;

Préparation du dossier de consultation des services cantonaux (examen préalable) comprenant notamment : - un ou des plan(s) de situation au 1:500 (évent. au 1:1000 pour la situation d’ensemble) fixant graphiquement la construction géométrique des axes et des bords de chaussée avec représentation des remblais et déblais, des ouvrages, des dessertes de propriété, des nœuds, des déplacements de chemins et de cours d’eau, etc. ; - un ou des profil(s) en long au 1 :1000 ou 1 :500 déformé 10x, selon plan topo ou par nivellement des points déterminants avec indication des éléments géométriques en plan et du diagramme des vitesses ; - un ou des profils-types au 1 :50 comprenant les détails constructifs essentiels au 1 :20 ou 1 :10 ; - une élévation, 1 coupe longitudinale et une vue en plan de chaque ouvrage au 1 :100 ou 1 :50 ; - des profils en travers caractéristiques et critiques au 1 :100 représentant les différentes séquences de répartition de la voirie illustrant également les infrastructures et réseaux souterrains ; - un schéma d’évacuation de traitement et de protection des eaux comprenant les canalisations principales, les drainages, les ouvrages de traitement, de protection, d’infiltration ou de rétention, les exutoires, etc. ; - les profils en long des collecteurs ; - la représentation des murs et autres ouvrages en situation, sur les profils en travers et le profil en long ; - le plan de situation avec les emprises de terrain au 1:500 et 1:1000 ; - le plan de situation des aménagements paysagers au 1:500 ; - le plan des mesures d'assainissement au bruit (situation 1:500, coupes 1:100) ; - plan de la signalisation verticale et horizontale au 1 :500 ; - un rapport technique de synthèse incluant les études menées par les spécialistes mobilité/trafic, environnement, etc. ; - le devis général prévisionnel du projet et des travaux avec une précision de +/- 20% ; le planning axé sur les décisions à prendre, pour la phase partielle et sur l’ensemble du projet ; - toute autre tâche nécessaire à l'élaboration de l'avant-projet.

* Phase SIA 32 : Projet de l’ouvrage

Reprise de l’avant-projet et rassemblement des données de base, recherche de renseignements, et des documents complémentaires (bases juridiques, normes, directives, etc.) ;

Vérification et validation de l’ensemble des données existantes et éventuellement compléter la liste des contraintes avec leur intégration dans le projet ;

Contrôle et validation de la voirie et des espaces publics tels qu’ils ont été définis dans l’avant-projet, soit notamment : - la détermination des voies de circulation, voies de présélection et de décélération ; - la configuration et les principes d'exploitation des nœuds routiers (giratoire) ; - la longueur et l’emplacement des voies réservées aux TP, positionnement et configuration des arrêts de bus ; - les pistes et/ou bandes cyclables, les cheminements et passages pour piétons, le franchissement de la route par les mobilités douces ; - les principes et configuration des accès aux parcelles bordières, schémas de circulation ; - les aires de stationnement selon les besoins spécifiques des différentes zones ;

Contrôle et mise à jour de l’organisation du projet, des cahiers des charges et des interfaces ;

Évolution des scénarios de gestion du trafic pendant les travaux simultanés de la DGMR et d’autres partenaires ;

Proposition de compléments nécessaires, tels que les sondages aux droits des éléments d'ouvrages, y compris suivi et interprétation des reconnaissances ;

Analyse géotechnique du tronçon détermination de recommandations en vue d’une campagne éventuelle avant travaux (à planifier au début du chantier) ;

Vérification des ouvrages existants pour un éventuel trafic 40 tonnes (phase de chantier et stade final) ;

Inspection des ouvrages d'art, y compris projets d'assainissement ;

Proposition au MO des concepts de déroulement des travaux, des procédés de construction, des matériaux et des systèmes de construction pour préparer les plans d’appel d’offres ;

Établissement d’un plan d’intervention « Sécurité pendant le chantier », y compris contraintes consécutives à l’exploitation de la route et à la gestion du trafic et des incidents / accidents pendant les travaux (coordination entretien, police, feux bleus) et y compris les contraintes liées aux travaux à proximité ou au-dessus des voies CFF ;

Affinement des conceptions après décisions du mandant ;

Préparation du dossier du projet de l'ouvrage pour les objets concernés et les ouvrages à assainir : - note de calcul des ouvrages, niveau projet de détail, doit être faite avant l'appel d'offre, pour le dossier soumis à l'expertise ; - justification de la sécurité structurale et de l'aptitude au service ; - traitement de tous les détails de construction ; - choix définitif de tous les matériaux, équipements, etc. ; - élaboration de tous les plans ;

Établissement des plans définitifs du réseau d'évacuation des eaux de surface et des équipements d'évacuation et de traitement des eaux projetés (projet d'assainissement) ;

Mise à jour et coordination des planifications relatives aux réseaux eaux claires, usées, téléréseau, électricité, gaz etc. (projets de renouvellement eu/ou déplacements de conduites et autres réseaux) ;

Intégration dans le projet des mesures antibruit préconisées par les études de protection contre le bruit menées dans les communes territoriales concernées, notamment les éventuelles parois antibruit ;

Etablissement du dossier définitif de projet d’ouvrage et intégrant les remarques de la Direction de projet ;

Consolidation du devis du projet de l'ouvrage ;

Suivi et affinement du calendrier du déroulement et des délais (études et travaux) ;

Toutes autres tâches nécessaires à l'élaboration du projet de l'ouvrage.

* Phase SIA 33 : Procédure de demandes d’autorisation

Identification et description des procédures légales ;

Etablissement du (des) dossier(s) de demande d’autorisation pour tous les domaines de tâches.

* Phase SIA 41 : appel d’offres

Etablissement d’une liste des marchés à passer, avec calendrier ; actualisation de la définition des lots, avec volume approximatif des travaux et planification des opérations et des délais ; propositions de procédures d’appel d’offres et d’un concept de mise en soumission ; direction et coordination des appels d’offres ; organisation des publications nécessaires ; établissement des conditions d’exécution particulières avec : – plans de soumission et descriptif de l’ouvrage, – collecte des informations relatives aux installations de tiers, en particulier aux canalisations et à la qualité du sous-sol dans le périmètre du projet, – plan de vérification et de contrôle ; établissement d’un cahier des charges avec avant-métrés ; proposition de critères d’aptitude et d’adjudication ; réponse aux questions des soumissionnaires (le cas échéant) ; ouverture des offres ; contrôle de la recevabilité des offres ; contrôle technique et arithmétique des offres recevables ; évaluation et comparaison des offres selon les critères d’aptitude et d’adjudication ainsi que des séries de prix (par chapitre CAN, par paragraphe, par objet, par partie d'ouvrage, etc.) ; rapports d’évaluation selon directives du MO ; tout autre prestation nécessaire pour la mise en concurrence et le choix des entreprises.

* 1. Partie 2 - Description des prestations et livrables attendus

*NB : cette partie du mandat concernant les phases SIA 51 à 53 est conditionnée à l’approbation du préavis de construction par le Conseil communal.*

Les prestations à fournir sont à définir par le soumissionnaire dans son offre d'honoraires pour mener à bien le projet de fa4on optimale et pour l'atteinte complète de tous les objectifs précités. Toutefois, le mandat devra comporter *a minima* les prestations décrites ci-après et les livrables mentionnés seront notamment produits.

Le Maître d'ouvrage rappelle que dans le cadre de ce projet particulier, une forte coordination avec le projet réalisé en parallèle par le Canton pour les tronçons hors localité adjacents est demandée. Il incombe au soumissionnaire d'intégrer ladite coordination et les séances y relatives dans l'établissement de son offre.

Les séances doivent être intégrées aux honoraires. La tenue des procès-verbaux des séances sera assurée par le mandataire et doit être intégrée à ses honoraires, tout comme la tenue d'un journal de projet avec la synthèse des résultats et des décisions relatives au développement du projet.

Les documents de présentation seront systématiquement fournis au Maître d'ouvrage au minimum une semaine avant la présentation à la direction de projet, le cas échéant aux instances politiques.

La mise à jour du calendrier et l'actualisation des devis sera intégrée dans chaque phase de projet.

* Phase SIA 51 : Projet d’exécution

Reprise du projet de l’ouvrage et rassemblement des données de base, recherche de renseignements, et des documents complémentaires (bases juridiques, normes, directives, etc.) ;

Liste et planning des plans et documents d'exécution à établir avant le début des travaux (tenir compte du délai de validation des plans par le MO : 3 semaines) ;

Vérification et validation de l’ensemble des données existantes et éventuellement compléter la liste des contraintes avec leur intégration dans le projet ;

Élaboration, mise à jour pour validation par le MO de tous les documents d'exécution ;

Traitement des variantes d'exécution et des processus de construction ;

Contrôle statique des étayages et coffrages - outils proposés par l'entreprise ;

Calcul/dimensionnement définitif de tous les éléments porteurs ou non ;

Justification de la sécurité structurale et l'aptitude au service ;

Traitement de tous les détails constructifs ;

Établissement des plans de construction et de détails ainsi que listes de pièces et de matériel à fournir à l'entreprise ;

Reprise d'éléments provenant de plans tiers ;

Vérification de la conformité des plans de fabrication et d'atelier de tiers avec les plans d'ingénieur ;

Approbation du calendrier d'exécution définitif ;

Établissement des plans définitifs du réseau d'évacuation des eaux de surface et des équipements d'évacuation et de traitement des eaux projetés (projet d'assainissement) ;

Mise à jour et coordination des planifications relatives aux réseaux eaux claires, usées, téléréseau, électricité, gaz, etc. (projets de renouvellement et/ou déplacements de conduites et autres réseaux) ;

Contrôle des plans d'alignement existants en fonction du projet ;

Propositions et recommandations au MO des concepts de déroulement des travaux, des phasages éventuels et des ordres de priorité ;

Toutes autres tâches nécessaires à l'élaboration du projet d'exécution.

* Phase SIA 52 : Exécution de l’ouvrage

Relations avec les autorités, les services administratifs et les tiers ;

Proposition d’un concept de controlling et de reporting durant l’exécution ;

Contrôle périodique des travaux sur le chantier, a minima 2x par semaine ;

Etablissement des plans de phasage, de signalisation, de déviation, etc. liés à l'exécution de l'ouvrage ;

Demande de garanties (engagements, etc.) ;

Etablissement de rapports d’état périodiques à l’intention du mandant ;

Tenue d’un journal de chantier ;

Calcul de métrés avec l’entreprise ;

Vérification des factures des entrepreneurs ;

Commande et contrôle des travaux en régie et établissement des rapports y relatifs ;

Gestion des offres complémentaires pour modifications de commande, y compris gestion de reprises de prix unitaires (transferts selon structure de la série de prix) et information à la DGT des incidences sur la projection du coût final et sur la planification des travaux ;

Constatation des défauts, établissement et mise à jour de listes des défauts ;

Livraison des documents nécessaires pour l’établissement des plans de l’ouvrage réalisé ;

Rassemblement des documents relatifs à la phase d’exécution : contrats avec les entreprises et les fournisseurs ; procès-verbaux des réunions de chantier ; journaux de chantier ; procès-verbaux d’essais ; procès-verbaux de réception et listes des défauts ; documents relatifs aux garanties fournies par les entreprises.

* Phase SIA 53 : Mise en service, achèvement

Dépôt des demandes d’autorisation définitives ; planification, organisation et accompagnement de la mise en service de l’ouvrage ou de certaines de ses parties ; établissement des plans de l’ouvrage réalisé en mettant à jour les plans nécessaires pour l’entretien et l’exploitation ; mise à jour de la convention d’utilisation et de la base de projet ; collecte et vérification des consignes d’exploitation et des contrats d’utilisation et d’entretien établis par les entreprises et les fournisseurs ; coordination de l’établissement du dossier de l’ouvrage ; mise en regard du décompte final sur tout l’ouvrage et du devis ; établissement d’un échéancier pour la mise en service.

* 1. Autres prestations nécessaires au projet

Les autres prestations traitées par ce chapitre seront réalisées uniquement si le Maître d'ouvrage les juge nécessaires. Elles feront l’objet d’une facturation à part et pourront être réalisées soit directement par le mandataire, soit par un autre prestataire (cas échéant, le mandataire coordonnera les procédures d’appel d’offres et les études y relatives et mettra à disposition du prestataire les informations nécessaires). Les frais relatifs à la consultation des entreprises, la définition des prestations attendues et le suivi des prestations doivent être inclus dans l’offre du mandataire au titre de la direction générale du projet. Les adjudications et la rémunération des prestations complémentaires seront réalisées directement par le Maître de l’ouvrage.

* + 1. Identifiées par le Maître d’ouvrage

À l'heure de la rédaction du présent document, le mandant n'identifie pas d'autres prestations nécessaires au projet.

* + 1. Identifiées par le soumissionnaire

Dans le cas où le soumissionnaire souhaite suggérer des prestations supplémentaires au Maître d'ouvrage, il doit les identifier explicitement dans son offre d'honoraires (dans la rubrique de l'annexe R1 "Montant de l'offre" mentionnée dans le paragraphe précédent).

1. Modalités financières
   1. Factures

La facturation est effectuée exclusivement par le mandataire. Les factures doivent :

* se référer à l’objet du mandat ;
* comporter les indications nécessaires pour la TVA ;
* comporter le nombre d’heures et une description journalière des prestations de chaque intervenant, réparties selon les étapes de projet identifiées dans le dossier d'appel d'offres complété par le mandataire ;
* être adressées au Maître d’ouvrage par voie électronique uniquement (facturation dématérialisée), à l’adresse [factures@gland.ch](mailto:factures@gland.ch).

Le mandataire pourra demander le règlement de ses prestations tous les mois, mais devra le faire à une fréquence minimale d’une facture par tranche de trois mois. Le règlement sera effectué dans les 30 jours dès la réception de la facture. Si les factures ne répondent pas aux exigences, elles seront renvoyées pour rectification et leur échéance sera reportée en conséquence.

* 1. Mode de rémunération

Le mandataire sera rémunéré selon les prestations réellement exécutées et sur la base des tarifs indiqués dans son offre. Les montants offerts sont à considérer comme plafonnés.

Dans le cas où le déroulement du mandat était susceptible de générer un dépassement du montant des prestations, le mandataire en avisera immédiatement le mandant afin de définir la suite du processus. Les prestations qui pourraient être demandées en sus et occasionnant un dépassement feront l’objet, préalablement à leur engagement, d’une demande écrite auprès du mandant. Sans approbation écrite du mandant, le mandataire s’engage à assumer le dépassement engagé des coûts préalablement annoncés.

* 1. Frais accessoires

Tous les frais accessoires courants tels que les frais de reproduction de documents, de déplacement, de repas, de taxes, etc. sont compris dans les honoraires.

* 1. Prestations complémentaires et adaptation des honoraires

Le mandataire s’engage à ne pas dépasser le montant des honoraires, qui comprend :

* les honoraires du mandataire ;
* les frais de déplacement et les autres frais annexes ;
* les prestations des partenaires du groupement (cas échéant).

Dans le cas où le déroulement du mandat était susceptible de générer un dépassement du montant des prestations, le mandataire en avisera immédiatement le mandant afin de définir la suite du processus. Les prestations qui pourraient être demandées en sus et occasionnant un dépassement feront l’objet, préalablement à leur engagement, d’une demande écrite auprès du mandant. Sans approbation écrite du mandant, le mandataire s’engage à assumer le dépassement engagé des coûts préalablement annoncés.