



Direction
Interdépartementale
des Routes
EST

ALSACE



CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

Entre l'Etat et le Département du HAUT-RHIN

RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE L'AUTOROUTE A35 ET DE SES ACCES

DANS LE SECTEUR DES ECHANGEURS N°36 ET 37

Entre

- **L'État - Direction Interdépartementale des Routes EST (DIRE)**, représenté par Monsieur le Préfet de la région Grand-Est, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers EST, et désigné ci-après par « **l'État** », d'une part,

et

- **Le Département du Haut-Rhin**, représenté par Madame Brigitte KLINKERT, Présidente du Conseil Départemental du Haut-Rhin, habilitée à cet effet par délibération de la Commission Permanente n°..... en date du approuvant les termes de la présente convention et autorisant la Présidente du Conseil départemental à la signer, et désigné ci-après par « **le Département** » ou « maître d'ouvrage désigné », d'autre part,

PREAMBULE

Le territoire de Saint-Louis Agglomération fait l'objet de plusieurs projets d'aménagements d'envergure, ayant vocation à contribuer au dynamisme et à l'attractivité de la partie française de l'agglomération tri-nationale de Bâle. Le secteur Euro3Lys, en particulier, localisé au nord-est de l'agglomération de Saint-Louis et à proximité de l'EuroAirport, concentre différentes opérations d'aménagements prévoyant notamment l'implantation de nouvelles résidences, d'espaces tertiaires, d'un pôle de loisirs et de commerce qui nécessitent la reconfiguration des infrastructures de transport.

Les aménagements routiers sont ainsi destinés à accompagner l'urbanisation du secteur d'Euro3lys.

Ils prennent en compte les congestions existantes, notamment dus à la proximité de la frontière suisse sur l'A35 et aux nombreux emplois de la zone aéroportuaire. Les objectifs principaux sont ainsi de fluidifier les circulations et de sécuriser les bretelles d'entrées et de sorties de l'A35 au droit des échangeurs 36 et 37.

Les aménagements prévus sont représentés en annexe 4 :

- Requalification de la RD 105 entre le giratoire du Fret et le carrefour du Cimetière : transformation en boulevard urbain à 2 x 2 voies et modification des 4 carrefours en carrefours à feux ;
- Sécurisation de l'échangeur 37 (A35/RD105) par ajout de bretelles et modification des carrefours ;
- Modification de l'échangeur 36 (A35/EuroAirport) par ajout de bretelles et d'un giratoire desservant la partie nord du Technoport ;
- Réalisation d'un accès à la zone du Technoport via une collectrice séparée de l'A 35 entre les échangeurs 36 et 37 ;
- Mise en œuvre des mesures conservatoires entre les échangeurs 36 et 37, permettant l'augmentation capacitaire ultérieure de la section courante de l'A35 de 2 à 3 voies ;
- Raccordement des quartiers Technoport et du Lys au réseau départemental.

Vu l'arrêté du 5 juillet 2019 par lequel le Préfet de la région Grand-Est accorde délégation de signature à Monsieur Erwan LE BRIS, directeur interdépartemental des routes de l'Est,

Vu Le Code de la commande publique et notamment ses articles L.2422-1 relatif à l'organisation de la maîtrise d'ouvrage publique et L.2422-12 relatif au transfert de maîtrise d'ouvrage publique,

Vu l'instruction du gouvernement du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion du réseau routier national et notamment l'instruction technique

associée du 8 novembre 2018 relative aux modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national,

Vu l'accord sur l'opportunité de cette opération donnée par la Direction des Infrastructures Terrestres du ministère de la transition écologique et solidaire en date du 17 janvier 2019.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

1. Maîtrise d'ouvrage

1.1. Champ d'application

Les deux parties conviennent que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'autoroute A35 et de ses accès dans la section comprise entre les échangeurs n°36 et n°37 inclus sera assurée par le **Département**, dans le cadre de la présente convention portant transfert de maîtrise d'ouvrage au titre de l'article L.2422-12 du Code de la commande publique (anciennement, convention de désignation d'un maître d'ouvrage dans le cadre d'une convention de co-maîtrise d'ouvrage, relevant du II de l'article 2 de la loi abrogée n°85-704 du 12 juillet 1985, dite loi MOP).

Le transfert temporaire de la maîtrise d'ouvrage au **Département** prendra effet à la signature de la présente convention.

Le **Département**, dans le respect du programme défini à l'article 2, en tant que maître d'ouvrage désigné agissant pour son compte et celui de l'Etat en vue de la réalisation des aménagements listés en Préambule, assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage et notamment, la passation des contrats, les responsabilités contractuelles envers les entreprises et les réparations en cas de dommages de travaux publics, et de manière générale tous actes nécessaires à l'exercice de la mission de maîtrise d'ouvrage.

En sa qualité de maître d'ouvrage, le **Département** devra respecter les diverses réglementations applicables en matière de travaux (loi sur l'eau, bruit...) et solliciter les autorisations afférentes.

Le **Département** sera responsable de la bonne exécution de la mission qui lui est confiée pendant toute la durée des travaux jusqu'à leur achèvement et réception.

Le **Département** devra informer l'État, par l'intermédiaire de la DIR Est, de toute décision relative au projet impactant le réseau routier national (RRN).

Le **Département** pourra agir en justice tant en demande qu'en défense jusqu'à l'achèvement de sa mission.

1.2. Faculté de substitution

Dans le cas où le **Département** ne souhaiterait pas assurer lui-même directement la maîtrise d'ouvrage de l'opération ou la réalisation des travaux, le **Département**, maître d'ouvrage désigné, pourra déléguer à son concessionnaire ou à un tiers tout ou partie des attributions de la maîtrise d'ouvrage pour faire réaliser les travaux projetés sur le réseau routier national sous réserves des limites fixées par les articles L.2421-1 à L.2421-5 du Code de la commande publique. Dans cette hypothèse, le **Département** reportera sur son délégataire les obligations de la présente convention qui pèsent sur lui. Il conservera notamment l'obligation de contrôle des travaux, la responsabilité de l'opération et sera garant de son bon achèvement auprès de l'**Etat**.

2. Programme technique et fonctionnel de l'opération - délais

Le programme technique et fonctionnel de l'opération est défini par l'annexe 3 à la présente convention. Il est conforme à l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 fixant les modalités d'élaboration des opérations d'investissement et de gestion sur le réseau routier national et à l'instruction technique associée du 08 novembre 2018, en ce qui concerne les modalités d'élaboration par le **Département** d'une opération d'aménagement du Réseau Routier National. Il est en outre conforme aux normes, référentiels techniques et règles de l'art notamment le guide VSA 90/110 à mettre en œuvre pour la conception d'un projet impactant le domaine public routier.

Ce programme précise notamment la nature et l'échéancier de réalisation de l'opération qui montre que la mise en œuvre de ce programme est prévue de 2021 à 2023.

Le **Département** conduira toutes les études, analyses et contrôles nécessaires à la réalisation des Travaux et à leur acceptation par l'**État**, par l'intermédiaire de la **DIR Est**.

Les dossiers résultant des différentes phases de l'opération (études préalables, avant-projet, projet, DCE, exécution) seront soumis pour avis à l'**État**, par l'intermédiaire de la **DIR Est** ; les exigences de cette dernière en termes de conception ayant un impact direct sur l'entretien et la maintenance ultérieurs du programme réalisé.

Le plan de l'aménagement projeté figure en annexe 4 à la présente convention.

En outre, concernant la gestion de la sécurité, l'opération consistant en une modification substantielle du réseau routier national, l'article 2.8 de l'instruction technique devra être appliqué, et notamment :

- l'audit de sécurité en phases de conception (études préalables et projet),
- le recueil de l'avis de l'Inspecteur Général Routes de l'État,
- la production du mémoire en réponse du Département.

Le **Département** s'engage à réaliser l'opération dans le strict respect de ce programme approuvé.

Dans le cas où le **Département** estimerait nécessaire d'apporter des modifications au programme technique approuvé, un avenant à la présente convention devra être conclu avant que le **Département** puisse mettre en œuvre ces modifications. Le **Département** supportera les éventuelles dépenses correspondantes.

3. Financement

Le **Département** ou son délégataire en cas de substitution, prendra en charge dans son intégralité le financement de l'opération. La participation financière de l'État sera limitée à 3 000 000 € (trois millions d'euros), telle qu'inscrite au CPER Alsace dans le cadre de l'opération « A35- Mise en sécurité de l'échangeur RD105 ». Elle fera l'objet d'une convention de financement spécifique.

4. Domanialité

L'**État** s'engage, pour l'aménagement projeté, à autoriser le **Département** – qui pourra transférer cette autorisation – à occuper gratuitement le domaine public et les parcelles du domaine privé de l'**État** et/ou jouxtant le domaine public routier.

Si l'aménagement projeté nécessite l'acquisition de parcelles privées, cette acquisition sera effectuée par le **Département** ou par le délégataire, pour le compte de **l'État** qui est réputé en être propriétaire dès l'origine, ce qui devra être précisé dans les actes de mutation (sous réserve de l'accord préalable du contrôleur financier et du service France Domaines territorialement compétent sur une telle opération) afin que l'appartenance au domaine public routier national des ouvrages construits ne puisse pas être contestée ultérieurement.

Les principes de répartition domaniale sont repris en annexe 2 à la présente convention. Les délimitations précises des domanialités seront définies par une convention ultérieure sur la base d'études de niveau projet et de plans réalisés par un géomètre-expert.

En cas d'intervention pour des travaux tels que des sondages et des diagnostics ou fouilles archéologiques, **l'État** s'engage à délivrer les autorisations administratives nécessaires.

5. Contrôle externe administratif et technique

L'État, par l'intermédiaire de la **DIR Est**, se réserve le droit d'effectuer à tout moment les contrôles techniques et administratifs qu'elle estime nécessaires. Le **Département**, ou le cas échéant, son délégataire, devra donc laisser libre accès à ses agents, à tous les dossiers concernant l'opération ainsi qu'au chantier.

Ces derniers ne doivent toutefois pas communiquer directement avec les entreprises et fournisseurs sans l'accord du **Département**.

6. Obligations de la Collectivité territoriale pendant la durée des travaux

Le **Département** devra s'assurer de la présence des réseaux sous la chaussée avant le début des travaux. Elle fera son affaire des modalités de déplacement de ceux-ci auprès des concessionnaires ainsi que des éventuelles indemnités que ces derniers demanderaient.

Les conditions de sécurité du chantier devront faire l'objet d'un examen préalable par **l'État**, par l'intermédiaire de la **DIR Est**, avant le démarrage du chantier, et pourront faire l'objet d'un contrôle à tout moment, pendant le déroulement du chantier, avec droit pour **l'État** d'interrompre le chantier en cas de non-conformité aux dispositions prévues ou de danger pour les usagers.

Le **Département** aura la charge de la signalisation temporaire du chantier de jour comme de nuit, et de sa maintenance, en application notamment de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie. Celle-ci sera, dans les mêmes conditions, soumise au contrôle de **l'État**, par l'intermédiaire de la **DIR Est**.

Le **Département** sollicitera, auprès du gestionnaire des voies concernées, un arrêté temporaire de circulation si des restrictions de circulation devaient être mises en place pour permettre la réalisation des travaux. En cas de chantier non courant au sens de la note technique du 14 avril 2016 relative à la coordination des chantiers sur le réseau routier national (RRN), il présentera un **dossier d'exploitation sous chantier** 6 semaines avant le démarrage du chantier.

Ce dossier présentera notamment les plans de phasage travaux, les plans de circulation, de signalisation temporaire et des équipements de sécurité ainsi que le planning général de l'opération. Ce dossier fera l'objet d'une validation par les services de la **DIR Est**.

7. Mesures correctives – Résiliation

Si le **Département** est défaillant, et après mise en demeure restée infructueuse, **l'État**, peut abroger la présente convention. Cette abrogation ne peut prendre effet qu'un mois après notification de l'intention de **l'État**. Il est procédé immédiatement à un constat contradictoire des prestations effectuées par le **Département** et des travaux réalisés.

Le constat contradictoire fait l'objet d'un procès-verbal qui précise, en outre, les mesures conservatoires que le **Département** doit prendre pour assurer la sécurité des usagers et la conservation des prestations et travaux effectués. Il indique le délai dans lequel le **Département** doit remettre l'ensemble des dossiers à la **DIR Est**. Les biens affectés à l'opération sont, en tant que de besoin, remis à **l'État**.

8. Mise en service des ouvrages

La mise en service des ouvrages du projet doit être précédée d'une décision appropriée. Cette décision relève de **l'État** par le biais de la **DIR Est**, service exploitant l'autoroute A35 appartenant au Réseau Routier National.

Conformément aux dispositions de l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 et de son instruction technique associée, le **Département** devra fournir à la **DIR Est** au moins 2 mois avant la date souhaitée de mise en service, un dossier technique complet (dossiers de récolement ou à défaut tous les plans présentant les ouvrages tels que réalisés accompagnés de l'audit de sécurité préalable à la mise en service réalisé par des auditeurs certifiés) permettant à l'Ingénieur Général Routes de la Mission d'Audit du Réseau Routier National (**MARRN**) de mener son inspection préalable à la mise en service (IPMS).

La décision sera ainsi précédée :

- de l'établissement d'un arrêté de police de la circulation qui relève de la **DIR Est**,
- d'une inspection préalable à la mise en service (IPMS) par la Mission d'Audit du Réseau Routier National (**MARRN**). En application l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 et de l'instruction technique du 8 novembre 2018, les travaux réalisés seront soumis à un audit sécurité préalable à la mise en service. Le Département fournira l'ensemble des documents nécessaires aux auditeurs, au gestionnaire et à la mission d'audit du réseau routier national en 4 exemplaires papiers et un exemplaire informatique. Elle procédera aux travaux éventuels de mise en conformité demandés par le gestionnaire et issus de ces contrôles, avant la décision de mise en service de l'aménagement.

La **DIR Est** saisira la **MARRN** de la remise d'un dossier d'exploitation pour la mise en service qui regroupe tous les éléments de connaissance formalisés indispensables à l'exploitation immédiate de l'ouvrage routier (voir annexe 5) en 3 exemplaires papiers et un exemplaire informatique.

En cas de configuration provisoire ouverte à la circulation, le **Département** pourra solliciter de l'exploitant une décision d'ouverture provisoire à la circulation dans les mêmes conditions.

Les décisions de mise en service définitive ou d'ouverture provisoire mentionnées ci-dessus confieront à **l'État** la responsabilité de l'exploitation du réseau ouvert à la circulation, la responsabilité de sa maintenance demeurant au maître d'ouvrage désigné jusqu'à l'étape formalisée de remise des ouvrages.

9. Réception

La **DIR Est** pourra assister aux essais et à la réception des travaux avant leur mise en service. Elle se réserve le droit de procéder à des contrôles contradictoires avec le **Département** pour vérifier la conformité des ouvrages exécutés.

Lors de la réception, l'**Etat**, **DIR Est**, pourra donner son avis sur la formulation des réserves. Si la réception intervient avec des réserves, le **Département** invitera la **DIR Est** aux opérations de levée de celles-ci. La réception est prononcée après approbation par le **Département** avec accord de l'**Etat**.

10. Remise des ouvrages

A l'issue de la réception sans réserve des travaux, et après accord de l'**État**, représenté par la **DIR Est**, sur la conformité des ouvrages, le **Département** remettra les ouvrages et aménagements gratuitement à l'**Etat** pour être incorporés dans le domaine public routier national. La remise emportera transfert et garde des ouvrages à l'**Etat**.

La nouvelle délimitation du domaine public routier national sera précisément reportée sur un plan contradictoirement établi par le **Département** et la **DIR Est**, et qui sera annexé à un arrêté préfectoral de délimitation.

Ces formalités feront l'objet d'un procès-verbal de remise établi aux frais du **Département**. Le **Département** établira un dossier des ouvrages exécutés conforme à la réalisation qui sera remis à la **DIR Est** en 2 exemplaires papiers et un exemplaire informatique, accompagné du procès-verbal de remise.

Le dossier des ouvrages exécutés comprendra au minimum :

- Un plan général de récolement de l'opération,
- Le dossier d'intervention ultérieure sur ouvrage (DIUO),
- Les résultats des contrôles effectués et notamment ceux concernant l'adhérence de la couche de surface des chaussées,
- Les références, notices techniques et prescriptions de maintenance des équipements installés et matériaux mis en œuvre,
- Les schémas électriques, les synoptiques de fonctionnement et les dossiers de paramétrage, le Consuel et les rapports de contrôle des installations électriques,
- La liste des ouvrages sur lesquels continuent à courir des garanties ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces garanties (périmètre, délais, ...).

Le **Département** s'engage à mettre en œuvre à ses frais et sans délais les garanties supplémentaires qu'il aurait éventuellement contractées (hors garanties légales dues par le constructeur au titre de la loi du 4 janvier 1978) qui continueraient à courir après remise des ouvrages à l'**Etat**, sur simple demande, dès constat d'un désordre. La remise des ouvrages emporte, le cas échéant, transfert au bénéfice de l'**Etat** de la garantie décennale et des garanties particulières éventuelles. Dans ce cas, il faudra formaliser vis à vis des entreprises le transfert de la garantie au profit de l'**Etat**.

11. Gestion et entretien des ouvrages

Les modalités de gestion et d'entretien des ouvrages réalisés seront définies selon la nouvelle délimitation des domaines routiers entre l'**Etat** et le **Département**.

Chaque service assumera les missions sur son propre domaine public. Néanmoins, des dérogations à ce grand principe devront être établies pour prendre en compte des aménagements à caractère urbain sur le domaine de l'État (bordures, plantations...) ou pour assurer une continuité des services (viabilité hivernale par exemple). Elles feront l'objet d'une convention d'entretien et d'exploitation rédigée ultérieurement.

12. Bilan sécurité :

La **DIR Est** réalisera un bilan de sécurité à 6 mois et à 3 ans après la mise en service de l'ouvrage conformément à l'instruction gouvernementale du 29 avril 2014 et de l'instruction technique associée du 8 novembre 2018.

Ces bilans seront transmis au **Département** qui produira un mémoire en réponse et prendra à sa charge les mesures correctives nécessaires en lien avec la **DIR Est**.

13. Entrée en vigueur et durée de la convention

La présente convention prend effet à la date de sa signature. Elle sera caduque si les travaux d'aménagement n'ont pas été engagés dans un délai de 2 ans à compter de la même date.

Les dispositions de la présente convention sont valables uniquement pendant la période durant laquelle l'État est gestionnaire de l'A35.

La mission de maîtrise d'ouvrage confiée par la présente convention au **Département** prendra fin avec la délivrance du quitus par l'**Etat**.

Le quitus pourra être délivré après la validation par la **DIR Est** du mémoire en réponse du **Département** au bilan de sécurité à 3 ans. Le quitus est réputé acquis s'il n'a pas été refusé par décision motivée dans le délai de deux mois après la demande du **Département**. Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre le **Département** et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage du **Département** se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges contractuels pendants.

14. Traitement des litiges :

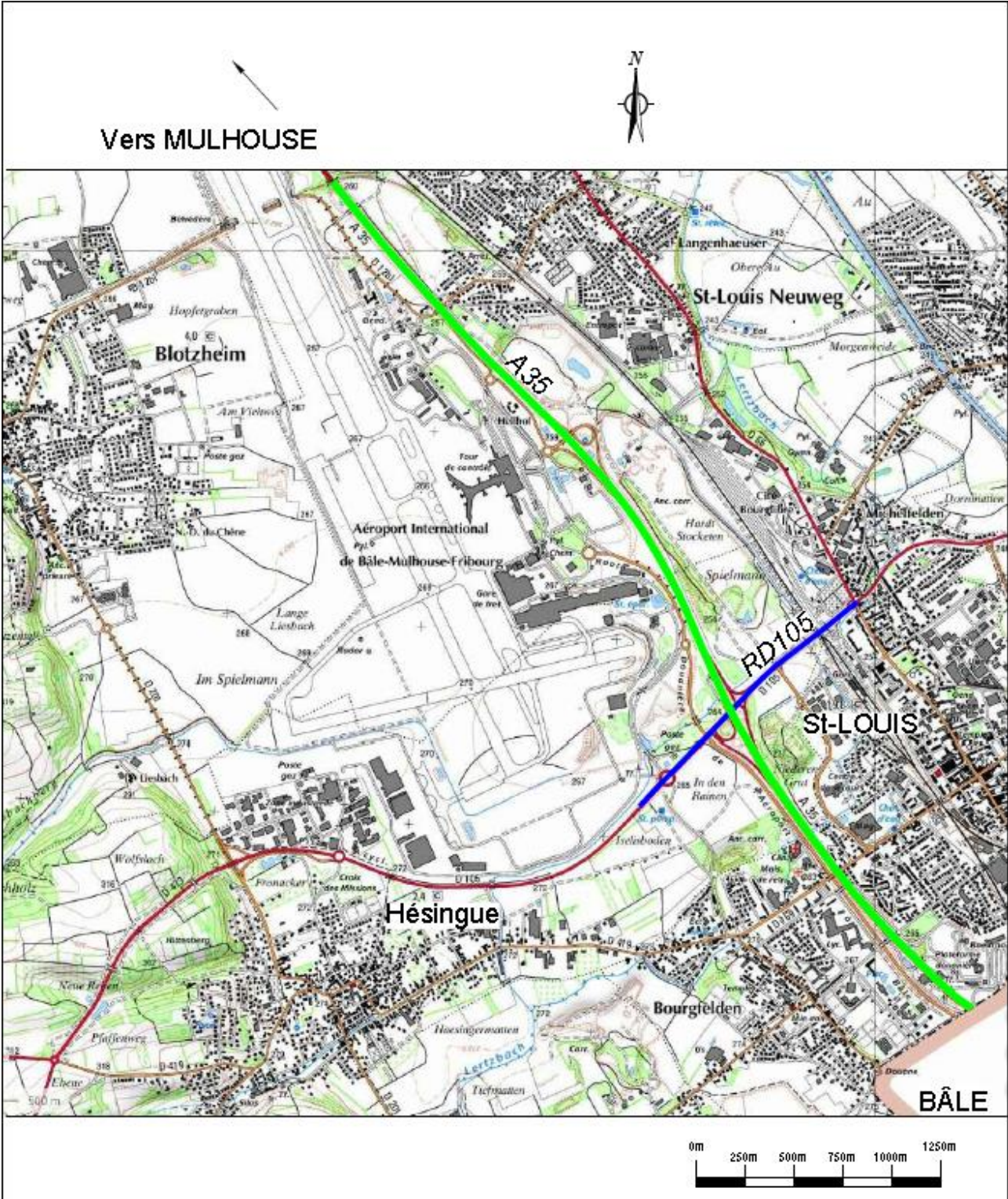
En cas de litige entre le **Département** et l'**Etat** relatif à l'exécution de la mission de maîtrise d'ouvrage, objet de la présente convention, et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le tribunal administratif de Strasbourg.

Fait en deux exemplaires, le .

**Pour le Département du Haut-Rhin,
la Présidente du Conseil départemental**

**Pour l'État,
le Préfet Grand-Est,
coordonnateur
des itinéraires routiers EST**

Annexe 1 Plan de situation



Annexe 2 Situation domaniale envisagée



Annexe 3

Programme technique et fonctionnel de l'opération

Contexte

La RD 105 constitue un axe structurant très circulé dans le secteur des Trois-Frontières avec de forts enjeux de développement urbain.

L'analyse du réseau routier du secteur laisse apparaître aujourd'hui une saturation complète de l'échangeur de SAINT-LOUIS aux heures de pointe du matin et du soir. Au-delà des problèmes de sécurité identifiés, cette congestion est un handicap majeur pour tout projet économique.

Des remontées de files de poids-lourds sont aussi recensées de façon récurrente sur l'autoroute, depuis la bretelle d'accès à la plateforme douanière sur plusieurs centaines de mètres sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, voire sur la voie de droite en amont de l'échangeur de SAINT-LOUIS.

Les principaux objectifs de l'opération « 5A3F – Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute – Agglomération des 3 Frontières » sont la sécurisation de l'échangeur avec l'A 35, l'amélioration des conditions de circulation et la prise en compte des développements urbains, notamment la zone du Technoport et le quartier des Lys.

Consistance de l'aménagement

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- sécuriser l'échangeur A 35/RD 105 ;
- améliorer les conditions de circulation sur la zone d'étude ;
- prendre en compte le développement urbain, notamment la zone du Technoport et le Quartier du Lys ;
- conserver le rôle structurant de la RD 105 pour le trafic de transit de l'ensemble du secteur et/ou de l'agglomération tri nationale de Bâle-Trois Frontières ;
- garantir les transferts modaux possibles en faveur des transports en commun existants ou à venir ainsi que vers les modes doux.

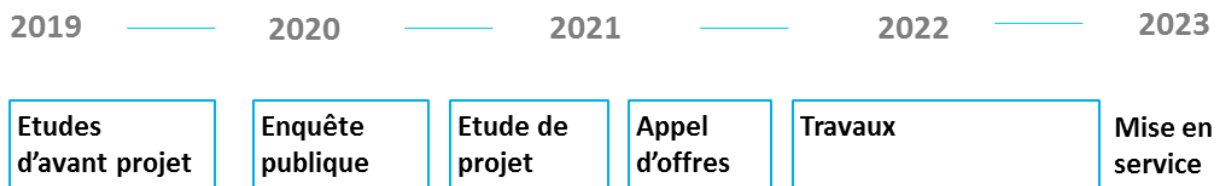
Pour garantir la fluidité de l'autoroute à long terme, le projet 5A3F prend en compte l'augmentation capacitaire de l'A 35 selon un parti d'aménagement en 2 x 3 voies.

Nature des travaux à réaliser

Les caractéristiques de l'opération sont les suivantes :

- Requalifier la RD 105 entre le giratoire du Fret et le carrefour du Cimetière avec transformation de la RD105 en boulevard urbain à 2 x 2 voies et modification des 4 carrefours en carrefours à feux ;
- Sécuriser l'échangeur 37 de Saint-Louis (A35/RD105) par ajout de bretelles et modification des carrefours ;
- Modifier l'échangeur 36 de l'EAP (A35 / EuroAirport) par ajout de bretelles et d'un giratoire desservant la partie nord du Technoport ;
- Réaliser un accès à la zone du Technoport via une collectrice séparée de l'A 35 entre les échangeurs 36 et 37 ;
- Mettre en œuvre des mesures conservatoires entre les échangeurs 36 et 37, pour permettre l'augmentation capacitaire ultérieure de la section courante de l'A35 de 2 à 3 voies ;
- Raccorder les quartiers Technoport et du Lys au réseau départemental.

Echéancier prévisionnel

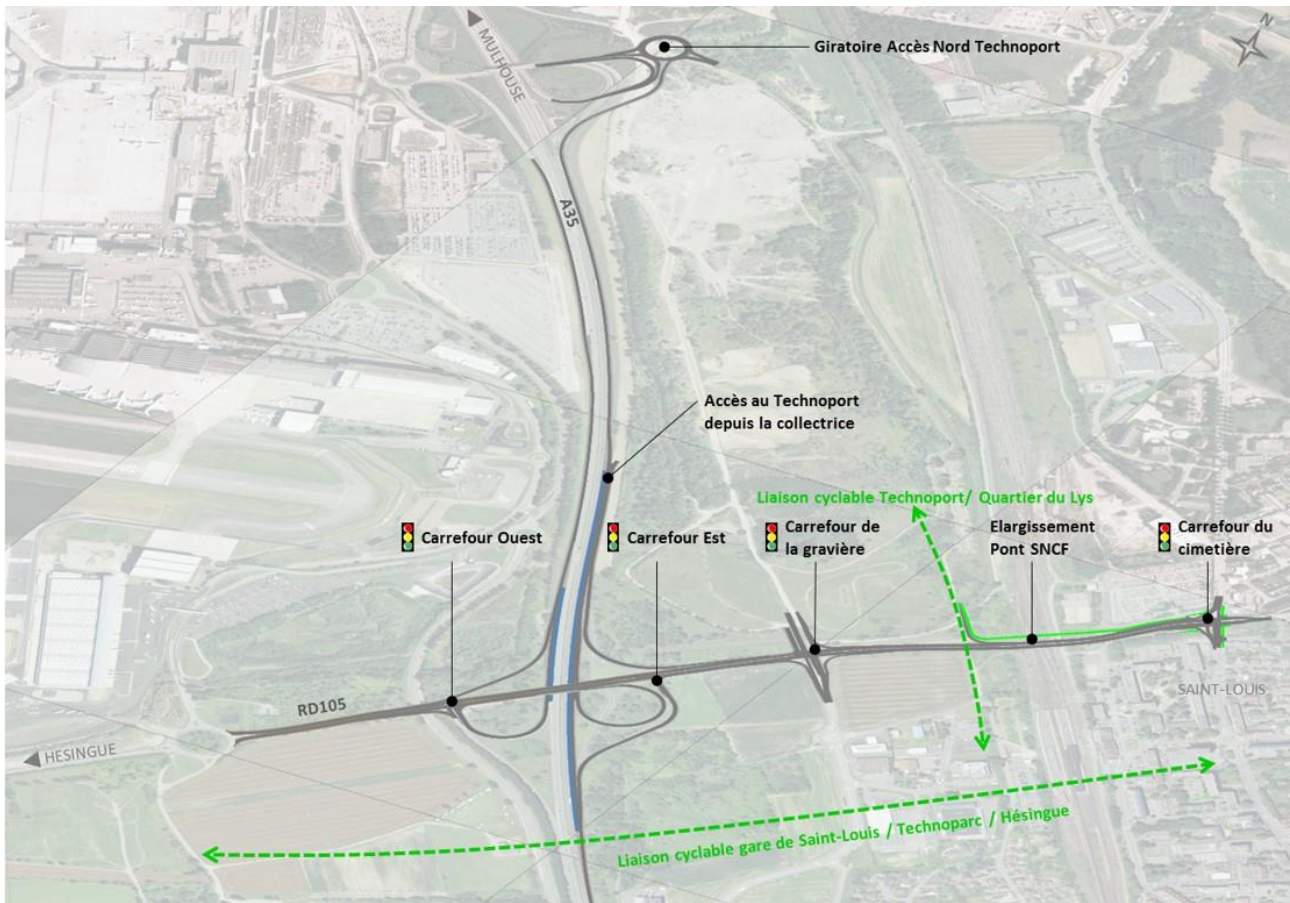


Contraintes d'exploitation sous chantier

Les principales contraintes d'exploitation sont les suivantes :

- Maintien de la BAU pendant toutes les phases travaux ;
- Voie rapide = 2,80m
- Voie lente = 3,20m
- Coupure de l'A35 pendant un week-end à partir du samedi 22h au lundi 6h pour la déconstruction de l'ouvrage existant franchissant l'A35
- Traitement des phases de transition pour le passage d'un mode d'exploitation à un autre

Annexe 4 Plan du projet



Annexe 5

Dossier d'exploitation pour la mise en service (DEXMES)

Composition du dossier devant être remis par la maîtrise d'ouvrage à l'exploitant (district) à la mise en service provisoire ou complète d'une infrastructure routière (investissements ou réhabilitation).

- rapport de présentation de l'opération et des différents choix techniques (cela peut être le rapport de présentation du dossier d'avant-projet (ex dossier de projet actualisé) ;
- dossier à jour préparé pour l'IPMS comportant les mentions des suites données aux recommandations de l'IGR (ce dossier doit comprendre toute la signalisation horizontale, directionnelle, touristique, police et dynamique, ainsi que les équipements dynamiques et réseaux (SRDT, PMV, Caméras, PAU, fibres, fourreaux mis en place avec le repérage des PR) ;
- dossier juridique et administratif (DUP, arrêté lois sur l'eau, ...) ;
- synoptique des écoulements et impluvium concernés, plan des réseaux d'assainissement, plan des bassins et consignes à respecter en cas de pollution accidentelle (fiche type par bassin) ;
- la liste des ouvrages d'art et les informations principales les concernant : repérage, gabarit et hypothèses de chargement pris en compte pour le dimensionnement (pour permettre d'instruire les demandes d'autorisation de convois exceptionnels)
- plan synoptique des domanialités à la mise en service et celles visées à terme ;
- copies des éventuelles conventions de gestion signées, liste de celles en cours d'élaboration
- plans de locaux techniques (si nécessaire), mesures spécifiques d'exploitation,...
- la liste des travaux encore à réaliser et des contrats en cours sous la responsabilité du MOA.