



Entité Adjudicatrice :
Groupement d'Intérêt Économique (GIE)
DRAGAGES-PORTS

**MARCHE PUBLIC DE SERVICES
CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES
(CCTP)**

OBJET DU MARCHE

**AFFRETEMENT DE DRAGUES ASPIRATRICE EN MARCHE,
INJECTION D'EAU ET NIVELAGE MECANIQUE**

Table des matières

Article 1 – Présentation du GIE Dragages-Ports.....	3
Article 2 – Objet du marché	3
Article 3 – Zones d’intervention des dragues affrétées	4
Article 4 – Caractéristiques techniques minimales	4
4.1 – Caractéristiques du navire.....	4
4.2 - Réglementation.....	4
4.3 - Emménagements	4
4.4 - Equipement de dragage.....	5
4.5 - Equipements et maintenance	5
4.6 - Procédures et documentations.....	5
Article 5 – Livraison et restitution du navire	5
5.1 – Mise à disposition du navire.....	5
5.2 – Lieu de livraison et de restitution.....	6
5.3 - Etat des lieux contradictoire	6
5.4 - Capacités	7
Article 6 – Régime d’assurances	7
Article 7 - Maintenance.....	8
Article 8 – Consommables.....	8
Article 9 – Assurances	8
Article 10 – Responsabilités et restitution	8
Article 11 – Substitution.....	9
Article 12 – Force majeure	9
Article 13 – Résiliation anticipée	9
Article 14 – Contrôle et suivi	9
Article 15 – Juridiction compétente	9
Article 16 - Annexes	10
Annexe 1 : Niveaux de maintenance (NF X 60-000)	10
Annexe 2 : Modèle d’état des lieux contradictoire	10
Annexe 3 : Inventaire type des équipements et pièces détachées.....	10
Annexe 4 : Certificats d’assurance exigés	10
Annexe 5 : Modèle de rapport d’exploitation mensuel	10
Annexe 1 : Niveaux de maintenance (selon norme NF X 60-000 d’avril 2016)	11

Article 1 – Présentation du GIE Dragages-Ports

Le groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports a été créé en 1979. Il est régi par le Code de Commerce comme tout GIE, mais aussi (et c'est une spécificité) par le Code des Transports, en particulier les articles R5313-75 et R5313-76.

Ses membres sont l'Etat (Ministère des Transports), les cinq Grands Ports Maritimes (GPM) métropolitains (Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille), le Grand Port Fluvio-Maritime de l'Axe Seine (HAROPA) et la Région Hauts-de-France.

La vocation du GIE est d'optimiser les coûts des dragages d'entretien : il assure la constitution, la maintenance et le renouvellement d'un parc de dragues et d'engins de services le mieux adapté possible aux besoins des ports. Le GIE frète les dragues à ses membres en s'assurant du meilleur emploi possible de l'ensemble du parc.

De leur côté, les membres jouent le rôle d'armateur des navires : à ce titre notamment ils recrutent les équipages et organisent les opérations de dragage d'entretien. Les engins du GIE ne sont utilisés que marginalement pour les travaux d'approfondissement ou d'investissement, pour lesquels les membres font généralement appel à du matériel spécialisé par voie d'appel d'offres.

Le GIE assure la maintenance des deux plus grandes dragues du parc, la *Samuel de Champlain* et la *Daniel Laval*, tandis que les armateurs assurent la maintenance des autres dragues.

Article 2 – Objet du marché

Le GIE Dragages-Ports souhaite anticiper l'éventualité d'une indisponibilité de longue durée d'une des dragues de son parc.

Le présent accord cadre à bons de commande a donc pour objet l'affrètement des dragues suivantes

- Drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 8 500 m³
- Drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 5 000 m³
- Drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 2 500 m³
- Drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 1 500 m³
- Drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 1 000 m³
- Drague à injection d'eau débit cible 2 x 6 000 m³/heure avec une pression comprise entre 1,1 bars et 2,5 bars ; caractéristiques cibles (longueur 45m x largeur 12m x profondeur de dragage 25m mini x largeur élinde 12m)
- Navire de nivelage mécanique (Largeur minimum attendue 6,5m et maxi 12m, profondeur de travail 25m)

Le marché comporte quatre lots :

- Lot n°1 : affrètement d'une drague aspiratrice en marche coque nue d'un volume de puits inférieur à 3500m³ (volume de puits cible 2500 m³, 1500m³ et 1000 m³) ;
- Lot n°2 : affrètement d'une drague aspiratrice en marche coque nue d'un volume de puits supérieur à 3500m³ (volume de puits cible 8 500 m³, 5 000 m³) ;
- Lot n°3 : affrètement d'une drague à injection d'eau coque nue ;
- Lot n°4 : affrètement d'un navire de nivelage mécanique coque nue ;

Au fur et à mesure des besoins, l'affrètement sera matérialisé par un bon de commande adressé au titulaire, qui précisera le délai de mise à disposition souhaité de l'engin et la durée de l'affrètement. A titre indicatif, il est envisagé d'affréter une drague aspiratrice en marche dont le volume de puits cible est de 8 500 m³ fin

2027 pour une durée de 12 à 36 mois ainsi que d'un navire de nivelage mécanique à compter de novembre 2026.

Article 3 – Zones d'intervention des dragues affrétées

Les dragues affrétées dans le cadre du présent marché seront susceptibles d'effectuer des travaux de dragage d'entretien dans l'un ou plusieurs des ports français suivants :

- Dunkerque ;
- Calais ;
- Boulogne-sur-Mer ;
- Rouen ;
- Le Havre ;
- Nantes Saint-Nazaire ;
- La Rochelle ;
- Bordeaux.

Les matériaux à draguer sont généralement du type vase (avec présence éventuelle de gaz), sable vasard, galets, grave sableuse et sable. Les densités in situ vont généralement de 1,1 à 1,8.

Article 4 – Caractéristiques techniques minimales

Le navire proposé à l'affrètement par le titulaire pour l'ensemble des lots devra respecter les prescriptions du présent article.

4.1 – Caractéristiques du navire

Les caractéristiques générales du navire proposé à l'affrètement seront *a minima* décrites selon le tableau de synthèse indiqué dans l'offre du titulaire.

Le mémoire technique fourni à l'appui de l'offre détaillera, par ailleurs, la compatibilité du navire avec les exigences du CCTP.

Les dimensions principales et capacités doivent être présentées dans l'offre et être conformes aux lots (cf. Article 2).

Les éléments de stabilité, de manœuvrabilité et de vitesse de transit minimales sont à préciser dans l'offre.

4.2 - Réglementation

Le navire devra être conforme aux conventions internationales (SOLAS, MARPOL, STCW, MLC, ISM, ISPS) et aux prescriptions relatives au pavillon français, sans toutefois avoir nécessairement reçu par le passé un permis de navigation français. L'ensemble des adaptations pour se conformer au pavillon français est à la charge du titulaire.

Le titulaire produira les certificats émis par une société de classification membre de l'IACS (International Association of Classification Sociétés) dont font partie le Bureau Veritas, le DNV, le Lloyd's Register, la RINA). Le titulaire fournira l'ensemble des certificats nécessaires à l'édition d'un permis de navigation français et en particulier la conformité aux normes IMO Tier III pour navigation en zone ECA (Manche-Mer du Nord), sauf si sur instruction particulière de l'Entité Adjudicatrice, la zone d'exploitation du navire est restreinte à une zone hors ECA (Loire par exemple).

4.3 - Emménagements

Chaque navire proposé devra disposer d'emménagements dont le niveau de qualité sera de standard européen en respectant *a minima* les critères suivants :

- Des locaux de vie respectant les normes de bruit et vibrations ;
- Une cabine par personne embarquée, comportant un couchage dont les dimensions minimales sont 90cm de large par 200 cm de long avec 2 paires de draps, 1 couette et 1 oreiller ;
- Un WC et une douche par personne pour les officiers, partagés au maximum par 2 personnes pour les autres membres d'équipage ;
- Un bureau pour le commandant et un autre pour le chef mécanicien ;
- Un réfectoire et une salle de repos avec une télévision compatible avec la réception des chaînes gratuites françaises ;
- L'ensemble de la vaisselle, ustensiles et équipements de cuisine ;
- Un équipement de communication 4G ou 5G sans abonnement pouvant être utilisé à la passerelle, dans le bureau du commandant et dans celui du chef mécanicien.

4.4 - Equipement de dragage

L'équipement de dragage devra atteindre une productivité cohérente avec ses caractéristiques.

La mesure de densité (par source radioactive ou autre) devra être étalonnée et conforme à la réglementation française. S'il s'agit d'une source radioactive, elle restera sous la responsabilité du titulaire.

Un système de refoulement à terre embarqué est attendu sur la drague dont le volume cible est de 1 500 m³.

L'outil de dragage devra être contrôlé par un système informatisé, qui sera capable d'enregistrer et d'exporter les données d'exploitation suivant un mode d'échange à convenir entre les parties, exportable sous formats standards (CSV, XML).

4.5 - Equipements et maintenance

Le navire devra être opérationnel et dans un bon état de fonctionnement et d'entretien. Toute adaptation du navire ou des équipements, nécessaire pour répondre au cahier des charges sera à la charge du titulaire. Le titulaire justifiera dans son mémoire technique de la disponibilité des pièces de rechange courantes et stratégiques, permettant un retour rapide à l'exploitation en cas d'avarie matérielle.

4.6 - Procédures et documentations

Le titulaire fournira, en langue française ou à défaut anglaise, l'ensemble des procédures nécessaires au fonctionnement des équipements.

Les plans et documentations des équipements devront être rédigés soit en français soit en anglais.

Les plans de maintenance seront édités par le titulaire et devront être enregistrés dans un logiciel de gestion de la maintenance. Toute tâche de maintenance non renseignée dans l'outil ne pourra être de la responsabilité de l'affrèteur. Le représentant de l'affrèteur et/ou du sous-affrèteur désigné en charge plus spécifiquement de la maintenance, aura un accès complet au logiciel de gestion de la maintenance.

L'identification des équipements devra être en langue française ou anglaise.

Article 5 – Livraison et restitution du navire

5.1 – Mise à disposition du navire

La mise à disposition du navire se fera dans le délai maximum mentionné par le Titulaire dans son mémoire technique, ce délai débutant à compter de l'émission du bon de commande mentionnant la date au plus tard et éventuellement une date plus tôt souhaitée de mise à disposition par l'Entité Adjudicatrice.

L'affrètement du navire commence et se termine le jour de la signature des constats contradictoires par des représentants du titulaire et de l'entité adjudicatrice dûment habilités.

Lors de la livraison et de la restitution, les dates de l'état des lieux contradictoire sont fixées avec un préavis minimum de 3 jours, respectivement par le titulaire et par l'entité adjudicatrice. Ces états des lieux se tiennent nécessairement un jour ouvré, sauf accord entre les parties. Lors de la livraison, le jour de l'état des lieux ne sera pas antérieur à la date fixée dans le bon de commande.

Si l'état des lieux contradictoire n'est pas signé par l'une des parties en raison d'un manquement, la date de début ou de fin de l'affrètement est reportée jusqu'à sa résolution.

5.2 – Lieu de livraison et de restitution

Le navire sera livré par le titulaire dans l'un des ports suivants :

- La Rochelle
- Le Havre
- Rouen
- Saint-Nazaire
- Bordeaux

Le navire sera restitué par l'entité adjudicatrice dans le port français où sera réalisé l'état des lieux de fin d'affrètement.

L'amenée et le repli du navire seront effectués par les moyens propres du titulaire et à sa charge.

5.3 - Etat des lieux contradictoire

A la livraison du navire, une visite sera organisée en présence de la société de classification et d'un expert mandaté par les assureurs de l'entité adjudicatrice, mais aussi éventuellement des représentants l'autorité du pavillon et de l'Etat du port.

Un état des lieux sera dressé contradictoirement par le titulaire et l'entité adjudicatrice, afin de constater :

- l'état général du navire,
- l'état d'usure de l'installation de dragage,
- la fonctionnalité de l'ensemble des équipements à bord,
- la situation des opérations de maintenance et l'état des inventaires.

Cet état des lieux sera réalisé par une société d'expertise maritime agréé par les deux parties et dont le paiement de la prestation sera supporté à 50/50 par l'affrèteur et le propriétaire.

La société d'expertise produira un rapport final afin de constater :

- l'état général du navire,
- l'état d'usure de l'installation de dragage,
- la fonctionnalité de l'ensemble des équipements à bord,
- la situation des opérations de maintenance et l'état des inventaires.

Ce rapport final devra également comporter la variation constatée détaillée dans chacun de ces domaines (en particulier le pourcentage d'usure de l'installation de dragage).

Le temps de réalisation de ces états des lieux est réputé inclus dans le prix d'amenée et repli de la drague et ne fera pas l'objet d'une facturation de location.

Le titulaire fournira avec son offre la trame sur laquelle il souhaite établir ce constat. L'entité adjudicatrice se réserve le droit d'ajouter des éléments de précision sur cette trame et tout élément manquant pourra être rajouté via un accord par les deux parties avant le début de l'affrètement. Toute détérioration ou disparition d'un élément non mentionné dans cet état des lieux ne pourra être opposée à l'entité adjudicatrice.

Le titulaire devra préciser dans son offre le détail des calculs de l'usure pris en compte dans le différentiel entre le constat initial et final du navire et en particulier le mode de calcul pour le montant relatif au remplacement d'une pièce considérée totalement usée (calcul et référence relatif au prix d'une pièce neuve, le temps de réparation/remplacement des pièces ainsi que le taux horaire pour le travail considéré).

Le titulaire précisera, en annexe, l'état des lieux contradictoire et le prix de chaque pièce détachée inventoriée en cas de non-restitution à l'issue de l'affrètement.

En cas de désaccord, l'expert ayant réalisé les deux constats pourra être sollicité par chacune des deux parties afin de préciser les points objets du désaccord éventuel.

Le titulaire précisera le taux d'usure normal couvert par le tarif de location notamment pour les pertes d'épaisseur des tôles de puits, circuit jetting, tuyauterie de transport de sédiment.

5.4 - Capacités

Lors de la livraison du navire, le titulaire fera en sorte, à ses frais, que le navire dispose :

- Du plein des soutes en carburant(s) ;
- D'une charge complète en huile, en soute ou en fûts, pour les équipements principaux (moteurs, réducteurs...) ;
- Du plein des capacités en eau douce, avec une eau de qualité conforme à la réglementation française, attestée par une analyse d'eau dans le circuit du navire ;
- De capacités de stockage des déchets d'exploitation du navire (eaux grises, eaux noires, eaux de cale polluées, résidus d'hydrocarbures, déchets solides y compris ménagers...) totalement vidangées. Les certificats correspondants seront fournis par le titulaire.

Le navire sera restitué à l'issue de l'affrètement avec les capacités à l'identique de la livraison, à charge de l'entité adjudicatrice.

Article 6 – Régime d'assurances

Durant son affrètement, le navire pourra être exploité 24h/24 et 7j/7 mais aussi sur des régimes adaptés aux besoins de dragage rencontrés.

L'affrèteur arme le navire avec son propre équipage qualifié STCW.

Le titulaire fournit une équipe de mise en main et de formation, francophone de préférence, pour une durée maximale d'un mois.

Pendant la durée de l'affrètement, le titulaire ne fournira pas de personnel pour la conduite du navire ; Néanmoins le candidat pourra proposer des personnels embarqués d'assistance technique, en surnuméraire de l'équipage ou sur des missions ponctuelles pendant l'exploitation.

Le navire sera armé par l'équipage du sous-affrèteur.

Toutes les démarches administratives, liées notamment à la francisation éventuelle du navire ou à l'obtention du permis de navigation, sont à la charge de l'entité adjudicatrice.

Toutefois, dans un délai de 10 jours calendaires après réception du bon de commande, le titulaire fournira à l'entité adjudicatrice, en langue française, les informations nécessaires à l'établissement de l'ensemble des procédures, y compris celles relatives à l'ISM (routine, critique, urgence).

Dès le début de l'affrètement, le titulaire mettra à disposition de l'armateur des personnels, de préférence francophones, aptes à former l'équipage pour la conduite du navire, de ses équipements spécifiques et notamment de l'outil de dragage. Dans son mémoire technique, le titulaire précisera le nombre et la qualité des personnels considérés, et la durée de leur mise à disposition qui ne pourra excéder un mois.

Article 7 - Maintenance

En ce qui concerne la GMAO, le titulaire proposera l'utilisation de la GMAO en place du propriétaire, ce qui permettra au sous-affrèteur d'avoir un accès aisé à l'historique.

Afin de faciliter les achats de pièces et de service au sous-affrèteur, le candidat proposera en option un contrat en accord cadre à bons de commande en décrivant en détail celui-ci dans son mémoire technique.

Les différents niveaux de maintenance et leur contenu sont définis à l'annexe 1 du présent CCTP.

La maintenance de niveau 1 à 5, renseignée dans l'outil de gestion de la maintenance, sera assurée par l'entité adjudicatrice par du personnel embarqué ou des intervenants extérieurs selon les consignes données par le titulaire, tandis que les travaux relevant du niveau 5 sont assurés par le titulaire.

L'ensemble de la maintenance pour les niveaux de maintenance de 1 à 5 sera réalisé et organisé par l'entité adjudicatrice, incluant l'ensemble des pièces détachées et des consommables (dont les lubrifiants) avec les conseils techniques et de sourcing commercial du titulaire. Par ailleurs, un stock de pièces détachées suffisant devra être disposé à bord en début d'affrètement, afin que l'entité adjudicatrice puisse réaliser la maintenance sans un délai initial d'approvisionnement. Certains items de la maintenance de niveau 5 pourront être, moyennant un accord entre les parties, réalisées par le Titulaire sous sa responsabilité, mais sur un site désigné par l'entité adjudicatrice qui pourra à ce titre mettre à disposition des lieux de stockage proches des lieux d'intervention de la drague afin que le titulaire puisse entreposer les pièces qu'il juge nécessaires.

Les avaries (pièces et main d'œuvre) sont également à la charge de l'entité adjudicatrice qui pourra soit faire réaliser elle-même la réparation, soit faire appel au titulaire.

Article 8 – Consommables

Carburant, lubrifiants, eau, vivres, produits divers à la charge de l'affrèteur.

Article 9 – Assurances

L'affrèteur doit souscrire et maintenir en vigueur :

Assurance « coque et machines » (Hull & Machinery) ;

Assurance responsabilité civile maritime (P&I Club) ;

Assurance pollution.

Les certificats doivent être produits avant la livraison.

Article 10 – Responsabilités et restitution

L'affrèteur assume la responsabilité de l'exploitation, de l'entretien courant et de l'équipage.

Le propriétaire garantit la conformité initiale et l'absence de vices cachés.

Le navire doit être restitué dans l'état constaté à la livraison, usure normale exceptée.

Les dommages anormaux ou manquements aux inventaires sont imputables à l'affrèteur.

Les seuls motifs de suspension du loyer admis sont :

- Perte totale du navire
- Incapacité totale d'utilisation imputable au propriétaire
- Défaut structurel empêchant toute exploitation normale.
- Clause contractuelle spécifique

Article 11 – Substitution

Le titulaire peut proposer un navire équivalent en cas d'indisponibilité, sous réserve d'acceptation expresse par le GIE.

Le navire de substitution doit être conforme aux mêmes exigences réglementaires et techniques.

Article 12 – Force majeure

Aucune partie n'est responsable de l'inexécution en cas de survenance d'événements de force majeure (catastrophe naturelle, guerre, grève générale, blocus, etc.).

Article 13 – Résiliation anticipée

Le contrat peut être résilié de plein droit en cas de :

- perte totale ou avarie majeure ;
- indisponibilité prolongée ;

- insolvabilité du titulaire ;
- non-conformité persistante aux prescriptions contractuelles.

Article 14 – Contrôle et suivi

L'affrèteur peut procéder à toute inspection technique du navire.

Tenue d'un journal de bord et d'exploitation obligatoire.

Transmission mensuelle des rapports d'activité, incidents et maintenances.

Article 15 – Juridiction compétente

Tout litige relève de la compétence des juridictions administratives françaises.

Les parties peuvent recourir à la médiation ou à l'arbitrage maritime (Chambre Arbitrale Maritime de Paris).

Article 16 - Annexes

Seule l'annexe 1 est fournie dans le présent document, toutes les autres annexes seront à fournir par le titulaire dans son offre.

Annexe 1 : Niveaux de maintenance (NF X 60-000)

Tableau détaillant les niveaux 1 à 5 de maintenance avec exemples concrets (nettoyage filtres, changement de pompe, rénovation structurelle...).

Annexe 2 : Modèle d'état des lieux contradictoire

- Informations générales (navire, lieu, date, parties présentes).
- Inventaire détaillé des équipements (coque, machines, emménagements, dragage, sécurité, communication).
- État de fonctionnement et usure (taux ou % estimé).
- Observations et réserves.
- Signatures des parties et expert.

Annexe 3 : Inventaire type des équipements et pièces détachées

- Liste des pièces de rechange stratégiques (pompes, tuyauteries, filtres, joints, électroniques).
- Valeur de référence par pièce pour calcul des dégradations.
- Stock minimal exigé à bord.

Annexe 4 : Certificats d'assurance exigés

- Modèles de certificats (Hull & Machinery, P&I, Pollution).
- Détail des montants de couverture minimaux requis.

Annexe 5 : Modèle de rapport d'exploitation mensuel

- Données générales (navire, période, port).
- Heures de fonctionnement, jours de service, arrêts techniques.
- Volumes dragués par nature de matériaux.
- Consommations de carburant, lubrifiants, eau.
- Incidents et réparations.
- État du stock pièces détachées.
- Commentaires de l'affréteur.

Annexe 1 : Niveaux de maintenance (selon norme NF X 60-000 d'avril 2016)

Niveau	Contenu
1	Actions simples nécessaires à l'exploitation et réalisées sur des éléments facilement accessibles en toute sécurité à l'aide d'équipements de soutien intégrés au bien. Ce type d'action peut être effectué par l'utilisateur du bien avec, le cas échéant, les équipements de soutien intégrés au bien et à l'aide des instructions d'utilisation ou de maintenance.
2	Actions qui nécessitent des instructions simples et/ou des équipements de soutien simples d'utilisation ou de mise en œuvre simple. Ce type d'action de maintenance est effectué par un personnel qualifié et/ou habilité, avec les instructions détaillées et les équipements de soutien définis dans les instructions de maintenance. Un personnel est qualifié et/ou habilité lorsqu'il a reçu une formation lui permettant de travailler en sécurité sur un bien présentant certains risques potentiels, et est reconnu apte pour l'exécution des travaux qui lui sont confiés, compte tenu de ses compétences.
3	Actions qui nécessitent des instructions complexes et/ou des équipements de soutien portatifs, d'utilisation ou de mise en œuvre complexes. Ce type d'action de maintenance est effectué par un technicien qualifié et/ou habilité, à l'aide d'instructions détaillées et des équipements de soutien prévus dans les instructions de maintenance.
4	Actions dont les instructions impliquent la maîtrise d'une technique ou technologie particulière et/ou la mise en œuvre d'équipements de soutien spécialisés. Ce type d'action de maintenance est effectué par un technicien ou une équipe spécialisée et/ou habilité à l'aide de toutes instructions de maintenance générales ou particulières.
5	Actions dont les instructions impliquent un savoir-faire, faisant appel à des techniques ou technologies particulières, des processus et/ou des équipements de soutien industriels. Par définition, ce type d'actions de maintenance (rénovation, reconstruction, etc.) est effectué par le constructeur ou par un service ou société spécialisée et/ou habilitée, avec des équipements de soutien définis par le constructeur et donc proches de la fabrication du bien concerné.