



Mairie de Sarras
Place Bochirol
07370 – SARRAS
Tel : 04.75.23.04.81
Fax : 04.75.23.32.48



**Syndicat Intercommunal à Vocation
Multiple de l'Ay/Ozon**
355, Montée de l'Eglise
07290 St Romain d'Ay
Tel/fax : 04.75.34.94.98

MARCHÉ PUBLIC A PROCÉDURE ADAPTÉE



Cahier des Clauses Particulières

Maître d'ouvrage :
Commune de Sarras

Assistant maître d'ouvrage :
SIVOM Ay/Ozon

Objet du marché :

**Remplacement du passage busé par un pont sur l'Ay à Sarras, au
lieu-dit « le Moulin »**

SOMMAIRE

1. Contexte et localisation des travaux	3
2. Problématique et objectifs	4
3. Détail des travaux	5
4. Garantie et entretien des aménagements.....	11
5. Animation, coordination et réunion.....	12
6. Délais et planning.....	13
7. Pièces constitutives du marché.....	13
8. Prix et conditions de paiement	14
9. Réception de l'ouvrage et pénalités de retard.....	14
10. Résiliation du marché.....	14
11. Assurances	14
12. Annexes	15

1. Contexte et localisation des travaux

1.1 Contexte :

La commune de Sarras, au même titre que l'ensemble des communes des bassins versants de l'Ay et de l'Ozon (hormis St Victor), s'est engagée dans une nouvelle démarche de gestion globale et durable des milieux aquatiques : le Contrat de Rivières Ay-Ozon.

Ce contrat, d'une durée de 5 ans (2012-2017), a pour objet d'améliorer la qualité globale des milieux aquatiques par la mise en œuvre d'un programme d'actions approprié et diversifié.

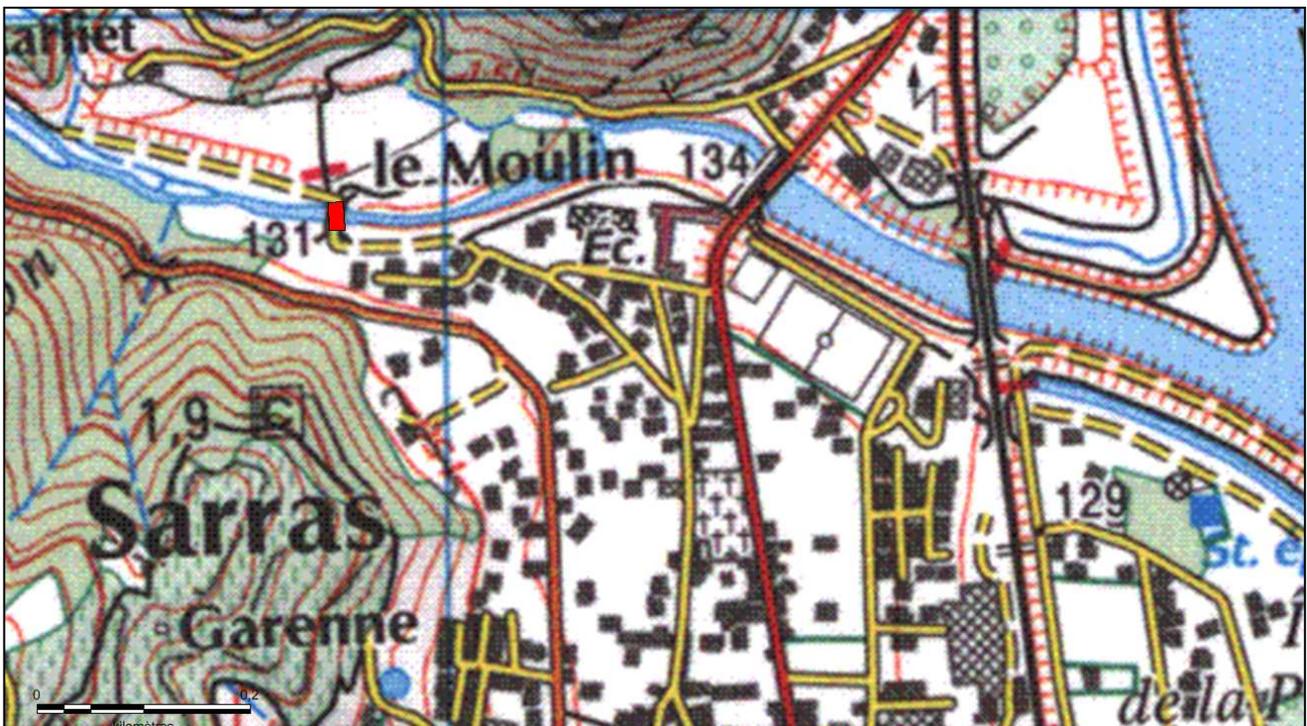
Le présent cahier des charges est établi en vue du remplacement du passage busé par un pont situé sur l'Ay à Sarras, au lieu-dit « le Moulin ». Cette action est issue du volet B du contrat de rivières Ay-Ozon "Mise en valeur des milieux aquatiques et gestion de la ressource".

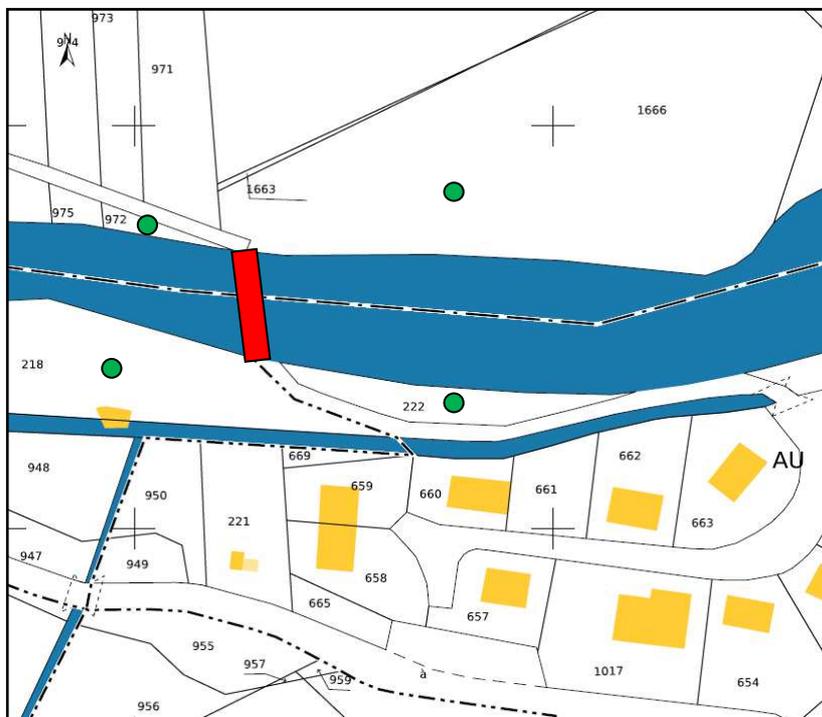
Le Sivom Ay-Ozon est assistant maître d'ouvrage (AMO) auprès de la commune de Sarras, qui garde la maîtrise d'ouvrage de l'opération. L'AMO sera le référent de l'entrepreneur pour toutes les questions techniques relatives au chantier.

Le comité technique de suivi, composé du maître d'ouvrage et de l'AMO, assurera le pilotage du chantier.

1.2 Localisation

Le site des travaux concerne le passage busé situé sur la rivière d'Ay, au lieu-dit « le Moulin », à environ 800m à l'amont de la confluence de l'Ay avec le Rhône. A ce niveau, le cours d'eau traverse une aire de loisir avec en rive droite une prairie de jeux ainsi qu'un parking et en rive gauche un boulodrome.





Source : cadastre.gouv.fr

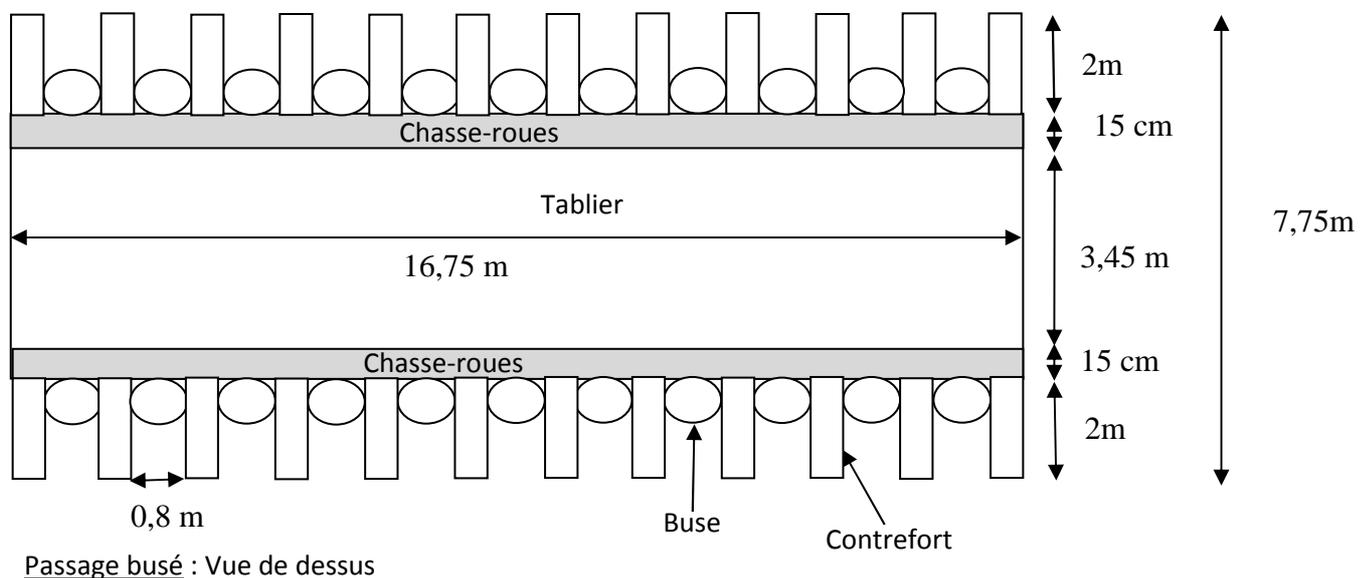
- Passage busé
- Parcelles concernées : 0C218, 0C222, 0A972, 0A1666

La commune est propriétaire des 4 parcelles concernées par le chantier.

2. Problématique et objectifs

2.1 Situation actuelle

Le passage busé du Moulin à Sarras, dit « la Planche », a été créé dans les années 1970 suite à la disparition, lors d'une crue, de l'ancienne planche permettant le franchissement du cours d'eau. Cet ouvrage permet l'accès en rive gauche, essentiellement sur des parcelles agricoles (vigne) et au bouldrome. L'ouvrage permet également l'accès au chemin longeant la rivière d'Ay en rive gauche. Le passage busé est composé de 11 buses béton recouvertes d'un tablier en béton. Il présente les dimensions suivantes : longueur : 16,75 m ; largeur de passage : 3,45 m ; largeur avec les contreforts : 7,75 m ; largeur du pont avec les chasse-roues : 3,75m



L'ouvrage, tel qu'il est actuellement, engendre de nombreux problèmes sur le milieu naturel et notamment :

- Perturbation du transit sédimentaire
- Obstacle au franchissement piscicole
- Dégradations morphologiques
- Submersion de la chaussée fréquente
- Entretien régulier nécessaire pour enlever les embâcles s'accumulant à l'amont des buses.



2.2 Objectifs des travaux

L'objectif principal de ces travaux est la restauration de la continuité écologique du cours d'eau de l'Ay.

Cet objectif peut être décliné en plusieurs sous-objectifs :

- Rétablir la franchissabilité piscicole
- Rétablir le transport sédimentaire
- Limiter les phénomènes d'accumulation d'embâcles sous le pont
- Limiter les phénomènes d'érosion de berge
- Restaurer le fond naturel du lit au droit de l'ouvrage
- Améliorer la qualité des habitats

3. Détail des travaux

Les travaux concernant le passage busé sont situés au hameau Le Moulin sur la commune de Sarras, et s'effectueront sur une longueur totale d'environ 14 ml sur chaque berge.

Les travaux seront précédés d'une pêche électrique de sauvetage (07/09/2015) réalisée par la fédération de pêche de l'Ardèche et le syndicat de l'Ay-Ozon.

Les travaux se dérouleront en 2 étapes : destruction de l'ancien ouvrage puis construction du nouveau pont.

Avant le commencement des travaux et durant la durée du chantier, le cours d'eau sera canalisé, si nécessaire, dans l'une ou plusieurs des buses (800 mm) ou par tout autre moyen (batardeau...), afin de **travailler complètement à sec** lors de la destruction du passage busé et de la construction du nouveau pont. L'entreprise veillera à mettre en place ce système elle même, après validation par l'AMO.

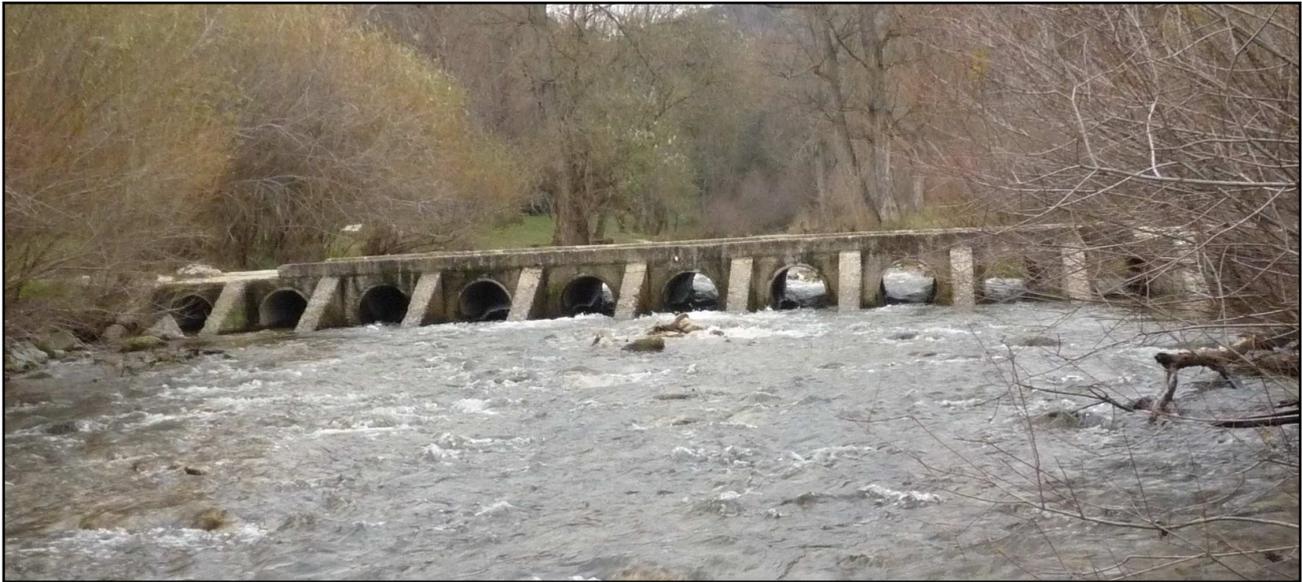
- Destruction de l'ancien ouvrage :

Cette phase du chantier sera réalisée intégralement depuis la berge. Aucun engin ne travaillera dans le lit du cours d'eau. Elle est estimée à trois jours environ.

La destruction de l'ancien ouvrage concerne : le béton du tablier et les chasse-roues, les 11 buses et les contreforts, et le seuil sous le passage busé.

L'entreprise prendra tous les dispositifs nécessaires afin d'éviter une dispersion des éléments dans le cours d'eau. Un système anti-MES (Matière En Suspension) devra obligatoirement être mis en place en aval de l'ouvrage avant le début des travaux, et validé par l'AMO.

Les produits de démolition de l'ancien ouvrage seront triés et évacués par camion en décharge agréée. Les bons justifiant les quantités mises en décharges seront exigés.



- Construction du nouveau pont :

Après l'évacuation des matériaux, l'entreprise réalisera des fouilles à l'emplacement des futures culées du pont afin d'ancrer le futur pont sur un point dur (gros béton).

Le pont sera un ouvrage en béton armé composé de deux culées (assises sur deux semelles) surmonté d'un tablier supportant une charge de 25 tonnes.

Le béton sera coulé dans des coffrages étanches, toutes les mesures seront prises pour éviter la dispersion de laitance de béton dans le cours d'eau (busage, mise en place de bâches sous le coffrage, mise en place de joint d'étanchéité...).

Le dimensionnement du nouveau pont sera légèrement supérieur à la largeur moyenne du lit du cours d'eau à l'amont et à l'aval de l'ouvrage (environ 16m alors que le pont fera 18m). Il augmentera également la largeur de l'ouvrage actuel (4m au lieu des 3,75m actuel).

Le futur pont aura une section de passage d'eau de 18m x 1m (cf. Annexe 1).

La chaussée restant inondable pour des crues conséquentes, la mise en place de garde-corps n'est pas envisagée afin de maintenir une capacité de passage des matériaux flottants. L'installation d'une rambarde créerait un obstacle en cas de crue, favorisant la formation d'embâcles et le débordement localisé autour de l'ouvrage. Ce choix a donc pour objectif de réduire le risque de débordement. Néanmoins, des chasse-roues seront installés de chaque côté du pont afin d'éviter que des véhicules tombent à l'eau.

Les raccordements entre le pont et les berges (rive droite et gauche) à l'amont et l'aval immédiat, seront réalisés par enrochements sur environ 5m de long. Ces enrochements seront bétonnés par derrière.

La connexion entre le pont et les berges permettant la circulation d'une rive à l'autre sera réalisée en béton balayé.

L'entreprise retenue pour le chantier se reposera sur l'étude géotechnique que lui remettra l'AMO avant le début des travaux afin de réaliser l'ouvrage dans les règles de l'art. Afin de permettre aux entreprises de rédiger leur offre financière, l'hypothèse suivante sera retenue : la création des

fouilles pour la réalisation des gros bétons se fera à environ 2,5 - 3m en dessous du fond du lit du cours d'eau, au niveau du socle rocheux. Les horizons pédologiques sur ces 3 mètres étant constitués de matériaux mixtes gravier/galet/terre.

3.1 Préparation du chantier

3.1.1 Constat d'état initial

Un état des lieux avec photos à l'appui, établi et co-signé en début de chantier par le maître d'ouvrage et/ou l'AMO et l'entrepreneur, permettra de définir un état initial du site et servira de base de discussion en cas de litige ultérieur.

3.1.2 Reconnaissance des lieux et implantation des travaux

La localisation et l'implantation de l'ouvrage seront réalisées en présence du maître d'ouvrage et/ou l'AMO lors du démarrage du chantier.

3.1.3 Accès et stockage

L'accès au chantier se fera depuis la D86 en empruntant la rue des Ecoles. On accède au chantier par la rive droite.

Les zones de stockage de matériaux seront définies lors du démarrage du chantier.

3.1.4 Accès au lit du cours d'eau

L'accès au lit du cours d'eau est interdit pour les engins, les travaux seront réalisés depuis la berge en rive droite.

L'accès des ouvriers dans la rivière devra être limité afin de limiter les perturbations sur le milieu.

3.1.5 Localisation des réseaux

La réalisation d'une DICT (Déclaration d'Intention de Commencement des Travaux) sera à la charge de l'entrepreneur, afin que celui-ci dispose de toutes les connaissances exhaustives des réseaux présents sur le passage busé et à proximité du chantier. Cette demande devra être réalisée en respectant notamment les prescriptions du nouvel arrêté du 15 février 2012.

3.1.6 Barrières et blocs rocheux

Les blocs rocheux présents à l'entrée du site pourront être déplacés à la charge de l'entrepreneur afin de pénétrer sur le site. Il remettra en place l'ensemble des blocs bougés comme il les a trouvés à son arrivés sur le site.

La barrière délimitant le parking sera préservée, si nécessaire, l'AMO pourra récupérer les clefs auprès de la mairie afin de l'ouvrir.

3.1.7 Autorisations administratives et convention

La demande de travaux (DLE : Dossier Loi sur l'Eau) a été acceptée par la Direction Départementale des Territoires. L'arrêté d'autorisation de travaux sera communiqué, avant le début des travaux, à l'entrepreneur qui est tenu de s'y soumettre scrupuleusement. De manière générale, celui-ci devra éviter toutes actions qui seraient susceptibles de porter atteinte au milieu aquatique et aux berges. En cas de doute, il est impératif de consulter l'AMO, la DDT ou l'ONEMA (cf. Annexe 3).

3.2 Matériaux

Les différents matériaux constitutifs du pont sont laissés au choix de l'entreprise, tout en respectant les caractéristiques décrites du futur pont.

Les différents matériaux seront détaillés dans l'offre de l'entreprise.

L'entrepreneur devra être en mesure de fournir les coordonnées et les agréments des fournisseurs de matériaux utilisés sur le chantier ainsi que les factures de ces matériaux.

L'AMO se réserve le droit de valider ou non la provenance des matériaux utilisés pour le chantier (béton, enrochements...).

Les matériaux issus de l'ancien ouvrage seront triés et évacués vers le centre de recyclage le plus proche susceptible de les accepter. Un bon de carrière devra être remis à l'AMO afin de connaître la quantité totale de matériaux exporté.

3.3 Réalisation des travaux

3.3.1 Travaux préparatoires et repliement

- DICT adressées aux différents gestionnaires de réseaux avant le début du chantier,
- Signalisation du chantier par tous les accès,
- Dispositif hygiène et sécurité du chantier présent sur le site,
- Panneaux d'informations présents au 2 accès du site,
- Piquetages généraux et suivi topographique du chantier avec le maître d'ouvrage et/ou l'AMO,
- Branchements aux réseaux concessionnaires, si nécessaire,
- Définition avec le maître d'ouvrage et/ou l'AMO de la zone de stockage des matériaux,
- Mise en place d'un système anti-MES (Matière En Suspension) en aval du passage busé, validation par l'AMO,
- Mise en place d'un système de dérivation du cours d'eau afin de travailler complètement à sec durant toute la durée du chantier,
- Enlèvement en fin de chantier de tous matériels et matériaux, et remise en état des lieux.

Un point sera fait entre le maître d'ouvrage et/ou l'AMO avec l'entreprise en fin de chantier, avant son départ du site.

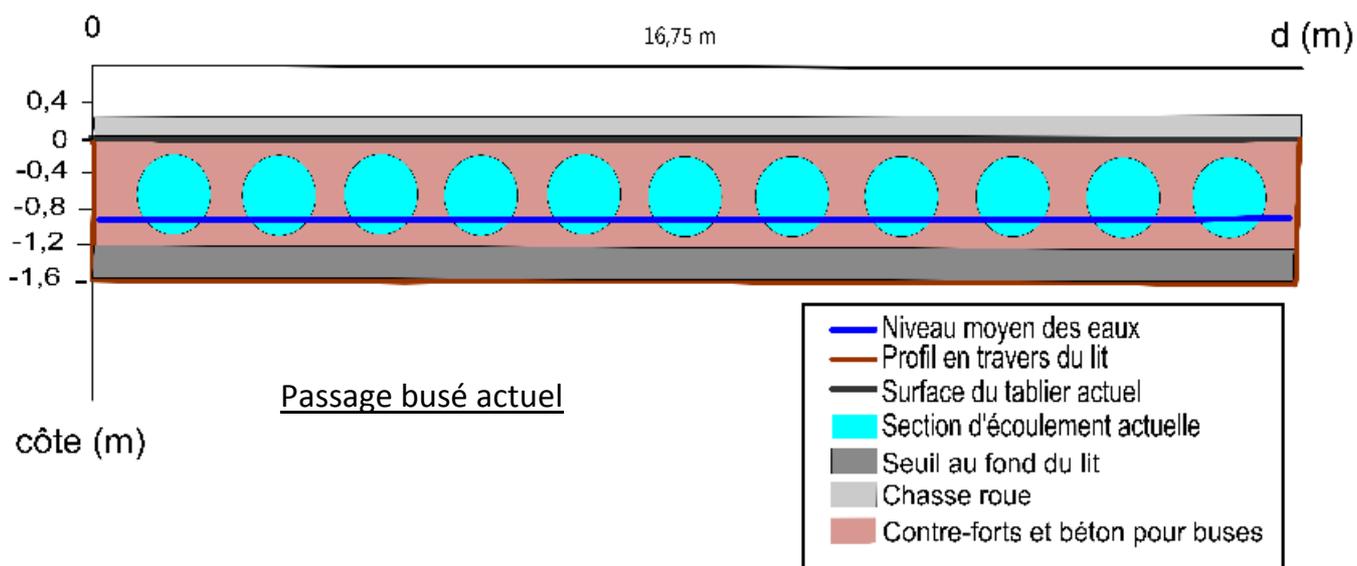
3.3.2 Etude géotechnique spécifique au projet

L'entreprise se reposera sur l'étude géotechnique que lui remettra l'AMO avant le début des travaux afin de réaliser l'ouvrage dans les règles de l'art.

3.3.3 Destruction du passage busé

La destruction du passage busé concerne : le béton du tablier et les garde-roues, les 11 buses et les contreforts, et le seuil présent sous le passage busé. La démolition du passage busé se fera par fractionnement : destruction/extraction/évacuation. L'entreprise prendra toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter une dispersion des éléments dans le cours d'eau. Aucun matériau issu de la destruction de l'ouvrage ne devra rester dans le lit du cours d'eau. Les zones dégagées/déblayées afin d'avoir une meilleur emprise sur le chantier seront remblayées avec les matériaux extraits.

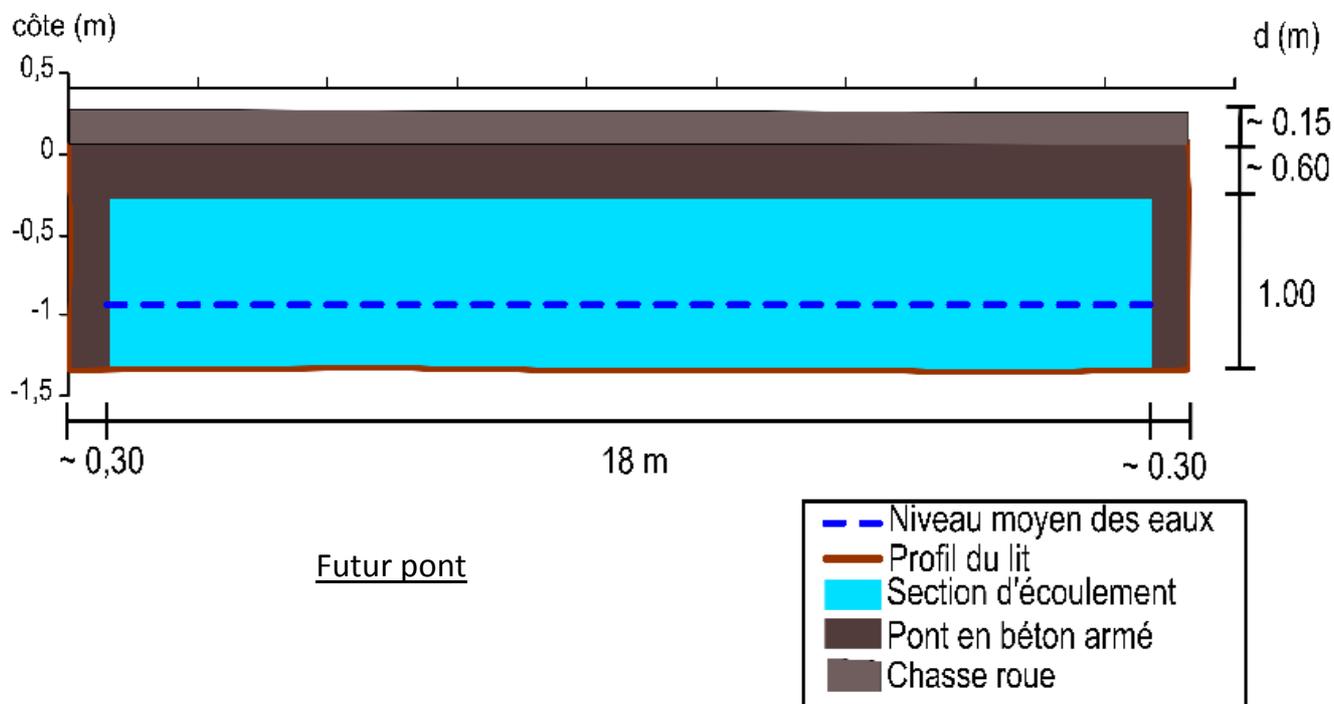
Les matériaux issus de l'ancien ouvrage seront triés et évacués vers le centre de recyclage le plus proche susceptible de les accepter. L'entreprise devra fournir à l'AMO le certificat de destination des matériaux mentionnant les quantités et le lieu de destination.



Après ces travaux de destruction, l'entreprise régèlera les matériaux présents dans le lit du cours d'eau afin d'obtenir un profil en long de rivière relativement homogène. L'entreprise régèlera ainsi sur environ 20-30m (10m amont du passage busé et 10-20m aval).

3.3.4 Construction du nouveau pont

Le dimensionnement du projet prévoit la réalisation d'un pont en béton armé de 1m x 18 m d'ouverture, soit une section de passage d'eau de 18 m² contre 5,5 m² actuellement (diamètre des buses : 800 mm).



La construction du pont se déroulera comme suit :

- Réalisation des fouilles pour la création des deux gros bétons (rive droite et rive gauche) : suivre l'étude géotechnique pour leur dimensionnement. Les matériaux extraits des fouilles seront régalez en aval.
- Création des semelles en béton armé avec des armatures en acier.
- Mise en place de coffrage pour la réalisation des culées. Les culées seront en béton armé, et devront mesurer au minimum 1m de hauteur et 80 cm d'épaisseur.
- Le tablier du pont de type « poutre-dalle » mesurera 18 m de long, fera 60 cm d'épaisseur et sera en béton armé. Celui-ci supportera une charge de passage de 25 tonnes. La largeur du pont sera de 4m. La largeur de passage des véhicules sera de 3,70 m, dû à la présence des chasse-roues (2x 15cm). Des barres d'ancrage seront installées de part et d'autre de l'ouvrage (scellée au mortier chimique) afin de relier celui-ci via une plateforme de liaison au terrain existant. La finition du tablier sera en béton balayé, ou autre technique permettant une bonne accroche du sol du tablier.
- Les deux chasse-roues mesureront 18 m de long, 20 cm de haut et 15 cm de large. Ils seront ancrés dans le pont avec des armatures en aciers.
- Le ou les réseaux seront intégrés dans le nouveau pont, et mis en service avant le départ du chantier.

Réalisation de l'ensemble de ces éléments dans des coffrages étanches afin de limiter la dispersion de laitance de béton dans le cours d'eau. L'ensemble de la construction se déroulera à sec.

A la fin de la construction du nouveau pont, **un passage d'eau libre de 1 m minimum** doit être présent entre le dessous du pont et le fond du lit.

3.3.5 Enrochement

Les enrochements se situeront sur les berges droite et gauche, en amont et aval immédiat du pont. Ces enrochements, dans la mesure du possible, reposeront sur un point dur. Ils mesureront 5 m de long, 1,50 m de large, pour une hauteur avoisinant les 1m. Ces enrochements seront bétonnés par derrière, et seront reliés au pont par des armatures en acier.

3.3.6 Plateforme de liaison pont-berge

Les plateformes de liaison permettant de relier le pont aux berges seront réalisées en béton balayé, d'au moins 15 cm de hauteur. La surface à créer sera d'environ 2 x 42 m² (rive droite et rive gauche). (Cf. Annexe 2). **L'entreprise devra veiller à ce que ces plateformes s'intègrent au mieux dans le site. Ainsi la couleur du béton devra se rapprocher de la couleur du sol à proximité. Le site étant touristique, le maître d'ouvrage attache en effet une grande importance à l'intégration paysagère de l'ouvrage et des plateformes au paysage local.**

3.3.7 Plans et documents

L'entreprise s'engage à fournir à l'AMO l'ensemble des plans et documents nécessaires à la réalisation du nouveau pont (plans définissant le dimensionnement de l'ouvrage, note de synthèse générale, plans de coffrages et d'armatures des ouvrages...).

4. Garantie et entretien des aménagements

4.1 Nature de la garantie

La garantie couvre :

Les vices d'exécutions (défauts cachés, non-respect des plans du CCTP, non détectables lors des réceptions de travaux) de l'ouvrage.

La garantie ne couvre pas les dommages occasionnés en cas de crue de temps de retour significatif (décennale au minimum). Les dégâts d'origine anthropiques ne seront pas pris en compte dans la garantie.

4.2 Durée des garanties

L'ouvrage est réceptionné à la fin de son exécution par un constat de parfait achèvement.

Le constructeur sera présumé responsable des éventuels désordres constatés dans l'ouvrage durant le délai décennal.

La garantie court à partir de la visite de constat de parfait achèvement. La garantie de vice de fabrication s'applique.

4.3 Prescription en matière d'hygiène et de sécurité

L'entrepreneur sera chargé de mettre en place toutes les mesures permettant d'assurer la sécurité de ses employés (prévention, équipement de protection individuel, matériel adapté...) ainsi que celle

du public (rubalise, panneau d'interdiction d'accès...). En cas d'incident, si ces prescriptions n'ont pas été respectées, l'entrepreneur sera déclaré responsable et aura à sa charge les frais engendrés.

4.4 Préservation de l'environnement

Toutes les précautions devront être prises pour éviter une pollution accidentelle du cours d'eau par les engins à moteur (fuite d'huile, de gasoil, maintenance...). Le remplissage des réservoirs devra être réalisé suffisamment à l'écart du cours d'eau.

Une attention particulière devra être portée aux engins et outils utilisés sur le chantier afin qu'ils ne soient pas une source d'introduction d'espèces végétales invasives (notamment renouées du japon). Les engins seront lavés et désinfectés avant leur arrivée sur site, tout particulièrement les chenilles des pelles mécaniques.

4.5 Remise en état

Un état des lieux sera établi avant le début du chantier et validé par l'entrepreneur et le maître d'ouvrage et/ou l'AMO. Ce document servira de référence en cas de litige. L'entrepreneur sera responsable de toutes dégradations ou tous préjudices qu'auraient eu à subir les infrastructures du fait de son intervention au cours de travaux. Le terme « infrastructure » désigne aussi bien les bâtiments et réseaux que les barrières par exemple.

La remise en état des éventuelles dégradations sera à la charge de l'entrepreneur.

5. Animation, coordination et réunion

5.1 Suivi du chantier

Le comité technique (maître d'ouvrage et AMO) réalisera des visites périodiques en cours de chantier afin de valider l'implantation des ouvrages et la bonne exécution des travaux.

L'entrepreneur préviendra le comité technique au début et à la fin de chaque phase du chantier (destruction du passage busée, création des culées, mise en place du tablier et des chasse-roues, création des enrochements) qui validera ou non la poursuite des travaux.

Au cours des travaux, l'entrepreneur consignera par écrit les différents contacts qu'il aura eu avec les propriétaires riverains ou les exploitants des parcelles et remettra ce document au comité technique au moment des visites de chantier. Il informera également l'AMO avant toutes modifications techniques apportées à la réalisation du chantier ou à la nature des matériaux par rapport aux prescriptions du CCTP. Le comité technique se réserve le droit de valider ou non ces modifications.

Un planning prévisionnel de réunions de chantier sera proposé par l'entreprise dès la réunion de lancement des travaux.

Il sera consigné, dans un cahier de chantier détenu par l'entreprise, tous les incidents, les remarques du comité technique et celles des autorités (police de l'eau...) et les décisions prises lors des réunions de chantier.

Le comité technique sera tenu informé de la fin des travaux.

5.2 Réunion de chantier

Une première réunion avant le démarrage du chantier permettra de présenter le projet sur le terrain et de valider l'implantation des ouvrages, de rappeler les prescriptions en matière de sécurité et d'établir un état des lieux des infrastructures présentes sur le site.

Une réunion de réception de chantier, en présence du comité technique et de l'entrepreneur, actera du parfait achèvement des travaux.

6. Délais et planning

6.1 Période d'intervention et phasage des travaux

La commune de Sarras est relativement contrainte vis-à-vis de la période de réalisation des travaux. En effet, le 6 septembre une fête inter quartiers (olympiades) aura lieu en rive gauche de l'Ay (nécessité pour les participants de traverser l'Ay via le passage busé actuel), et le 23 octobre aura lieu un cyclo-cross ainsi qu'un marché aux puces qui seront organisés également en rive gauche de l'Ay.

La période d'exécution des travaux est donc fixée du lundi 7 septembre 2015 au jeudi 22 octobre 2015 au plus tard (soit 7 semaines). En sachant que la période de séchage du béton devra être comprise dans ce délai.

Les différentes phases des travaux se succéderont sans interruption pour limiter la durée des travaux.

Dans son offre, l'entrepreneur établira un planning prévisionnel sachant que les travaux débuteront impérativement le 7 septembre 2015 pour se terminer au plus tard le 22 octobre 2015.

6.2 Délais

L'entrepreneur précisera dans son offre la durée prévisionnelle des travaux au regard des moyens mis en œuvre, en sachant que **le chantier débutera impérativement le 7 septembre 2015.**

Des crues pouvant survenir à partir du mois d'octobre, les différentes phases du chantier devront se succéder sans interruption afin de limiter au maximum la durée d'intervention.

La réception de chantier aura lieu fin octobre 2015.

6.3 Intempéries

En cas d'intempéries majeures (chute de neige, pluie, gel...) et/ou d'épisode de crue significatif, un accord sera trouvé entre l'entrepreneur et le maître d'œuvre et/ou l'AMO sur la prolongation du délai d'exécution du chantier.

7. Pièces constitutives du marché

En cas de contradiction entre les différents documents composant le dossier de consultation des entreprises, les pièces prévalent dans l'ordre dans lequel elles sont énumérées ci-après.

Les pièces constitutives du marché comprennent :

- 1 - l'acte d'engagement (AE)
- 2 - le présent Cahier des Clauses Administratives Particulières (CCP), et ses annexes
- 3 - le Règlement de la consultation (RC)
- 4 - le Détail Quantitatif et Estimatif (DQE)

En cas d'informations manquantes se référer au CCAG – travaux.

8. Prix et conditions de paiement

Les prix sont unitaires par poste et non révisables.

Un détail de ces prix (DQE rempli et signé) sera fourni par l'entreprise dans sa proposition.

Avant la fin de chaque mois, le titulaire remet sa demande de paiement mensuelle au maître d'ouvrage, sous la forme d'un projet de décompte. Ce projet de décompte établit le montant total des sommes auxquelles il peut prétendre du fait de l'exécution du marché depuis son début.

Aucune avance forfaitaire ne sera versée au titulaire.

Le mode de règlement est le paiement par mandat administratif. Le maître d'ouvrage dispose pour mandater les travaux du délai administratif réglementaire.

9. Réception de l'ouvrage et pénalités de retard

La réception d'achèvement des travaux est prévue pour le 22 octobre 2015 au plus tard. Les éventuels délais d'arrêt du chantier, dû aux conditions météorologiques ou hydrologiques, ne seront pas comptabilisés. En cas de retard imputable au titulaire dans l'exécution des travaux, il sera appliqué une pénalité journalière de 1/3 000 du montant hors taxes de l'ensemble du marché.

10. Résiliation du marché

Il sera fait application des articles 45 à 49 du CCAG-Travaux.

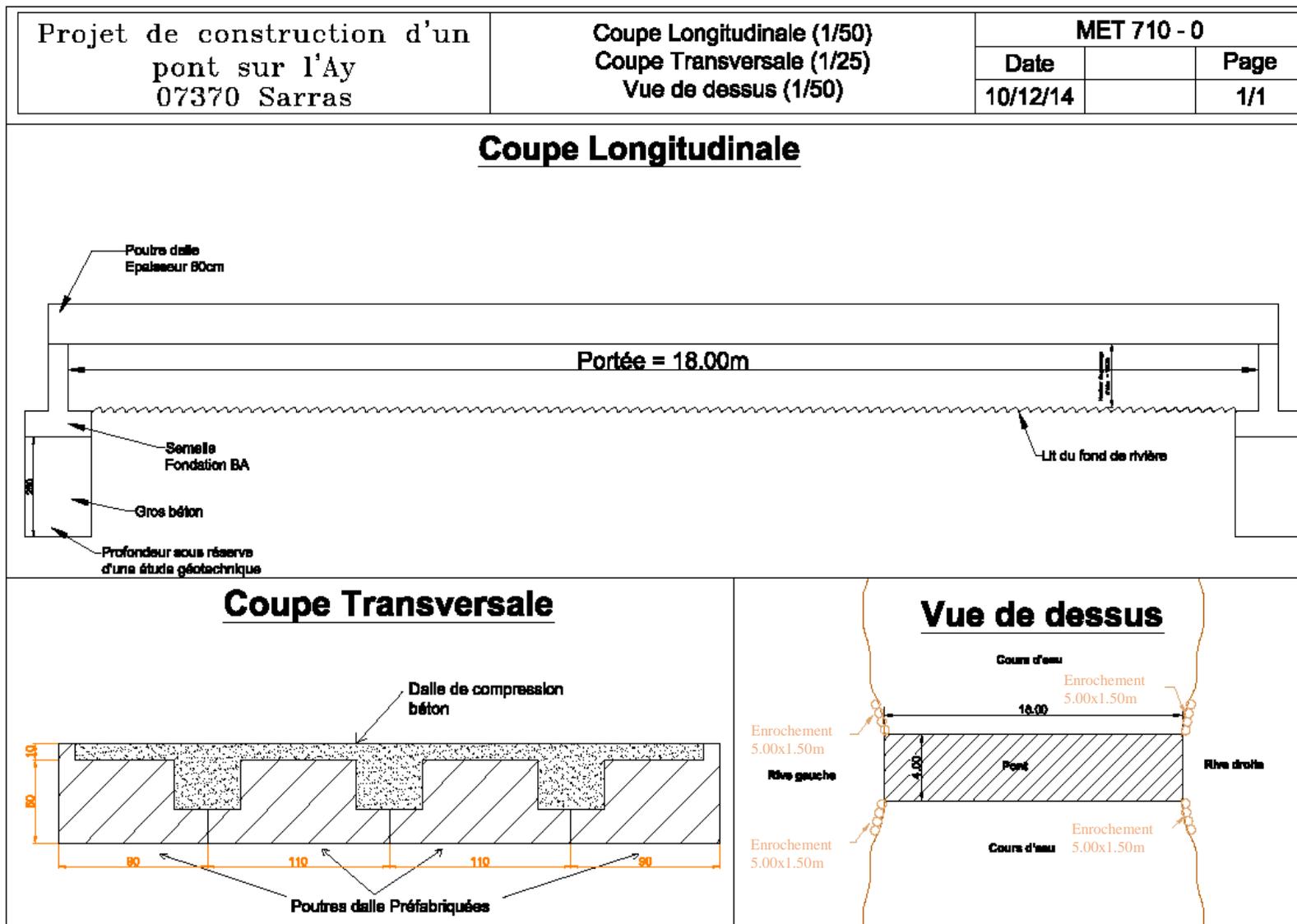
11. Assurances

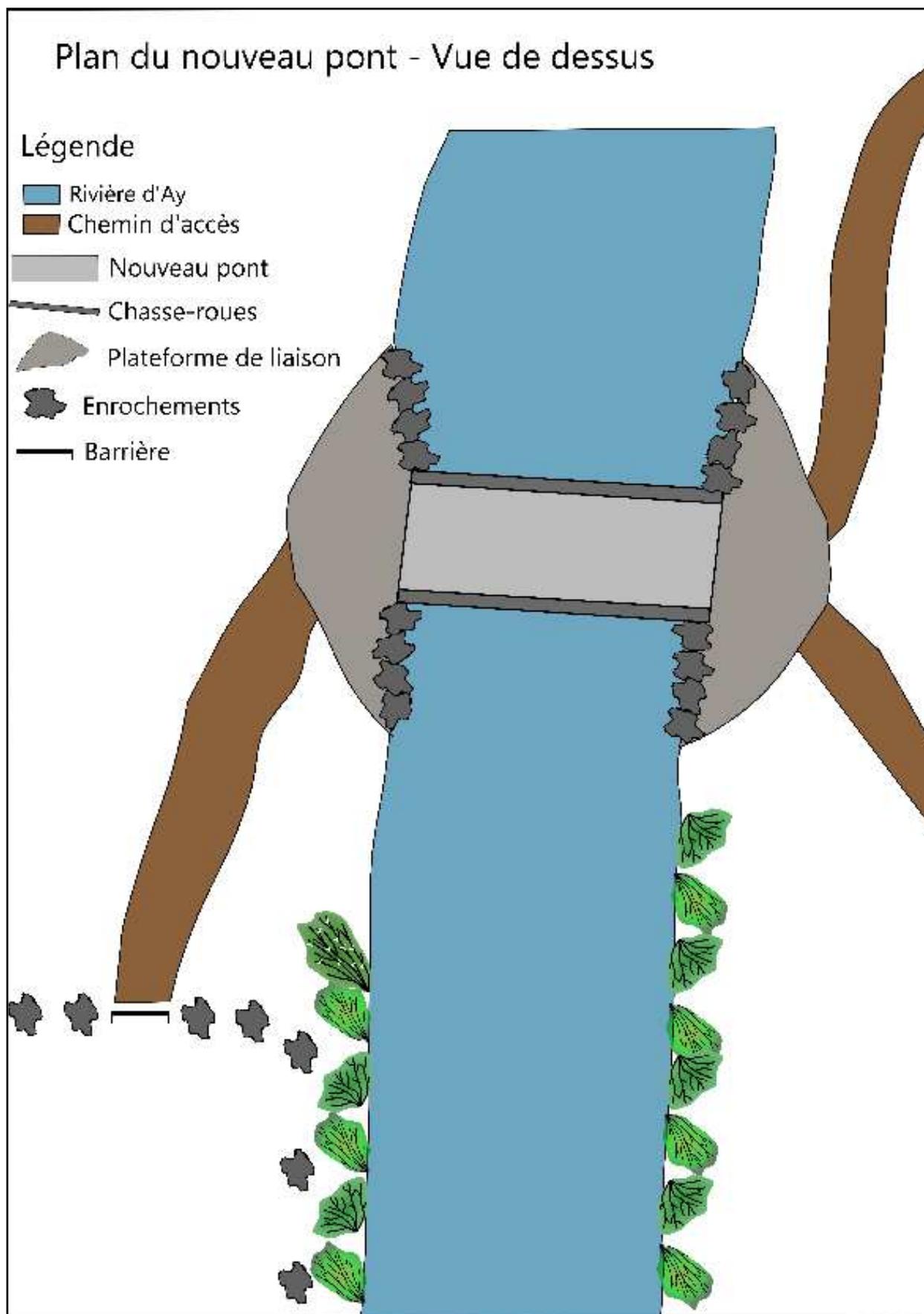
L'entreprise doit justifier qu'elle est titulaire d'une assurance couvrant les responsabilités spécifiques à sa mission et à l'opération concernée.

L'entreprise devra fournir, avec sa proposition, une attestation de son assureur justifiant qu'elle est à jour dans ses cotisations et que sa police contient les garanties en rapport avec l'importance de l'opération.

12. Annexes

ANNEXE 1 : Coupe longitudinale et transversale du pont





ANNEXE 3 : Coordonnées Importantes

Maître d'ouvrage et Assistant Maître d'Ouvrage :

- | | |
|--|--|
| - Commune de Sarras
Représentée par son Maire
M. Jacques ALLOUA
Mairie de Sarras
Place Bochirol
07370 – SARRAS
tél : 04.75.23.04.81
fax : 04.75.23.32.48
mail : mairie@sarras.fr | - SIVOM Ay-Ozon
Représenté par son Président
Mr Bernard FAYA
355, Montée de l'Eglise
07290 SAINT-ROMAIN-D'AY
tél/fax : 04.75.34.94.98
tél : 06.70.18.73.77 (technicien)
mail : sivu.ay@wanadoo.fr |
|--|--|

Référents techniques et administratifs :

- Office National de l'Eau et des Milieux Aquatiques :
M. Pascal LAQUET
Service départemental de l'ONEMA
7 boulevard du Lycée
07007 – PRIVAS
port : 06.72.08.14.65
- Direction Départementale des Territoires :
M. Bernard CHEVALEYRE
Service environnement – Pôle Eau
2 place des mobiles
BP 613 – 07006 – PRIVAS
tél : 04.75.66.70.75
port : 06.78.32.80.31
- Fédération Départementale de Pêche
M. Mickaël CHAPPELLE
16 Avenue Paul Ribeyre
07600 VALS LES BAINS
tél : 04.75.09.05.58
port : 06.09.73.70.57