



## **CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES DU LOT N°1**

**ACCORD-CADRE N° 2511I001A**

---

**Fournitures, livraison et expertise de palplanches  
métalliques neuves**

**Lot n° 1 : Fourniture et livraison de palplanches neuves  
profilées à froid**

---

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE  
175 rue Ludovic Boutleux CS 30820  
62408 BETHUNE

# SOMMAIRE

## Table des matières

1. PRESENTATION DES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE .....	1
2. ORGANISATION DE VNF EN MATIERE DE MAITRISE D'OUVRAGE .....	3
3. CONTEXTE DE L'ACCORD CADRE .....	4
4. CHAMPS D'APPLICATION DE L'ACCORD CADRE .....	4
5. CONDITIONS DE FOURNITURES ET DE RECEPTION DES PRODUITS .....	4
5.1. Normes applicables .....	4
5.2. Caractéristiques de l'acier – Nuance d'acier .....	5
5.2.1. Acier à faible empreinte carbone et énergétique.....	5
5.3. Caractéristiques des profilés .....	5
5.4. Tolérance.....	6
5.4.1. Tolérance sur la masse.....	6
5.4.2. Tolérance sur la longueur .....	6
5.4.3. Tolérance sur l'épaisseur .....	6
5.4.4. Tolérance sur la rectitude des profils .....	6
5.4.5. Tolérance sur l'équerrage des extrémités .....	7
5.5. Trous de manutention.....	8
5.6. Enclenchement.....	8
5.7. Serrures des profils.....	8
5.8. Marquage.....	9
5.9. Protection anti-corrosion.....	9
5.10. Transport, livraison et déchargement.....	10
5.11. Prise en compte de la sécurité lors de la livraison.....	10
6. CONDUITE DE L'ACCORD CADRE.....	11
7. AUDIT, CONTROLE DE RECEPTION DES PRODUITS, EXPERTISE EXTERNE.....	11
7.1. Audit.....	11
7.2. Contrôle lors de la livraison .....	11
7.3. Contrôle extérieur .....	12

## 1. PRESENTATION DES VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

L'établissement public administratif (EPA) Voies navigables de France (VNF) est placé sous la tutelle du Ministère de l'Aménagement du territoire et de la Décentralisation (MAD). Il est né par la loi du 24 janvier 2012 et regroupe depuis la totalité des agents de la voie d'eau, soit plus de 4 000 agents. Les services de navigation de l'Etat sont devenus les directions territoriales (DT) de Voies navigables de France.

Avec un établissement unique qui agit sur l'ensemble du territoire, Voies navigables de France est un acteur central dans la promotion et le fonctionnement de la voie d'eau. En mutualisant l'ensemble des compétences et expertises techniques autour du fluvial, Voies navigables de France a renforcé la capacité du secteur à se développer, tout en recherchant les besoins d'optimisation et d'efficacité du service rendu pour la collectivité.

Le réseau navigable en France est constitué de 8 500 km traversant l'ensemble du territoire. Avec la responsabilité de 6 700 km de réseau, de 40 000 hectares de domaine public et l'exploitation de plus de 4 000 ouvrages, il est au cœur de l'écosystème et agit sur deux réseaux complémentaires et connectés : un réseau fret (dit à grand gabarit) et un réseau touristique (dit à petit gabarit).

Sur deux réseaux complémentaires, l'un dédié au transport, l'autre au tourisme, Voies navigables de France entretient, régénère et modernise les ouvrages et le domaine.

Le réseau à grand gabarit représente 2 400 km en desserte des pôles industriels et des grandes agglomérations au départ ou à destination des grands ports maritimes. Ce réseau accueille la majorité des trafics avec 6,8 milliards de tonnes-km et 52,7 millions de tonnes transportées. Les paquebots fluviaux et les bateaux promenades représentent quant à eux 9,9 millions de passagers sur l'ensemble du réseau fluvial.

Le réseau à petit gabarit représente 4 300 km et a été aménagé au XIX<sup>e</sup> siècle pour l'essentiel, voire au cours des siècles précédents. Plus de 70 ouvrages sont classés ou inscrits à l'inventaire des monuments historiques. Le canal du Midi, quant à lui, est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

Voies navigables de France assure 3 grandes missions au service de la société : la promotion de la logistique fluviale, le concours à l'aménagement du territoire et la gestion globale de l'eau.

### ➤ Promouvoir la logistique fluviale durable

Première mission : favoriser une logistique fluviale durable en renforçant sur le réseau à grand gabarit avant tout la compétitivité via des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre.

Le développement de la logistique fluviale est essentiel.

Les voies navigables constituent des espaces de mobilité et de circulation dans le respect de l'environnement. Emettant jusqu'à cinq fois moins d'émissions de CO<sub>2</sub> que les autres modes de transport, la voie d'eau est un atout pour la desserte des grandes agglomérations et pour la massification des flux, au bénéfice des territoires traversés.

---

➤ Concourir à l'aménagement du territoire

Deuxième mission : concourir par l'économie touristique, à l'aménagement des territoires et à la qualité de vie. Il s'agit de soutenir les activités à fort potentiel, mais aussi de proposer une offre touristique saisonnalisée adaptée à la fréquentation des voies, développer des espaces privilégiés pour les activités de loisirs et valoriser le patrimoine qui porte l'identité du territoire.

Il s'agit aussi de permettre la réappropriation de la voie d'eau par les citoyens. Implantée en zone urbaine, la voie d'eau est génératrice d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique.

En milieu rural, sur le réseau dit à petit gabarit, elle concourt, par le développement d'activités de tourisme fluvial, à l'attractivité des territoires et à l'ancrage d'emplois locaux. L'environnement immédiat du réseau navigable est aussi particulièrement prisé pour les activités de randonnée et de cyclotourisme et le développement de nouvelles activités économiques liées à cette forte fréquentation. Cet environnement renforce la valeur foncière des espaces limitrophes et du bâti en proximité immédiate du réseau fluvial. La dynamique économique générée est un atout majeur pour les territoires.

➤ Assurer la gestion globale de l'eau

Troisième mission : gérer le réseau hydraulique. Les voies d'eau sont un espace naturel et vivant et constituent également une réserve de biodiversité et un potentiel de nouvelles énergies renouvelables.

Voies navigables de France assure la sécurité des personnes et des biens par la gestion quotidienne de ses barrages, réservoirs et digues, et lutte contre les inondations et le stress hydrique. Il garantit les usages de l'eau selon les besoins des populations, des agriculteurs ou des industriels et participe à la transition énergétique : biodiversité avec des mesures de préservation des espèces, des milieux humides et de la continuité écologique, développement de l'hydroélectricité avec à ce jour 80 microcentrales sur le réseau.

Le siège social de VNF se situe à Béthune dans le Pas-de-Calais. Une antenne du siège est située à Paris, rue Faubourg Saint-Denis. Le siège de VNF s'appuie sur sept directions territoriales qui sont chacune organisées en subdivisions ou en Unités Territoriales d'Itinéraires (UTI) et d'une Direction de Maîtrise d'Ouvrage :

- La Direction Territoriale Bassin de la Seine et Loire aval (DTBS) ;
  - La Direction Territoriale Nord-Est (DTNE) ;
  - La Direction Territoriale Nord-Pas-de-Calais (DTNPdC) ;
  - La Direction Territoriale Rhône Saône (DTRS) ;
  - La Direction Territoriale Strasbourg (DTS) ;
  - La Direction Territoriale Sud-Ouest (DTSO) ;
  - La Direction Territoriale Centre-Bourgogne (DTCB) ;
  - La Direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMOA).
-

## **2. ORGANISATION DE VNF EN MATIERE DE MAITRISE D'OUVRAGE**

VNF est, de par son statut, maître d'ouvrage sur le domaine public fluvial qui lui est confié. En tant qu'établissement public administratif, VNF est soumis au Code de la Commande Publique (CCP)(ex loi MOP).

Pour information, l'article L. 2421-1 du Code de la Commande Publique définit les obligations du maître d'ouvrage.

Les règles internes à VNF pour garantir que ses actions en tant que maître d'ouvrage sont conformes au Code de la Commande Publique et à son statut sont définies dans la circulaire relative à l'élaboration, à la démarche qualité et à l'approbation des opérations d'investissement sur le réseau des voies navigables confié à VNF (aussi appelée circulaire « qualité »). Celle-ci est jointe en annexe du présent CCTP.

La circulaire s'applique à l'ensemble des opérations d'investissement, quelles que soient la nature et la justification des travaux (remise en état, modernisation, développement, maintenance lourde, ...), à l'exception des projets de création de liaisons nouvelles ou de projets mis en œuvre au travers de procédures particulières telles que les contrats de partenariat qui sont instruits spécifiquement. Par ailleurs, des opérations d'entretien avec des enjeux importants, notamment en termes environnementaux et/ou financiers peuvent rentrer dans le champ d'application de la circulaire.

La circulaire « qualité » est déclinée au niveau des Directions Territoriales, sous forme d'instructions et procédures internes.

La majeure partie des opérations de VNF concerne des interventions sur des infrastructures existantes, telles que les barrages de navigation, les écluses, les digues fluviales, les chenaux et berges et, plus occasionnellement, des constructions et travaux neufs.

Pour ses projets d'investissements, VNF s'organise de la manière suivante :

### **- La maîtrise d'ouvrage (MOA) :**

La directrice générale de VNF est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement de VNF. Elle est la donneuse d'ordre au profit duquel l'ouvrage est réalisé.

La directrice générale de VNF délègue la maîtrise d'ouvrage des opérations aux directeurs territoriaux et celui de la direction de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMOA). Elle approuve toutefois personnellement les Préprogrammes et Programmes des opérations dont le montant est supérieur à 12 millions d'euros TTC.

La direction de l'Ingénierie et de la Maîtrise d'Ouvrage (DIMOA) assure la mise en œuvre d'une partie du programme annuel d'investissement comprenant les projets les plus importants en volume, les projets à compétences spécifiques techniques et procédurales et les opérations reproductibles sur différents sites.

### **- Le conducteur d'opération :**

La conduite d'opération est confiée, en pratique, au service de maîtrise d'ouvrage propre à chaque direction territoriale quand il existe et à la DIMOA.

L'équipe projet qui mène la conduite de l'opération peut être composée d'un ou plusieurs chargés d'opération, de l'assistant à maîtrise d'ouvrage éventuel, de représentants du siège, du maître d'œuvre et des représentants des équipes d'exploitation et de maintenance. Une lettre de mission est en général écrite pour encadrer les objectifs de l'équipe projet.

---

- **Le maître d'œuvre :**

Il est missionné par le maître d'ouvrage pour concevoir l'ouvrage et pour en diriger la réalisation. Il apporte une réponse aux objectifs fonctionnels fixés par le maître d'ouvrage dans le programme d'opération en tenant compte des contraintes et des exigences qui lui sont assignées, dont l'enveloppe budgétaire et les délais. Une attention particulière est demandée en ce qui concerne la maîtrise du programme, du calendrier et du budget de l'opération.

### **3. CONTEXTE DE L'ACCORD-CADRE**

Le présent lot n°1 de l'accord cadre concerne la fourniture et la livraison de palplanches métalliques neuves profilées à froid, répondant à la certification européenne, pour une utilisation sur les voies navigables et leurs ouvrages sur l'ensemble du réseau géré par Voies navigables de France.

### **4. CHAMP D'APPLICATION DE L'ACCORD-CADRE**

Le présent accord cadre ne s'applique pas pour la commande de palplanches dans les cas suivants :

- Marchés de conception-réalisation ;
- Marchés de travaux pour lesquels les variantes sont autorisées ;
- Réalisation d'ouvrages provisoires (batardeaux de chantier) ;
- Possibilité de dérogation sur demande pour les ouvrages ponctuels de Génie Civil (écluse, barrage de navigation...).

Les commandes sont passées par les directions territoriales (DT – conducteurs d'opération notamment) et la DIMOA.

### **5. CONDITIONS DE FOURNITURES ET DE RÉCEPTION DES PRODUITS**

#### **5.1. Normes applicables**

Les normes applicables sont :

- NF EN 10249-1 : Palplanches profilées à froid en aciers non alliés/conditions techniques de livraison ;
  - NF EN 10249-2 : Palplanches profilées à froid en aciers non alliés/ tolérances sur forme et dimensions ;
  - NF EN 10021 : Conditions générales techniques de livraison des produits en acier ;
  - NF EN 10020 : Définition et classification des nuances d'acier ;
  - NF EN 12063 : Exécution des ouvrages de géotechniques spéciaux, rideaux de palplanches, annexe A manutention et stockage ;
  - FD A45-035 : Palplanches profilées à froid en aciers non-alliés, dimensions et caractéristiques des sections ;
  - NFP 94-282 : Calcul géotechniques, ouvrages de soutènement, écrans ;
  - NF EN 1993-5 : Calculs des structures en acier partie 8 : pieux et palplanches.
-

## 5.2. Caractéristiques de l'acier – Nuance d'acier

Les 3 nuances d'acier suivantes sont retenues dans l'NF EN 10249-1 :

Désignation	Limite d'élasticité minimale	Résistance minimale	Allongement minimal
	(N/mm <sup>2</sup> )	(N/mm <sup>2</sup> )	%
S235JRC	235	340 à 470	26
S275JRC	275	410 à 560	22
S355JOC	355	490 à 630	22

Source NF EN 10249

Les compositions chimiques sur coulée et produit doivent être conformes aux valeurs maximales indiquées au tableau 2 de l'EN 10025 ou aux valeurs s'appliquant aux nuances ci-dessus.

### 5.2.1. Acier à faible empreinte carbone et énergétique

VNF ambitionne de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et usages d'énergie, eau et autres intrants liés à ses activités. La réalisation de nouvelles structures métalliques engendre notamment un impact fort, majoritairement lié à la production d'acier neuf.

Dans cette perspective, il est demandé aux candidats de renseigner des prix au BPU pour la fourniture de palplanches en acier dit « vert » ou « bas carbone », par exemple issu de la filière « électrique » (EAF : *Electric Arc Furnace*) ou de la récente filière « hydrogène », respectant les exigences minimales suivantes :

- Emissions moyennes de moins de **1600 kgCO<sub>2</sub>/t** sur la masse d'acier façonné composant l'équipement final.

Le cas échéant, le facteur d'émission de l'électricité utilisé sera vérifié sur la moyenne annuelle du pays/zone.

Le coût intégrera toute sujétion d'approvisionnement et/ou impact sur les délais et la stratégie d'achat de l'entreprise.

Les aciers à faible empreinte devront bien évidemment respecter l'ensemble des normes de qualité exigées dans les sections précédentes ou suivantes.

## 5.3. Caractéristiques des profilés

Les caractéristiques des profilés à fournir sont choisies pour chaque commande parmi celles figurant aux catalogues des fabrications habituelles de l'usine productrice en vigueur à la date de la commande. Les caractéristiques géométriques des profilés doivent couvrir une large plage de modules et de largeurs utiles afin de permettre un choix économique.

Les palplanches sont choisies en principe d'un module de résistance à la flexion compris entre 52 et 2300 cm<sup>3</sup> par mètre d'écran réalisable.

Leur épaisseur est de 3 mm au moins.

La variété du catalogue doit permettre de proposer des profilés de largeurs diverses (de 400 à 800 mm) et de formes diverses (forme en U ou en Z).

## 5.4. Tolérance

Les tolérances de livraison sont données dans la norme NF EN 10249-2 : Palplanches profilées à froid en aciers non alliés, tolérances sur formes et dimensions. VNF applique une dérogation à la tolérance sur la masse et la longueur, par rapport à la norme.

### 5.4.1. Tolérance sur la masse

La masse réelle au mètre linéaire de palplanches métalliques ne dépasse pas  $\pm 2\%$  de la masse théorique. La masse réelle rémunérée doit être attestée par la fourniture des bons de pesée, en sortie d'usine et lors du chargement sur les camions de transport.

Au-delà de 2%, VNF ne paie pas le surplus.

### 5.4.2. Tolérance sur la longueur

La tolérance sur la longueur est de  $\pm 10$  cm.

### 5.4.3. Tolérance sur l'épaisseur

La tolérance d'épaisseur est celle définie dans le tableau 3 de l'NF EN 10051.

Dimensions en millimètres

Épaisseur nominale $t$	Tolérances pour une largeur nominale $w$ de			
	$w \leq 1\,200$	$1\,200 < w \leq 1\,500$	$1\,500 < w \leq 1\,800$	$w > 1\,800$
$t \leq 2,00$	$\pm 0,17$	$\pm 0,19$	$\pm 0,21$	—
$2,00 < t \leq 2,50$	$\pm 0,18$	$\pm 0,21$	$\pm 0,23$	$\pm 0,25$
$2,50 < t \leq 3,00$	$\pm 0,20$	$\pm 0,22$	$\pm 0,24$	$\pm 0,26$
$3,00 < t \leq 4,00$	$\pm 0,22$	$\pm 0,24$	$\pm 0,26$	$\pm 0,27$
$4,00 < t \leq 5,00$	$\pm 0,24$	$\pm 0,26$	$\pm 0,28$	$\pm 0,29$
$5,00 < t \leq 6,00$	$\pm 0,26$	$\pm 0,28$	$\pm 0,29$	$\pm 0,31$
$6,00 < t \leq 8,00$	$\pm 0,29$	$\pm 0,30$	$\pm 0,31$	$\pm 0,35$
$8,00 < t \leq 10,00$	$\pm 0,32$	$\pm 0,33$	$\pm 0,34$	$\pm 0,40$
$10,00 < t \leq 12,50$	$\pm 0,35$	$\pm 0,36$	$\pm 0,37$	$\pm 0,43$
$12,50 < t \leq 15,00$	$\pm 0,37$	$\pm 0,38$	$\pm 0,40$	$\pm 0,46$
$15,00 < t \leq 25,00$	$\pm 0,40$	$\pm 0,42$	$\pm 0,45$	$\pm 0,50$

Source NF EN 10051

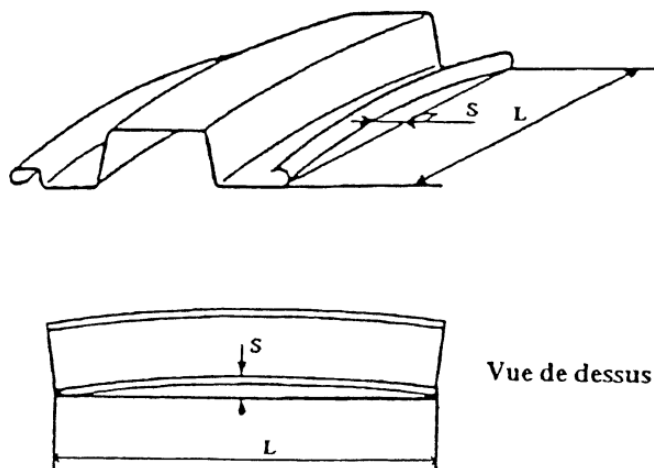
### 5.4.4. Tolérance sur la rectitude des profils

#### - Sabrage

La flèche (S) doit être  $\leq 0.20\%$  de la longueur du profil.

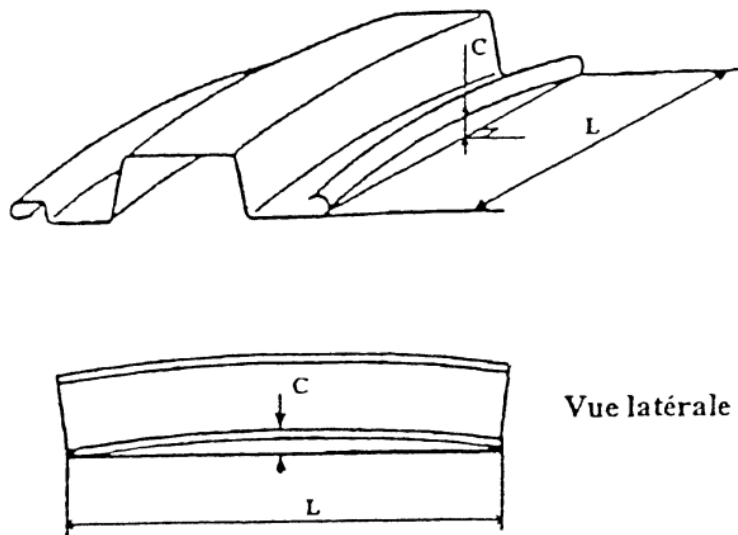
---





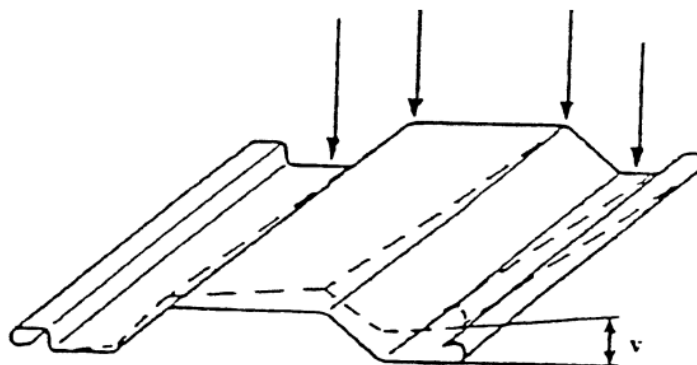
#### - Cambrage

La flèche C doit être  $\leq 0.25\%$  de la longueur du profil.



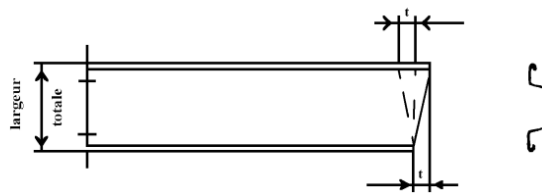
#### - Vrillage

La dimension (V) ne doit pas dépasser 2% de la longueur du profil avec un maximum de 100 mm.



#### 5.4.5. Tolérance sur l'équerrage des extrémités

Le défaut d'équerrage des coupes d'extrémités entre le point le plus haut et le point le plus bas, mesuré perpendiculairement à l'axe longitudinal, ne doit pas dépasser pas 2% de la largeur du profil.



### 5.5. Trous de manutention

Les palplanches métalliques sont livrées avec des trous de manutention à la demande lors de la commande.

Les différentes caractéristiques des trous de manutention sont les suivantes :

- Diamètre (D) : 30 à 50mm ;
- Distance (Y) : 15 à 30 cm du bord.

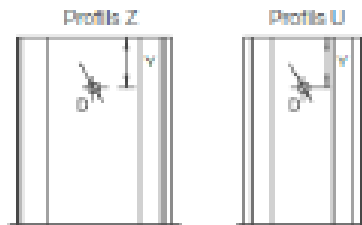


Schéma d'illustration

VNF peut demander des trous de manutention ne respectant pas ces dispositions. Ils seront appelés "trou de manutention spéciaux" et seront définis sur le bon de commande.

### 5.6. Enclenchement

Les profilés livrés sont en éléments libres ou enclenchés par paires.

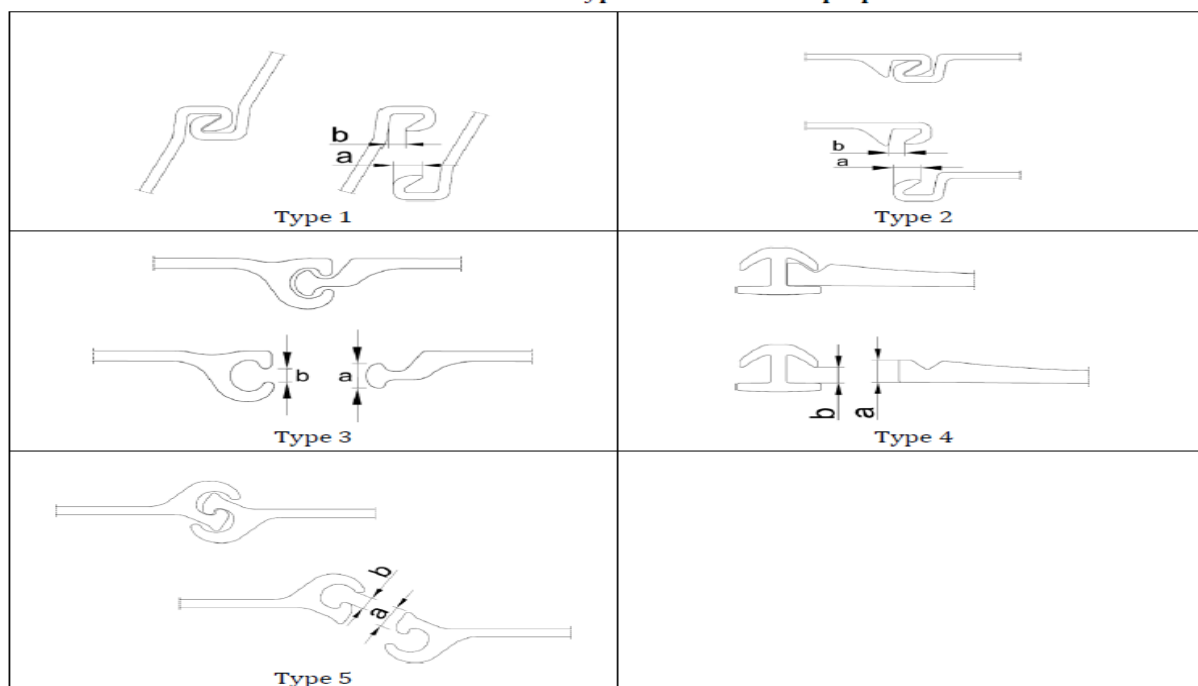
La solidarisation des serrures pour des palplanches en profil U, si elle est nécessaire et demandée par VNF, se fera par paires à l'aide :

- ✓ Soit de points de pinçage en respectant une certaine résistance sur chacun de ces points et une certaine disposition et nombre répartis sur la longueur des éléments considérés (suivant la norme EN 1993-5) ;
- ✓ Soit de cordons de soudure.

### 5.7. Serrures des profils

Les serrures doivent offrir un jeu suffisant pour que les palplanches puissent s'enclencher les unes dans les autres et elles doivent permettre la transmission des efforts. En général, le minimum de recouvrement des serrures défini comme la valeur  $a - b$  doit être conforme au tableau suivant :

Tableau 16 — Mesure des types de serrure de palplanches



Source NF EN 10248, recouvrement pour éviter le désenclenchement

Pour des courts tronçons, ces valeurs minimales peuvent être réduites d'au moins 1mm.

Les serrures doivent transmettre les efforts (cf ci-avant) mais aussi avoir un jeu suffisant pour permettre ce que rappelle la norme NF EN 10249 : *“bien que les tolérances sur la rectitude indiquées soient cumulatives, chaque palplanche doit glisser sous l'effet de son propre poids lorsqu'elle est enfilée sur la longueur libre d'une palplanche adjacente et identique qui a été installée conformément aux tolérances d'installation de l'EN12063”*.

Les serrures doivent assurer cette fonctionnalité régulièrement vérifiée en usine et à la livraison.

## 5.8. Marquage

Chaque palplanche doit être marquée conformément à l'option 9 de la norme NF EN 10249-1. Le marquage peut être réalisé par un marquage indélébile ou par étiquette attachée qui indique :

- Le nom du client ;
- La destination ;
- Le numéro de commande ;
- Le fabricant ;
- Le profil ;
- La nuance de l'acier ;
- Le type et la longueur de la palplanche.

Le marquage doit être localisé à proximité d'une extrémité de chaque barre ou sur la section de coupe au choix du fabricant.

## 5.9. Protection anti-corrosion

VNF peut demander un traitement anti-corrosion des produits, avec traitement préalable de la surface d'acier avant toute application d'un système de protection. Dans ce cas, ce traitement peut être :

- un revêtement peinture ;
- une galvanisation à chaud ;
- un revêtement spécifique répondant à des environnements particuliers.

## **5.10. Transport, livraison et déchargement**

Les produits seront expédiés en port payé depuis l'usine de fabrication soit par route, soit par voie d'eau. Quelques soient les intervenants pour le transport et le déchargement des fournitures, le fournisseur reste seul responsable à l'égard de VNF.

A la demande de VNF, et en cas de plusieurs livraisons sur une même commande, le lieu de déchargement peut être soit réalisé sur un seul et même site, soit réalisé sur plusieurs sites différents (4 au maximum) situés dans un périmètre de trente (30) kilomètres maximums.

Dans le cas d'un transport par voie d'eau, il n'y aura pas de transfert par route assuré par le titulaire jusqu'au lieu d'utilisation des produits. Sauf justification explicite du titulaire, pour une commande avec transport par voie d'eau, la part modale du transport par voie d'eau ne saurait être inférieure à 50% de la totalité du trajet entre le site de production et le site de déchargement des palplanches.

Par ailleurs, dans le cadre d'une livraison des fournitures par péniche :

- Lorsque le parcours de livraison des palplanches comporte des voies d'eau à petit gabarit, le prix unitaire de la tranche « 0 à 240T » sera appliqué autant de fois que nécessaire pour couvrir le tonnage commandé.
- Lorsque le parcours de livraison des palplanches comporte exclusivement des voies d'eau de gabarit supérieur, le prix unitaire de la tranche correspondant au tonnage commandé sera appliqué.

Pour les transports routiers, les quantités dépassant le poids total en charge autorisé<sup>1</sup> ne seront pas prises en compte pour le règlement des prestations correspondantes au transport. Par ailleurs, VNF ne peut être tenu responsable d'une conséquence liée le cas échéant à un dépassement du poids total en charge autorisé par la réglementation en vigueur.

Les livraisons s'effectuent de 8h à 18h du lundi au vendredi, jours fériés exclus.

Le fournisseur confirmera la livraison à la personne désignée sur le bon de commande au minimum 5 jours ouvrés avant la date effective.

Le déchargement se fait obligatoirement à l'aide d'un engin de levage approprié aux types de palplanches métalliques fournies. La manutention et le rangement doivent se faire suivant les spécifications de l'annexe A de la norme NF EN 12063. Le rangement doit être correct pour éviter des déformations non acceptables des palplanches. Le déchargement doit respecter les modalités du protocole de sécurité signé par les parties prenantes établi selon le modèle validé. Les instructions précises quant aux conditions de déchargement et de stockage seront données par le représentant du pouvoir adjudicateur.

Les éventuelles prestations complémentaires de transport des palplanches après déchargement ne sont pas prises en charge dans le cadre de cet accord-cadre à bons de commande. C'est par exemple le cas après le déchargement des palplanches, elles peuvent être déplacées du lieu de déchargement au(x) lieu(x) de battage (par exemple des travaux sur un très grand linéaire de berge (quelques kilomètres)).

## **5.11. Prise en compte de la sécurité lors de la livraison**

Le fournisseur doit durant les phases de transport et de déchargement prendre toutes les mesures d'ordre et de sécurité propres à éviter des accidents tant à l'égard du personnel qu'à l'égard des tiers. Le titulaire met à disposition une personne formée pour assurer les accrochages/décrochages de palplanches (élingueur confirmé par exemple) Cette personne ne pourra pas être le chauffeur du camion réalisant la livraison. Elle est tenue d'observer tous les

---

<sup>1</sup> La directive 96/53 du 25 juillet 1996 a fixé les dimensions maximales autorisées en trafic national et international, ainsi que les poids maximaux autorisés en trafic international : 24, 25 et 26T suivant les pays au sein de l'union européenne

règlements et consignes de l'autorité compétente et, en particulier, les modalités indiquées dans les bons de commande.

## **6. CONDUITE DE L'ACCORD-CADRE**

**Pilotage** : le directeur de la DIMOA, approuve les rapports annuels de reconduction et les décisions issues des réunions du comité technique.

**Référent national** : l'adjoint du responsable de l'Unité Opérationnelle de Nancy est responsable de la coordination de l'accord cadre.

Le fournisseur devra prévoir une réunion pour le lancement de l'accord-cadre et une réunion de bilan annuel pour préparer la reconduction de l'accord-cadre sur la base des prix du BPU.

Toutes les réunions se tiendront soit en présentiel dans l'antenne parisienne de VNF située à Paris au 156, rue du Faubourg Saint-Denis ou à la Direction territoriale Nord-Est (DTNE) située à Nancy au 169 rue de Newcastle, soit à distance en visio-conférence.

## **7. AUDIT, CONTRÔLE DE RÉCEPTION DES PRODUITS, EXPERTISE EXTERNE**

### **7.1. Audit**

VNF se réserve le droit, durant toute la durée de l'accord cadre, de réaliser périodiquement un audit de processus qualité de la production des produits. Cet audit pourra être réalisé par une équipe interne qualifiée, ou, confié à un prestataire externe.

### **7.2. Contrôle lors de la livraison**

Les produits doivent être conformes aux prescriptions de la commande. Le producteur doit procéder en conséquence à un contrôle de processus et des inspections appropriés pour s'assurer que la livraison est conforme aux prescriptions de la commande.

Quand un produit est livré par un intermédiaire, celui-ci doit remettre à VNF, sans rien y changer, la documentation du producteur.

Cette documentation du producteur doit être accompagnée des moyens appropriés d'identification du produit, afin d'assurer la traçabilité entre le produit et la documentation.

Si l'intermédiaire a modifié les dimensions du produit, il doit fournir un document de conformité supplémentaire pour ces nouvelles conditions particulières.

A la livraison des produits, VNF procède dans un délai d'un (1) mois au contrôle de la conformité à la commande et aux normes, à savoir :

- Le nombre de palplanches,
- Le type de palplanches,
- Les dimensions et tolérance des palplanches,
- La qualité des palplanches (aspect général, absence de déformation ou défaut visuel, revêtement).

Ce délai est élargi à deux (2) mois si VNF doit faire intervenir un organisme extérieur (titulaire du lot n°3 du présent accord-cadre) pour l'assister dans la réception.

VNF informe le fournisseur des jours et heures fixés pour ce contrôle. Si ce dernier souhaite y assister, il en informe VNF au moment de la livraison des fournitures.

---

### **7.3. Contrôle extérieur**

VNF se fera accompagner par un prestataire spécialisé (le titulaire du lot n°3), sur toute la durée de l'accord cadre, pour des contrôles spécifiques encadrés par les normes NF EN 10021 ; NF EN 10249 et NF EN 10025.

Ces contrôles concernent essentiellement la composition chimique des produits et/ou leurs caractéristiques mécaniques et géométriques. Ils pourront être réalisés en usine et/ou sur le site de livraison à la demande du maître d'ouvrage.

#### Annexes au CCTP :

- Annexe n°1 : Instruction relative à l'élaboration, la démarche qualité et l'approbation des opérations d'investissement
  - Annexe n°2 : Cahier des clauses techniques particulières du lot n°2 de l'accord-cadre n°2511I0001B : « fourniture et livraison des palplanches laminées à chaud ».
-