

DEPARTEMENT DE
LA HAUTE-SAVOIE

ARRONDISSEMENT
DE ST JULIEN-EN-
GENEVOIS

REPUBLIQUE FRANÇAISE

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
ANNEMASSE – LES VOIRONS – AGGLOMERATION

SIEGE : 11, AVENUE EMILE ZOLA – 74100 ANNEMASSE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU BUREAU

OBJET :

Séance du : 18 octobre 2022

**Avenant n°2 au
marché de maîtrise
d'œuvre pour La
Reconstruction du
Pont Neuf, La
Suppression du PN49
et La Déviation de la
RD15**

Convocation du : 11 octobre 2022

Nombre de membres en exercice au jour de la séance : 18

Président de séance : Gabriel DOUBLET

Secrétaire de séance : Antoine BLOUIN

Membres présents :

Dominique LACHENAL, Yves CHEMINAL, Bernard BOCCARD, Anny MARTIN,
Antoine BLOUIN, Denis MAIRE, Jean-Luc SOULAT, Pauline PLAGNAT-
CANTOREGGI, Gabriel DOUBLET, Véronique FENEUL, Nadine JACQUIER

N° BC_2022_0114

Excusés :

Guillaume MATHELIER, Laurent GILET, Christian DUPESSEY, Louiza
LOUNIS, Jean-Paul BOSLAND, Patrick ANTOINE, Alain LETESSIER

A l'issue d'une procédure d'appel d'offres ouvert engagée le 31 janvier 2017, le marché de maîtrise d'œuvre pour la reconstruction du Pont Neuf, la suppression du PN 49 et la déviation de la RD 15 a été attribué au groupement SETEC ALS/BECO pour un forfait provisoire de rémunération de 422 130,00 € HT correspondant à un taux de rémunération de 4,74%, et pour un montant de 21 250,00€ HT pour les missions complémentaires.

La part de l'enveloppe financière affectée aux travaux par le maître de l'ouvrage était fixée à 8 900 000,00 € HT.

Le marché a été notifié le 12/06/2017.

En 2020, un avenant n°1 est venu acter :

- des modifications de programme survenues en cours d'études (suppression de la déviation de la route départementale 15 vers le pont Neuf, simplification des carrefours de part et d'autres du Pont Neuf reconstruit) ;
- la répartition financière entre les différentes parties d'ouvrage (reconstruction du pont neuf, ouvrage en passage inférieur de substitution du PN49 et voie verte) ;
- la modification du planning des travaux induite par la modification du programme notamment ;
- l'intégration d'une mission d'étude géotechnique G2 pour le secteur « Pont-Neuf ».

Cet avenant a occasionné une plus-value de 53 050,00 € HT (+11,96%), portant le montant total des honoraires du maître d'œuvre à 496 430,00 € HT.

Un nouvel avenant est aujourd'hui nécessaire afin d'intégrer les évolutions mais également de prendre en compte la complexité du projet en phase études et travaux.

1-Evolution et complexification du projet en phase études

1.1-Modification du programme

Initialement, le tracé de la voie verte, prévu au bord des voies ferrées et mutualisé avec les services exploitation de la SNCF, avait été validé au stade de l'AVP, sur leur domaine. Au stade de la phase PRO, il a été constaté des pertes en largeur au droit des ouvrages routiers, ne permettant pas de respecter les prescriptions techniques des voies vertes d'une part, et entraînant des surcoûts dus au renforcement de la structure demandé par SNCF, d'autre part. Au même moment,

la SNCF d'Annemasse indiquait son refus de la mutualisation des services. La SNCF IMMO (foncier) demandait le versement d'une redevance annuelle pour la servitude, sans pour autant garantir le droit de passage de son domaine dans le temps.

En conséquence, il a été décidé de passer la voie verte au Nord de la rue Albert Hénon.

En parallèle, la commune a demandé le rajout d'une liaison entre la voie verte et l'ancien Pont Neuf.

1.2-Découpage en éléments fonctionnels vis-à-vis des financements

Lors de l'avenant n°1, suite aux modifications du projet, la clé de répartition suivante a été adoptée sur la base des études AVP : Pont Neuf 34% / ViaRhôna 6% / PN49 60%.

Lors des estimations en phase PRO, cette répartition s'est révélée insuffisamment cohérente. Il est donc proposé de retenir une nouvelle répartition :

- 52% pour la reconstruction du Pont Neuf ;
- 36% pour l'ouvrage en passage inférieur de substitution de PN49 ;
- 12% pour la voie verte.

1.3-Difficultés, complexité et planning de réalisation des études

L'entrée en vigueur de nouvelles notices ferroviaires IG90033 et IG94589 entre l'AVP et le PRO, a rendu le projet plus complexe et nécessité près d'une année de négociation avec SNCF Réseau afin de valider le projet et de caler les ITC, validées le 12/1/2021.

Ce travail a eu également pour conséquence :

- de refondre la planification des travaux et des phasages ;
- de décaler les études PRO et DCE ainsi que le démarrage travaux en 2022 ;
- la production d'un dossier de conception spécifiques (DCS) et de deux notices de sécurité ferroviaire (NSF) par ouvrage.

Ces contraintes complexifient largement les missions de suivi et de contrôle des travaux sur le chantier avec des échanges fréquents entre bureaux d'études, SNCF réseau, titulaire du marché, sous-traitants et le directeur de chantier, tant en mission DET que OPC.

2-Evolution et complexité du projet en phase travaux

2.1 Modification et adaptation du phasage du chantier

Suite aux différentes discussions avec SNCF Réseau en phase conception et aux contraintes supplémentaires imposées par cette dernière, il a été nécessaire de modifier l'organisation et le phasage des travaux en fonction des interruptions temporaires de circulation (ITC).

2.2 Mission de synthèse

Le programme initial du maître d'ouvrage prévoyait uniquement des missions EXE et VISA. Or, ce type d'ouvrage requiert qu'une mission de SYNTHÈSE soit confiée au maître d'œuvre pour permettre à l'entreprise de s'approprier les études de ce dernier.

En effet, pour concevoir le projet le maître d'œuvre doit procéder à des études approfondies, qui ne peuvent se limiter au VISA. Au cours des études de conception, en fonction des études géotechniques, des contraintes SNCF et autres, le maître d'œuvre calcule et conçoit les ouvrages afin d'en définir leurs caractéristiques : cela correspond à des études d'EXE qui sont des plans guides qui servent de base pour les études réalisées sous la responsabilité de l'entreprise travaux. Cette dernière fait ses calculs et ses plans d'exécution en fonction de sa technicité ; le Maître d'œuvre les contrôle et y applique son VISA.

Dans le projet, seuls les ouvrages de franchissement des voies ferrées ont été étudiées EXE en phase conception. Le maître d'œuvre a donc une mission de synthèse entre son projet initial et les calculs et plans d'exécution de l'entreprise. Pour la voie verte, l'entreprise a en charge directe les études et plans d'exécution et le maître d'œuvre procède au visa de ces documents.

2.3 Mission G4

Dans le cadre des travaux, les missions géotechniques sont obligatoires dans ces types d'ouvrages. Elles sont codifiées dans la norme NF P 94-500 de novembre 2013.

19 OCT 2022

Une mission G2 a été confiée au maître d'œuvre en phase études dans le cadre de l'avenant n°1.
Une mission G3, permettant d'étudier dans le détail les ouvrages géotechniques était prévue dans l'offre du maître d'œuvre.

Il est donc nécessaire, dans la continuité de ce qui a été confié en phase études au maître d'œuvre, de le missionner pour vérifier la conformité des hypothèses géotechniques dans le cadre d'une mission G4.

3-Déduction définitive de la partie relative à la suppression de PN 49

Suite à la suppression du PN 49, il est décidé de supprimer les missions afférentes au-delà du PRO, en tenant compte de la nouvelle clé de répartition évoquée au point 1.2.

4-Solde des missions complémentaires environnementales

Le marché intégrait initialement les missions complémentaires suivantes :

- dossier Loi sur l'eau,
- concertation et Enquête Publique (CEP),
- dossier environnemental « au cas par cas »

Celles-ci ont été partiellement réalisées pour le pont neuf et la voie verte. Il est donc nécessaire de défalquer la part restante relative à la suppression du PN49.

5 - Synthèse de l'évolution des honoraires

L'incidence financière globale est de **34 588,60 € HT**, portant le montant total des honoraires à **531 018,60€ HT**.

Désignation		Montant HT
(1.1) Modification du programme	DET	18 410,00 €HT
(1.3) Difficultés, complexité et planning de réalisation et rédaction des notes DCS et NSF pour les 2 ouvrages	DET	10 640,00 €HT
(2.1) Modification et adaptation du phasage en fonction des ITC	DET	20 520,00 €HT
	OPC	1 230,00 €HT
(1.3) Augmentation complexité des missions de contrôle des travaux sur le chantier	DET	19 240,00 €HT
	OPC	7 280,00 €HT
(2.2) Mission de synthèse	SYN	48 600,00 €HT
(2.3) Mission G4	DET	20 200,00 €HT
	OPC	23 760,00 €HT
(3) Déduction définitive de la partie relative à la suppression de PN 49		-128 228,40 €HT
(4) Missions complémentaires environnementales		-7 063,00 €HT
TOTAL		34 588,60 €HT
% par rapport au montant initial		19,77 %

La Commission d'Appel d'Offres, réunie le mardi 20 septembre 2022, a émis un avis favorable à la passation de cet avenant.

Vu la délibération du conseil communautaire du 13 octobre 2021 n°CC-2021-0148 mettant à jour les délégations de pouvoirs du conseil au profit du bureau et notamment le paragraphe n°B-14 de son annexe,

Le Bureau Communautaire, entendu l'exposé du rapporteur,

Après en avoir délibéré :

A l'unanimité,

DECIDE :

D'APPROUVER l'avenant n°2 au marché de maîtrise d'œuvre pour la reconstruction du Pont Neuf, la suppression du PN 49 et la déviation de la RD 15 dans les conditions définies ci-avant ;

D'AUTORISER le président ou son représentant à signer et exécuter ledit avenant,

DE DIRE que les crédits sont prévus au budget, sur les crédits ouverts à cet effet à l'article 2031 du budget Principal, antenne OVRA1.

Le Secrétaire de séance



Pour le président et par délégation,

Signé par : Alain FARINE
Date : 19/10/2022
Qualité : Agglo - DGS



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux devant Monsieur le Président d'Annemasse Agglo dans le délai de deux mois à compter de son affichage ou de sa notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal administratif de Grenoble dans le délai de deux mois à compter de la notification de la délibération ou de sa date d'affichage, ou à compter de la réponse d'Annemasse Agglo, si un recours gracieux a été préalablement déposé.