



2 - PROGRAMME DE L'OPERATION

MARCHÉ PUBLIC DE MAITRISE D'OEUVRE

Ecluse de Flandres - Chômage 2027
Maintenance de la porte "origine amont"
et de la porte aval
Mission de Maîtrise d'oeuvre

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
37, rue du Plat
BP 725
59034 LILLE Cedex

Unité territoriale d'itinéraire Flandres -Lys

SOMMAIRE

	Pages
SOMMAIRE	2
ARTICLE PREMIER – OBJET DE L’OPERATION	3
1.1 – Objet de l’opération	3
1.2 – Description de l’écluse	3
ARTICLE 2 – DONNEES ET DEFINITION DU BESOIN.....	7
2.1 – Objectif du maître d’ouvrage	7
2.2 – Dossier d’ouvrage	8
2.3 – Etudes existantes.....	8
2.4 – Stratégie globale de maintenance.....	8
2.5 – Définition du besoin du maître d’ouvrage	9
ARTICLE 3 – DEFINITION DES CONTRAINTES ET EXIGENCES	12
3.1 – Conception technique	12
3.2 – Exploitation	13
3.3 – Prévention et sécurité	13
3.4 – Maintenance	13
ARTICLE 4 – COUT D’OBJECTIF DE L’OPERATION	13
ARTICLE 5 – INSTRUCTION ADMINISTRATIVE	13
ARTICLE 6 – ORGANISATION GENERALE DE L’OPERATION	14
6.1 – Maîtrise de l’ouvrage	14
6.2 – Conduite d’opération	14
6.3 – Exploitant.....	14
6.3 – Prestataires extérieurs à VNF.....	14
6.4 – Intervention en régie.....	15
6.5 – Organisation des contrôles.....	15
ARTICLE 7 – DONNEES DISPONIBLES.....	15
ARTICLE 7 – PLANNING GENERAL.....	15

PROGRAMME

ARTICLE PREMIER – OBJET DE L'OPERATION

1.1 – Objet de l'opération

L'unité territoriale d'itinéraire Flandres-Lys (UTI FL) gère l'exploitation et la maintenance de la liaison à grand gabarit Dunkerque-Escaut, axe Bauvin – Dunkerque. Cet axe comporte 5 écluses : de Cuinchy (PK 63.585), des Fontinettes (PK 106.000), de Flandres (PK 107.939) et d'Holque-Watten (PK 121.207) et de Mardyck. Cette dernière permet d'accéder au port de Dunkerque mais n'est pas gérée par VNF. Ces écluses sont de même taille (sas de 144,60 m de longueur utile pour 12,00 m de largeur) et présentent des caractéristiques similaires (mouillage minimum de 3,50 m et tirant d'air minimum de 5,25 m). L'écluse des Fontinettes présente la plus forte hauteur de chute (13,13 m), les 3 autres sites éclusiers comportent chacun une écluse simple avec des hauteurs de chutes comprises entre 1,04 m et 4,07 m.

Les plans de maintenance préventive établis ont permis l'établissement d'un plan quinquennal de maintenance lourde de ces écluses.

Le présent programme concerne la mission de maîtrise d'œuvre à réaliser au niveau de la porte « origine amont » et de la porte aval de l'écluse de Flandres et consiste à assurer la disponibilité de l'ouvrage aux usagers de la voie d'eau en termes de fiabilité et de sécurité.

L'objectif principal porte sur la restauration des vantaux de la porte « origine amont » afin de pouvoir les mettre en lieu et place de ceux la porte aval. Il porte sur la structure des vantaux et vantelles, les articulations supérieures et inférieures, les appuis et les étanchéités.

1.2 – Description de l'écluse

L'écluse de Flandres située sur la commune d'Arques (62) constitue le passage du bief Fontinettes – Flandres (NNN 6,39 m) au bief Flandres - Watten (NNN 2,32 m tenu à 2,22), soit une chute de 4 m.

L'écluse de Flandres est un ouvrage de moyenne chute. Située sur le réseau stratégique de niveau N1 sur le canal Dunkerque Escaut, l'écluse a été mise en service en 1950 et rallongée de 45 m par l'amont en 1967, elle comporte un sas unique de 144,60 m de longueur totale et de largeur 12 m. Depuis l'origine et jusqu'à 2006, les trois portes de type secteur étaient identiques en dimension. Ce type de porte assure une fonction combinée "bouchure" et "vidange/remplissage".

En 2006, une opération importante de modernisation a eu lieu pour les remplacements des portes amont et aval par des vantaux de type busqué, de l'équipement électrique et d'automatisme ainsi que l'interface de contrôle commande « homme-machine ». Les vantaux amont et aval actuels de type busqué sont d'une égale hauteur, le génie civil des têtes amont et aval a été adapté.

Le remplissage et la vidange du sas sont réalisés depuis au moyen de 3 vantelles par vantail, soit 6 vantelles par porte.

Le génie civil est composé de bajoyers type mur poids en béton armé. Sur la tête amont, un mur de chute de 5 mètres est positionné juste en amont de la porte amont.

La gestion hydraulique du bief amont est assurée par déversement au-dessus des vantaux amont et aval de l'ouvrage et également par déversement dans la rivière « Basse Meldyck » au-dessus des batardeaux à « l'écluse carrée » située à l'embranchement de l'ancien canal de Neuffossé. (Les clapets mobiles sur vantaux montés à l'origine en 2006 ont été remplacés en 2010 par des seuils fixes).

Depuis 2008, l'exploitation de l'ouvrage est effectuée depuis un bâtiment de type modulaire situé au droit de la porte intermédiaire. Un ensemble automate – IHM écran tactile permet à un agent de manœuvrer l'écluse en cycle automatique ou en mode manuel.

En 2010, des actions correctives de conception et de maintenance pluriannuelle de niveau 3 sur les équipements mobiles installés en 2006 ont été effectuées:

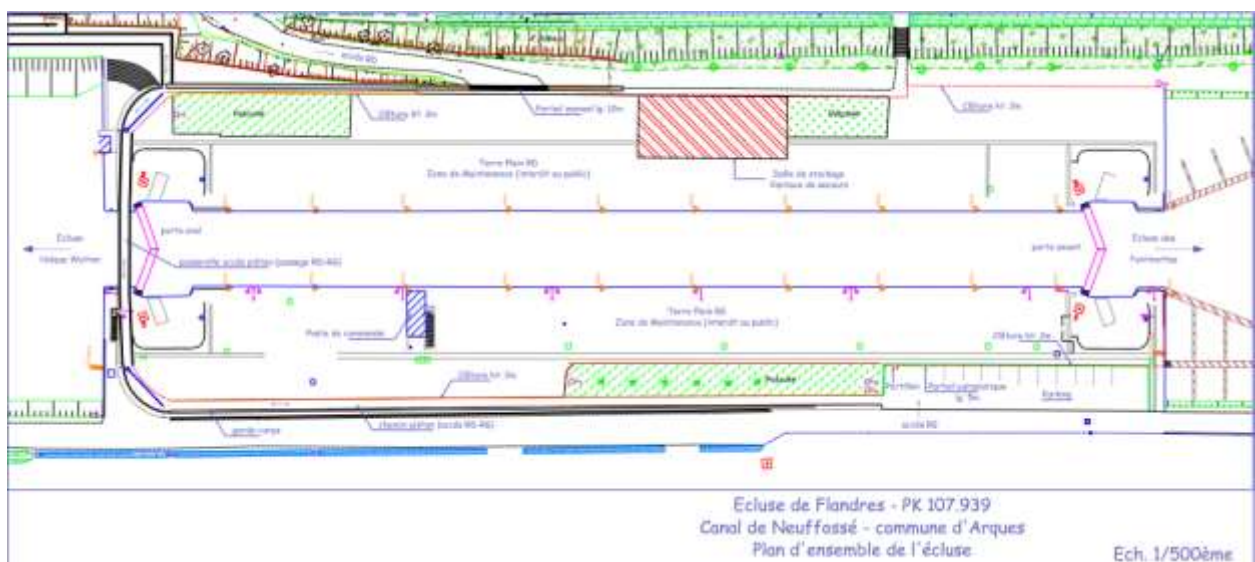
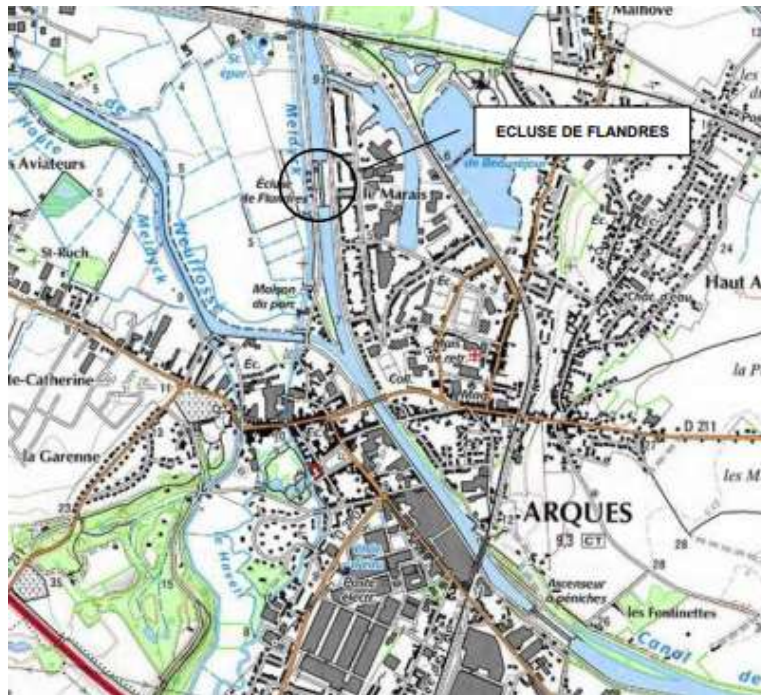
- le remplacement des vérins de manœuvre des vantelles et les quatre centrales hydrauliques, ainsi que l'équipement électrique et d'automatisme (contrôle, commande, puissance),
- la modification des réseaux d'alimentation électrique et informatique industrielle (réseaux enterrés) en lien avec le déplacement des armoires électriques de l'ancien poste (avant sa démolition) vers le nouveau local de commande mis en service fin 2008
- la réalisation d'un plan de progrès en terme d'amélioration des opérations de maintenance de la dépose/repose des vérins de vantelles sur vantaux
- la dépose des clapets mobiles déversant exposés aux chocs des bateaux et remplacés par des déflecteurs fixes calés au NNN 6,39.
- la démolition du poste éclusier vétuste en décembre 2010.

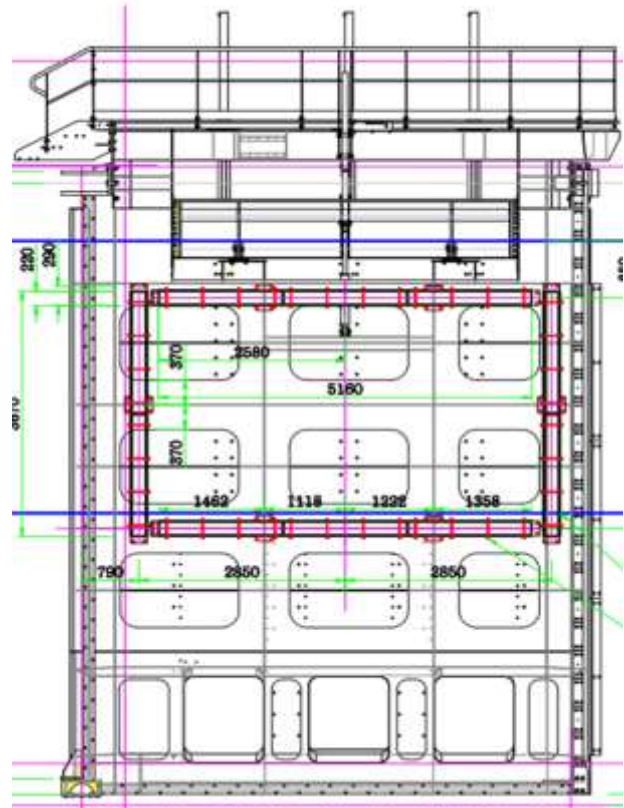
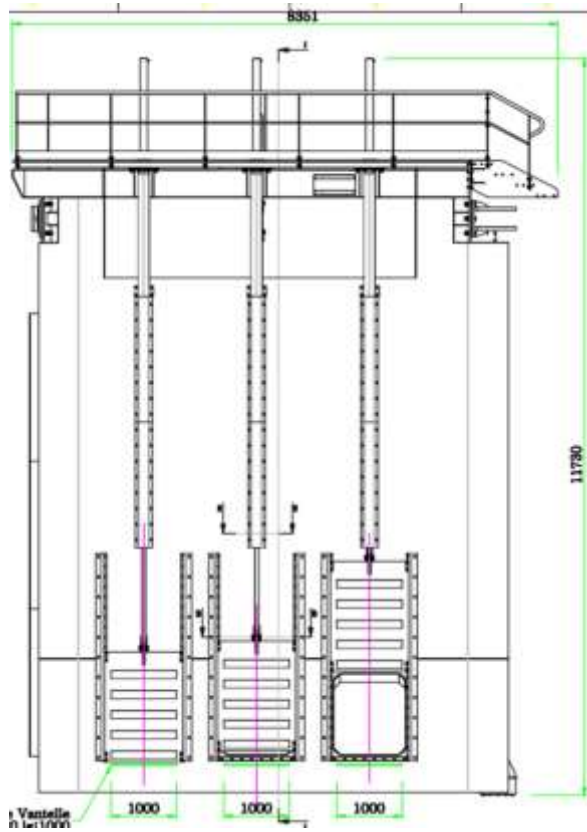
En 2016, la porte intermédiaire de type secteur a été démontée. Des vantaux de secours ont été fabriqués et stockés sur le terre-plein rive droite.

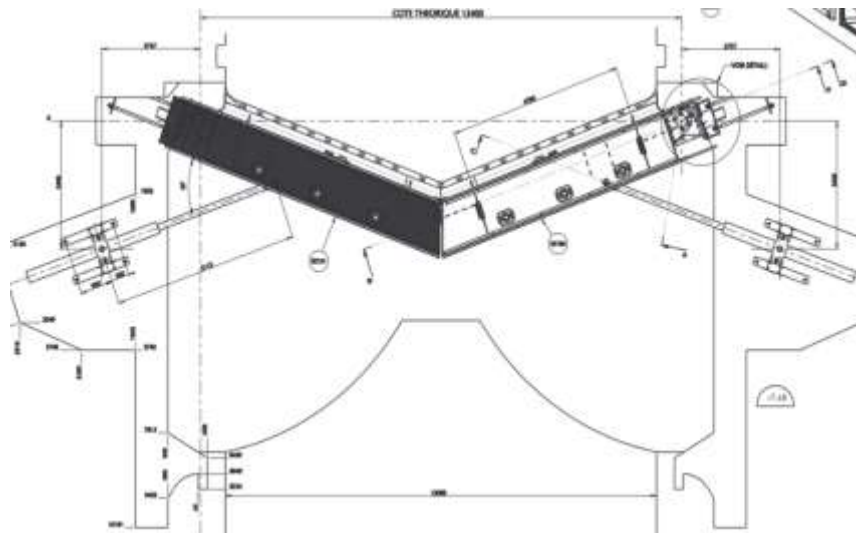
En 2023, les vantaux de secours ont été restaurés et mis en lieu et place des vantaux amont.

Du point de vue économique, le trafic observé est de 7.500 navires par an pour 2,8 millions de tonnes de marchandises. Les navires empruntent l'ouvrage dans les deux sens selon les horaires suivants (en vert la navigation libre, en orange la navigation à la demande).

N1 : du lundi au samedi, dimanche																							
			6h30																				24h







ARTICLE 2 – DONNEES ET DEFINITION DU BESOIN

2.1 – Objectif du maître d'ouvrage

L'objectif est d'assurer la disponibilité de l'écluse en réalisant les actions correctives de conception et de maintenance pluriannuelle nécessaires et portant notamment et en fonction des conclusions du diagnostic, sur :

- Restauration des vantaux de la porte « origine amont » par :
 - la prise en charge des vantaux
 - la restauration l'ensemble des pièces d'articulations supérieures et inférieures
 - le remplacement des étanchéités des vantaux
 - la modification des brimbales de vantelles sur les vantaux
 - la modification des circuits hydrauliques des vantelles
 - la restauration de la charpente des vantaux
 - la protection anti-corrosion des vantaux
- Remplacement des vantaux de la porte aval par ceux de la porte « origine amont » restaurés par :
 - la mise à sec et maintien à sec de l'écluse
 - la dépose des vantaux aval
 - l'équipement des accessoires des vantaux aval sur les « origine amont »
 - la restauration du faux busc
 - la pose des vantaux « origine amont »
- Conception à adapter sur la possibilité d'une fermeture en charge (Téléconduite)

La dépose des vantaux aval nécessitera la mise à sec de l'ouvrage, puis à la repose de ceux-ci avec le réglage soigné des fonctions d'appui et d'articulation.

Afin de rentabiliser au maximum la période d'arrêt de navigation nécessitée par cette opération, le maître d'ouvrage réalisera éventuellement certaines actions pluriannuelles du plan de maintenance :

- Réalisation de travaux de confortement du génie civil

- Réalisation des actions pluriannuelles du plan de maintenance tels que des contrôles et mesures des organes mécaniques sous eau en période d'exploitation

2.2 – Dossier d'ouvrage

Le dossier d'ouvrage est composé comme suit :

- sous-dossier exploitation
 - manuel d'exploitation de l'ouvrage (à actualiser après travaux)
- sous-dossier technique
 - plans de l'ouvrage : le dossier est de qualité moyenne.

Les plans électromécaniques sont corrects en particulier ceux de la restauration de 2006, 2010 et 2023. Les plans de génie civil sont très incomplets.

- sous-dossier historique

L'ensemble des interventions de maintenance sur l'ouvrage est mis en historique par fiches « équipements » et fiches « matricules ».

- sous-dossier plans de maintenance

Les plans de maintenance des équipements suivants ont fait l'objet d'une formalisation :

- portes amont / aval / électricité automatisme.

2.3 – Etudes existantes

Le gestionnaire de l'ouvrage dispose des études et expertises suivantes, concernant le site de Flandres :

- 1996 : Expertise diagnostic des équipements hydromécaniques (BET EURODIM)
Expertise diagnostic de la protection anticorrosion des vantaux(LCPC)
- 1997 : projet (réalisé) restauration des pivots et équipement de manœuvre des vantaux (BET EURODIM) sur la porte intermédiaire.
- 2002:AVP/PRO remplacement des vantaux amont et aval (BET EURODIM)
- 2006:PRO remplacement des vantaux amont et aval (BET SETEC TPI)
- 2009:diagnostic des terre-pleins SEM (BET GECO)
- _2009/2010: Etude hydraulique SMO bief Fontinettes/Flandres (BET ISL). Etudes Seine Nord Europe:prise en compte des conclusions sur la typologie des organes d'amarrage pour ouvrage de chute de 4 mètres.
- 2012 Éléments du bilan de la situation de crue du 5 au 12 mars sur les biefs Cuinchy/Fontinettes et Fontinettes/ Flandres.
- 2016 – 2023 : Visite technique approfondie du génie civil de l'ouvrage

2.4 – Stratégie globale de maintenance

L'objet de ce paragraphe est de rappeler les principales actions de maintenance au sens large sur l'écluse des Flandres et de disposer d'une vision synthétique des opérations à mener. Il est nécessaire de disposer d'une stratégie globale d'intervention compatible avec les objectifs du schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN) pour coordonner au mieux les arrêts techniques nécessitant l'arrêt de l'exploitation sur des périodes importantes.

L'historique des actions de maintenance électromécanique est disponible pour les différents équipements

Les opérations de chômage clairement archivées sur l'écluse de Flandres depuis 1982 ont été les suivantes :

- 1982 : remplacement des roulements de pivots du vantail aval RD + peinture
- 1985 : remplacement des roulements de pivots du vantail aval RG + peinture
- 1995 : remplacement du contrôle commande IHM du 18/06 au 28/06
- 1996 : (février) réparation dans l'urgence des pivots des deux vantaux amont
- 1997 et 1998 : modification des pivots et organes de manœuvre des vantaux inters.
- 2006 : 6 semaines de travaux de mai à juillet pour le remplacement des vantaux aval et amont
- 2010 : reprise totale en régie des équipements d'automatisme et de manœuvre des vantaux et vantelles.
- 2010 : Restauration du terre-plein rive gauche
- 2016 : suppression de la porte intermédiaire
remplacement des équipements de sécurité (bollards, échelles)
mise en sécurité du terre-plein rive gauche
aménagement d'une zone de stockage rive droite
- 2016 : fourniture d'un jeu de porte de secours
la mise en oeuvre de lisses de protections des enclaves de portes amont et aval
la mise en oeuvre d'une structure assurant la continuité des bajoyers dans les enclaves de portes
- 2017 : réaménagement de l'accès au terre-plein rive droite
- 2019 : fourniture des pièces critiques des vantaux de secours
- 2023 : mise en place des vantaux de secours en lieu et place des vantaux amont

La surveillance de l'ouvrage, les inspections et les expertises, les analyses des modes de défaillance (type AMDEC / MBF) et programmation de maintenance permettent d'établir le tableau de synthèse d'aide à la décision présenté ci-dessous.

Les actions de maintenance sont regroupées en actions annuelle, pluriannuelle et de restauration. La restauration rassemble les actions nécessitant un arrêt technique de l'ouvrage et de son exploitation de plus de 72 heures (maintenance de niveau 3).

2.5 – Définition du besoin du maître d'ouvrage

2.5.1 Données générales sur l'ouvrage

L'écluse à grand gabarit (144,4 m x 12 m) a été allongée en 1968 pour la mise à grand gabarit de la dérivation autour de Saint-Omer.

Les niveaux d'eau

les hypothèses sont les suivantes :

- bief amont
N.N.N. 6,39 m

P.H.E.N 6,39 m

P.B.E.N. 6,39 m

- bief aval

N.N.N. 2,32 m

P.H.E.N 2,62 m

P.B.E.N. 2,18 m

L'écluse est composée d'un seul grand sas de 144 m.

Les vantaux amont et aval actuels de type busqué sont d'une égale hauteur, le génie civil des têtes amont et aval a été adapté.

Le remplissage et la vidange du sas sont réalisés depuis au moyen de 3 vantelles par vantail, soit 6 vantelles par porte.

Le génie civil est composé de bajoyers type mur poids en béton armé. Sur la tête amont, un mur de chute de 5 mètres est positionné juste en amont de la porte amont.

La gestion hydraulique du bief amont est assurée par déversement au-dessus des vantaux amont et aval de l'ouvrage et également par déversement dans la rivière « Basse Meldyck » au-dessus des batardeaux à « l'écluse carrée » située à l'embranchement de l'ancien canal de Neuffossé. (Les clapets mobiles sur vantaux montés à l'origine en 2006 ont été remplacés en 2010 par des seuils fixes).

Caractéristiques principales des vantaux :

Caractéristiques vantaux busqués	
Poids unitaire	29 tonnes
Angle de buscage	14° 2' 30"
largeur	7 080 mm
Hauteur (hors caisson de passerelle)	8 910 mm



2.5.2 Assurer la disponibilité et la fiabilité de la porte aval

2.5.2.1 Etat des lieux

La porte aval busquée est un équipement structural de l'ouvrage.

En 2006, une opération importante de modernisation a eu lieu pour les remplacements des portes amont et aval par des vantaux de type busqué.

En 2010, des actions correctives de conception et de maintenance pluriannuelle de niveau 3 sur les équipements mobiles installés en 2006 ont été effectuées:

- par la réalisation d'un plan de progrès en terme d'amélioration des opérations de maintenance de la dépose/repose des vérins de vantelles sur vantaux
- par la dépose des clapets mobiles déversant exposés aux chocs des bateaux et remplacés par des déflecteurs fixes calés au NNN 6,39.

En 2016, les vantaux de secours ont été fabriqués et stockés sur le terre-plein rive droite. En 2019, les pièces critiques ont été approvisionnées et stockées à l'UTI.

En 2023, les vantaux amont ont été remplacés par les vantaux de secours.

2.5.2.2 Équipement des vantaux amont

Les vantaux amont ont été déposés et stockés sur le terre-plein rive droite de l'écluse en 2023 sans être restaurés.

Préalablement à leur mise en lieu et place des vantaux aval, il conviendra de réaliser leur restauration (articulations, étanchéités, structure, peinture,)

Certains éléments (passerelles, équipements de vérins,....) ne sont plus présents sur les vantaux (mis en place sur les vantaux de secours) seront à récupérer en fonction de leur état sur les vantaux aval.

2.5.2.3 Remplacement des vantaux de la porte aval

Le découpage fonctionnel d'un vantail dans la conception actuelle donne les fonctions principales suivantes :

1. La fonction pivot réalisée par les articulations supérieure (tourillon) et inférieure (crapaudine):
2. La fonction appui réalisée par les pièces d'appui de rives et centrales
3. La fonction bouchure réalisée par la structure et le bordé
4. La fonction étanchéité réalisée par un joint périphérique type note de musique et double lèvres entre vantaux.
5. la fonction accès pour les personnels de maintenance et les usagers réalisée par passerelle et garde-corps.

Le besoin porte sur la restauration de chacune des fonctions reprises ci-dessus, en réalisant d'une part le remplacement des vantaux et d'autres part la restauration (si besoin le remplacement) des systèmes articulations – appuis des vantaux busqués et de leurs étanchéités.

2.5.2.4 Modification des protections et circuits d'alimentation des vérins de vantelles

Les protections et les circuits d'alimentation des vérins de vantelles occasionnent des difficultés d'accessibilité et de maniabilité lors des opérations de maintenance en interne.

Le besoin porte sur un diagnostic des difficultés rencontrées et des propositions d'amélioration pour faciliter la maintenance de ces équipements cela dans un souci de rapidité d'intervention dans un environnement restreint pour les opérateurs de maintenance.

2.5.2.5 Conception à adapter sur la possibilité d'une fermeture en charge

Le projet de Téléconduite des ouvrages à Grand Gabarit, impose en cas d'arrêt d'urgence la possibilité de fermeture des vannes en cours de cycle (vidange ou de remplissage).

La conception d'origine ne répond pas à cette fonctionnalité attendue, ce nouveau besoin est à prendre en compte dans l'étude.

2.5.2.6 Rentabiliser au maximum la période d'arrêt de navigation nécessitée par cette opération en réalisant certaines des actions pluriannuelles du plan de maintenance

Chaque opération d'arrêt de navigation (avec ou sans mise à sec de l'écluse) est très stratégique et doit être utilisée au maximum pour réaliser le plus d'opérations de restauration et de maintenance possible.

L'opération objet du présent programme concerne principalement la restauration de les portes « origine amont » et aval, elle intégrera également :

- une mise à sec de l'ouvrage

et éventuellement :

- une inspection détaillée du génie civil
- les actions de maintenance

ARTICLE 3 – DEFINITION DES CONTRAINTES ET EXIGENCES

La conception et les modifications apportées devront améliorer l'accessibilité et la maintenabilité. Sauf contre-indications et dans un souci de standardisation, les choix techniques adoptés sur la porte de secours dans la restauration de 2023 seront reconduits.

3.1 – Conception technique

3.1.1 Textes de référence

Les textes de référence cités ci-après ont vocation à être principalement utilisés. Cependant s'agissant d'un ouvrage existant et d'une opération de restauration, des dérogations sont possibles, en utilisant les textes et normes réglementaires de la période de construction. Elles seront dans tous les cas à justifier.

La conception et l'exécution se feront en application des textes de référence suivants :

- recommandations ROSA2000 (CETMEF), notamment le fascicule Organes de manœuvre et d'appui
- fascicules de recommandations techniques du programme LUBAQUA (CETMEF)
- eurocode 3 EN 1993 Calcul des structures en acier
- règles FEM (notamment n°1001 règles pour le calcul des appareils de levage)
- directive machines 2006/42/CE et ses transpositions en droit français
- normes particulières

3.1.2 Cas de charge

Les hypothèses de calcul seront à minima conformes aux hypothèses initiales à la construction de l'ouvrage. Les cas de charge intégreront les situations les plus défavorables notamment par rapport à l'évolution du contexte hydraulique avec les plus hautes eaux connues du bief amont et collision de navire.

3.1.3 Protection anti-corrosion

Le système de peinture devra être adapté au contexte d'utilisation des portes d'écluse (parties immergées et soumises au marnage).

3.2 – Exploitation

Période de chômage :

Un chômage avec mise à sec de l'ouvrage est prévu en 2027 (du 14 juin au 4 juillet à confirmer) pour une durée d'interruption de la navigation de 3 semaines.

Concernant la porte « origine amont », les travaux pouvant être réalisés hors chômage seront effectués préalablement à celui-ci en 2026.

Niveau de service :

Le niveau de service Exploitation de l'écluse de Flandres est fixé à 4 heures d'interruption de navigation au maximum (ouvrage en service hors pannes imprévisibles et travaux de restauration).

Organisation du chantier :

Le chantier étant très contraint en délai pendant la période d'arrêt de navigation, le marché de travaux prévoira des horaires de travail adapté (6h – 22 heures au minimum).

3.3 – Prévention et sécurité

L'opération entre dans le champ du décret n°94-1159 du 26/12/1994 relatif à l'hygiène sécurité. Les travaux réalisés par des entreprises extérieures avant pendant et après le chômage sont indissociables de la globalité du chantier qui est assimilé à du génie civil clos et indépendant. Une mission de coordination SPS sera lancée dès la phase DIA.

3.4 – Maintenance

De façon générale les améliorations et modifications techniques sur les différents équipements / fonctions principales / fonctions composantes devront permettre une meilleure maintenabilité et accessibilité.

Le plan de maintenance de l'équipement sera mis à jour. Les actions de surveillance et de maintenance seront formalisées avec si faisabilité, l'installation de dispositifs de mesure et de contrôle adaptés.

ARTICLE 4 – COUT D'OBJECTIF DE L'OPERATION

Le coût d'objectif de l'opération est estimé à 1 000 000 € HT est réparti :

- Porte « origine amont » : 420 000 € HT
- Porte aval : 580 000 € HT

ARTICLE 5 – INSTRUCTION ADMINISTRATIVE

En interne, le projet est instruit conformément au Qui fait Quoi dans la gestion des opérations (indice 1 27/11/07). La fiche d'organisation interne prévue par cette procédure est reprise au §6.

En externe, le projet n'est soumis à aucune instruction particulière.

ARTICLE 6 – ORGANISATION GENERALE DE L'OPERATION

Les documents de référence peuvent être consultées chez le maître d'ouvrage.

6.1 – Maîtrise de l'ouvrage

La maîtrise d'ouvrage est assurée par :

Voies Navigables de France – Direction Territoriale Nord-Pas-de-Calais

37, rue du plat – BP 725

59034 LILLE Cedex

6.2 – Conduite d'opération

La conduite d'opération est assurée par :

Voies Navigables de France – Service Exploitation Maintenance Environnement – Unité territoriale d'itinéraire Flandres-Lys

Rue de l'écluse Saint-Bertin – BP 20353

62505 Saint-Omer cedex

6.3 – Exploitant

L'exploitation de l'ouvrage est assurée par :

Voies Navigables de France – Service Exploitation Maintenance Environnement – Unité territoriale d'itinéraire Flandres-Lys

Rue de l'écluse Saint-Bertin – BP 20353

62505 Saint-Omer cedex

6.3 – Prestataires extérieurs à VNF

LA DT Nord – Pas de Calais dispose d'accords-cadres et de marchés pouvant être mis à disposition du titulaire pour la réalisation d'investigations complémentaires nécessaires à la réalisation de la mission.

La liste des prestataires sera communiquée lors de la notification.

En effet, le maître d'ouvrage possède un certain nombre d'accord-cadre à bon de commande sur des prestations diverses susceptibles d'être utilisés sur lesquels des commandes pourront être passées.:

- topographie,
- bathymétrie,
- géotechnique,
- auscultation d'ouvrages,
- intervention plongeur,
- diagnostic amiante/plomb,
- etc..

Il reviendra à la charge du titulaire de préciser le périmètre d'intervention et les investigations à effectuer de façon détaillée.

Si des commandes en dehors des marchés cadres existants sont à réaliser dans le cadre de sa mission, le titulaire devra rédiger le cahier des charges technique associé aux éventuelles consultations à mener (ainsi que l'estimation des prestations).

6.4 – Intervention en régie

Les moyens d'intervention de l'atelier électromécanique de l'UTI FL pourront être mobilisés pour ce qui concerne:

- le remplacement des huiles hydrauliques conformément à la circulaire VNF.
- les contrôles des connexions électriques du matériel électrique et d'automatisme ainsi que les raccordements hydrauliques des équipements de manœuvre.

6.5 – Organisation des contrôles

<i>Organisation des contrôles</i>	<i>Revue de projet</i>	<i>CMOA</i>	<i>Contrôle technique (CETE, CETMEF, .)</i>	<i>Intervention de conseillers</i>	<i>autre</i>
Programme	X	X			
DIA	X				
PRO	X	X			
DCE	X				

ARTICLE 7 – DONNEES DISPONIBLES

L'ensemble des documents mis à disposition d'emblée à l'ensemble des candidats :

- Plan de situation de l'ouvrage
- Plan topographique de l'ouvrage
- Plans électromécaniques de l'ouvrage (vantaux, ventelles, articulations, étanchéités)
- Constat visuel de la porte « origine amont » réalisé après sa dépose en 2023
- Photos du site et des parties électromécaniques

D'autres études et données seront transmises uniquement au titulaire après notification du marché :

- L'ensemble des plans de détails électromécaniques de l'ouvrage
- L'ensemble des plans des DOE des différentes opérations réalisées sur l'ouvrage
- Les études existantes

ARTICLE 8 – PLANNING GENERAL

Le planning prévisionnel de l'opération est le suivant :

Désignation des tâches		Année 2025												Année 2026												Année 2027												
		janv	févr	mar	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	janv	févr	mar	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	janv	févr	mar	avr	mai	juin	juil	août	sept	oct	nov	déc	
CHOIX MAITRISE D'ŒUVRE																																						
Elaboration et validation DCE	UTI																																					
Consultation des bureau d'études	UTI																																					
Analyse des offres et Marché	UTI																																					
Notification du MarchéM d'Oe	UTI																																					
ETUDES MAITRISE D'ŒUVRE - PORTE ORIGINE AMONT																																						
Diagnostic et validation	BE																																					
Projet et validation	BE																																					
Elaboration et Validation du DCE	BE																																					
Consultation des entreprises	CP																																					
Analyse des offres + Marché	BE/UTI/CP																																					
Notification du Marché Tx	UTI/CP																																					
TRAVAUX - PORTE ORIGINE AMONT																																						
Période de préparation	BE/UTI																																					
Réalisation des Travaux	BE/UTI																																					
ETUDES MAITRISE D'ŒUVRE - PORTE AVAL																																						
Diagnostic et validation	BE																																					
Projet et validation	BE																																					
Elaboration et Validation du DCE	BE																																					
Consultation des entreprises	CP																																					
Analyse des offres + Marché	BE/UTI/CP																																					
Notification du Marché Tx	UTI/CP																																					
TRAVAUX - PORTE AVAL																																						
Période de préparation	BE/UTI																																					
Réalisation des Travaux	BE/UTI																																					