

**PREPROGRAMME POUR LANCER LA
CONSULTATION DE CONCEPTION-REALISATION**

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L'OPERATION

- Le contexte
- Les objectifs du Maître d'Ouvrage
- Les principales données

2. L'ETENDUE DU MARCHE DE CONCEPTION-REALISATION

3. LES CONTRAINTES

- Contraintes réglementaires et environnementales
- Contraintes techniques

1. PRESENTATION DE L'OPERATION

1.1 LE CONTEXTE

Par délibération en date du 15 décembre 2008, Metz Métropole a décidé de mettre en oeuvre le volet "Transports" de son Plan de Déplacements Urbains (PDU) approuvé le 24 avril 2006 par la réalisation du projet METTIS.

Le tracé de la plateforme de Transport en Commun en Site Propre présente une longueur totale de 17,8 kilomètres et accueille deux Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS) :

- la première reliant le parking relais qui sera aménagé à Woippy au terminus de la ZAC Sébastopol,
- la seconde, reliant le campus universitaire du Saulcy au futur Centre Hospitalier Régional (CHR) de Mercy, en passant par le site de Metz Expos.

Le type de véhicule n'est pas encore connu à ce jour, mais il s'agira d'un Bus à Haut Niveau de Service (type BUSWAY de Nantes).

Le site propre devra être complètement achevé et mis à disposition de Metz Métropole pour la fin du 3^{ème} trimestre 2012 au plus tard.

Ce projet prévoit ainsi la création d'un site propre dédié aux Lignes à Haut Niveau de Service (LHNS) dont l'itinéraire emprunte au centre ville de Metz, depuis la place de la République :

- la rue Haute Pierre,
- la rue du Juge Michel,
- la rue de la Garde,
- le Moyen Pont,
- le boulevard Sérot,
- la place du Saulcy,
- la rue Belle Isle.

Le trajet de METTIS en centre-ville nécessite, de fait, la requalification et l'adaptation de certains espaces publics majeurs et entraîne des modifications d'usage notamment en matière de circulation automobile.

Dans la mesure où les aménagements envisagés par la Ville sont conçus en collaboration étroite avec Metz Métropole pour ce qui concerne les aspects relatifs aux transports collectifs, et que les projets retenus par la Ville sont conformes aux principes d'aménagements définis par Metz Métropole, Metz Métropole, conformément aux dispositions de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 et notamment à son article 2 II, a confié à la Ville, le soin de mettre en oeuvre, en coordination avec ses propres travaux, le site propre de transports collectifs notamment sur l'itinéraire rappelé ci-dessus.

La Ville de Metz assure ainsi le rôle de Maître d'ouvrage pour ses propres aménagements mais également pour le compte de Metz Métropole pour ce qui concerne la réalisation de l'infrastructure routière du site propre de transports collectifs empruntant l'itinéraire précédemment cité, conformément aux prescriptions de Metz Métropole en application d'une convention en date du 8 février 2010.

Sur le plan technique, les parties de l'ouvrage réalisées sous forme de « co-maîtrise d'ouvrage » sont :

- la voirie,
- la plateforme de site propre de transports collectifs,
- la multitubulaire et les fourreaux pour la régulation du trafic,
- l'éclairage public,
- les espaces verts,
- les revêtements de surface,
- les ouvrages d'art,
- les travaux de reconstitution (le cas échéant),
- la signalisation de jalonnement.

Enfin, afin de permettre la réalisation de deux voies de circulation LHNS, tout en gardant une circulation VL et en améliorant celle des piétons et des cycles, le projet METTIS prévoit le doublement du Moyen Pont (largeur prévisionnelle de 10 mètres), et la construction d'une passerelle en encorbellement sur les remparts de la rue de la Garde.

1.2 LES OBJECTIFS DU MAITRE D'OUVRAGE POUR L'OPERATION

La Ville de Metz a engagé depuis le début de l'année 2007, un important programme de restructuration et d'embellissement de places et rues de son centre ville.

La Ville de Metz est également en train d'adopter un schéma directeur vélo, dont l'un des axes structurants emprunte les rues du Juge Michel, de la Garde et le Moyen Pont, itinéraire commun à celui du site propre de transports collectifs.

Il s'agit donc d'un projet qui répondra aux exigences de la Ville de Metz en matière d'aménagement d'espaces de vie de qualité et de développement urbain durable.

1.3 LES PRINCIPALES DONNEES

L'opération objet du futur marché de Conception-Réalisation comprend donc l'ensemble des travaux rue de la Garde et Moyen Pont entre la rue du Juge Michel et le début du boulevard R. Sérot avec les difficultés techniques, esthétiques et environnementales suivantes :

- élargissement important du Moyen Pont nécessitant la création de nouvelles piles dans le lit de la Moselle,
- création d'une passerelle piétons/cycles en encorbellement du rempart médiéval de la rue de la Garde mais désolidarisée de l'ouvrage compte tenu de l'instabilité

potentielle évoquée dans de précédentes études géotechniques. Le futur passage des deux Lignes à Haut Niveau de Service et la réalisation de la passerelle, amplifieront ce phénomène d'instabilité,

- c'est pourquoi le projet prévoit également des travaux de renforcement de la structure du rempart médiéval,
- les travaux devront être réalisés en maintenant 2 voies de circulation, y compris bus,
- Intervention en périmètre de protection du patrimoine historique nécessitant la prise en compte des observations de l'Architecte des Bâtiments de France,
- présence d'un important ovoïde d'assainissement et de réseaux divers, qu'il faudra déplacer et conforter.

Dans ce cadre particulièrement complexe, le recours à une procédure de conception-réalisation qui associe le concepteur et l'entreprise chargée de réaliser les travaux est parfaitement justifiée.

Ainsi l'entreprise doit s'associer à un architecte DPLG et/ou un architecte du patrimoine (diplômé du centre d'études supérieurs d'histoire et de conservation des monuments anciens) et un ou plusieurs bureaux d'études techniques.

Le recours à la procédure de conception-réalisation (prévue à l'article 18-I de la loi relative à la maîtrise d'ouvrage publique (MOP) du 12 juillet 1985 et complétée par le décret n° 93-1270 du 29 novembre 1993) présente en outre les avantages suivants :

1. en termes de gestion : le maître d'ouvrage n'a qu'un seul contrat à conclure et à suivre pour la réalisation de l'ouvrage. De plus, le maître d'ouvrage n'a pas à attendre la fin de la phase conception pour lancer la procédure d'appel d'offres des travaux puisqu'un seul contrat comprend la conception et la réalisation de l'ouvrage.
2. en termes financiers : la procédure de conception-réalisation permet de mieux contenir les prix, le prestataire s'engageant aussi sur le coût des travaux.
3. en termes techniques : l'étroite relation entre conception et réalisation favorise l'émergence d'une solution optimale entre la conception architecturale pure et les techniques à mettre en œuvre.
4. en termes de délais : le choix simultané du concepteur et de l'entrepreneur permet d'envisager un gain sur le délai de l'opération résultant pour l'essentiel de la contraction des délais de la phase études, du choix de l'entreprise et de la concertation associée, de la suppression de la procédure de consultation des entreprises pour les marchés de travaux et de l'association de l'entreprise de construction dès la phase de conception entraînant ainsi une optimisation de la durée des travaux.

2. L'ETENDUE DU MARCHE DE CONCEPTION-REALISATION – BESOINS A SATISFAIRE

Le passage de la Moselle par le TCSP au niveau du Moyen Pont et de la rue de la garde présente ainsi des difficultés techniques particulières qui vont nécessiter de recourir pour le tronçon figurant sur le plan ci-dessous à une procédure de conception-réalisation pour la modification de ces ouvrages .

Pour les études d'avant-projet (AVP) et de projet (PRO), le Maître d'œuvre général METTIS fournit à ses interlocuteurs, les prescriptions techniques (revêtements de voirie, bordures séparatives LHNS, réseaux multitubulaires) nécessaires à leur établissement.

Ceci inclut notamment les plans et coupes type de plateforme, de voirie et de station, les revêtements de surface, les prescriptions liées au guidage, à la multitubulaire, etc.

Le Maître d'œuvre général METTIS récupère les études produites, vérifie la bonne prise en compte des prescriptions METTIS, et assure l'ensemble des responsabilités, notamment vis-à-vis des EOQA et de l'établissement des dossiers de sécurité.

Un circuit clair de validation sera mis en place.

3. LES CONTRAINTES

3.1 CONTRAINTES REGLEMENTAIRES ET ENVIRONNEMENTALES

Les contraintes réglementaires à prendre en compte pour la conception même des ouvrages, leur géométrie, le choix des matériaux, le mode de réalisation, le phasage, la gestion des déchets de chantier etc. sont détaillées dans les dossiers suivants :

- Dossier préalable à la Déclaration d'Utilité Publique
- Dossier Loi sur l'Eau
- Dossier d'Avant Projet METTIS

Les ouvrages à concevoir ainsi que leur réalisation devront également respecter :

- les observations préalables et l'avis conforme de l'Architecte des Bâtiments de France,
- les observations du Service de la Navigation,
- le code de la voirie routière,
- le code de la route,
- les principes de l'archéologie préventive,
- les servitudes éventuelles grevant les terrains.

Ces contraintes peuvent avoir des conséquences importantes sur le phasage des travaux et leur délai d'exécution.

3.2 CONTRAINTES TECHNIQUES

- ▶ Contraintes géométriques :
 - minimiser l'élargissement du Moyen Pont,
 - permettre le croisement des bus en tout point du parcours (dans la mesure du possible),
 - assurer la sécurité des usagers, en particulier piétons et cycles,

- impossibilité de s'appuyer sur les fondations de l'ancienne Tour des Pucelles (sauf contraintes techniques insurmontables)

■ Contraintes architecturales :

- réalisation en périmètre de protection du patrimoine historique,
- maintien de l'aspect architectural actuel du Moyen Pont et du rempart médiéval,
- intégration architecturale de la passerelle,

■ Contraintes géotechniques et de structure :

- stabilisation du rempart rue de la Garde,
- désolidarisation des ouvrages à créer (site propre et passerelle) par rapport au rempart,
- création de nouvelles piles dans le lit de la Moselle,
- désolidarisation éventuelle de l'élargissement du pont avec la structure actuelle,

■ Contraintes hydrauliques :

- construction des piles de l'élargissement dans le lit de la Moselle,
- renforcement du pied du rempart à réaliser sur le quai ,

■ Contraintes chantier :

- les travaux devront être réalisés en maintenant 2 voies de circulation, y compris bus,
- précautions particulières rigoureuses pour l'aspect général du chantier tenant compte de la situation dans un des sites emblématiques de la ville,
- délais de réalisation non extensibles (*suivant le planning joint en annexe*).