

Service instructeur

Direction des Routes et des Transports
Direction Adjointe Projets Routiers

N° CP 2011-2-3-15

Service consulté

Direction des Affaires Juridiques
Direction de la Commande Publique

**RD 66 – AMÉNAGEMENT DU CARREFOUR « DES PONTS SNCF » ENTRE
LES RD 66, RD 56 III ET LA RUE DE MODENHEIM À RIEDISHEIM**

□

**PROGRAMME AW11 – PHASE 2
RÉSILIATION DU MARCHÉ DE MAÎTRISE D'OEUVRE**

Résumé : Le présent rapport a pour objet de prononcer la résiliation du marché de maîtrise d'œuvre n° 03/08 aux torts du titulaire, conformément aux dispositions de l'article 37.1 alinéa b du CCAG - Prestations Intellectuelles, selon lesquelles la personne publique peut résilier le marché aux torts du titulaire, après mise en demeure restée infructueuse, lorsque le titulaire ne s'est pas acquitté de ses obligations dans les délais contractuels.

I. PREAMBULE

Par délibération en date du 23 mars 2007, le Conseil Général a approuvé le programme d'aménagement du carrefour « des ponts SNCF » entre les RD 66 (rue de Bâle), RD 56 III (rue du Général De Gaulle) et la rue de Modenheim à RIEDISHEIM et autorisé le lancement de la procédure de passation du marché de maîtrise d'œuvre afférent.

Celui-ci a été notifié le 28 janvier 2008 au groupement ARCADIS (mandataire) / AEI (co-traitant n° 1) / BOUQUOT ECO PAYSAGEMENT (co-traitant n° 2).

Le projet a été déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 4 février 2010.

II. AVANCEMENT DU MARCHE DE MAITRISE D'OEUVRE

1) Etudes jusqu'à l'AVP (avant-projet) et à la DUP (déclaration d'utilité publique) :

A ce jour, les éléments de mission de maîtrise d'œuvre jusqu'à l'AVP (avant-projet) et à la DUP (déclaration d'utilité publique), ainsi que tous les éléments de mission liés, ont été réceptionnés.

2) Etudes de PRO (Projet) :

L'élément de mission Projet, confié à ARCADIS, a été commandé par décision n° 20 du 13 mai 2009.

Le marché n° 03/08 prévoyait que cette mission soit remplie dans un délai de 16 semaines, ce qui menait l'échéance au 11 août 2009.

ARCADIS a remis le dossier Projet indice 1 le 7 juillet 2009, complété par le planning remis le 20 juillet 2009.

Le projet a été ajourné par décision n° 31 du 28 juillet 2009.

La décision n°32 du 28 juillet 2009 a demandé à ARCADIS de fournir son analyse sur les demandes complémentaires formulées par la SNCF par courriel du 8 juillet 2009.

Par décisions n°33 du 10 août 2009 et 36 du 18 septembre 2009, le délai de remise a été prolongé.

ARCADIS a remis son dossier Projet indice 2 le 20 octobre 2009, mais sa prestation a été ajournée le 1er décembre 2009 par décision n° 38.

L'ajournement était justifié par :

- le dépassement de l'enveloppe financière des travaux telle que fixée par le Maître d'ouvrage,
- des erreurs, oublis et doublons à corriger sur l'estimation du coût des travaux,
- des erreurs, des oublis, des manquements sur les Plans Généraux,
- la non-conformité des dispositifs de retenue de type GCDF (garde corps double fonction),
- diverses absences dans la Partie « Ouvrage d'Art » (absence du plan du mur anti-bruit, absences d'éléments architecturaux et paysagers, inadaptation du garde-corps, absence de drainage des murs de soutènement, incohérences entre les épaisseurs d'enrobés, etc.),
- le caractère incomplet, peu lisible, erroné, non-conforme des plans pour la Partie « Aménagements Paysagers »,
- des incomplétudes dans la Partie « Signalisation et Equipements »,
- l'absence de synthèses pour la Partie « Signalisation et Equipements »,
- des reprises nécessaires des plans de signalisation, l'oubli de prévision de la déviation d'une ligne de transport en commun, une erreur sur la largeur de la RD 66 pour le passage des bus en ce qui concerne la Partie « Exploitation »,
- l'oubli d'une synthèse pour la Partie « Eclairage Public »,
- l'absence de proposition d'un dispositif de sécurité pérenne pour le terre-plein central de la rue De Gaulle,
- plusieurs non conformités au programme.

Suite aux inquiétudes exprimées par la SNCF, à plusieurs reprises, sur le risque de tassement des voies ferrées induit par le vibrofonçage des palplanches (voir en ce sens les précisions figurant dans le point III- 2 - *Tassement des voies ferrées* - ci-après), nous avons réinterrogé ARCADIS à ce sujet par courriers des 5 février 2010 et 11 mars 2010.

En réponse, le maître d'œuvre nous a donné des assurances dans ses courriers des 26 février 2010 et 24 mars 2010.

Par ailleurs, ARCADIS a arbitrairement conditionné la reprise des études de projet à la validation préalable par le maître d'ouvrage de profils en travers modificatifs pour mettre en conformité les dispositifs de retenue et à une rémunération complémentaire.

Par courrier du 1^{er} juin 2010, il a été demandé au maître d'oeuvre de faire part au maître d'ouvrage d'une proposition d'adaptation de son forfait de rémunération pour rehausser le

tablier de l'un de ses ouvrages afin de tenir compte des dernières demandes de la SNCF vis-à-vis du rehaussement des caténaires.

Les 7 juin, 24 juin et 27 août 2010, le maître d'œuvre a été avisé de points (hypothèses de calcul, vérification au séisme,...) détectés dans ses études susceptibles de constituer des non-conformités.

Par lettres du 27 août 2010, il a été demandé à ARCADIS de s'expliquer sur la découverte par le maître d'ouvrage que l'un des principaux ouvrages était couvert par un brevet (voir en ce sens les précisions figurant au point III - 1 - *Pont à créer sur la voie ferrée « Mulhouse-Chalampé »* - ci-après).

Par lettres en date des 28 septembre et 8 novembre 2010, le maître d'œuvre a été mis en demeure d'apporter des explications et des précisions au regard des insuffisances et non-conformités affectant les études de projet.

ARCADIS a répondu par courriers du 18 octobre 2010 et du 23 novembre 2010.

Le maître d'œuvre a été mis en demeure une troisième fois le 22 décembre 2010 de remettre dans un délai d'un mois, soit pour le 24 janvier 2011, des études de projet conformes, faute de quoi la résiliation du marché à ses torts serait proposée à la Commission Permanente.

Ce n'est que par courrier du 6 janvier 2011 que le maître d'œuvre a enfin pris la mesure de la décision d'ajournement du Projet n° 38 du 1^{er} décembre 2009, soit plus de 13 mois après la notification de la décision n° 38, et encore, non pas pour y apporter les réponses demandées, mais seulement pour demander des précisions quant à l'interprétation de certaines observations contenues dans la décision d'ajournement. Ces précisions lui ont été apportées par lettre du 19 janvier 2011.

ARCADIS a remis son Projet indice 3, se présentant comme une version corrigée se voulant conforme, le 24 janvier 2011 et a annoncé par courriel du même jour que « l'annexe accompagnant la décision 38, vous sera envoyée demain annotée de nos réponses et/ou observations ». Ce document complémentaire a été envoyé le 25 janvier 2011 par courriel d'ARCADIS.

III. INSUFFISANCES ET NON-CONFORMITES DE L'ETUDE DE PROJET INDICE 3

Les développements ci-dessous expliquent en quoi le Projet indice 3 n'a pas respecté la mise en demeure (faite par courrier du 22 décembre 2010) de transmettre au Département un Projet complet et finalisé pour le 24 janvier 2011, en ce que le Projet indice 3 est grevé d'insuffisances et de non-conformités liées aux points détaillés ci-dessous :

1) Pont à créer sur la voie ferrée « Mulhouse – Chalampé » :

Suite à la publication, le 18 août 2010, de l'avis de pré information, dont la parution est encouragée dans le cadre des procédures de passation de marchés publics de travaux supérieurs à 5 150 000 Euros HT, une entreprise a averti le Département que le type d'ouvrage « Poutre-dalle », qu'ARCADIS a proposé au Département, était une solution technique couverte par un brevet. Par courrier du 27 août 2010, le Département a sollicité des explications d'ARCADIS à ce sujet.

Le maître d'œuvre a confirmé dans son courrier du 18 octobre 2010, après relance par lettre de mise en demeure du 28 septembre 2010, que ce type d'ouvrage était effectivement couvert par un brevet.

Il en résulte que le Département ne pouvait pas lancer la consultation des entreprises de travaux en sollicitant des candidats une offre fondée sur la solution technique d'ouvrage type « poutre-dalle » ; en effet, seules les entreprises sous contrat de licence avec le propriétaire de cette technique brevetée pouvaient remettre une offre conforme et, a contrario, les autres sociétés seraient de fait exclues de la consultation. Dans une telle situation, ces dernières auraient été en droit de rechercher la responsabilité du Département aux motifs d'une violation du principe d'égalité de traitement des candidatures à la commande publique et d'atteinte au principe de libre accès aux marchés publics.

En conséquence, le Département a été contraint de constater d'une part que l'avis de pré information est inopérant, ceci retardant de facto la consultation des entreprises, et d'autre part que les études de projet ne sont pas conformes à celles qui étaient attendues du maître d'œuvre.

ARCADIS a alors proposé, par courrier du 18 octobre 2010 un autre type d'ouvrage « Poutres Précontraintes à Fils Adhérents » (PRAD) qui nécessitait, à l'instar de ce qui avait été fait avant de retenir la solution d'ouvrage type « poutre-dalle », un accord préalable du gestionnaire des voies ferrées franchies, RFF.

RFF a répondu le 2 décembre 2010 qu'il n'avait pas d'objection de principe sur ce type d'ouvrage pour ce projet.

Le maître d'œuvre a été mis en demeure le 22 décembre 2010 de reprendre les études de projet en conséquence, en développant la solution PRAD.

Or, il a remis le 24 janvier 2011 un Projet prévoyant un ouvrage en poutrelles enrobées et non un PRAD.

La mise en demeure est donc infructueuse sur ce point, le maître d'œuvre ayant étudié un type d'ouvrage différent de celui demandé lors de la troisième mise en demeure du 22 décembre 2010.

Le retard entraîné par cette erreur du maître d'œuvre vis-à-vis de ses obligations contractuelles est donc la somme des délais suivants :

- sept semaines, soit le délai entre la sollicitation initiale du 27 août 2010 et la réponse du maître d'œuvre du 18 octobre 2010,
- un mois, soit, conformément à la troisième mise en demeure du 22 décembre 2010, le délai entre cette date et le 24 janvier 2011,
- le délai qui court depuis le 24 janvier 2011 pour le projet non-conforme au type d'ouvrage validé par RFF. Il conviendra d'y ajouter le temps à consacrer pour la mise en conformité du projet à la solution technique validée par RFF (ouvrage de type PRAD), ainsi que le délai nécessaire à la nouvelle planification des créneaux ferroviaires avec RFF.

2) Tassement des voies ferrées :

L'opération impose que des palplanches soient mises en place pour servir de soutènement. La méthode de réalisation retenue est d'implanter ces palplanches dans le sol par vibrofonçage. Le risque inhérent à cette méthode, qui génère des vibrations dans l'environnement du secteur de travaux, est de déstabiliser le sol et le sous-sol alentours.

Etant donné que cette opération se déroulera à proximité des voies ferrées, la question s'est posée de savoir si le vibrofonçage aurait une conséquence sur le sous-sol supportant ces voies au point de créer un phénomène de « tassement des voies » supérieur aux tolérances de la SNCF.

Le maître d'oeuvre avait toujours donné l'assurance au Département que les éventuels tassements des voies ferrées seraient maintenus dans des limites acceptables pour la SNCF, notamment par son courrier du 25 août 2009.

Le Conseil Général a donc considéré que cet engagement d'ARCADIS constituait une obligation de résultat. Pendant toute la période de préparation à la remise de l'élément de mission PRO, à aucun moment cette contrainte de site, ni le principe même de cette obligation de résultat n'ont été remis en cause par ARCADIS.

Cette assurance avait déjà été donnée dans le courrier d'ARCADIS du 25 août 2009 selon lequel :

« L'énergie et la fréquence du vibrofonçage seront adaptées de façon à maintenir les éventuels tassements au niveau des voies dans les limites acceptables par la SCNF » qui « devra, à ce propos, nous fournir les spécifications applicables correspondantes. »

Cette assurance a une première fois été confirmée par ARCADIS dans son courrier daté du 26 février 2010, dans lequel il est conclu que :

« la mise en œuvre de palplanchage par vibrofonçage est une solution envisageable pour ce projet, mais à condition de bien prévoir [sous-entendu, qu'ARCADIS prévoit bien] la prise en charge et le management des risques associés comprenant entre autres :

- une instrumentation lors du vibrofonçage des palplanches afin de finaliser les paramètres de vibrofonçage permettant de ne pas provoquer de désordres en particulier au niveau de la voie ferrée,
- une supervision des travaux afin de s'assurer que l'entreprise respecte bien les consignes qui auront été établies (en particulier, respect des paramètres de vibrofonçage, réalisation de préforages dès la rencontre de blocs, respect des seuils définis par les auscultations) ».

Au surplus le 24 mars 2010, à la suite de questions complémentaires sur les modalités relatives au vibrofonçage des palplanches, ARCADIS nous écrit que :

« Pour le dernier point évoqué dans votre courrier, nous détaillerons dans le dossier PRO, les risques que nous avons identifiés à ce stade de l'étude en ce qui concerne la mise en œuvre des palplanches ainsi que les procédures d'exécution que nous demanderons à l'entreprise. »

Or, ARCADIS a indiqué, dans son courrier du 23 novembre 2010 en réponse à la deuxième mise en demeure, qu'il entend par risques acceptables pour la réalisation du vibrofonçage des palplanches à proximité des voies ferrées, le fait, notamment, que « le bourrage des voies pourra être réalisé par le personnel de la SNCF dès que des tassements supérieurs aux tolérances requises seront mesurés ». Cette affirmation revient, pour ARCADIS, à ne pas donner au Département l'assurance que le tassement des voies ferrées, à un niveau supérieur aux tolérances de la SNCF, est maîtrisé au point qu'il ne peut être préjudiciable à l'intégrité des voies.

En effet, le bourrage de voies est l'opération qui consiste à réparer un tassement des voies supérieur à la tolérance imposée par la SNCF. Donc, le principe même d'envisager qu'un bourrage de voies sera à réaliser signifie que le tassement des voies dans les limites tolérées par la SNCF n'est plus garanti, et donc, que le Projet, sur ce point ne respecte plus les contraintes de site (ce respect constituant pourtant une obligation de résultat du maître d'oeuvre).

Cette affirmation tardive est en totale contradiction avec l'assurance précitée donnée le 25 août 2009. De plus, elle est inacceptable dans la mesure où elle reporte sur le Département la gestion des conséquences de la survenance du risque de tassements des

voies ferrées supérieures aux tolérances requises par la SNCF. En effet, cette affirmation d'ARCADIS, née de son courrier du 23 novembre 2010, reviendrait à dire que le maître d'œuvre estime désormais que ce serait au Département de négocier avec la SNCF pour envisager une opération de bourrage des voies.

Pour comprendre l'importance de cette situation, il faut noter que, au mieux, si la SNCF acceptait de mettre en œuvre cette opération de bourrage de voies, elle laisserait toutefois le Département supporter les conséquences financières d'une telle opération. Celles-ci sont liées, d'une part, à la suspension des travaux départementaux, le temps d'arriver au créneau convenu avec la SNCF pour procéder au bourrage des voies, lequel créneau est induit par le calendrier du trafic ferroviaire évidemment très contraignant, et, d'autre part, au coût inhérent au bourrage qui serait évidemment refacturé par la SNCF au Département.

Au pire, la SNCF serait en droit de ne pas accepter le principe d'un bourrage de ses voies, considérant qu'il s'agit d'un problème du Département que celui-ci aurait dû annihiler en prévoyant une méthode non préjudiciable pour le site ferroviaire.

Le maître d'œuvre a donc été mis en demeure le 22 décembre 2010 de vérifier et de justifier que les éventuels tassements des voies ferrées seront effectivement maintenus dans les limites fixées par la SNCF, conformément aux contraintes de site connues par ARCADIS et dont le respect constitue une obligation de résultat fixée contractuellement. Faute de quoi, il sera considéré que la solution qu'il propose ne respecte pas les contraintes du programme et du site et remet en cause l'avant-projet.

Il n'a pas apporté d'éléments justificatifs dans son projet corrigé du 24 janvier 2011. La mise en demeure est donc infructueuse sur ce point, d'autant plus qu'ARCADIS a reconnu dans son courrier du 24 mars 2010 que son Projet Indice 2 n'était pas finalisé sur ce point [« Nous détaillerons dans le dossier PRO, les risques que nous avons identifiés à ce stade de l'étude en ce qui concerne la mise en œuvre des palplanches (...) »] alors que le dossier PRO était censé avoir été remis le 11 août 2009.

L'absence de réponse entraîne un retard calculé comme suit : à ce jour, la garantie que les contraintes de site seront respectées par la méthode de mise en place des palplanches n'est pas apportée alors qu'elle aurait dû l'être, sans être remise en cause ultérieurement, dès la remise du Projet indice 1, soit à compter du 11 août 2009. La différence est donc de plus de 17 mois à la date de présentation du présent rapport.

3) Respect de la réglementation parasismique :

Le maître d'œuvre a l'obligation de vérifier la résistance des ouvrages au regard des risques sismiques recensés dans la zone de réalisation de l'opération.

Or, ce n'est que dans son courrier du 23 novembre 2010 (courrier en réponse à la demande du Département de justifier que le maître d'œuvre a effectivement vérifié la résistance des ouvrages par rapport aux risques sismiques recensés), que le maître d'œuvre a justifié le fait qu'il n'a pas spécifiquement vérifié la résistance des tabliers des ouvrages par rapport aux normes sismiques en évoquant les dispositions du guide du SETRA « Ponts courants en zone sismique », lequel n'impose pas ce type de vérification dans les zones où le risque sismique est caractérisé par des accélérations inférieures à 2m/s^2 (zones où les sollicitations sismiques sont moins défavorables que les sollicitations dues aux combinaisons fondamentales de service ou, en d'autres termes, zones où les vibrations du pont dues à la circulation des véhicules est plus importante que les vibrations dues à un séisme couramment constaté dans la zone).

Or, le secteur est en zone II de sismicité (II) et la classe de l'ouvrage est de type C. D'après ce même guide du SETRA, l'accélération à prendre en compte est de 3 m/s^2 .

Le maître d'œuvre, suite à la troisième mise en œuvre du 22 décembre 2010, a, enfin, vérifié, dans son projet remis le 24 janvier 2011, le respect de la réglementation parasismique pour les tabliers en prenant en compte une accélération de 3 m/s².

Le retard induit par cette erreur de référencement commise par ARCADIS court depuis la deuxième lettre de mise en demeure du 8 novembre 2010 lui enjoignant de vérifier ce point au 24 janvier 2011, soit deux mois et une semaine.

4) Notes de calcul :

Le maître d'œuvre, suite à la troisième mise en demeure du 22 décembre 2010 lui demandant de compléter ses notes de calcul par les interprétations et analyses des résultats bruts de calcul, a corrigé ces points dans son Projet indice 3 du 24 janvier 2011.

Le retard induit est d'un mois (entre le 22 décembre 2010 et le 24 janvier 2011).

5) Décision d'ajournement n° 38 du Projet :

Dès la première lettre de mise en demeure du 28 septembre 2010, il a été exigé du maître d'œuvre la mise au point du projet au regard des observations figurant dans la décision n° 38 d'ajournement en date du 1er décembre 2009, mise au point qui aurait dû être faite dans les 4 semaines suivant la décision d'ajournement.

Ces obligations lui ont été rappelées dans les deuxième et troisième mises en demeure respectivement en date des 8 novembre et 22 décembre 2010.

Par courrier en date du 6 janvier 2011, soit plus de 13 mois après qu'il ait été en possession de la décision d'ajournement n° 38, ARCADIS a demandé, en vue de prendre en compte les observations de la décision n° 38, des précisions sur tous les points nécessitant une validation ou une précision du maître d'ouvrage. Une réponse a été apportée par courrier du 19 janvier 2011.

Le maître d'œuvre a remis son Projet corrigé le 24 janvier 2011 et a annoncé par courriel du même jour que « l'annexe accompagnant la décision 38, vous sera envoyée demain annotée de nos réponses et/ou observations ». Ce document complémentaire a été envoyé le 25 janvier 2011 par courriel d'ARCADIS.

Ce document a donc été remis hors délai. Par ailleurs, il ne répond pas à l'ensemble des points faisant l'objet de la décision d'ajournement n°38, puisque le maître d'œuvre a encore, en date du 25 janvier 2011, des observations à formuler sur un document qui lui a été notifié le 1^{er} décembre 2009.

Le retard induit est de 3 mois et 3 semaines (soit entre la première mise en demeure du 28 septembre 2010 et le 24 janvier 2011), auquel il conviendrait d'ajouter le délai, qui continue de courir, pour tous les points non corrigés dans le Projet indice 3.

Le maître d'œuvre n'a donc pas respecté l'échéance qui lui a été fixée dans le courrier du 22 décembre 2010, portant mise en demeure de remettre son Projet finalisé. Le Projet indice 3 n'étant pas exempt de toute critiques concernant les manquements relevés dans la décision d'ajournement du 1^{er} décembre 2009, la mise en demeure est donc infructueuse au sens des dispositions de l'article 37 du CCAG Prestations Intellectuelles.

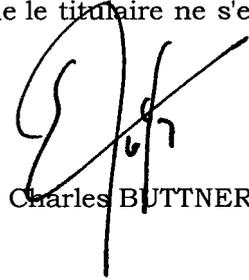
IV. CONCLUSION

En résumé, après mise en demeure par courrier du 22 décembre 2010, il est constaté :

- pour ce qui concerne le pont à créer sur la voie ferrée « Mulhouse-Chalampé », un retard total composé :
 - d'un retard de sept semaines, soit le délai entre la sollicitation initiale du 27 août 2010 et la réponse du maître d'œuvre du 18 octobre 2010,
 - d'un retard d'un mois, soit, conformément à la troisième mise en demeure du 22 décembre 2010, le délai entre cette date et le 24 janvier 2011,
 - d'un retard non échu qui court depuis le 24 janvier 2011 pour le projet non-conforme au type d'ouvrage validé par RFF, retard auquel il conviendra d'ajouter le temps à consacrer pour la mise en conformité du projet à la solution technique validée par RFF (ouvrage de type PRAD), ainsi que le délai nécessaire à la nouvelle planification des créneaux ferroviaires avec RFF,
- pour ce qui concerne le tassement des voies ferrées, un retard de plus de 17 mois, calculé à la date de présentation du présent rapport, étant entendu qu'à ce jour, la garantie que les contraintes de site seront respectées par la méthode de mise en place des palplanches n'est pas apportée, alors qu'elle aurait dû l'être, sans être remise en cause ultérieurement, dès la remise du Projet indice 1, soit à compter du 11 août 2009,
- pour ce qui concerne le respect de la réglementation parasismique, le retard de deux mois et une semaine induit par l'erreur de référencement commise par ARCADIS, calculé entre la date de la deuxième lettre de mise en demeure du 8 novembre 2010 lui enjoignant de vérifier ce point et le 24 janvier 2011,
- pour ce qui concerne la remise des interprétations et des analyses des notes de calcul, le retard induit est d'un mois (entre le 22 décembre 2010 et le 24 janvier 2011),
- pour ce qui concerne la décision d'ajournement n° 38, le retard induit est de 3 mois et 3 semaines (soit entre la première mise en demeure du 28 septembre 2010 et le 24 janvier 2011), auquel il conviendrait d'ajouter le délai, qui continue de courir, pour tous les points non corrigés dans le Projet indice 3.

En conséquence, je propose à votre Assemblée de bien vouloir :

- constater que la mise en demeure de produire, à la date du 24 janvier 2011, un Projet indice 3 finalisé et exempt de critiques telles qu'elles ont été formulées antérieurement (dans la décision d'ajournement n° 38 du 1^{er} décembre 2009 et dans le courrier de mise en demeure du 22 décembre 2010) est infructueuse,
- décider de résilier le marché de maîtrise d'œuvre n° 03/08 dont ARCADIS est le titulaire, aux torts du titulaire, en application des dispositions de l'article 37.1 alinéa b du CCAG – Prestations Intellectuelles applicable à ce marché, lesquelles prévoient que la personne publique peut résilier le marché aux torts du titulaire, après mise en demeure restée infructueuse, lorsque le titulaire ne s'est pas acquitté de ses obligations dans les délais contractuels.



Charles BUTTNER

Direction des Routes
et des Transports

Madame Cathy GAILLIEZ
Directeur Régional
Société ARCADIS ESG
95 rue Boecklin - B.P. 29
67015 STRASBOURG CEDEX

Lettre signifiée par voie d'huissier

Dossier suivi par Mathias MEONI (ML)
☎ 03.89.27.92.98

Colmar, le **22 DEC. 2010**

Objet : Marché n° 03/08 – marché de maîtrise d'œuvre relatif à l'aménagement du carrefour entre les RD 66, RD 56 III et la rue de Modenheim à RIEDISHEIM

Madame le Directeur,

Par lettres en date du 28 septembre et du 8 novembre derniers, nous vous avons mis en demeure de nous apporter des explications et précisions au regard de plusieurs insuffisances et non-conformités affectant les études de projet.

Par ailleurs, nous vous avons confirmé dans ces mêmes courriers ainsi que par des courriers précédents (du 15 et du 30 juillet 2010), que votre proposition de rémunération complémentaire pour modifier la moitié de l'une des cinq branches du carrefour giratoire (sans incidence sur l'anneau du giratoire) était disproportionnée par rapport au montant initial du marché et donc, en l'état, inacceptable.

Votre courrier en réponse en date du 23 novembre 2010 appelle de ma part les remarques suivantes :

1. PONT À CRÉER SUR LA VOIE FERRÉE « MULHOUSE-CHALAMPÉ » :

Par courrier du 27 août 2010, nous vous avons sollicité à propos de l'existence d'un brevet couvrant le type d'ouvrage « Poutre-dalle », dont nous a averti une entreprise suite à la publication de l'avis de pré information paru le 18 août dernier.

Dans votre courrier du 18 octobre, après relance de notre part par lettre de mise en demeure du 28 septembre 2010, vous nous avez confirmé que ce type d'ouvrage est effectivement couvert par un brevet.

Il en résulte que les études de projet ne sont pas conformes au code des marchés publics et que l'avis de pré information est inopérant.

Vous nous avez proposé un autre type d'ouvrage « Poutres Précontraintes à Fils Adhérents » qui nécessitait un accord préalable du maître d'ouvrage des voies ferrées franchies, RFF.

RFF vient de me répondre qu'il n'avait pas d'objection de principe sur ce type d'ouvrage pour ce projet (cf. courrier du 2 décembre 2010 ci-joint en annexe n°1).

Il vous appartient donc désormais de reprendre les études de projet en conséquence.

Le retard entraîné par votre erreur vis-à-vis de vos obligations contractuelles atteint d'ores et déjà sept semaines (soit le délai entre notre sollicitation initiale et votre réponse précitée admettant cette erreur et proposant la nouvelle solution) ; il conviendra notamment d'y ajouter le temps consacré à la mise en conformité de vos études à cette solution ainsi que le délai nécessaire à la nouvelle planification des créneaux ferroviaires avec RFF.

2. TASSEMENTS DES VOIES FERRÉES :

Jusqu'à présent, vous nous aviez toujours assuré que les éventuels tassements des voies ferrées seraient maintenus dans des limites acceptables pour la SNCF (cf. votre courrier du 25 août 2009).

Vous nous indiquez désormais, dans votre courrier du 23 novembre dernier, que vous entendez par risques acceptables pour la réalisation du vibrofonçage des palplanches à proximité des voies ferrées, le fait, notamment, que « le bourrage des voies pourra être réalisé par le personnel de la SNCF dès que des tassements supérieurs aux tolérances requises seront mesurés ».

Cette affirmation tardive est en totale contradiction avec l'assurance précitée que vous nous aviez donnée le 25 août 2009. De plus, elle est inacceptable dans la mesure où elle reporte le risque de tassements des voies ferrées supérieurs aux tolérances requises par la SNCF sur le Département.

Il vous appartient donc de vérifier et de justifier que les éventuels tassements des voies ferrées seront effectivement maintenus dans les limites fixées par la SNCF.

J'attire votre attention qu'en l'absence de cette assurance de votre part, je me verrai dans l'obligation de considérer que la solution que vous nous avez proposée ne respecte pas les contraintes du programme et du site et remet en cause l'avant-projet. Dans ce cas, ceci vous obligerait à envisager une nouvelle solution technique alternative, laquelle serait susceptible d'entraîner un retard qui vous serait entièrement imputable ainsi qu'un éventuel dépassement de l'enveloppe financière prévisionnelle.

Je vous demande de garantir que cette nouvelle solution alternative respecterait l'ensemble de ces paramètres : le programme de l'opération, les contraintes de site et l'enveloppe financière prévisionnelle.

3. RESPECT DE LA RÉGLEMENTATION PARASISMIQUE :

Dans votre courrier du 23 novembre 2010, vous mentionnez que le guide du SETRA « Ponts courants en zone sismique » indique, que pour des accélérations inférieures à 2m/s^2 , les sollicitations sismiques sont moins défavorables que les sollicitations dues aux combinaisons fondamentales de service.

Or, le secteur est en zone II de sismicité (II) et la classe de l'ouvrage est de type C. D'après ce même guide du SETRA, l'accélération à prendre en compte est de 3 m/s^2 .

En l'état de vos réponses, et de l'erreur qui semble être commise, nous vous demandons de nous assurer que la réglementation parasismique est respectée et donc que l'ouvrage n'est pas affecté d'un défaut de conception qui interdirait le lancement d'une consultation pour les travaux correspondants.

Il en résulte également un retard vis-à-vis de vos obligations contractuelles, qui court depuis notre lettre du 8 novembre 2010.

4. NOTES DE CALCUL :

Les notes de calcul que vous nous avez transmises sont incomplètes dans la mesure où elles ne comportent pas les interprétations et analyses des résultats bruts de calcul.

Cette insuffisance entraîne un retard dans l'opération à compter de la réception de la présente lettre.

5. DÉCISION N° 38 :

Malgré nos multiples relances, vous n'avez toujours pas complété et mis au point les études de projet au regard de nos observations figurant dans notre décision n°38 en date du 1er décembre 2009.

Je vous précise également que les profils en travers type modificatifs joints à votre courrier du 18 octobre 2010 (qui constituent la 4ème version corrigée suite aux repérages successifs de vos erreurs par nos soins) présentent encore des incohérences qu'il vous appartient de reprendre (cf. annexe n°2).

En outre, vous avez fini par déclarer dans votre courrier du 23 novembre 2010, que vous conditionnez la mise au point des études de projet à la passation d'un avenant pour prise en compte du rehaussement d'un tablier de pont demandé par RFF et l'intégration des dispositions des Eurocodes, en arguant du fait qu'il aurait été « convenu que la reprise de l'élément PRO et la reprise suite à la décision de RFF ne ferait l'objet que d'un seul dossier »

Or, d'une part, une telle entente n'a jamais été formalisée.

D'autre part, une telle entente ne peut pas avoir été ne serait-ce qu'envisagée par le Département en ce que, aujourd'hui tout comme durant les derniers mois écoulés, la reprise de l'élément de mission PRO suite à la décision n°38 nous est toujours apparue comme vous étant rendue obligatoire pour corriger des insuffisances et des non-conformités, qui vous sont imputables, relevées dans l'élément de mission PRO (cf. les points n° 1, 3 et 4 ci-dessus), voire même, relatives à votre mission AVP (cf. point n°2 ci-dessus). Toutes ces corrections doivent être réalisées par vos services, sans contrepartie financière particulière, alors que la passation d'un avenant ne peut se limiter qu'à convenir de la réalisation d'études supplémentaires nées d'une donnée nouvelle émanant de RFF et des Eurocodes.

Il y a donc bien ici des différences notables dans la nature des prestations qui vous sont demandées par le Département, différences que vous ne pouvez ignorer :

- d'un côté, la reprise d'insuffisances et de non-conformités qui n'auraient pas dû être commises, n'emportant pas de rémunération ;
- de l'autre, la prise en compte d'un nouvel élément imprévisible, contre rémunération.

Il n'est donc pas possible que vous persistiez à soutenir que la reprise des insuffisances et des non-conformités – dont vous ne contestez d'ailleurs pas l'existence – puisse être conditionnée à la conclusion d'un avenant dont l'objet est totalement différent (prise en compte d'un élément nouveau non prévu).

Votre attitude qui veut mélanger, sans fondement ni logique, ces points de discussion me force à conclure que vous refusez ainsi d'honorer vos engagements contractuels.

Si votre volonté manifeste de bloquer la situation devait perdurer, sachez que je suis résolu à prendre des mesures pouvant aboutir à mettre un terme anticipé à nos relations sur cette opération.

En conclusion et au regard de tous vos manquements précités à vos obligations contractuelles, lesquels malgré des injonctions répétées en vue d'y remédier, n'ont pas été satisfaites, ont donc entraîné de conséquents retards et n'ont pas, de surcroît, donné lieu à des réponses satisfaisantes et ce, depuis plusieurs semaines.

Je vous mets donc en demeure, une dernière fois, de me remettre, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente, des études de projet conformes au marché souscrit et à ses avenants.

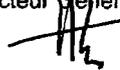
A défaut, je proposerai à la Commission Permanente du Conseil Général, de résilier le marché à vos torts, conformément aux dispositions de l'article 37.1 du CCAG Prestations Intellectuelles, qui sanctionnent le maître d'œuvre d'une résiliation de marché lorsqu'il ne s'est pas acquitté de ses obligations dans les délais contractuels.

Dans votre courrier daté du 09 décembre 2010, vous acceptez finalement de nous proposer une rémunération complémentaire revue à la baisse. Cette proposition fait suite à un premier refus de votre part de revoir votre proposition initiale pendant plus de deux mois, suivi d'un refus pendant trois mois de revoir votre seconde proposition toujours trop élevée. Ces refus persistants contribuent fortement au retard pris par cette opération. Au vu de ce qui précède, je ne pourrai envisager de donner une suite à votre proposition du 09 décembre, dans un sens ou dans un autre, que si vous vous conformez à la présente mise en demeure.

Je vous prie de croire, Madame le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

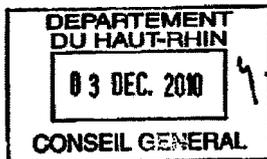
LE PRESIDENT

Pour le Président du Conseil Général du Haut-Rhin
et par délégation
Le Directeur Général des Services



André THOMAS

Annexe n°1 : Courrier de RFF

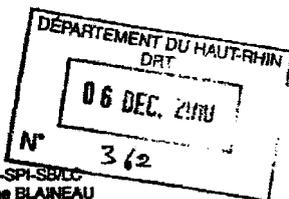


PARIS—KØBENHAVN—CALAIS—LISBO
 PARTENARIAT—ECO-RESPONSABILITØ—RØSEAU—AVENIR—MOBI
 VENEZIA SANTA LUCIA—GARE DE LYON—MADRID ATØCI

Le Directeur régional

Strasbourg, le 02 DEC. 2010

Monsieur Charles BUTTNER
 Président du Conseil Général du Haut-Rhin
 Hôtel du département
 100, Avenue d'Alsace - BP 20351
 68006 Colmar Cedex



Références : D-10-1188-SPI-SB/CC
 Affaire suivie par Solenne BLAINEAU
 ☎ : 03.88.23.95.48

DAPR	Reçu le	5 DEC. 2010		
PLAN	SP Ap.	Avts	Info	
SPR 1	X			

Monsieur Le Président,

Par votre courrier du 17 novembre dernier, vous attirez l'attention de Réseau ferré de France sur le fait qu'un des ouvrages prévus pour les travaux d'aménagement du carrefour entre la RD66, RD56111 et la rue de Modenheim à Riedisheim était un ouvrage type poutre-dalle et que ce type d'ouvrage est protégé par un brevet.

Votre bureau d'études ARCADIS propose en alternative la réalisation d'un ouvrage de type PRAD (Pont à poutrelles précontraintes par fils adhérents) et suggère d'ouvrir à variante ce tablier à l'appel d'offres.

Nous avons consulté notre maître d'œuvre (la SNCF) qui ne voit pas d'inconvénient à la réalisation d'un ouvrage de type PRAD.

J'emets par suite un avis conforme, pour RFF, sur la possibilité de recourir à cette nouvelle disposition constructive.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

N° IDENTIFIANT : 206
 SUIVI DES AFFAIRES

N° CHRON.	PROJ.	ANV.	DAE	AVTS	INFO
DIRECTEUR					X
ASSISTANT					
DAE					
DAP	X				
SAF					
STD					
PRÉSIDENT de l'CCAF					

Très cordialement,
 Le Directeur régional

 Philippe LAUMIN

33A

Annexe n°2 : Analyse des profils en travers type joints au courrier du 18 octobre 2010

1) Profil en travers type route de Bâle Ouest :

Vous proposez de réduire l'effet de paroi vis-à-vis des garde-corps pour les cyclistes de 0,5 à 0,3 m.

Pour la voie verte côté « aire des gens du voyage » : compte tenu du délaissé à l'arrière des candélabres, l'effet de paroi de 0,5 m peut être respecté. Ce point est à corriger.

Pour la voie cyclable côté « voies SNCF » : l'effet de paroi de 0,5 m pourrait être respecté en désaxant la chaussée vers le Nord, la plateforme semblant suffisamment large sur cette section d'après le profil en travers type fourni. La dérogation n'est pas motivée sur ce point.

2) Profil en travers type Rue du Général de Gaulle :

Vous proposez dans votre courrier de réduire l'effet de paroi à 0,15 m (au lieu de 0,3 m) côté muret VL et à 0,15 m (au lieu de 0,5 m) côté garde-corps.

La dérogation n'est pas motivée, ce d'autant plus que le profil en travers type mentionne un TPC de largeur variable.

3) Profil en travers type Rue de Bâle Est jusqu'au PT 6 :

Vous proposez dans votre courrier de réduire l'effet de paroi de 0,5 m à 0,3 m au droit des candélabres sur la voie verte.

D'après le profil en travers type joint, il y a aussi un effet de paroi limité à 0,3 m (au lieu de 0,5 m) pour la voie cyclable de l'autre côté de la route.

Il y a donc une incohérence entre le courrier le profil en travers type. De plus les candélabres sont prévus directement sur le chevêtre couronnant le soutènement en palplanches (faisabilité ?).

4) Profil en travers type Rue de Bâle Est à partir du PT 6 :

Vous citez dans votre courrier un effet de paroi limité à 0,3 m (au lieu de 0,5 m) devant les candélabres, alors que le profil en travers type mentionne 0,4 m.

Il y a donc une incohérence entre votre courrier et le profil en travers type. De plus les candélabres sont prévus directement sur le chevêtre couronnant le soutènement en palplanches (faisabilité ?)