



Observatoire des marchés publics romand

p.a. SIA section vaud

av. rumine 6, CH-1005 Lausanne, tél. 021 646 34 21

Analyse des procédures de passation de marchés publics

Date de l'analyse:

01.04.2026

Titre du projet du marché:

Mandat d'ingénieur civil spécialiste en travaux routiers, ouvrages de soutènement & hydrogéologue-géotechnicien pour correction du tronçon de route Sierre-Corin, RC 46 Sierre-Chermignon-Crans, territoire des communes de Sierre et Crans-Montana.

Forme / genre de mise en concurrence:

Appel d'offres avec cahier des charges détaillé.

ID du projet:

#33599

N° de la publication SIMAP:

#33599-01

Date de publication SIMAP:

17.03.2026

Adjudicateur:

État du Valais, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), par le Service de la mobilité (SDM), Arrondissement 2 – Valais central

Rue Traversière 3

1951 Sion

Organisateur:

État du Valais, Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE), par le Service de la mobilité (SDM), Arrondissement 2 – Valais central

Rue Traversière 3

1951 Sion

Inscription:

Sur simap, jusqu'au 30.04.2026

Visite:

Pas de visite prévue.

Questions:

Sur simap, jusqu'au 10.04.2026

Rendu documents:

Jusqu'au 30.04.2026 (date du cachet postal et dépôt des offres électroniques sur simap).
Un exemplaire du présent formulaire d'offre rempli manuscrit et signé est à retourner au Service de la mobilité, Arrondissement 2 - Valais central : Rue Traversière 3, 1951 Sion.

Rendu maquette:

Pas de maquette à rendre.

Type de procédure:

Procédure ouverte, soumise à l'accord GATT/OMC, respectivement aux accords internationaux.

Genre de prestations / type de mandats:

71300000 Services d'ingénierie

Description détaillée des prestations / du projet:

Le projet consiste à : - Assainir la chaussée existante : La chaussée actuelle présente des dégradations qui affectent la sécurité et le confort des usagers de la route.

L'assainissement de la chaussée implique le remplacement du revêtement de la route pour garantir une surface lisse et durable.

- Améliorer la géométrie de la route, notamment le profil type et le profil en long : Le gabarit actuel ne permet pas physiquement le croisement de véhicules lourds ou de bus à deux endroits. La correction du profil type de la route permettra de garantir ce cas de croisement crucial pour un itinéraire soumis à un trafic journalier d'environ 15'000 véhicules par jour. Une meilleure géométrie de la route implique également la création de pentes adaptées qui favorisent le drainage des eaux de pluie et la sécurité des véhicules.

- Corriger le virage du lacet : L'optimisation de la courbure du lacet est essentielle pour créer une route plus fluide et moins sinueuse. En réduisant le nombre de courbures et en les adaptant de manière plus ergonomique, on peut améliorer la fluidité du trafic et réduire les risques d'accidents.

- Adapter le réseau d'évacuation des eaux de route : Étant donné que la région peut être sujette à des précipitations abondantes, et que l'on se trouve dans une zone de glissement de terrain, il est crucial d'assurer un bon drainage des eaux de pluie pour éviter les problèmes d'accumulation d'eau sur la route et le ruissellement hors chaussée. L'adaptation du réseau d'évacuation des eaux contribuera à maintenir la sécurité routière et à prévenir les dégradations.

- Améliorer la visibilité et la sécurité au carrefour avec la RC 616 : Les carrefours sont des points critiques sur toute route, et l'amélioration de la visibilité et de la sécurité à l'intersection avec la RC 616 est essentielle pour réduire les risques d'accidents et faciliter la circulation fluide des véhicules.

Communauté de mandataires:

Admise.

Sous-traitance:

Admise, maximum 20%.

Mandataires préimprimés:

Les bureaux préimprimés sont mentionnés et les documents produits font partie de l'appel d'offres.

Comité d'évaluation ou Jury:

Les membres du collège d'évaluation ne sont pas mentionnés.

Conditions de participation:

L'appel d'offre est ouvert à des bureaux ayant des compétences dans les domaines des ouvrages d'art, de l'hydrogéologie, de la géotechnique et du génie civil.

Critères d'aptitude:

Au minimum 1 référence de projet routier similaire (Chantier routier sous trafic, min 3'000 véhicules/jour, incluant des murs de soutènement routier avec un montant total des travaux de > CHF 3 millions) dans les 5 dernières années pour la phase d'exécution ;

Au minimum 1 référence de projet avec parois blindées dans les 5 dernières années pour la phase d'exécution.

Si les compétences spécifiques demandées ne sont pas assurées respectivement non confirmées par les références ou non réalisées à plus de 80%, l'offre est jugée non valable / inapte et, de ce fait, exclue.

Critères d'adjudication / de sélection:

1. Finance (méthode linéaire DMTE VS) - Pondération 30 %

2. Structure de l'offre financière - Pondération 10 %

3. Organisation et compétences - Pondération 35 %

(3.1 Organisation pour le mandat : organigramme et méthodologie 5 %, 3.2 Références du mandataire en projets similaires : projets routiers d'importance et projets incluant des murs de soutènement 15 %, 3.3 Chef de projet pour le projet routier 5 %, 3.4 Ingénieur ouvrages de soutènement 5 %, 3.5 Ingénieur hydrogéologue-géotechnicien 5 %)

4. Technique et analyse du mandat - Pondération 25 %

(4.1 Planification des prestations du mandataire 5 %, 4.2 Livraison des données 5 %, 4.3 Analyse du concept de soutènement 15 %)

Le barème des notes est de 0 à 6.

Indemnités / prix:

Aucune.

Observations sur la base des documents publiés et des bases légales et réglementaires applicables dans le cas d'espèce:

Qualités de l'appel d'offres:

- Les documents de l'appel d'offres contiennent une étude préliminaire et/ou un descriptif exhaustif des prestations basé sur les règlements concernant les prestations et les honoraires élaborés par la SIA (RPH), ce qui permet d'établir des offres comparables.
- La description du projet et des enjeux / objectifs est suffisante.
- Les mandataires préimpliqués sont mentionnés et les règles de leur exclusion du marché sont conformes à l'art. 14.4 SIA 144 (2022) et à l'art.21a OMP (1995) ou l'art. 14 LMP/AIMP (2019).
- La pondération et la méthode de notation des critères d'aptitude sont clairement indiqués.
- La pondération et la méthode de notation du prix permettent une appréciation équilibrée du rapport qualité - prix des offres.
- La méthode de notation des critères qualités est conforme à l'art. 24.7 SIA 144 (2022).
- Les délais sont corrects.
- Les dispositions relatives aux droits d'auteur (droits moraux) et à la confidentialité des documents déposés (droits patrimoniaux) pour l'offre ne sont pas mentionnées, c'est par défaut l'art. 11 al. 1 LDA qui s'applique.
- L'échantillon de travail exigé par le maître d'ouvrage permet une analyse approfondie du problème conformément au règlement SIA 144 (2022).

Manques de l'appel d'offres:

- Les membres du collège d'évaluation ne sont pas mentionnés. Néanmoins, il est indiqué que l'évaluation sera effectuée par les ingénieurs du Service de la mobilité (SDM). Un nombre minimal de trois personnes devrait être précisé.

Observations de l'OMPr:

- L'OMPr regrette que le dossier ne se réfère pas au « Règlement des appels d'offres de prestations d'ingénierie et d'architecture » SIA 144, en vigueur depuis 2013, bien qu'il n'en respecte les principes généraux.
- L'OMPr regrette également que la méthode à deux enveloppes, décrite à l'art. 15 dans le règlement SIA 144, ne soit pas utilisée dans le cadre de cet appel d'offres.

Évaluation de l'OMPr:



sia

société suisse des ingénieurs et des architectes
coordination romande

CRAIA

Conférence Romande des Associations,
d'Ingénieurs et d'Architectes