

CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable Est-Ouest à Schiltigheim – route de Hausbergen – incluant la construction d'une passerelle destinée aux modes actifs de déplacement Réhabilitation du pont route de Hausbergen (RD 120)

- Vu la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004;
- Vu l'article L 1615-2 du code général des collectivités
- Vu la délibération du Conseil de CUS en date du 12 juillet 2013 autorisant M. le Président ou son représentant à signer la convention de transfert de maîtrise d'ouvrage;

Entre les soussignés

La Communauté urbaine de Strasbourg représentée par son Président, Monsieur Jacques BIGOT, dûment autorisé par les délibérations du Conseil de CUS en date du 18 avril 2008 (points n° 2 et 6 relatifs à la désignation du Président et aux délégations du Conseil au Président), et du 12 juillet 2013 d'une part,

et

Le Département du Bas Rhin représentée par son Président, Monsieur Guy Dominique KENNEL, agissant en vertu d'une délibération de la Commission Permanente du 7 octobre 2013 d'autre part,

et

Le Ville de Schiltigheim représentée par son Maire, Monsieur Raphael NISAND, agissant en vertu d'une délibération en Conseil Municipal du 11 juin 2013.

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La Communauté urbaine de Strasbourg a adopté les délibérations portant sur la réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable Est – Ouest à Schiltigheim – incluant la construction d'une passerelle réservée aux modes actifs de déplacement (vélos, piétons) et la réhabilitation du pont sur la route de Hausbergen (RD 120).

L'opération concerne des projets complémentaires qui relèvent de plusieurs maîtrises d'ouvrage distinctes :

- la création d'une passerelle d'une largeur de 3 mètres utiles et d'une longueur de 140 mètres au Nord du pont existant pour permettre la mise en service de la voie verte, de compétence Communauté urbaine de Strasbourg
- la requalification des espaces sur le pont existant par la suppression du trottoir Nord et la création d'un cheminement piétons et d'une piste cyclable du côté Sud, de compétence Communauté urbaine de Strasbourg
- la réhabilitation du pont existant nécessaire pour assurer la pérennité des travaux de redistribution des circulations des modes actifs, de compétence Département du Bas-Rhin
- la réhabilitation de l'éclairage implanté sur le pont et l'éclairage public éco conçu de la passerelle, de compétence Ville de Schiltigheim

Compte tenu de l'enchevêtrement des projets et, afin de mettre en œuvre des aménagements matériellement imbriqués tout en assurant la cohérence des interventions sur ce projet de réaménagement global, il est décidé par la présente de transférer le plein exercice de la maîtrise d'ouvrage du Département du Bas Rhin et de la Ville de Schiltigheim à la Communauté urbaine de Strasbourg, en application de l'article 2.II de la loi du 12 juillet 1985 modifiée par l'ordonnance n° 2004-566 du 17 juin 2004 relative à la maîtrise d'ouvrages publiques et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée. En effet, l'article 2-II de la loi du 12 juillet 1985 modifiée prévoit que «lorsque la réalisation, la réutilisation ou la réhabilitation d'un ouvrage ou d'un ensemble d'ouvrages relèvent simultanément de plusieurs maîtres d'ouvrages, ces derniers peuvent désigner, par convention, celui d'entre eux qui assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération ». Cette convention précise les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage exercée et en fixe le terme ».

Article 1 – Objet

La présente convention a pour objet de définir les conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage désignée pour les études et les travaux précités et d'en fixer les termes conformément aux dispositions législatives rappelées ci avant.

Il est convenu par les parties contractantes qu'elles entendent désigner la Communauté urbaine de Strasbourg comme maître d'ouvrage unique, dénommé dans la présente convention, maître d'ouvrage désigné, pour la réalisation du programme décrit à l'article 2 ci après.

Ainsi la Communauté urbaine de Strasbourg exercera la maîtrise d'ouvrage opérationnelle, pleine et entière de l'opération, dans toutes ses composantes, y compris celles relevant des compétences du Département du Bas Rhin et de la Ville de Schiltigheim; la prise en charge financière des travaux relevant de ces deux collectivités sera assurée par celles-ci avec paiement direct auprès des entreprises attributaires.

Article 2 – Programme

Le programme général de l'opération est détaillé à l'article 1 – préambule. Il est complété par le programme technique détaillé joint en annexe à la présente convention constitué des documents suivants (voir annexe 1) :

- les études de diagnostic du pont existant route de Hausbergen (RD 120) et leurs annexes (pont dit WARREN sur voies ferroviaires prolongé à l'Est par le pont Elégie sur voies autoroutières), élaborées par le groupement de maître d'œuvre AGIRBAS-WIENSTROER/Emch Berger/Graff Kiehl daté du 26 septembre 2011,
- le descriptif des travaux de réhabilitation et de reprise du profil en travers du pont existant établi par le maître d'œuvre et daté du 25 avril 2013,
- le descriptif des travaux d'éclairage public, tant pour le pont existant que pour la passerelle future, établi par le maître d'œuvre et daté du 25 avril 2013.

Article 3 – Conditions d'organisation de la maîtrise d'ouvrage

Le Département du Bas Rhin et la Ville de Schiltigheim désignent la CUS pour la conduite de leur maîtrise d'ouvrage, des éléments d'étude et de travaux qui relèvent de leur compétence.

La CUS s'engage à réaliser l'opération dans son ensemble suivant le programme et les modalités financières définies à la présente convention.

Dans le cas où, au cours de la mission il s'avère nécessaire d'apporter des modifications au programme tel que défini par la présente convention, un avenant devra être conclu et mis en place.

La CUS s'engage à associer le Département du Bas Rhin et la Ville de Schiltigheim aux réunions avec la maîtrise d'œuvre pour les travaux et aménagements. Chaque collectivité désignera pour ce qui la concerne les personnes compétentes en fonction de l'objet de la réunion.

Article 4 - Contenu de la mission de maîtrise d'ouvrage désignée.

En concertation permanente avec le Département du Bas Rhin et la Ville de Schiltigheim, la Communauté urbaine de Strasbourg assurera les missions suivantes:

- définition des conditions techniques selon lesquelles seront réalisés les études et travaux;
- présentation du projet global au public;
- choix du coordinateur SPS, et plus généralement de tous les prestataires d'études ou d'assistance à la maîtrise d'ouvrage;
- gestion et suivi, le cas échéant, de l'intervention des concessionnaires de réseaux;
- mise en place des conventions avec les différents tiers impliqués et gestionnaires (RFF, SNCF, DIREst,...) ;
- préparation du choix des entreprises dans le cadre de la procédure de dévolution des marchés;
- attribution, notification et gestion de tous les marchés (études et travaux), établissement des mandats de paiement pour les travaux relevant de la compétence de la Communauté urbaine

de Strasbourg et propositions pour les travaux relevant du Département du Bas Rhin et de la Ville de Schiltigheim;

- réception des travaux en présence des futurs gestionnaires;

- suivi du parfait achèvement,

le suivi de la garantie décennale restant à charge du Département du Bas Rhin et de la Ville de Schiltigheim pour les travaux relevant de leur compétence.

Article 5 – Modalités financières

Le règlement des dépenses de l'opération sera effectué directement par chacune des collectivités pour toutes les missions (investigations, études, publication....) et des travaux découlant de la réalisation des opérations de leur compétence respective. A cet effet, la CUS veillera à la répartition des dépenses entre les deux collectivités selon les compétences précédemment définies et sur la base de la répartition prévisionnelle évaluée comme suit :

| | |
|--|------------------|
| Montant total de l'opération (valeur mai 2010) : | 10.130.320 € TTC |
| soit pour le Conseil Général du Bas Rhin: | 981.411 € TTC |
| soit pour la ville de Schiltigheim: | 148.909 € TTC |
| et pour la Communauté urbaine de Strasbourg | 9.000.000 € TTC |

La CUS, maître d'ouvrage désigné, assurera le contrôle, l'enregistrement puis la transmission des factures relevant de l'ordonnateur du Département du Bas Rhin ou de la Ville de Schiltigheim, ces derniers procéderont à la certification du service fait sur l'ensemble des factures qui leur seront transmises pour mandatement sur leur propre budget.

La gestion des avances, des garanties à première demande, et des pénalités sera prise en compte par le maître d'ouvrage désigné, dans le respect des dispositions prévues par le code des marchés publics.

La CUS ne perçoit aucune rémunération du Département du Bas Rhin ou de la Ville de Schiltigheim au titre de sa désignation comme maître d'ouvrage désigné.

Le solde des travaux sera versé à l'entreprise dès que la CUS aura arrêté le décompte définitif de l'opération et procédé à la remise des ouvrages.

En cas de contestation d'entreprises, la CUS proposera un décompte général provisoire qui deviendra définitif une fois purgé de toute contestation.

Tout dépassement de l'enveloppe prévisionnelle sera réparti entre les deux collectivités selon les modalités de répartition qui découlent de leurs compétences respectives.

Les subventions relatives aux différentes composantes de l'opération sont sollicitées et perçues par chaque partie qui prépare pour ce qui la concerne les dossiers de demande.

Article 6 – Modalités de la conduite d'opération.

Celles-ci sont décrites par phase et compétence en l'annexe 3 de la présente convention

Article 7 – Réception des travaux et aménagements - prise de possession - régularisation foncière

Après achèvement des travaux et aménagements, il sera procédé par la CUS, maître d'ouvrage désigné, aux opérations préalables à la réception, en présence des parties et gestionnaires pour les ouvrages qui les concernent.

Lors de la réception, le Département du Bas Rhin et la Ville de Schiltigheim pourront, s'ils le souhaitent, donner leur avis sur la formulation des réserves sur les ensembles de travaux dont ils ont délégué la maîtrise d'ouvrage à la CUS. Si la réception intervient avec des réserves, la CUS maître d'ouvrage désigné, invitera le Département du Bas Rhin ou la Ville de Schiltigheim aux opérations préalables de levée de celles-ci. La réception est prononcée après approbation du maître d'ouvrage désigné.

Dans les meilleurs délais, le maître d'ouvrage désigné procédera à la réception, qui emportera transfert et garde des ouvrages, chacun pour ce qui le concerne. Chacun fera son affaire personnelle de l'entretien des ouvrages et, selon sa volonté, de la souscription des polices d'assurances « multirisques ».

La remise des ouvrages fera l'objet d'un procès verbal contradictoire entre les parties. La Communauté urbaine de Strasbourg, maître d'ouvrage désigné, remettra à cette occasion un dossier complet comportant tous les plans et documents relatifs aux ouvrages exécutés. Les différents plans et documents seront tenus à la disposition du maître d'ouvrage désigné pendant la durée des garanties contractuelles.

En cas de réceptions échelonnées ou partielles les parties auront la garde à compter de ladite réception ou prise de possession, même partielle qui donnera lieu également à un procès verbal de remise.

Article 8 – Responsabilités

La CUS, maître d'ouvrage désigné sera responsable de la bonne exécution de la mission qui lui est confiée par la présente convention pendant toute la durée des études et des travaux jusqu'à leur achèvement et réception.

La CUS pourra agir en justice tant en demande qu'en défense jusqu'à l'achèvement de sa mission.

Article 9 – Terme de la convention

- Sur le plan technique

Lorsque la réception des travaux intervient sans réserve, la mission du maître d'ouvrage désigné prend fin pour les travaux reçus, à l'échéance de la garantie de parfait achèvement, les parties concernées ayant été préalablement invitées aux opérations de réception.

Lorsque la réception intervient avec des réserves, la mission du maître d'ouvrage désigné prend fin lorsque les réserves pour les travaux concernés, y compris celles relatives à la garantie de parfait achèvement, seront levées.

Le délai de la garantie de parfait achèvement pourra être prolongé par la CUS, maître d'ouvrage désigné, en application de l'article 44-2 du cahier des clauses administratives générales applicable aux marchés de travaux.

- Sur le plan financier

L'acceptation par les parties concernées du décompte général proposé par la CUS pour les ouvrages qui leur sont remis vaut achèvement de la mission du maître d'ouvrage désigné.

- Sur le plan administratif

La présente convention pourra être modifiée par voie d'avenant.

Article 10 – Résiliation

Chaque partie pourra résilier la présente convention moyennant un préavis de trois mois. Durant la phase des travaux, les aménagements réalisés sont dus.

Dans le cas où une partie contractante déciderait de se retirer de la présente convention, l'ensemble des conséquences onéreuses du retrait et notamment celles pouvant résulter de la résiliation totale ou partielle des contrats conclus par le maître d'ouvrage désigné pour la réalisation de l'opération sera mis à la charge de la partie sortante.

La présente convention pourra également être résiliée par accord entre les parties.

Article 11 – Règlement des litiges

En cas de litige, les parties à la présente convention conviennent de rechercher en priorité toutes voies de règlement amiable. Les parties peuvent notamment décider de saisir le tribunal administratif de Strasbourg dans le cadre de sa mission de conciliation en application à l'article L 211-4 du code de justice administrative.

En phase contentieuse, les litiges susceptibles de naître à l'occasion de la présente convention seront portés devant le tribunal administratif de Strasbourg.

Article 12 – Entrée en vigueur

La présente convention prend effet à la date de la plus tardive des signatures par les parties en application des délibérations de leurs organes délibérants.

La présente convention sera établie en trois exemplaires originaux.

Fait à Strasbourg, le

Pour la Communauté urbaine
de Strasbourg

Le Président

Jacques BIGOT

Pour le Département du Bas
Rhin

Le Président

Guy Dominique KENNEL

Pour la Ville de Schiltigheim

Le Maire

Raphaël NISAND

CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

**Réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable Est-Ouest à
Schiltigheim – route de Hausbergen – incluant la construction
d'une passerelle destinée aux modes actifs de déplacement
Réhabilitation du pont route de Hausbergen (RD 120)**

ANNEXE N° 1 – Programme technique



Communauté Urbaine de STRASBOURG



REALISATION D'UN ITINERAIRE CYCLABLE EST-OUEST A SCHILTIGHEIM - ROUTE DE HAUSBERGEN INCLUANT LA CONSTRUCTION D'UNE PASSERELLE RESERVEE AUX MODES ACTIFS DE DEPLACEMENT

ETUDES DIAGNOSTIC DES OUVRAGES EXISTANTS

MEMOIRE EXPLICATIF

HOENHEIM, le 26 septembre 2011

DESCRIPTIF DES TRAVAUX DE REHABILITATION

1. PRINCIPE

Les travaux de rénovation objet du présent marché sont détaillés ci-dessous.

- Remplacer les corniches et les garde-corps des ouvrages,
- Reprendre les trottoirs en les renforçant structurellement,
- Remplacer les joints de chaussée et trottoir sur les deux ouvrages,
- Mise en place d'un nouveau système de collecte et d'évacuation des eaux pluviales sur les deux ouvrages,
- Reprendre l'étanchéité,
- Réfection des revêtements sur les trottoirs.

L'ensemble de ces travaux sont nécessaires pour donner une seconde vie à ces deux ouvrages. Ils sont donc nécessaires même si les profils en travers des deux ponts ne sont pas modifiés.

Les travaux de modification du profil en travers se limitent donc principalement au changement du revêtement de chaussée et la modification des trottoirs pour les élargir afin de créer une piste cyclable.

2. TRAVAUX DE RENOVATION SUR PONT WARREN

2.1 MURET VL

L'ouvrage n'étant plus sécuritaire vis-à-vis des chocs des poids lourds, la nouvelle coupe transversale intègre un muret VL côté Nord. Ce muret VL est situé sur le passage de service, mais décalé de 15cm par rapport à la voirie.

La hauteur du muret VL côté Nord est de 60 cm par rapport à l'arase supérieure du caniveau asphalte. Sa largeur en tête est de 30 cm.

2.2 TROTTOIR ET CORNICHE

Le trottoir côté Sud forme un ensemble monolithique en béton en armé.

La hauteur des trottoirs est augmentée de 8cm environ, afin de permettre la mise en place d'ancrages dans les remontées de trottoir actuelles.

Les bordures actuelles sont déposées et remplacées par une structure béton intégrée au trottoir.

Cette conception permet de renforcer structurellement les trottoirs.

La protection du trottoir contre les attaques climatiques sera assurée par le béton monolithique de trottoir de classe XF4, permettant de prévenir sa dégradation vis-à-vis des attaques liées au salage.

L'eau est évacuée vers le caniveau asphalte via des barbacanes au travers du muret VL, espacées tous les 2m.

2.3 ETANCHEITE ET CHAUSSEE

La hauteur totale du complexe de roulement (étanchéité + béton bitumineux) est au minimum de 11.4 cm, afin de permettre la circulation des camions sur la RD 120.

L'étanchéité est réalisée au droit de la future chaussée, avec un arrêt le long des remontées de trottoir.

2.4 CANIVEAUX ASPHALTES

La pente longitudinale de l'ouvrage étant faible au vu des nivellements des levés topographiques de l'axe de l'ouvrage et des fils d'eau, deux caniveaux asphaltes ont été ajoutés aux coupes transversales pour faciliter le ruissellement des eaux.

2.5 TROPTÛLLE ET DESCENTE D'EAU

L'assainissement de l'ouvrage est assuré par la mise en place de tropftûlles et de descentes d'eau sur le tablier de l'ouvrage. La structure de l'ouvrage Warren permet en effet d'effectuer des percements dans le hourdis béton pour la mise en place de ces dispositifs. Un calepinage précis de ces percements est néanmoins indispensable pour ne pas rencontrer les poutres du hourdis (longerons et entretoises) et ne pas se situer au droit des caténaires.

Quatre tropftûlles sont situées côté Nord dans le caniveau asphalte. Côté Sud, trois tropftûlles sont situées dans le caniveau asphalte, et deux en point bas du trottoir.

Quatre descentes d'eau sont mises en place à chaque extrémité du caniveau asphalte. Côté Nord, une niche est ménagée dans le relevé attendant au muret VL, afin de maintenir un espacement suffisant entre le percement et le nu extérieur des longerons (14 cm environ).

Les tropftûlles sont situées dans la première couche de chaussée, côté Nord, sous le relevé béton attendant au caniveau asphalte (afin de maintenir un espacement suffisant entre le percement et le nu extérieur des longerons) et, côté Sud, dans le caniveau asphalte, ou sous le trottoir.

L'étanchéité de l'ouvrage est raccordée aux tropftûlles de manière périphérique à ceux-ci.

Les descentes d'eaux existantes sur l'ouvrage sont transformées en tropftûlles, afin d'améliorer le recueil des eaux résiduelles.

2.6 GARDE-CORPS

- Les garde-corps simples type S8 à mettre en œuvre côté Nord ont une hauteur de 1.00 m, car ils servent uniquement de retenue au personnel d'entretien, aucun cycliste ne devant circuler de ce côté de l'ouvrage.
- Côté Sud, les garde-corps sont à barreaudage vertical et s'insère par panneau entre les diagonales de la structure Warren.
Suivant le type de panneau, les garde-corps sont soit scellé dans la rive de dalle, soit boulonnés dans les semelles des diagonales de l'ouvrage Warren.

3. TRAVAUX DE RENOVATION SUR LE PONT DALLE BETON ELEGIE

3.1 TROTTOIR ET CORNICHE

Les ensembles corniches/trottoir côté Sud et corniches/longrine côté Nord forment un ensemble monolithique en béton en armé. La composition du béton assure sa résistance aux intempéries. La géométrie de ces éléments est telle qu'en cas de rupture d'ancrage entre le tablier et la structure béton, la stabilité du massif-béton est conservé. Les corniches sont donc autostables.

La hauteur vue de rive de trottoir est de 10 cm côté Nord, et de 16cm côté Sud (côté trottoir).

Les bordures actuelles sont déposées et remplacées par une structure béton intégrée aux ensembles corniche/ trottoir et corniche/longrine précédemment mentionné.

Cette conception permet de renforcer structurellement les trottoirs, et de protéger les réseaux transitant dans ceux-ci.

3.2 ETANCHEITE ET CHAUSSEE

De même que sur l'ouvrage WARREN, la hauteur totale du complexe de roulement (étanchéité + béton bitumineux) est au minimum de 11.4cm, afin de permettre la circulation des camions sur la RD 120.

L'étanchéité est réalisée au droit de la future chaussée, avec un relevé le long de la zone armée des trottoirs/longrines. Une engravure dans ces éléments permet de caler ce retour, puis de le protéger par un enduit grillagé. Deux drains sont disposés dans ces engravures.

3.3 ASSAINISSEMENT

L'assainissement est réalisé en réutilisant, après remise à niveau, les descentes d'eaux existantes côté Nord. Côté Sud, ces descentes d'eau sont transformées en tropfûlles pour évacuer les eaux résiduelles transitant le long du relevé d'étanchéité.

Les eaux butant sur le joint de chaussée sont récupérées dans le drain de celui-ci.

Deux nouveaux puisards sont créés entre l'ouvrage Warren et l'ouvrage dalle élégié (côté Nord et côté Sud).

Un nouveau puisard est créé côté Schiltigheim au Sud de l'ouvrage.

3.4 GARDE-CORPS

La nouvelle coupe transversale intègre côté Sud un garde-corps double fonction fixé sur platine en rive de trottoir, et un muret VL rectangulaire côté Nord.

Le garde-corps double fonction a une hauteur de 1.20m dans le cadre de la voie verte. Il est raccordé à la charpente métallique par une pièce spécifique, qui s'arrête parallèlement aux poutres d'extrémité.

4. TRAVAUX ENTRE LES DEUX OUVRAGES

La zone entre les deux ouvrages est complexe, car elle comporte des éléments structurels particuliers (console en U liées au tablier, escalier), et peu documentés. Il n'existe ainsi pas de plans des murs de soutènement retenant la structure de chaussée dans cette zone.

Le mur garde-grève des culées a la même longueur que les consoles. Au droit de ces consoles, les terres, et les couches de chaussée sont donc retenus par ces murs.

Des joints sont mis en place dans cette zone entre le mur garde-grève et les consoles. Ils sont décrits ci-dessous.

En dehors de cette zone, au vu de la faible emprise disponible en tête de talus côté Sud, il a été privilégié de gérer la modification de la coupe transversale, en disposant le trottoir Sud en console sur le mur de soutènement existant (liaison par ancrage en tête de mur).

Côté Nord, le passage de service étant sensiblement disposé au droit du trottoir existant, seules des adaptations mineures de l'existant (nivellement, surépaisseur en tête de mur...) sont nécessaires.

La structure de l'ouvrage de soutènement n'étant pas connue, afin d'éviter tout désordre sur cette structure liée à l'augmentation des charges, le matériau de remplissage derrière ce mur sera décaissé, et substitué par du béton maigre. Ce principe permet de diminuer les poussées derrière le mur.

Suivant ce principe, les terres existantes et les futures couches de chaussée demeurent donc soutenues par les murs de soutènement existants côté Nord et Sud. Aucune structure nouvelle de soutènement n'est à prévoir.

5. MATERIAUX

5.1 BETON

TROTTOIR/CORNICHE

Le béton de trottoir et de corniche sera réalisé en béton armé C30/37 XF4 coulé sur place.

5.2 ACIER

ACIER A BETON

L'acier pour béton sera de l'acier feE500.

Les ancrages entre le tablier et le béton de trottoir, ainsi que les ancrages des garde-corps S8 seront réalisés via des scellements chimiques.

Les pièces d'ancrages du GCDF seront conformes aux prescriptions précisées dans les documents d'agrément.

5.3 EQUIPEMENTS

5.3.1 ETANCHEITE ET COUCHE DE ROULEMENT

La chape d'étanchéité sur les ouvrages sera de type Parafor-ponts ou équivalent.

La couche de roulement sera réalisée en deux couches de béton bitumineux semi-grenu (BBSG e=6 + e=5cm).

5.3.2 JOINT ETANCHE

Deux types de joints seront mis en place au droit des joints existants entre les murs en retour des culées et les consoles d'extrémité.

- Joints côté Sud
Ces joints se situent dans les futurs trottoirs. Le dispositif retenu comprend un joint waterstop dans les trottoirs, et un joint type compriband servant de bouchon en tête.
- Joints côté Nord

Ces joints se situent dans le fil d'eau de la chaussée. Le dispositif retenu comprend un joint rapporté type SIKA fixé par boulonnage sur la console et en tête de mur garde-grève. Ce joint est bétonné dans le trottoir côté relevé béton, et protégé par du mortier sans retrait au droit de la chaussée. Un remplissage en revêtement amélioré permettra de combler le trou au droit du joint.

5.3.3 JOINT DE CHAUSSEE

L'ouvrage WARREN sera équipé de deux joints de chaussée mécaniques, de la famille des joints à hiatus au point fixe côté Mittelhausbergen, et de la famille des joints à peigne côté Schiltigheim.

L'ouvrage dalle élégie sera équipé de deux joints de chaussée mécaniques, de la famille des joints à hiatus.

5.3.4 JOINT DE TROTTOIR

Le souffle permis par les joints de trottoirs non apparents à revêtements améliorés paraît trop faible en regard des portées des ouvrages. Il sera privilégié des joints mécaniques, associés aux joints de chaussée correspondant, la hauteur augmentée des trottoirs et passages de services (ou muret VL) devant permettre un ancrage satisfaisant de ces dispositifs.

HOENHEIM, le 25 avril 2013
EMCH + BERGER

DESCRIPTIF DES TRAVAUX D'ÉCLAIRAGE

6. PASSERELLE

6.1 CONCEPT LUMIERE

La passerelle à poutres treillis sera éclairée par des rampes d'éclairage à LED montées en sous-face du longeron supérieur. Le flux lumineux, de 20 LUX, éclairera la voie sans éblouir les usagers.

Des rampes d'éclairage à LED seront intégrées dans la main courante des travées d'entrée pour éclairer le tablier.



6.2 DESCRIPTIF TECHNIQUE

Les réglettes LED (modèle LED line de Philips) mises en place sur un côté de la passerelle ont une puissance de 16 W et de longueur 120 cm.

Ces réglettes auront une interdistance de 3 m.

Ce matériel permettra d'obtenir un niveau d'éclairage sur la passerelle de 19 lux avec une uniformité de 0.8.

Les réglettes LED (modèle Lédia de chez Hess) mises en place dans les mains courantes du garde-corps des rampes auront une puissance de 16 W et de longueur 100 cm.

Ces réglettes auront une interdistance de 4 m.

Ce matériel permettra d'obtenir un niveau d'éclairage sur la passerelle de 19 lux avec une uniformité de 0.8.

La puissance et l'interdistance seront à valider après des essais sur un tronçon de passerelle afin d'obtenir l'aspect indiqué.

L'ensemble de ces réglettes sera câblé en série et raccordé sur l'éclairage existant route de Hausbergen de part et d'autre de l'ouvrage.

Chaque luminaire comprend un boîtier de raccordement pour le câblage, qui évite tout problème de continuité électrique.

En conséquence, un luminaire défectueux n'empêche pas les autres luminaires de fonctionner.

Enfin, plusieurs circuits alimentent les luminaires de part et d'autre de l'ouvrage.

Des systèmes de coupure et de protection seront installés dans des chambres L2T de part et d'autre de l'ouvrage.

7. REHABILITATION

7.1 ECLAIRAGE PROVISOIRE EN PHASE TRAVAUX

Un éclairage provisoire est à mettre en place lors du chantier

- fixé sur les diagonales de l'ouvrage WARREN,
- disposé depuis la culée de l'ouvrage côté SCHILTIGHEIM pour la moitié côté Est de l'ouvrage élégie, la moitié côté Ouest étant éclairée par des spots fixés sur les diagonales d'about Ouest de l'ouvrage WARREN.

7.2 ECLAIRAGE DEFINITIF

L'éclairage à mettre en place dans le cadre du projet consiste en cinq candélabres d'environ 7 m de haut espacés d'approximativement 33 m, situés côté Nord des ouvrages, en remplacement des candélabres existants.

Ces mâts sont moins hauts et plus espacés que les mâts existants car les performances des mâts actuels d'éclairage permettent de disposer des mâts moins hauts pour une interdistance augmentée. L'ensemble est donc plus adapté au contexte urbain.

Les mâts seront du type cylindro-conique en acier galvanisé thermolaqué surmontés de luminaires Speedstar de chez Philips et seront mis en place sur les deux ouvrages côté nord. Le câblage en cuivre 4*16 mm² est effectué dans un fourreau de diamètre 63 mm, qui vient ensuite se raccorder sur les candélabres existants de chaque côté des ouvrages. Ces candélabres sont situés dans l'alignement des garde-corps sur les deux ouvrages, ces différents dispositifs étant interrompus ponctuellement au droit des candélabres.

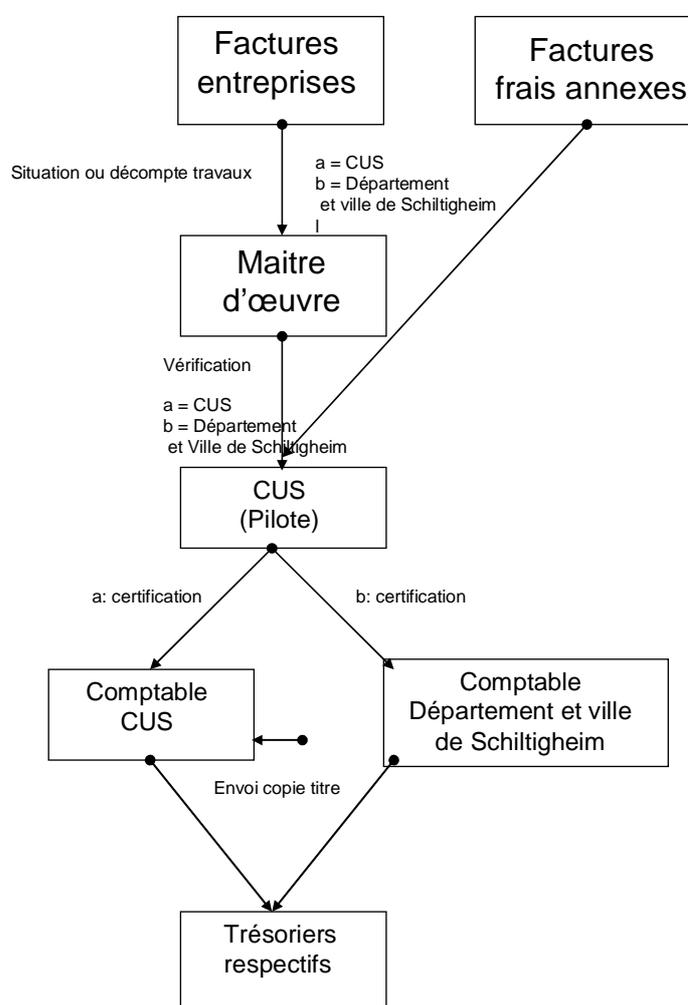
La lanterne retenue par la Ville de SCHILTIGHEIM est de type SPEESTAR de chez Phillips, d'un coloris identique à celui de la passerelle.

HOENHEIM, le 25 avril 2013
EMCH + BERGER

CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable Est-Ouest à Schiltigheim – route de Hausbergen – incluant la construction d'une passerelle destinée aux modes actifs de déplacement Réhabilitation du pont route de Hausbergen (RD 120)

ANNEXE N° 2 – Schéma des mandatements.



CONVENTION DE TRANSFERT DE MAITRISE D'OUVRAGE

Réalisation d'un tronçon de l'itinéraire cyclable Est-Ouest à Schiltigheim – route de Hausbergen – incluant la construction d'une passerelle destinée aux modes actifs de déplacement Réhabilitation du pont sur RD 120

ANNEXE N° 3 – Modalités conduite opération.

| Principales activités | CUS | Département et ville de Schiltigheim |
|--|--|---|
| Etablissement cahier des charges | Rédaction - validation | Apport éléments de programme -avis |
| Marché de MOE | Etablissement des pièces – lancement - attribution | Information |
| Etudes préliminaires | Pilotage | Participation réunion comité technique de maîtrise d'ouvrage - avis |
| Concertation - Information | Organisation - pilotage | Avis - participation |
| Choix solution | Pilotage - validation | Avis - participation |
| Avant- projet | Pilotage - Validation | Avis - participation |
| Etudes Projet et d'exécution | Pilotage - Validation | Information |
| Dévolution des marchés | Etablissement des pièces – lancement - attribution | Information |
| Ordonnancement – pilotage - coordination | Pilotage | Participation |
| Opération préalable à la réception | Pilotage | Participation |
| Réception | Pilotage | Participation |
| Transmission DIUO | Pilotage | Destinataire |

