



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DREAL
PROVENCE-ALPES
CÔTE D'AZUR

CONVENTION DE TRANSFERT TEMPORAIRE DE MAITRISE D'OUVRAGE

Entre l'Etat et la Métropole Aix Marseille Provence

**RELATIVE A L'AMENAGEMENT DE L'ACCES NORD D'ISTRES SUR LA RN 569
ENTRE LES PR 13,500 ET 13,800**

Entre

L'État, représenté par Monsieur le Préfet de région Provence Alpes Côte d'Azur, Préfet des Bouches du Rhône, Préfet coordonnateur des itinéraires routiers Méditerranée, d'une part,

et

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par Madame la Présidente de l'Établissement Public de Coopération Intercommunale et désignée ci-après par l' « **EPCI** », d'autre part,

VU l'article L.2422-12 du code de la commande publique du 01 avril 2019,

VU la délibération en date dudu Conseil de métropole de Aix Marseille Provence, proposant d'assurer la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'accès nord d'Istres sur la RN 569,

VU la décision d'opportunité de création d'un échangeur dénivelé sur la RN569 (route des Bellons), émis le 13 février 2019 par la DREAL/PACA,

Considérant,

Que l'accès à la commune d'Istres étant contraint à l'Est et à l'Ouest, les flux se concentrent en majorité sur l'axe Nord-Sud de la ville, à savoir la RN569. Cela génère une situation d'encombrement au niveau du giratoire des Bellons (RN569/Chemin des Bellons), situé au Nord-Ouest de la ville dont il permet la desserte et qui constitue une étape clé dans la circulation istréenne aux heures de pointe.

Que les conditions de trafic actuelles génèrent une situation de saturation extrême au niveau de ce carrefour entre le chemin des Bellons et la RN569. Les temps de parcours se trouvent considérablement allongés non seulement au niveau de la desserte de la zone Nord mais également de la commune toute entière.

Que la concrétisation des projets d'aménagement à l'échelle communale comme métropolitaine est indispensable mais conditionnée par l'amélioration des conditions de circulation de l'entrée Nord d'Istres car vectrice de trafic.

Que si l'arrivée de la liaison Fos Salon en remplacement de la RN 569 avec un échangeur complet au niveau du Chemin des Bellons résout ce problème de circulation, le calendrier affiché par les services de l'Etat pour sa mise en œuvre (début des travaux prévu pour 2027) est incompatible avec les besoins de développement du territoire.

Que l'aménagement de l'accès Nord d'Istres permettrait de résorber la situation de congestion ponctuellement au niveau du carrefour giratoire entre la RN 569 et le chemin des Bellons.

Que la réalisation de l'aménagement de l'accès Nord d'Istres sur la RN 569, relève simultanément de la maîtrise d'ouvrage de l'État et de la Métropole Aix-Marseille-Provence

pour la voie portée (chemin des Bellons), au titre de la compétence de premier investissement en matière de réseaux et de transports exercée par substitution du SAN Ouest Provence et de sa compétence en matière de zone d'activités économiques, et que l'opération, bien que concernant en partie le domaine public routier national, au regard de sa finalité, est réalisée « pour le compte » de l'**EPCI**

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet :

- De désigner un maître d'ouvrage unique à l'opération d'aménagement de l'accès nord à Istres (chemin des Bellons) sur la RN 569 (plan de situation en annexe 1)
- De définir les obligations respectives de l'EPCI et de l'Etat en ce qui concerne les conditions d'exécution des études et des travaux mentionnés à l'article 3
- De fixer les conditions de validation des études et des travaux
- De déterminer les conditions de financement de l'opération
- De déterminer les conditions de remise des ouvrages

Article 2 - Maîtrise d'ouvrage

Les deux parties conviennent que la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement de l'échangeur d'accès Nord d'Istres sur la RN 569 entre les PR 13,500 et 13,800, sera assurée par la **Métropole Aix-Marseille-Provence**.

Le transfert temporaire de la maîtrise d'ouvrage à l'**EPCI** prendra effet à la signature de la convention.

L'**EPCI**, dans la limite de la présente convention, assurera l'ensemble des prérogatives et responsabilités inhérentes à la maîtrise d'ouvrage décrite dans le cadre de la commande publique et notamment, la définition du projet, la passation des contrats, les responsabilités contractuelles envers les entreprises, la définition et la mise en œuvre des éventuelles mesures compensatoires et les réparations en cas de dommages induits par la réalisation du projet.

En sa qualité de maître d'ouvrage, elle devra respecter les diverses réglementations applicables en matière de travaux (loi sur l'eau, bruit...).

L'EPCI sera responsable de la bonne exécution des missions qui lui sont confiées pendant toute la durée des travaux jusqu'à leur achèvement et réception. Elle pourra agir en justice tant en demande qu'en défense jusqu'à l'achèvement des missions.

Pour l'**État**, le pilotage de cette opération est assuré par le préfet de la région PACA en coordination avec la direction des infrastructures de transport (DIT) de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de la transition écologique et solidaire. Le Préfet de région s'appuie sur la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL PACA). Au sein de la DREAL PACA (STIM/UMO) le référent est le chef de l'unité de maîtrise d'ouvrage assisté du responsable de l'opération de liaison FOS/SALON sur la RN569.

Article 3 - Programme technique et fonctionnel de l'opération

Le projet est actuellement en phase d'études d'opportunités qui ont fait l'objet d'une validation par l'État.

L'EPCI, à l'issue de ces études, a retenu la solution technique qui consiste en la **réalisation d'un échangeur dénivelé, dont la configuration est un échangeur de type « losange » ou « lunettes », avec un passage supérieur à 2x2 voies pour le chemin des Bellons.**

L'ouvrage routier est projeté comme suit :

- L'ouvrage d'art de franchissement de la RN569 (passage supérieur) est positionné dans la configuration future de l'A56 (2x2 voies). Comme indiqué ci-avant, il est supposé que la liaison Fos/Salon consistera en un élargissement en place de la RN569, côté ouest.

Le passage supérieur à réaliser aura une longueur d'environ 45m, un gabarit de 4.85 m et permettra l'intégration d'une 2x2 voies avec possibilité de VRTC sur BAU selon le référentiel VSA 110. Le chemin des Bellons, permettra l'utilisation d'une voie par sens dédiée au transport en commun (futur BHNS) et autorisant l'intégration d'une circulation modes doux (vélos et piétons) sur trottoir isolé.

Le projet franchira aussi le canal des Martigues (2 bras).

- Afin de compléter cet aménagement, le projet prévoit :
 - la réalisation des 4 bretelles dont la géométrie sera conforme au guide VSA90/110.
 - l'aménagement du giratoire Est afin de pouvoir insérer 5 branches + 1 future pour la ZAC du Grand Bayanne.
 - le déplacement et l'agrandissement du giratoire Ouest afin d'y insérer 6 branches

Du fait du grand nombre de branches côté Est de ce giratoire (1branche à 2x2voies) et de parcelles à ne pas impacter au sud, l'axe du chemin des Bellons est excentré légèrement vers le nord.

La géométrie précise de cet aménagement devra être étudiée en coordination avec la DREAL PACA et la DIR Méditerranée.

Afin d'assurer une lisibilité cohérente sur l'itinéraire RN569 et ne pas perturber la lisibilité des usagers, les surlargeurs seront traitées en dissociant clairement la voirie de la réservation ouest.

De même, pour des raisons de sécurité, une séparation physique des voies sera nécessaire au niveau de l'échangeur.

Le marquage, la signalisation verticale (panneaux et balises) et la mise en place de dispositifs de retenue en rive permettra d'éviter les comportements dangereux sur la RN569 au droit des raccordements (cf. guide ARP). Cet aspect fondamental sera pris en compte dans les études ultérieures.

Article 4 - Normes, référentiels techniques à mettre en œuvre

Les études et réalisations qui découleront du programme technique et fonctionnel de l'opération seront conformes à l'instruction du gouvernement du 29 avril 2014 et à l'Instruction Technique du 8 novembre 2018 concernant les modalités d'élaboration par **l'EPCI** d'une opération d'aménagement du Réseau Routier National. Elles seront en outre conformes aux normes, référentiels techniques et règles de l'art à mettre en œuvre pour la conception d'un projet impactant le domaine public routier.

L'État, par le biais de son référent (DREAL PACA/UMO) se réserve le droit d'effectuer les contrôles techniques et administratifs qu'il estime nécessaires. **L'EPCI** devra donc laisser libre accès à ses agents, à tous les dossiers concernant l'opération ainsi qu'au chantier. Ces contrôles se feront dans la limite de la libre administration de **l'EPCI**

Article 5 - Nature des études et conditions de validation par l'État

Le projet est actuellement en phase d'études d'opportunités qui ont fait l'objet d'une validation par **l'État**. Le maître d'ouvrage des travaux a retenu la solution décrite à l'article 3.

L'ensemble des phases d'études, sera soumise à la validation de **l'État**, conformément à l'Instruction Technique du 8 novembre 2018, via des audits de sécurité routière en phase de conception (Etude préalable) et de conception détaillée (Dossier de Projet).

Ces phases seront validées de façon formelle par **l'État**. Aucune validation tacite ne sera retenue.

Afin de faciliter ces validations, des réunions, intitulées « revue d'opération » (ROP) seront organisées en tant que besoin entre **l'EPCI** et le référent du représentant de **l'État** (DREAL PACA/ UMO) afin d'assurer le suivi et la coordination de l'opération durant sa phase de conception et de réalisation. L'Ingénieur Général Route de la Mission d'Appui du Réseau Routier National et l'exploitant du Réseau Routier National, la DIR Méditerranée (représentée par le directeur adjoint chargé de l'exploitation), seront invités à y participer.

Article 6 - Obligations administratives

L'EPCI exercera l'ensemble des droits et obligations du maître d'ouvrage tels que définis par le Code de la Commande Publique.

L'EPCI est ainsi habilitée à solliciter et recueillir les différents avis et autorisations préalables aux travaux. Il s'agit notamment des procédures d'autorisation environnementale (loi sur l'eau, dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées, archéologie préventive...)

Article 7 - Conditions financières

Le coût prévisionnel des travaux, estimé au stade des études d'opportunité de l'opération est de 12 800 000 € HT, soit 15 360 000 € TTC répartis comme suit :

| Désignation | Coût HT |
|--------------------------------------|-----------------|
| Travaux préparatoires | 810 000,00 € |
| Terrassements-voiries-revêtements | 3 290 000,00 € |
| Réseaux | 1 184 000,00 € |
| Mobilier signalisation | 270 000,00 € |
| Ouvrage d'art | 3 040 000,00 € |
| Intégration voies BHNS et modes doux | 2 800 000 € |
| Aménagements paysagers | 100 000,00 € |
| Aléas et imprévus | 1 300 000,00 € |
| Total arrondi | 12 800 000,00 € |

L'ensemble de ces coûts, ainsi que les frais d'études et dépenses diverses directes ou induites par l'opération, seront intégralement supportés par l'EPCI. Il en est de même pour l'ensemble du coût des mesures compensatoires (mise en œuvre et suivi) sur lesquelles s'engagera l'EPCI à l'occasion du projet.

Aucune participation financière ne sera apportée par l'État.

Conformément à l'Instruction technique du 8 novembre 2018, si l'opération concerne un point d'échange et qu'en fine il est prévu une augmentation du linéaire des infrastructures entretenues par l'État, il convient que la collectivité à l'origine de la demande prenne en charge les coûts d'entretien supplémentaires générés.

Afin de calculer ces frais supplémentaires pour l'exploitant, il est acté de les capitaliser sur une période de 30 ans selon la formule suivante :

$$F = K_{30} \times (S_{ch} \times C_{m^2che} + S_{oa} \times C_{m^2oa})$$

Où :

- F = montant des frais acquittés par la collectivité
- K₃₀ = coefficient pour traduire la capitalisation sur 30 ans, pris égal à 30, en considérant que la variation de l'index TP09ter est équivalente à celle du loyer de l'argent à long terme
- S_{ch} et S_{oa} = surface en m² des surfaces revêtues de bretelles ou de chaussées
- C_{m²che} et C_{m²oa} = coût d'entretien au m², soit 3 € (en euro 2017) pour les chaussées et les équipements et 20,00 € (en euro 2017) pour les OA

Les 4 bretelles représenteront une surface revêtues supplémentaires de : S_{ch} = 9100 m².

Les frais supplémentaires représenteront donc :

$$F = 30 \times 9100 \times 3€ = 819\ 000\ € \text{ soit } 27\ 300\ €/an.$$

Le Réseau Routier National (RRN) actuel inclut les bretelles qui permettent de relier les carrefours giratoires à la RN 569. Ainsi n'a été pris en compte que le linéaire de voiries créés (les bretelles) et n'ont pas été inclus les surfaces de voiries des giratoires du chemin des Bellons et du passage supérieur qui resteront exploités par l'EPCI.

Ce montant sera acquitté via l'émission d'un titre de perception par la DIR Méditerranée.

Article 8 - Limites de domanialité

Les travaux seront réalisés par le Maître d'Ouvrage sur différentes emprises :

- le Domaine Public du Réseau Routier National,
- sur les emprises acquises par **l'État** à l'occasion du projet A56.
- sur le Domaine Public Routier de la commune ou le cas échéant de la Métropole après transfert de la compétence « voirie ».
- sur les emprises acquises ou à acquérir par **l'EPCI** ou ses aménageurs délégués.

L'État s'engage, pour l'aménagement projeté, à autoriser **l'EPCI** à occuper et réaliser les travaux relatifs au projet, sur le domaine public ou les parcelles privées lui appartenant.

A l'issue des travaux, une nouvelle convention viendra préciser :

- les emprises du domaine privé de **l'État**, supportant les ouvrages de **l'EPCI** et leurs dépendances, devant être remises à ce dernier (ouvrages et route des Bellons),
- les emprises du domaine privé de **l'EPCI** portant les ouvrages et les dépendances à remettre à **l'État** (bretelles de sorties et d'entrées de la RN569) et devant être incorporées dans le Domaine Public du RRN,
- les conditions de superposition d'affectation d'ouvrage public pour ce qui concerne le passage supérieur du chemin des Bellons.

L'ensemble des coûts et frais liés aux procédures de régularisations foncières seront à la charge de l'EPCI.

Article 9 - Exploitation sous chantier, contrôle du chantier et remise des ouvrages

L'EPCI devra s'assurer de la présence de 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.

Elle s'engage à maintenir la circulation et tous les accès riverains pendant toute la durée des travaux. Les conditions de sécurité du chantier sous circulation devront faire l'objet d'un examen préalable par la **DREAL** et la **DIR Méditerranée**, avant le démarrage du chantier, et pourront faire l'objet d'un contrôle à tout moment, pendant le déroulement du chantier, avec droit pour la DIR d'interrompre le chantier en cas de non-conformité aux dispositions prévues ou de danger pour les usagers.

L'EPCI 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 la **DREAL** et de la **DIR Méditerranée**.

L'EPCI 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 circulaire n° 96-14 du 6 février 1996, elle présentera un **dossier d'exploitation sous chantier** au moins 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 et le planning général de l'opération. Ce dossier fera l'objet d'une validation et d'une approbation par les services de la **DIR Méditerranée**.

A l'issue de la réception sans réserve des travaux, et après accord de la **DREAL** et de la **DIR Méditerranée** sur la conformité des ouvrages (bretelles d'accès), l'EPCI remettra les ouvrages et aménagements concernés gratuitement à la **DIR Méditerranée** pour être incorporés dans le domaine public routier national.

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

La DREAL et la DIR Méditerranée pourront assister aux essais et à la réception des ouvrages avant leur mise en service. Elles se réservent le droit de procéder à des contrôles contradictoires avec l'**EPCI** pour vérifier la conformité des ouvrages exécutés.

Ces formalités feront l'objet d'un procès-verbal de remise établi aux frais de l'**EPCI**. Un dossier d'ouvrage conforme à l'exécution (version papier et informatique selon le modèle fourni par la **DIR Méditerranée**) établi aux frais de l'**EPCI**, sera remis à la **DIR Méditerranée** et joint au procès-verbal de remise.

Il comprendra au minimum :

- un plan général de récolement de l'opération,
- le rapport de l'inspection détaillée initiale (IDI).
- 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.
- La liste des ouvrages sur lesquels continuent à courir des garanties ainsi que les conditions de mise en œuvre de ces garanties (périmètre, délais, ...)

L'EPCI s'engage à mettre en œuvre, à ses frais et sans délais, les garanties éventuelles qui continueraient à courir après remise des ouvrages à la DIR Méditerranée, sur simple demande, dès constat d'un désordre. La remise des ouvrages emporte transfert au bénéfice de l'État de la garantie décennale.

Article 10 - Conditions d'entretien et exploitation des ouvrages

Les modalités de gestion et d'entretien des ouvrages réalisés sur le domaine routier national sont réparties comme suit

Responsabilités de l'**EPCI** :

- l'ensemble des éléments de structure et superstructure de l'ouvrage de la voie portée,
- tous les ouvrages et équipements relatifs aux giratoires, à l'exception des bretelles de raccordement depuis la RN569, de la limite du domaine public routier national jusqu'à la limite de raccordement à l'extrados de la chaussée des giratoires.
- les éventuels murs de soutènement réalisés à l'occasion des travaux, y compris ceux réalisés sur le DPRRN
- les ouvrages d'assainissement et réseaux divers nécessaires à l'ouvrage d'art, y compris ceux réalisés sur DPRRN

Responsabilités de **la DIR Méditerranée** :

- l'ensemble des ouvrages et ouvrages annexes réalisés sur le DPRRN à l'exception de ceux décrits ci-dessus ;
- les bretelles de raccordement depuis la RN569, de la limite du domaine public routier national jusqu'à la limite de raccordement à l'extrados de la chaussée des giratoires.

Le cas échéant une convention d'entretien et d'exploitation sera rédigée ultérieurement pour définir l'entretien et l'exploitation d'ouvrages spécifiques.

Article 11 - Audit de sécurité et Inspection Préalable à la Mise en Service

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 Méditerranée, service exploitant de la **RN569** appartenant au Réseau Routier National.

L'**EPCI** associera donc la DIR Méditerranée suffisamment tôt pour la préparer, préciser les dates de mise en circulation et les modalités de sa mise en œuvre.

La décision sera ainsi précédée :

- de l'établissement d'un arrêté de police de la circulation qui relève de la DIR Méditerranée,
- d'une **inspection préalable à la mise en service (IPMS)** réalisée par la Mission d'Audit du Réseau Routier National (MARRN). En application de l'instruction technique du 8 novembre 2018, les travaux réalisés seront soumis à un **audit de sécurité préalable à la mise en service**. L'**EPCI** fournira l'ensemble des documents nécessaires aux auditeurs, au gestionnaire et à la mission d'audit du réseau routier national. Elle procédera aux travaux éventuels de mise en conformité demandés par le gestionnaire et issus de ces contrôles, avant décision de mise en service de l'aménagement. La DREAL PACA et la DIR Méditerranée devront être informés de la saisine de la MARRN et destinataire d'une copie du dossier d'IPMS. L'**EPCI** adressera également à la DIR Méditerranée, un rapport explicitant la manière dont il a pris ou va prendre en compte les recommandations de 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 2).

En cas de configuration provisoire ouverte à la circulation, l'**EPCI** 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 jusqu'à l'étape formalisée de remise des ouvrages, objet de l'article 8.

Article 12 - Durée de la convention et garanties

La présente convention prendra effet à la date de sa signature par les deux parties.

La mission de maîtrise d'ouvrage confiée par la présente convention à l'**EPCI** prendra fin avec la délivrance d'un quitus par l'**Etat**.

Le quitus pourra être délivré six mois après l'expiration du délai de parfait achèvement des ouvrages et en tout état de cause après délivrance d'un procès-verbal de remise d'ouvrage. Le quitus est réputé acquis s'il n'a pas été refusé par décision motivée dans le délai de deux mois après la demande de l'**EPCI**. Si, à la date du quitus, il subsiste des litiges entre l'**EPCI** et certains de ses contractants au titre de l'opération, la mission de maîtrise d'ouvrage de l'**EPCI** se poursuivra jusqu'au règlement de tous les litiges.

Article 13 - Mesures correctives – Résiliation

Si l'**EPCI** est défaillante, et après mise en demeure restée infructueuse, l'**État** peut résilier la présente convention. Cette résiliation 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 l'**EPCI** et des travaux réalisés.

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

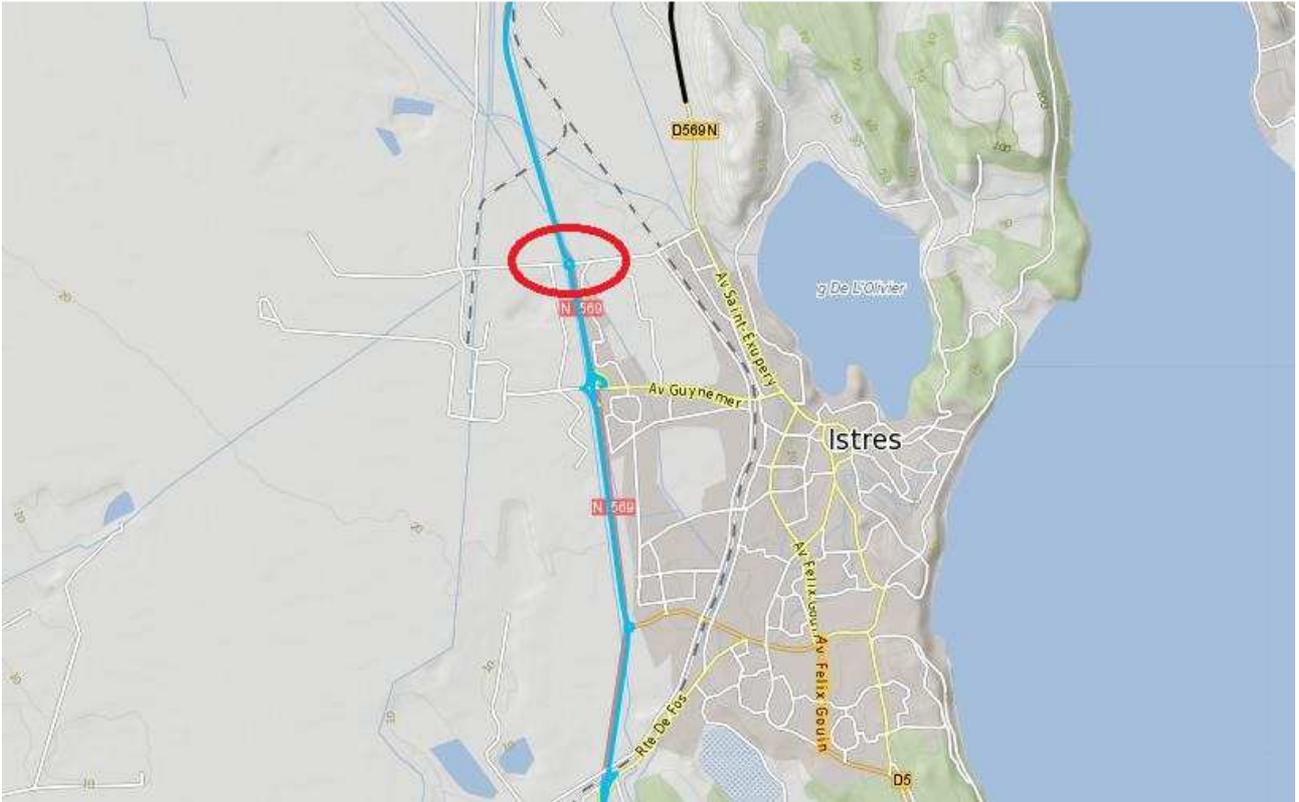
Article 14 - Traitement des litiges :

En cas de litige entre l'**EPCI** et l'**État** relatif à la maîtrise d'ouvrage assurée par celle-ci et en cas d'échec de la négociation amiable, un recours contentieux pourra être formé devant le tribunal administratif de Marseille.

**Pour la Métropole d'Aix Marseille
Provence, la Présidente,**

**Pour l'État,
le Préfet de Région Provence Alpe Côte d'Azur
Préfet des Bouches du Rhône,
coordonnateur
des itinéraires routiers Méditerranée**

Annexe 1 : Plan de situation



Annexe 2 : 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, ...) : engagements de l'État s'appliquant à l'exploitant ;
- 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.