BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France

Année 2018 N°41
2 juillet 2018

Conseil d'administration n°2 du 28 juin 2018

- Délibération relative au budget rectificatif n°1 de Voies navigables de France pour 2018	P 2
- Délibération relative à l'intéressement général 2018-2019-2020	P 14
- Délibération relative à la modification de la délégation de pouvoirs du conseil d'administration au directeur général de Voies navigables de France	P 29
- Délibération relative à la protection fonctionnelle du directeur général de Voies navigables de France	P 31
-Délibération relative à l'admission en non-valeur de créances	P 32
- Délibération relative à l'autorisation donnée au directeur général de signer le protocole transactionnel du marché n°12.21.I.004.0 de travaux de modernisation du barrage de Villeneuve-sur-Yonne	P 33
- Délibération relative à la signature d'un protocole transactionnel avec la chambre de commerce et d'industrie de région Hauts-de-France	P 34
- Délibération relative à la signature d'un protocole sur le développement des ports entre la région Grand Est et Voies navigables de France	P 41
- Délibération relative à la modification des horaires de navigation sur le canal du Rhône à Sète (portes de Virdoule)	P 66
- Délibération relative à la modification des horaires de navigation sur l'ensemble des itinéraires de la direction territoriale Centre-Bourgogne	P 67

Le bulletin officiel de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau.
Il est possible de l'obtenir à titre gratuit et sur simple demande, soit au numéro, soit en s'abonnant.
Toute demande doit être adressée à la division Gouvernance et Sûreté Défense du siège de l'établissement, 175, rue Ludovic Boutleux- CS. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N°02/2018/1.1

DELIBERATION RELATIVE
AU BUDGET RECTIFICATIF N° 1 DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE POUR 2018

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,

Vu l'arrêté du 24 août 2016 modifiant l'arrêté du 7 août 2015 relatif aux règles budgétaires des organismes,

Vu la circulaire du 11 août 2017 relative à la gestion budgétaire et comptable des organismes et des opérateurs de l'Etat pour 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le budget rectificatif n° 1 de Voies navigables de France pour l'année 2018 est approuvé.

Article 2

Le plafond d'emplois de l'établissement, tel que présenté dans le tableau 1, demeure inchangé et est fixé pour 2018 à 4 360 ETPT sous plafond et 25 ETPT hors plafond.

Article 3

Les dépenses de Voies navigables de France autorisées pour l'année 2018 s'établissent de la façon qui suit.

Les autorisations d'engagement sont autorisées à hauteur de 604 216 747 euros :

- 256 640 000 euros de dépenses de personnel ;
- 155 898 834 euros de dépenses de fonctionnement ;
- 191 677 913 euros de dépenses d'investissement.

Les crédits de paiement sont autorisés à hauteur de 568 463 139 euros :

- 256 640 000 euros de dépenses de personnel ;
- 147 115 479 euros de dépenses de fonctionnement ;
- 164 707 660 euros de dépenses d'investissement.

Le déficit budgétaire prévisionnel s'établit à 32 255 051 euros.

Article 4

Le fonds de roulement prévisionnel au 31 décembre 2018 s'établit à 56 510 447 euros.

La trésorerie prévisionnelle au 31 décembre 2018 s'établit à 43 810 873 euros.

Article 5

Le conseil d'administration approuve les tableaux 1, 2, 4 et 6 annexés à la présente délibération.

Article 6

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER

TABLEAU 1
Autorisations d'emplois

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Tableau des autorisations d'emplois

	Sous plafond LFI (a)	Hors plafond LFI (b)	Plafond organisme (= a + b)
Autorisation d'emplois rémunérés par l'organisme en ETP	4 208	25	4 233
Autorisation d'emplois rémunérés par l'organisme en ETPT	4 360	25	4 385

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Tableau détaillé des emplois

	PLAFOND ORGANISME						TOTAL DES EMPLOIS EN FONCTION DANS L'ORGANISME		
	EMPLOIS SOUS PLAFOND AUTORISES PAR LA LFI			EMPLOIS HORS PLAFOND DE LA LFI					
	ETPT	ETP	masse salariale	ETPT	ETP	masse salariale	ETPT	ETP	masse salariale
EMPLOIS REMUNERES PAR L'ORGANISME (1 + 2 + 3)	**4 360**	**4 208**	**256 640**	**25**	**25**	**0**	**4 359**	**4 207**	**254 284**
1 - TITULAIRES	**3 757**	**3 771**	**222 495**	**0**	**0**	**0**	**3 756**	**3 770**	**222 435**
*** Titulaires État (emplois et crédits inscrits au budget de l'organisme et actes de gestion, dont CAP, déconcentrés dans l'organisme)**	**3 756**	**3 770**	**222 435**	**0**	**0**	**0**	**3 756**	**3 770**	**222 435**
*** Titulaires organisme (corps propre)**	**1**	**1**	**60**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
- en fonction dans l'organisme :	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
. **Titulaires État détachés sur emploi** dans un corps organisme (emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
. **Titulaires de l'organisme** (emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- en fonction dans une autre personne morale :	*1*	*1*	*60*	*0*	*0*	*0*			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme - MAD sortantes non remboursées	0	0	0	0	0	0			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme- MAD sortantes remboursées	1	1	60	0	0	0			
2 - NON TITULAIRES	**603**	**437**	**34 145**	**0**	**0**	**0**	**577**	**411**	**31 799**
*** Non titulaires de droit public**	**168**	**0**	**4 140**	**0**	**0**	**0**	**168**	**0**	**4 140**
- en fonction dans l'organisme :	*168*	*0*	*4 140*	*0*	*0*	*0*	*168*	*0*	*4 140*
. Contractuels sous statut :	0	0	0	0	0	0	0	0	0
δCDI	0	0	0	0	0	0	0	0	0
δCDD	0	0	0	0	0	0	0	0	0
. Contractuels hors statut :	168	0	4 140	0	0	0	168	0	4 140
δCDI	0	0		0	0	0	0	0	0
δCDD	168	0	4 140	0	0	0	168	0	4 140
. Titulaires détachés sur contrat auprès de l'organisme (emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- en fonction dans une autre personne morale :	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme - MAD non remboursées	0	0	0	0	0	0			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme - MAD remboursées	0	0	0	0	0	0			
*** Non titulaires de droit privé**	**435**	**437**	**30 006**	**0**	**0**	**0**	**409**	**411**	**27 659**
- en fonction dans l'organisme :	*409*	*411*	*27 659*	*0*	*0*	*0*	*409*	*411*	*27 659*
δCDI	382	384	27 548	0	0	0	*382*	*384*	*27 548*
δCDD	27	27	111	0	0	0	*27*	*27*	*111*
- en fonction dans une autre personne morale	*26*	*26*	*2 346*	*0*	*0*	*0*			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme - MAD non remboursées	0	0	0	0	0	0			
. Emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme - MAD remboursées	26	26	2 346	0	0	0			
3 - CONTRATS AIDES				**25**	**25**	**0**	**25**	**25**	**0**
EMPLOIS REMUNERES PAR D'AUTRES PERSONNES MORALES (4 + 5)							**1**	**1**	**50**
4 - EMPLOIS REMUNERES PAR L'ETAT							0	0	0
*** Titulaires de l'État mis à disposition de l'organisme et non remboursés à l'État (emplois et crédits inscrits au budget de l'Etat)**							0	0	0
*** Titulaires de l'État mis à disposition de l'organisme et remboursés à l'État (emplois et crédits inscrits au budget de l'Etat)**							0	0	0
*** Contractuels de l' État mis à disposition de l'organisme et non remboursés à l'État (emplois et crédits inscrits au budget de l'Etat)**							0	0	0
*** Contractuels de l'État mis à disposition de l'organisme et remboursés à l'État (emplois et crédits inscrits au budget de l'Etat)**							0	0	0
5 - EMPLOIS REMUNERES PAR D'AUTRES COLLECTIVITES OU ORGANISMES							1	1	50
*** Agents mis à disposition de l'organisme et non remboursés à la collectivité ou organisme employeur**							0	0	0
*** Agents mis à disposition de l'organisme et remboursés à la collectivité ou organisme employeur**							1	1	50

TABLEAU 2
Autorisations budgétaires

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

DEPENSES							RECETTES			
	Montants						Montants			
	AE BI 2018	CP BI 2018	Var AE BR1	Var CP BR1	AE BR1 2018	CP BR1 2018	BI 2018	Var BR1	BR1 2018	
Personnel	**256 640 000**	**256 640 000**	-	-	**256 640 000**	**256 640 000**	**435 373 088**	160 000	**435 533 088**	**Recettes globalisées**
dont contributions employeur au CAS Pension							248 214 496	-	248 214 496	Subvention pour charges de service public
							400 000	-	400 000	Autres financements de l'Etat
							127 800 000	-	127 800 000	Fiscalité affectée
Fonctionnement	**152 960 743**	**145 219 388**	2 938 091	1 896 091	**155 898 834**	**147 115 479**	5 214 946	160 000	5 374 946	Autres financements publics
							53 743 646	-	53 743 646	Recettes propres
							100 675 000	-	**100 675 000**	**Recettes fléchées***
							80 000 000	-	80 000 000	Financements de l'Etat fléchés
Investissement	**184 098 953**	**157 028 700**	7 578 960	7 678 960	**191 677 913**	**164 707 660**	19 875 000	-	19 875 000	Autres financements publics fléchés
							800 000	-	800 000	Recettes propres fléchées
TOTAL DES DEPENSES AE (A) CP (B)	**593 699 696**	**558 888 088**	10 517 051	9 575 051	**604 216 747**	**568 463 139**	**536 048 088**	160 000	**536 208 088**	**TOTAL DES RECETTES (C)**
SOLDE BUDGETAIRE (excédent) (D1 = C - B)		**-**		**-**		**-**	**22 840 000**	9 415 051	**32 255 051**	**SOLDE BUDGETAIRE (déficit) (D2 = B - C)**

(*) Montant issu du tableau "Opérations sur recettes fléchées"

TABLEAU 3
Dépenses par destination - Recettes par origine

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Tableau des dépenses par destination

BR1 2018	DEPENSES									
	Personnel		Fonctionnement		Intervention (le cas échéant)		Investissement		Total	
	AE = CP		AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE (A)	CP (B)
Infrastructure, eau et environnement	-	-	90 097 720,00	85 097 720,00	-	-	173 475 960,00	146 250 960,00	**263 573 680,00**	**231 348 680,00**
Développement	-	-	11 566 950,00	10 566 950,00	-	-	4 593 100,00	4 593 100,00	**16 160 050,00**	**15 160 050,00**
Support	254 951 482,00	254 951 482,00	32 362 793,00	29 579 438,00	-	-	13 508 853,00	13 763 600,00	**300 823 128,00**	**298 294 520,00**
SNE	1 688 518,00	1 688 518,00	21 871 371,00	21 871 371,00	-	-	100 000,00	100 000,00	**23 659 889,00**	**23 659 889,00**
TOTAL	**256 640 000,00**	**256 640 000,00**	**155 898 834,00**	**147 115 479,00**	**-**	**-**	**191 677 913,00**	**164 707 660,00**	**604 216 747,00**	**568 463 139,00**

SOLDE BUDGETAIRE (excédent) D1 = C - B	**-**

Tableau des recettes par origine

Les axes d'origine, décidés en commun accord avec les tutelles, sont propres à l'organisme.

BR1 2018	RECETTES								
	Recettes globalisées					Recettes fléchées			Total (C)
	Subvention pour charges de service public	Autres financements de l'Etat	Fiscalité affectée	Autres financements publics	Recettes propres	Financement de l'Etat fléchés	Autres financements publics fléchés	Recettes propres fléchées	
Infrastructure, eau et environnement	248 214 496,00	-	-	628 678,00	3 560 000,00	80 000 000,00	19 875 000,00	800 000,00	**353 078 174,00**
Développement	-	400 000,00	127 800 000,00	420 000,00	43 813 903,00	-	-	-	**172 433 903,00**
Support	-	-	-	503 750,00	6 369 743,00	-	-	-	**6 873 493,00**
SNE	-	-	-	3 822 518,00	-	-	-	-	**3 822 518,00**
TOTAL	**248 214 496,00**	**400 000,00**	**127 800 000,00**	**5 374 946,00**	**53 743 646,00**	**80 000 000,00**	**19 875 000,00**	**800 000,00**	**536 208 088,00**

SOLDE BUDGETAIRE (déficit) D2 = B - C	**32 255 051,00**

TABLEAU 4
Equilibre financier

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

BESOINS				FINANCEMENTS			
	BI 2018	**VAR BR1**	**BR1 2018**	**BI 2018**	**VAR BR1**	**BR1 2018**	
Solde budgétaire (déficit) (D2)*	22 840 000	9 415 051	32 255 051	-	-	-	Solde budgétaire (excédent) (D1)*
Remboursements d'emprunts (capital) ; Nouveaux prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b1)	300 000	-	300 000	300 000	-	300 000	Nouveaux emprunts (capital) ; Remboursements de prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b2)
Opérations au nom et pour le compte de tiers (c1)**	10 800 000	-	10 800 000	11 400 000	-	11 400 000	Opérations au nom et pour le compte de tiers (c2)**
Autres décaissements non budgétaires (e1)		-			-		Autres encaissements non budgétaires (e2)
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)=D2+(b1)+(c1)+(e1)	33 940 000	9 415 051	43 355 051	11 700 000	-	11 700 000	**Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)=D1+(b2)+(c2)+(e2)**
ABONDEMENT de la trésorerie (I)= (2) - (1)	-	-	-	22 240 000	9 415 051	31 655 051	**PRLELEVEMENT de la trésorerie (II)=(1) - (2)**
*dont Abondement de la trésorerie fléchée (a)****	-	-	-	-	-	-	*dont Prélèvement sur la trésorerie fléchée (a)****
dont Abondement de la trésorerie non fléchée (d)	-	-	-	22 240 000	9 415 051	31 655 051	*dont Prélèvement sur la trésorerie non fléchée (d)*
		-			-		
TOTAL DES BESOINS (1) + (I)	**33 940 000**	**9 415 051**	**43 355 051**	**33 940 000**	**9 415 051**	**43 355 051**	**TOTAL DES FINANCEMENTS (2) + (II)**

(*) Montant issu du tableau "Autorisations budgétaires"
(**) Montants issus du tableau "Opérations pour compte de tiers"
(***) Montant issu du tableau "Opérations sur recettes fléchées"

TABLEAU 5
Opérations pour compte de tiers

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Opérations ou regroupement d'opérations de même nature	Comptes	Libellé	**Débit (c1)**	**Crédit (c2)**
Ecocartes	C 46781700	Dépenses Eco-cartes CDNI	100 000	
	C 46781800	Recettes Eco-cartes CDNI		100 000
Péages sur la Moselle	C 47130600	Péages Moselle	3 800 000	
	C 467810	Péages Moselle		3 800 000
Opérations sur le Rhin	C 46781300 et 46781500	Dépenses digue de Lauterbourg et barrage du Breisach	6 900 000	
	C 467881400 et 467881600	Recettes digue de Lauterbourg et barrage du Breisach		7 500 000
TOTAL			**10 800 000**	**11 400 000**

TABLEAU 6
Situation patrimoniale

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Compte de résultat prévisionnel

CHARGES	Montants	PRODUITS	Montants
Personnel	242 298 219	Subventions de l'Etat	248 214 496
		Fiscalité affectée	127 800 000
Fonctionnement autre que les charges de personnel	345 539 907	Autres subventions	5 774 946
Intervention (le cas échéant)	0	Autres produits	226 723 646
TOTAL DES CHARGES (1)	**587 838 126**	**TOTAL DES PRODUITS (2)**	**608 513 088**
Résultat prévisionnel : bénéfice (3) = (2) - (1)	**20 674 962**	**Résultat prévisionnel : perte (4) = (1) - (2)**	**0**
TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)	**608 513 088**	**TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)**	**608 513 088**

** il s'agit des sous catégories de comptes présentant les contributions employeur au CAS Pensions*

Calcul de la capacité d'autofinancement

	Montants
Résultat prévisionnel de l'exercice (bénéfice (3) ou perte (-4)	**20 674 962**
+ dotations aux amortissements, dépréciations et provisions	202 425 000
- reprises sur amortissements, dépréciations et provisions	2 000 000
+ valeur nette comptable des éléments d'actifs cédés	0
- produits de cession d'éléments d'actifs	3 496 300
- quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs	164 980 000
= capacité d'autofinancement (CAF) ou insuffisance d'autofinancement (IAF)	**52 623 662**

Etat prévisionnel de l'évolution de la situation patrimoniale en droits constatés

EMPLOIS	Montants	RESSOURCES	Montants
Insuffisance d'autofinancement	**0**	Capacité d'autofinancement	**52 623 662**
Investissements	**165 199 218**	Financement de l'actif par l'État	**80 000 000**
		Financement de l'actif par des tiers autres que l'État	**20 675 000**
		Autres ressources	**3 496 300**
Remboursement des dettes financières	**300 000**	Augmentation des dettes financières	**300 000**
TOTAL DES EMPLOIS (5)	**165 499 218**	**TOTAL DES RESSOURCES (6)**	**157 094 962**
Augmentation du fonds de roulement (7) = (6)-(5)	**0**	**Diminution du fonds de roulement (8) = (5)-(6)**	**8 404 256**

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Variation et niveau du fonds de roulement, du besoin en fonds de roulement et de la trésorerie

	Montants
Variation du FONDS DE ROULEMENT : AUGMENTATION (7) ou DIMINUTION (8)	**-8 404 256**
Variation du BESOIN en FONDS DE ROULEMENT (FONDS DE ROULEMENT - TRESORERIE)	**23 250 795**
Variation de la TRESORERIE : ABONDEMENT (I) ou PRELEVEMENT (II)*	**-31 655 051**
Niveau final du FONDS DE ROULEMENT	**56 510 447**
Niveau final du BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	**12 699 574**
Niveau final de la TRESORERIE	**43 810 873**

* Montant issu du tableau "Equilibre financier"

TABLEAU 7
Plan de trésorerie

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	TOTAL Variation de trésorerie annuelle
(1) SOLDE INITIAL (début de mois)	**75 465 924**	**81 925 135**	**116 203 476**	**108 238 618**	**146 982 030**	**156 241 606**	**180 411 558**	**181 694 649**	**187 236 345**	**168 938 424**	**158 996 360**	**127 705 306**	**1 690 039 431**
ENCAISSEMENTS													
Recettes budgétaires globalisées	25 468 613	58 487 908	29 933 564	73 046 124	45 807 630	27 366 372	25 658 466	44 051 863	25 518 109	26 370 070	27 683 523	26 140 846	435 533 088
Subvention pour charges de service public	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 541	20 684 545	248 214 496
Autres financements de l'État	-	-	-	-	-	-	400 000	-	-	-	-	-	400 000
Fiscalité affectée	102 842	33 279 068	2 103 548	47 735 760	21 872 182	1 154 670	492 669	20 096 798	78 330	389 392	395 880	98 861	127 800 000
Autres financements publics	23 092	147 652	20 981	9 000	646 778	646 778	646 778	646 778	646 778	646 778	646 778	646 775	5 374 946
Recettes propres	4 658 138	4 376 647	7 124 494	4 616 823	2 604 129	4 880 383	3 434 478	2 623 746	4 108 460	4 649 359	5 956 324	4 710 665	53 743 646
Recettes budgétaires fléchées	391 947	4 570 654	463 851	1 235 223	1 751 666	41 751 666	21 751 666	1 751 666	1 751 666	21 751 666	1 751 666	1 751 663	100 675 000
Financements de l'État fléchés	-	-	-	-	-	40 000 000	20 000 000	-	-	20 000 000	-	-	80 000 000
Autres financements publics fléchés	351 840	4 567 802	448 985	1 228 623	1 659 719	1 659 719	1 659 719	1 659 719	1 659 719	1 659 719	1 659 719	1 659 717	19 875 000
Recettes propres fléchées	40 107	2 852	14 866	6 600	91 947	91 947	91 947	91 947	91 947	91 947	91 947	91 946	800 000
Opérations non budgétaires	7 781 600	254 476	360 107	322 072	372 718	372 718	372 718	372 718	372 718	372 718	372 718	372 719	11 700 000
Emprunts : encaissements en capital	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prêts : encaissement en capital	3 381	2 070	2 070	2 070	676	676	676	676	676	676	676	677	15 000
Dépôts et cautionnements	2 969	11 637	10 587	7 962	31 481	31 481	31 481	31 481	31 481	31 481	31 481	31 478	285 000
Opérations gérées en comptes de tiers :	7 775 250	240 769	347 450	312 040	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 564	11 400 000
- TVA encaissée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : encaissements	7 775 250	240 769	347 450	312 040	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 561	340 564	11 400 000
- Autres encaissements d'opérations non budgétaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A. TOTAL	33 642 160	63 313 038	30 757 522	74 603 419	47 932 014	69 490 756	47 782 850	46 176 247	27 642 493	48 494 454	29 807 907	28 265 228	547 908 088
DECAISSEMENTS													
Dépenses	27 182 300	28 983 029	37 964 731	35 791 475	37 394 751	44 043 117	45 222 072	39 356 864	44 662 727	57 158 831	59 821 274	110 881 968	568 463 139
Personnel	20 568 833	20 555 437	21 069 119	20 761 853	22 222 430	22 034 007	21 800 259	21 662 067	21 776 797	21 832 412	20 725 170	21 631 616	256 640 000
Fonctionnement	2 254 599	4 935 832	11 055 557	6 633 072	7 119 573	12 522 916	12 408 119	8 285 901	13 105 035	13 085 065	18 962 050	36 747 760	147 115 479
Intervention													
Investissement	4 358 868	3 491 760	5 840 055	8 396 550	8 052 748	9 486 194	11 013 694	9 408 896	9 780 895	22 241 354	20 134 054	52 502 592	164 707 660
Opérations non budgétaires	649	51 668	757 649	68 532	1 277 687	1 277 687	1 277 687	1 277 687	1 277 687	1 277 687	1 277 687	1 277 693	11 100 000
Emprunts : remboursements en capital	-	-	-	-									-
Prêts : décaissements en capital	-	-	-	-	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	18 000	144 000
Dépôts et cautionnements	649	4 416	40 413	26 311	10 526	10 526	10 526	10 526	10 526	10 526	10 526	10 529	156 000
Opérations gérées en comptes de tiers :	-	47 252	717 236	42 221	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 164	10 800 000
- TVA décaissée	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : décaissements	-	47 252	717 236	42 221	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 161	1 249 164	10 800 000
- Autres décaissements d'opérations non budgétaires	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
B. TOTAL	27 182 949	29 034 697	38 722 380	35 860 007	38 672 438	45 320 804	46 499 759	40 634 551	45 940 414	58 436 518	61 098 961	112 159 661	579 563 139
(2) SOLDE DU MOIS = A - B	6 459 211	34 278 341	- 7 964 858	38 743 412	9 259 576	24 169 952	1 283 091	5 541 696	- 18 297 921	- 9 942 064	- 31 291 054	- 83 894 433	- 31 655 051
SOLDE CUMULE (1) + (2)	81 925 135	116 203 476	108 238 618	146 982 030	156 241 606	180 411 558	181 694 649	187 236 345	168 938 424	158 996 360	127 705 306	43 810 873	

Variation de trésorerie correspondant à celle du tableau d'équilibre financier (I) ou (II)

TABLEAU 8
Opérations liées aux recettes fléchées

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

	Antérieures à N non dénouées	N	N+1	N+2	N+3 et suivantes	TOTAL
Position de financement des opérations fléchées en début d'exercice (a)		**0**	**0**	**0**	**0**	
Recettes fléchées (b)	**0**	**100 675 000**	**0**	**0**	**0**	**100 675 000**
Financements de l'État fléchés		80 000 000				80 000 000
Autres financements publics fléchés		19 875 000				19 875 000
Recettes propres fléchées		800 000				800 000
Dépenses sur recettes fléchées CP (c)	**0**	**100 675 000**	**0**	**0**	**0**	**100 675 000**
Investissement						
CP		100 675 000				100 675 000
Solde budgétaire de l'exercice résultant des opérations fléchées (b) - (c)	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Solde budgétaire N repris au tableau "Equilibre financier" en (a)

TABLEAU 10
Synthèse budgétaire et comptable

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

				BI n
Niveaux initiaux	1	**Niveau initial de restes à payer (investissement)**		**538 435 000**
	2	**Niveau initial du fonds de roulement**		**64 914 703**
	3	**Niveau initial du besoin en fonds de roulement**		**-10 551 221**
	4	**Niveau initial de la trésorerie**		**75 465 924**
	4.a	dont niveau initial de la trésorerie fléchée		0
	4.b	dont niveau initial de la trésorerie non fléchée		75 465 924
Flux de l'année	5	**Autorisations d'engagement**		**604 216 747**
	6	**Résultat patrimonial**		**20 674 962**
	7	**Capacité d'autofinancement (CAF)**		**52 623 662**
	8	**Variation du fonds de roulement**		**-8 404 256**
	9	**Opérations sur dettes financières, capitaux propres et créances immobilisées sans impact budgétaire**		**0**
	10	**Opérations du compte de résultat sans flux de trésorerie, non retraitées par la CAF**	**SENS**	**5 400 000**
		Variation des stocks	+ / -	**0**
		Charges sur créances irrécouvrables	-	**-600 000**
		Produits divers de gestion courante	+	**6 000 000**
	11	**Opérations budgétaires et comptables avec différence de fait générateur de trésorerie**	**SENS**	**18 450 795**
		Ecart entre les produits / ressources et les encaissements relatifs à des opérations sur exercices antérieurs	+ / -	**0**
		Ecart entre les produits / ressources et les encaissements relatifs à des opérations de l'exercice en cours	+ / -	**0**
		Ecart entre les charges / immobilisations et les décaissements relatifs à des opérations sur exercices antérieurs	+ / -	**31 562 400**
		Ecart entre les charges / immobilisations et les décaissements relatifs à des opérations de l'exercice en cours	+ / -	**-13 111 605**
	12	**Solde budgétaire = 8 - 9 - 10 - 11**		**-32 255 051**
	13	**Décalage de flux de trésorerie liés aux opérations de trésorerie non budgétaires**		**-600 000**
	14	**Variation de la trésorerie = 12 - 13**		**-31 655 051**
	14.a	dont variation de la trésorerie fléchée		0
	14.b	dont variation de la trésorerie non fléchée		-31 655 051
	15	**Variation du besoin en fonds de roulement = 9 + 10 + 11 + 13**		**23 250 795**
	16	**Variation des restes à payer (investissement)**		**26 970 253**
Niveaux finaux	17	**Niveau final de restes à payer (investissement)**		**565 405 253**
	18	**Niveau final du fonds de roulement**		**56 510 447**
	19	**Niveau final du besoin en fonds de roulement**		**12 699 574**
	20	**Niveau final de la trésorerie**		**43 810 873**
	20.a	dont niveau final de la trésorerie fléchée		0
	20.b	dont niveau final de la trésorerie non fléchée		43 810 873

Comptabilité budgétaire
Comptabilité générale

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/1.2

DELIBERATION RELATIVE A L'INTERESSEMENT GENERAL 2018-2019-2020

Vu le code des transports,

Vu le code du travail et notamment ses articles L. 3311-1 et suivants,

Vu l'avis de la formation représentant les salariés de droit privé du comité technique unique en date du 19 juin 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le conseil d'administration approuve la signature avec l'organisation syndicale représentative pour les personnels mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports d'un accord d'intéressement 2018 - 2019 - 2020 respectant les orientations suivantes, telles que précisées dans le projet de protocole joint :

- Augmentation des recettes propres de l'établissement en déployant sur le réseau une offre de service raisonnée qui réponde aux besoins et aux enjeux économiques et environnementaux ;
- Modernisation de la gestion hydraulique ;
- Optimisation du budget d'investissement de l'établissement en fonction des priorités ;
- Adaptation des compétences des personnels via notamment la formation ;
- Préservation de la sécurité des personnels.

Article 2

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER

ACCORD

RELATIF A L'INTERESSEMENT 2018 - 2019 - 2020

DES PERSONNELS DE DROIT PRIVE

DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Entre

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Etablissement public administratif,
dont le siège social est situé au 175 rue Ludovic Boutleux - CS 30820 - 62408 BETHUNE Cedex,
représenté par **Monsieur Thierry GUIMBAUD**, Directeur général,
dénommé ci-après VNF

d'une part,

et l'unique organisation syndicale représentative pour les personnels de droit privé :

FGTE-CFDT
représentée par **Monsieur Rudy DELEURENCE**, Délégué syndical,

d'autre part,

Préambule

Voies navigables de France et la FGTE-CFDT ont décidé la mise en place d'un accord relatif à l'intéressement collectif pour les années 2018, 2019 et 2020 au bénéfice des salariés de droit privé régis par la convention collective modifiée du 11 octobre 2000.

L'intéressement est considéré comme l'un des moyens permettant une meilleure mobilisation des personnels. Il a pour objectif la motivation de tous et la reconnaissance de l'effort collectif nécessaire à l'amélioration de la qualité de service. A ce titre, les parties l'ont conçu au regard des priorités stratégiques de l'établissement telles que la gestion hydraulique, l'augmentation des recettes propres de l'établissement ou la modernisation du réseau, et de la capacité des salariés de droit privé à influencer les résultats des indicateurs retenus notamment dans les domaines de la formation et de la sécurité. Cet accord doit permettre aux salariés d'acquérir une conscience accrue de la communauté d'intérêts existant au sein de VNF et améliorer le niveau de performance collective.

Les règles de répartition définis dans l'accord ont été proposés et validés pour assurer à chaque bénéficiaire une part égale et uniforme à celle des autres bénéficiaires ayant accompli le même temps de travail au cours du même exercice. Ce principe de répartition récompense la présence au travail et favorise les salariés les moins rémunérés.

L'intéressement n'a ni pour objet, ni pour effet de remettre en cause les rémunérations existantes ou leur actualisation dans le cadre des négociations salariales annuelles obligatoires et il ne peut se substituer à aucun élément de salaire, en vigueur au sein de l'établissement public, entrant dans l'assiette des cotisations de sécurité sociale en application de l'article L. 242-1 du code de la sécurité sociale.

Nul ne peut prétendre percevoir un intéressement différent de celui découlant du résultat annoncé et conforme à l'application de l'accord. Etant fondé sur la réalisation des objectifs fixés, l'intéressement est variable d'un exercice à l'autre. Les signataires s'engagent à accepter le résultat tel qu'il ressort des modalités de calcul convenues.

En l'occurrence, VNF et la FGTE-CFDT rappellent le caractère indispensable de la transparence, de la pédagogie et de l'information de tous les personnels sur le niveau d'atteinte des résultats et des indicateurs en cours d'année et à l'issue de chaque exercice.

Il a été conclu le présent accord collectif :

Section I - Dispositions générales

Article 1er - Objet de l'accord

Le présent accord a pour objet la mise en place d'un intéressement pour les exercices 2018 à 2020.
Il est régi par les articles L. 3311-1 et suivants du code du travail relatifs à l'intéressement des salariés.

Article 2 - Durée et date d'effet de l'accord

Le présent accord est conclu pour une durée de 3 années civiles.
Il prend effet rétroactivement au 1er janvier 2018 et il prendra fin le 31 décembre 2020.
Il s'applique donc aux exercices 2018, 2019 et 2020.

Article 3 - Représentation du personnel et consultations préalables

VNF satisfait à ses obligations en matière de représentation du personnel puisqu'à la date de signature du présent accord, un comité technique unique (avec 3 formations) fonctionne depuis décembre 2014 conformément à l'article L. 4312-3-2 du code des transports.
En outre, un délégué syndical a été désigné, en application du ce même article L. 4312-3-2, par l'unique organisation syndicale représentative pour les salariés de droit privé.
Le projet d'accord d'intéressement a été soumis, le 19 juin 2018, à la consultation de la formation représentant les salariés de droit privé du comité technique unique, qui a émis un avis unanimement favorable. Cette formation est compétente en matière d'intéressement en application de l'article R. 4312-26 du même code.

Le projet d'accord a également fait l'objet d'une délibération du conseil d'administration de VNF en date du 28 juin 2018.

Article 4 - Champ d'application

Le présent accord s'applique à tous les établissements (au sens du répertoire Sirène) de VNF.

Article 5 - Salariés bénéficiaires

Bénéficient de l'intéressement défini par le présent accord l'ensemble des salariés de droit privé mentionnés au 4° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports, sous réserve de remplir la condition d'ancienneté fixée à l'article 6 du présent accord.
L'intéressement est également dû avec la même condition d'ancienneté :
- aux salariés titulaires d'un contrat à durée déterminée,
- aux salariés ayant quitté VNF pour quelque cause que ce soit.

Aucun salarié ne peut renoncer à percevoir la prime individuelle d'intéressement qui lui revient.

Article 6 - Condition d'ancienneté

Les salariés bénéficiaires définis à l'article 5 du présent accord ne peuvent prétendre à bénéficier de l'intéressement qu'à la condition de justifier d'une ancienneté d'un mois à VNF.

Cette durée d'ancienneté s'apprécie au terme de l'exercice servant de référence au calcul de l'intéressement ou, si celle-ci est antérieure au terme de l'exercice, à la date de la fin du contrat de travail. Cette durée d'ancienneté ne s'apprécie donc pas au versement de l'intéressement.
L'ancienneté correspond à la durée d'appartenance juridique à l'entreprise et englobe donc les périodes de suspension du contrat de travail pour quelque cause que ce soit (y compris la dispense de préavis précédant la fin du contrat).
Pour un salarié ayant bénéficié de plusieurs contrats de travail au cours de l'exercice servant de période de calcul, il est tenu compte, pour la détermination de l'ancienneté requise, de tous les contrats exécutés au cours de la période de calcul et les douze mois qui la précèdent et, par conséquent, de la totalité de l'ancienneté acquise au titre de ces différents contrats.
Pour les salariés à temps partiel, la durée d'ancienneté à VNF n'est pas proratisée.

Section II - Règles de calcul de l'intéressement

Article 7 – Seuil de déclenchement

Le calcul de l'intéressement est effectué dans les conditions définies dans la présente partie, dès lors que l'excédent brut d'exploitation (EBE) de VNF est positif pour l'année considérée.

Article 8 - Base de calcul

La base de calcul de l'intéressement au titre d'un exercice est égale à 4 % du total des salaires bruts versés aux salariés de droit privé pendant le même exercice. Ces salaires bruts correspondent au total des sommes inscrites, pour les salariés de droit privé, au compte de regroupement 641 du compte financier, hors éléments exonérés de cotisations sociales et hors indemnités de rupture (notamment les indemnités de licenciement, de rupture conventionnelle, de départ ou de mise à la retraite). Par conséquent, sont exclues de la base de calcul, les rémunérations des personnels de droit public mentionnés du 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports.

L'intéressement est donc plafonné à 4 % du total des salaires.

Article 9 - Indicateurs de calcul de l'intéressement

Le montant total de l'intéressement versé au titre d'un exercice est déterminé en fonction de différents indicateurs de performance qui sont additionnés selon les pondérations suivantes :
- critère recettes :
  - indicateur relatif au taux de recouvrement des péages marchandises pour 14 %,
  - indicateur relatif au taux d'évolution des recettes des péages plaisance professionnelle et privée pour 8 %,
  - indicateur relatif au taux d'augmentation des recettes domaniales pour 8 %,
- critère RH :
  - indicateur relatif au taux de retour des entretiens professionnels pour 15 %,
  - indicateur relatif au taux d'accès à la formation pour 15 %,
- critère handicap :
  - indicateur relatif au taux d'emploi légal de travailleurs handicapés pour 5 %,
- critère sécurité :
  - indicateur relatif au nombre d'accidents avec arrêt des salariés de droit privé pour 10 %,
- critère économique et financier :
  - indicateur relatif à l'exécution du budget « dépenses d'investissement » pour 15 %,
- critère environnemental :
  - indicateur relatif aux prises d'eau instrumentées ou suivies pour 10 %.

Pour l'application des indicateurs, il est prévu que :

- l'année N est celle où les indicateurs sont évalués,
- l'année N-1 est celle qui précède l'année N et sert de référence pour évaluer l'augmentation d'un taux ou d'un nombre par rapport à l'année N,
- l'année N+1 est celle du calcul, de la répartition et du versement de l'intéressement.

Article 10 - Indicateur relatif au taux de recouvrement des péages marchandises

Cet indicateur évalue la performance de VNF à fiabiliser ses recettes par l'amélioration de la qualité des titrages et du suivi des encaissements des péages marchandises.

Le taux de recouvrement (TR) est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{Recettes encaissées du 1er janvier N au 31 décembre N}}{\text{Titres émis du 16 novembre N-1 au 15 novembre N}}$$

Les recettes prises en compte sont celles correspondant au compte 70611 (péages marchandises).

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TR	Taux d'intéressement
< 82%	0%
>= 82% et < 100%	pourcentage de TR
= 100%	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le TR atteint 100 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le TR est strictement inférieur à 82 %.

Article 11 - Indicateur relatif au taux d'évolution des recettes des péages plaisance professionnelle et privée

Cet indicateur évalue la performance de VNF à accroitre ses recettes nettes plaisances entre l'année N-1 et l'année N.

Le taux d'évolution (TE) est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{(Recettes nettes perçues en année N - Recettes nettes perçues en année N-1)}}{\text{Recettes nettes perçues en année N-1}}$$

Les recettes prises en compte sont celles correspondant au sous thème 1A002 (péages plaisance professionnelle) et au sous-thème A1003 (péages plaisance privée).

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TE	Taux d'intéressement
< ou = 0%	0%
> 0 % et < 3%	(TE*100)/3
= ou > 3%	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le TE atteint au moins 3 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le TE est inférieur ou égal à 0 %.

Article 12 - Indicateur relatif au taux d'augmentation des recettes domaniales

Cet indicateur évalue la performance de VNF à accroître ses recettes domaniales entre l'année N-1 et l'année N.

Le taux d'évolution (TE) est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{(Recettes titrées de année N - Recettes titrées de année N-1)}}{\text{Recettes titrées de année N-1}}$$

Les recettes prises en compte sont celles correspondant aux comptes 7063 (utilisation du domaine fluvial).

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TE	Taux d'intéressement
< ou = 0%	0%
> 0 % et < 4%	TE*25
= ou > 4%	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le TE, atteint au moins 4 %. Pa contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le TE est inférieur ou égal à 0 %.

Article 13 - Indicateur relatif au taux de retour des entretiens professionnels

Cet indicateur évalue la performance de VNF et de son encadrement à conduire et à s'impliquer dans la conduite des entretiens professionnels annuels des personnels en contrat à durée indéterminée selon les procédures fixées par la Direction des Ressources Humaines et des Moyens (DRHM).

Le taux de retour (TR) des entretiens professionnels est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{Nombre d'entretiens réalisés, formalisés et signés}}{\text{Nombre théorique d'entretiens à recevoir}}$$

Le TR est calculé au 31 décembre de l'année N en fonction des entretiens professionnels formalisés, signés et retournées aux Pôles de Proximité de Ressources Humaines à cette date au titre de l'année N. Le nombre théorique d'entretiens à recevoir est égal au nombre de salariés en contrat à durée indéterminée comptabilisés à la fois dans les effectifs de VNF au 31 décembre de l'année N-1 et au 31 mars de l'année N. Sont exclus du calcul les entretiens professionnels :

- des salariés n'étant pas en contrat à durée indéterminée au 31 décembre de l'année N-1 ;
- des salariés de droit privé en contrat à durée indéterminée dont le contrat est suspendu en totalité au moins 60 jours calendaires entre le 1er janvier et le 31 mars de l'année N ;
- des salariés mis à disposition du ministère, d'une organisation syndicale ou de toute autre personne morale.

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TR	Taux d'intéressement
< ou = 70%	0%
> 70% ou < 100%	Pourcentage de TR
= 100%	100%

L'objectif de performance est comptabilisé comme pleinement atteint lorsque le TR atteint 100 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le TR est inférieur ou égal à 70 %.

Article 14 - Indicateur relatif au taux d'accès à la formation

Cet indicateur évalue la performance de VNF à former ses personnels de droit privé.

Le taux d'accès à la formation (TAF) est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{Nombre de salariés présents au 31 décembre de l'année N (en personne physique) ayant accédé à au moins une formation durant l'année N}}{\text{Nombre de salariés présents au 31 décembre de l'année N (en personne physique)}}$$

Est considérée comme formation, toute action de formation, obligatoire ou facultative suivie dans le cadre d'un plan de formation (national, local ou CVRH), d'une instruction générale, d'un accord collectif ou d'un dispositif prévu légalement ou réglementairement (mobilisation du compte personnel de formation, CIF…). Cette action de formation peut être suivie par le salarié en présentiel ou à distance. Sont exclus de ce calcul, les salariés sous contrat d'apprentissage ou de professionnalisation présents au 31 décembre de l'année N. Le nombre de salariés est exprimé dans le calcul décrit ci-dessus en personne physique.

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TAF	Taux d'intéressement
< ou = 40%	0%
> 40% ou < 65%	(TAF*4)-160
> ou = 65%	100%

L'objectif de performance est comptabilisé comme pleinement atteint lorsque le TAF atteint 65 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le TAF est inférieur ou égal à 40 %.

Article 15 - Indicateur relatif au respect du taux d'emploi légal des travailleurs handicapés

Cet indicateur évalue la performance de VNF à savoir respecter ses obligations légales et réglementaires en faveur des travailleurs handicapés.

Le taux d'emploi légal (TEL) pris en compte pour le calcul de l'intéressement par année est le suivant :

Intéressement 2018	TEL de l'année 2017
Intéressement 2019	TEL de l'année 2018
Intéressement 2020	TEL de l'année 2019

Le taux pris en compte est celui fourni par la DRHM sur la base du taux d'emploi légal retenu par le Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique (FIPHFP). Ce taux prend en compte à la fois le nombre de bénéficiaires de l'obligation d'emploi (BOE) de VNF et les unités bénéficiaires (UB) résultant de la conversion du montant des contrats de sous-traitance, fournitures ou de prestations auprès des secteurs adaptés, protégés ou de travailleurs indépendants handicapés au titre de l'année concernée.

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TEL	Taux d'intéressement

< ou = 2,5%	0%
2,5% < TEL < 5,75%	(100/3,25*TEL)-(100/3,25*2,5)
> ou = 5,75%	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le TEL est supérieur ou égal à 5,75 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le taux d'emploi légal est inférieur ou égal à 2,5 %.

Article 16 - Indicateur relatif au nombre d'accidents avec arrêt des salariés de droit privé

Cet indicateur évalue la performance de VNF à assurer la sécurité des salariés de droit privé dans le cadre de leurs activités professionnelles. Dans le cadre de cet accord, cette performance est appréciée au regard du nombre d'accidents de travail déclarés avec arrêt de travail (NAT). Sont pris en compte les accidents de travail survenus durant l'année N indépendamment de la date de déclaration. Sont donc exclus les accidents de trajet.

Le NAT est déterminé par la DRHM sur la base des déclarations enregistrées par les services des Directions territoriales et du Siège dans le logiciel de gestion des accidents de travail.

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

NAT	Taux d'intéressement
> ou = 20	0%
< 20 et > 4	NAT*(-6,25)+125
< ou = 4	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le nombre d'accidents de travail déclarés avec arrêt de travail est égal ou inférieur à 4. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le nombre d'accidents de travail déclarés avec arrêt de travail est égal ou supérieur à 20.

Article 17 - Indicateur relatif à l'exécution du budget « dépenses d'investissement »

Cet indicateur évalue la performance de VNF à exécuter pleinement le budget « dépenses d'investissement » pour répondre aux besoins d'investissement recensés au sein de l'établissement.

Le budget « dépenses d'investissement » correspond aux dépenses de cette nature exécutées sur les différents domaines, notamment dans le domaine infrastructure, eau et environnement.

Le taux d'exécution (TE) est calculé comme suit :

$$\frac{\text{Montant des décaissements (en crédits de paiement) en euros durant l'année N}}{\text{Montant budgété (en crédits de paiement) en euros au titre de l'année N}}$$

Celui-ci est exprimé avec deux chiffres après la virgule.
Le montant budgété qui sert de référence est le budget rectificatif stabilisé au plus tard au 30 juin de l'année N. Les modifications de budget ultérieures ne sont pas prises en compte.

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TE	Taux d'intéressement
< ou = 90%	0%
> 90% et < 97%	(TE*97/7)-(97/7)*90))
> ou = 97%	TE

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux d'exécution du budget d'investissement est supérieur ou égal à 100 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le taux d'exécution du budget d'investissement est inférieur ou égal à 90 %.

Article 18 - Indicateur relatif aux prises d'eau instrumentées ou suivies

Cet indicateur évalue la performance de VNF à accroitre le nombre de prises d'eau équipées de moyens de mesures afin d'optimiser la gestion de l'eau du réseau.

Il est tenu compte des prises d'eau instrumentées ou suivies (PEIS) qui sont les prises d'eau équipées d'un moyen de mesure ou de suivi en état de fonctionnement.
Leur nombre est déterminé par la Direction de l'Infrastructure de l'Eau et de l'Environnement (DIEE) au 31 décembre de l'année N. Au 31 décembre 2017, le nombre de PEIS d'eau recensées est égal à 218 dont 166 instrumentées ou équipées d'un moyen de suivi.

Le taux d'évolution (TE) est calculé de la façon suivante :

$$\frac{\text{(Nombre de PEIS au 31 décembre de l'année N - Nombre de PEIS au 31 décembre de l'année N-1)}}{\text{Nombre de PEIS au 31 décembre de l'année N-1}}$$

L'intéressement est calculé de la façon suivante :

TE	Taux d'intéressement
< ou = 0%	0%
> 0% et < 6%	TE*50/3
> ou = 6%	100%

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le TE est au moins égal à 6 %. Par contre, cet indicateur ne produit pas d'effet si le taux d'évolution du nombre de PEIS est inférieur ou égal à 0 %.

De plus, l'objectif est considéré comme pleinement atteint lorsque le pourcentage de PEIS est égal ou supérieur à 95%. Ce pourcentage correspond au rapport entre le nombre de PEIS et le nombre total de prises d'eau. Celui-ci est déterminé par la DIEE au 31 décembre de l'année N.

Section III - Période de calcul, répartition et versement de l'intéressement

Article 19 - Période de calcul

L'exercice financier et comptable de VNF coïncidant avec l'année civile, les calculs du montant total de l'intéressement et des montants des primes individuelles ont lieu après approbation des comptes de l'exercice considéré par le conseil d'administration de VNF.

Article 20 - Répartition

Le montant total de l'intéressement est réparti entre les salariés bénéficiaires proportionnellement à la durée de présence effective ou assimilée à VNF de chacun d'eux pendant l'exercice au titre duquel l'intéressement est distribué.

Pour les salariés qui ont été embauchés ou qui ont quitté VNF en cours d'exercice, il est tenu compte de leur nombre de jours calendaires de présence à VNF pendant l'exercice.
Pour les salariés titulaires d'un contrat de travail à temps partiel, il est tenu compte de leur quotité de travail.
Sont assimilés à des jours de présence :
- le congé de maternité prévu à l'article L. 1225-17 du code du travail,
- le congé d'adoption prévu à l'article L. 1225-37 du même code,
- le congé de paternité,
- les périodes de suspension du contrat de travail consécutives à un accident du travail ou à une maladie professionnelle en application de l'article L. 1226-7 du même code et celles consécutives à un accident de trajet,
- les congés payés,
- les congés pour évènement familiaux,
- les absences des représentants du personnel et des représentants syndicaux pour l'exercice de leur mandat ou pour les formations liées à celui-ci.

Les heures complémentaires et les heures supplémentaires effectuées ne sont pas prises en compte.
Les périodes durant lesquelles un salarié n'est pas présent donnent lieu à un abattement de 1/365ème par jour manquant.
Le montant de la prime distribuée à un salarié bénéficiaire ne peut excéder une somme égale à la moitié du plafond annuel de la sécurité sociale.

Article 21 - Choix du salarié bénéficiaire

Tout salarié bénéficiaire peut opter pour :
- le versement direct de tout ou partie de la prime d'intéressement qui lui est attribuée sur son compte bancaire,
- l'affectation de tout ou partie de cette prime d'intéressement au PEE (plan d'épargne d'entreprise), en précisant clairement la somme qu'il souhaite y affecter.

Le salarié bénéficiaire formule sa demande avant la date limite fixée par VNF. A cet effet, il bénéficie d'un délai minimal de 15 jours à compter de la date à laquelle il a reçu, par tout moyen permettant d'apporter la preuve de cette réception, la fiche prévue à l'article 22 du présent accord.

Article 22 - Information individuelle des bénéficiaires

Préalablement au versement des primes individuelles d'intéressement, il est remis à chaque salarié bénéficiaire une fiche distincte du bulletin de paie qui mentionne :
- le montant total de l'intéressement qui est à attribuer en application du présent accord ;
- le montant moyen de la prime d'intéressement perçue par les salariés bénéficiaires ;
- le montant brut de la prime d'intéressement qui lui est attribuée ;
- le montant de la retenue opérée au titre de la CSG (contribution sociale généralisée) et de la CRDS (contribution au remboursement de la dette sociale) ;
- le montant net de la prime d'intéressement qui lui est attribuée ;
- la date limite fixée au salarié pour formuler sa demande de versement direct de sa prime d'intéressement ou d'affectation de celle-ci au PEE ;
- en cas d'absence de demande de sa part à la date limite fixée, les modalités d'affectation par défaut de sa prime d'intéressement au PEE, conformément aux dispositions de l'article L. 3315-2 du code du travail ;
- lorsque la prime d'intéressement est affectée au PEE, le délai à partir duquel les droits nés de cet investissement sont exigibles et les cas dans lesquels ces droits peuvent être exceptionnellement liquidés ou transférés avant l'expiration de ce délai.

Cette fiche comporte également, en annexe, une note rappelant les règles essentielles de calcul et de répartition prévues par le présent accord.

Avec l'accord du salarié bénéficiaire concerné, la remise de cette fiche peut être effectuée par voie électronique, dans des conditions de nature à garantir l'intégrité des données.

Article 23 - Versement

Les primes individuelles d'intéressement sont versées, au plus tard, le dernier jour du 5ème mois suivant la clôture de l'exercice de calcul au titre duquel l'intéressement est dû. Tout versement au-delà de ce dernier jour produit un intérêt de retard égal à 1,33 fois le taux moyen de rendement des obligations des sociétés privées fixé à l'article 14 de la loi n° 47-1775 du 10 septembre 1947 portant statut de la coopération. Ces intérêts qui sont à la charge de l'employeur sont versés en même temps que le principal et bénéficient du régime d'exonération prévu aux articles L. 3315-1 à L. 3315-3 du code du travail.
L'affectation des primes d'intéressement au PEE est effectuée dans un délai maximum de 15 jours à compter de la date à laquelle celles-ci ont été versées aux salariés qui ne les ont pas affectées au PEE.
Les cas de déblocage anticipé des sommes affectées au PEE sont fixés par l'article R. 3324-22 du code du travail.

Article 24 - Conséquences d'une absence de demande

Lorsque le salarié bénéficiaire ne formule pas la demande de versement direct et/ou d'affectation au PEE prévue à l'article 21 du présent accord avant la date limite fixée par VNF, la prime d'intéressement qui lui est attribuée est intégralement affectée au PEE sur le placement le plus sécurisé. Ce placement est le FCPE (fonds commun de placement d'entreprise) présentant le niveau de risque le moins élevé et, à niveau de risque égal, celui qui est le plus ancien.
La société chargée de la tenue du registre des comptes administratifs du PEE notifie au salarié bénéficiaire l'affectation par défaut de sa prime d'intéressement au PEE.
La prime d'intéressement ainsi affectée au PEE n'est exigible qu'à l'expiration du délai d'indisponibilité prévu dans le règlement de ce plan.

Article 25 - Départ d'un salarié

Lorsqu'un salarié susceptible de bénéficier de l'intéressement quitte VNF avant que celui-ci ait été en mesure de calculer le montant de son éventuelle prime individuelle d'intéressement, le PPRH (pôle de proximité RH) auquel il est rattaché lui demande l'adresse à laquelle il pourra être informé de ses droits et lui rappelle la nécessité de le prévenir de ses changements d'adresse éventuels.
Lorsque l'accord d'intéressement a été mis en place après que des salariés susceptibles d'en bénéficier aient quitté VNF ou lorsque le calcul et la répartition de l'intéressement interviennent après un tel départ, la fiche et la note annexée qui sont prévues à l'article 22 du présent accord sont également adressées à ces bénéficiaires pour les informer de leurs droits.
Lorsque le bénéficiaire ne peut être atteint à la dernière adresse indiquée par lui, sa prime individuelle d'intéressement est tenue à sa disposition par VNF pendant une durée d'un an à compter de la date limite de versement prévue rappelée à l'article 23 du présent accord.
Passé ce délai, cette prime est remise à la Caisse des dépôts et des consignations où l'intéressé peut la réclamer jusqu'au terme des délais prévus au III de l'article L. 312-20 du code monétaire et financier.
Par ailleurs, en application de l'article L. 3341-7 du code du travail, tout adhérent au PEE qui quitte VNF reçoit un état récapitulatif de l'ensemble de ses avoirs.

Article 26 - Régime social de l'intéressement

En application de l'article L. 3312-4 du code du travail, les primes individuelles d'intéressement attribuées aux salariés bénéficiaires en application du présent accord d'intéressement n'ont pas le caractère de rémunération pour l'application de la législation de la sécurité sociale et d'élément de salaire

pour l'application de la législation du travail. Elles ne peuvent se substituer à aucun des éléments de rémunération en vigueur à VNF ou qui deviendraient obligatoires en vertu de dispositions légales ou de clauses contractuelles.
Ces sommes sont donc exonérées des cotisations sociales (sécurité sociale, retraite complémentaire, …) applicables sur les rémunérations. Toutefois, elles restent soumises à la CSG et à la CRDS.

Article 27 - Régime fiscal de l'intéressement

La prime individuelle d'intéressement attribuée à un salarié bénéficiaire en application du présent accord d'intéressement est soumise à l'impôt sur le revenu des personnes physiques.
Toutefois, conformément à l'article L. 3315-2 du code du travail, la totalité ou la partie de cette prime qui est affectée au PEE est exonérée d'impôt sur le revenu dans la limite d'un montant égal à la moitié du plafond annuel de la sécurité sociale, sous réserve du respect du délai d'indisponibilité prévu dans le règlement de ce plan.

Section IV - Publicité, suivi et contrôle de l'accord

Article 28 - Information des représentants du personnel et des salariés

Une copie du présent accord est remise à tous les membres titulaires et suppléants de la formation représentant les salariés de droit privé du comité technique unique, aux délégués syndicaux, aux délégués du personnel titulaires et suppléants, ainsi qu'aux membres de la commission intéressement prévue à l'article 29 du présent accord. Il en est de même pour le livret d'épargne salariale prévu à l'article L. 3341-6 du code du travail.
Ces mêmes documents sont à la disposition de tous les salariés sur l'intranet dans la rubrique correspondante aux accords collectifs.
Une note d'information rappelant les règles essentielles de calcul et de répartition prévues par le présent accord d'intéressement est diffusée par voie électronique ou, à défaut, postale à tous les salariés dans les trois mois suivant la signature de l'accord et à tout nouveau salarié embauché.

Article 29 - Commission intéressement

Conformément à l'article L. 3313-2 du code du travail, il est créé une commission intéressement au sein de la formation représentant les salariés de droit privé du comité technique unique.
La commission est composée de 6 membres dont 3 représentants des salariés et 3 représentants de VNF. Les représentants des salariés sont désignés par ladite formation du comité technique unique. Cette commission est présidée par un représentant des salariés qui a également la qualité de représentant du personnel au sein de cette même formation. Les deux autres sont désignés librement parmi les salariés de droit privé.
Le mandat des représentants des salariés a la même durée que celui des représentants du personnel au sein de cette même formation du comité technique unique. Ce mandat prend donc fin à la date de renouvellement des instances représentatives du personnel.
Le temps passé par les membres de la commission aux réunions, y compris celles de règlement des litiges prévues à l'article 31 du présent accord est considéré comme temps de travail effectif et rémunéré comme tel.

Article 30 - Rôle de la commission intéressement

La commission intéressement prévue à l'article 29 du présent accord est chargée du suivi et du contrôle de l'application des dispositions de celui-ci.

Chaque année N+1, dans les 2 mois qui suivent l'arrêté des comptes de l'exercice N, cette commission se réunit obligatoirement, à l'initiative de VNF, notamment pour prendre connaissance du montant total de l'intéressement au titre de l'année N et vérifier les modalités de répartition de l'intéressement entre les salariés bénéficiaires.
Au moins 15 jours avant cette réunion, VNF adresse à chaque membre de la commission les documents nécessaires à la réunion, une note d'information comportant les informations suivantes:
- le montant de la base de calcul de l'intéressement,
- le résultat des indicateurs de calcul de l'intéressement,
- le nombre total de jours de travail accomplis pendant l'exercice N par les salariés bénéficiaires,
- la liste nominative des salariés exclus du bénéfice de l'intéressement parce qu'ils ne remplissent pas la condition d'ancienneté prévue à l'article 6 du présent accord.

Egalement chaque année N en septembre, VNF adresse à chaque membre de la commission intéressement une note sur l'évolution des indicateurs de calcul de l'intéressement. Si la moitié de ses membres le demande dans les 15 jours suivant la fourniture de la note précitée ou à l'initiative de son président, la commission intéressement doit être réunie afin que des informations complémentaires et/ou des explications lui soient fournies. La note précitée est portée à l'information des salariés de droit privé sur l'intranet de l'établissement au terme du délai de 15 jours précité, ou en cas de réunion de la commission intéressement, dans les 7 jours suivant la tenue effective de cette réunion.

Article 31 - Règlement des litiges

Les litiges qui pourraient survenir dans l'application du présent accord et de ses éventuels avenants, en particulier à propos de la répartition de l'intéressement ou du calcul des primes individuelles, sont soumis à la commission intéressement.
A défaut d'accord, le différend est porté devant la juridiction compétente. Si le différend est individuel, la juridiction compétente est celle du conseil de prud'hommes.

Section V - Dispositions finales

Article 32 - Dépôt de l'accord

Le présent accord est déposé, à l'initiative de VNF, à la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi ainsi qu'au Conseil de prud'hommes de Béthune. Ce dépôt s'effectue par lettre recommandée avec accusé de réception dans les 15 jours qui suivent sa signature.
Il en sera de même des éventuels avenants à cet accord.

Article 33 - Révision et dénonciation et révision

Le présent accord ne peut être modifié ou dénoncé que par l'ensemble de ses signataires et dans la même forme que sa conclusion, sauf application de l'article L. 3345-2 du code du travail.
La dénonciation est notifiée, par l'une ou l'autre des parties, au directeur régional des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.
Pendant sa durée d'application, il sera révisé par accord des signataires si sa mise en œuvre n'apparaissait plus conforme à l'une des parties signataires et aux principes ayant servi de base à son élaboration. Dans ce cas, un avenant sera conclu entre les parties signataires. Cet avenant devra être conclu avant la fin du 1er semestre d'une année civile pour être applicable ladite année.
En cas de décentralisation, de décision politique ou budgétaire ou de modifications jugées importantes par l'une des parties signataires, dans la structure juridique, technique ou financière de l'entreprise et rendant inopérantes les dispositions du présent accord, de nouvelles négociations seront entamées en

vue de la conclusion d'un nouvel accord. La signature et le dépôt du nouvel accord ne pourront intervenir au plus tard que dans les 6 premiers mois de l'exercice au cours duquel il doit prendre effet.
En cas de dispositions légales novatrices édictant des obligations de partage, de profit, différentes ou de même nature que celles déterminées au présent accord ou en cas de remise en cause des exonérations fiscales et sociales en vigueur à la date de la conclusion du présent accord, les nouveaux avantages ne se cumuleront pas avec ceux du présent accord et les charges sociales ou fiscales payées ne pourront pas augmenter. Dans ces deux cas, le montant des sommes nouvellement mises à la charge de VNF viendra en diminution du montant total de l'intéressement.

Article 34 - Renouvellement

L'accord pourra être renouvelé dans les mêmes termes ou avec des aménagements. Il ne pourra être renouvelé par tacite reconduction.

Fait à Béthune, en 7 exemplaires, le

Pour VNF, **Pour la FGTE-CFDT,**

Thierry GUIMBAUD **Rudy DELEURENCE**

Visa du Contrôleur budgétaire,

Marc BERAUD-CHAULET

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/2.1

DELIBERATION RELATIVE A LA MODIFICATION DE LA DELEGATION DE POUVOIRS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION AU DIRECTEUR GENERAL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE-

Vu le code des transports, notamment les articles L. 4311-1, L. 4312-3, L. 4316-1 et R. 4312-10, R. 4312-12, R. 4316-1, R. 4316-11,
Vu l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 et son décret d'application n°2016-360 du 25 mars 2016 relatifs aux marchés publics,
Vu la délibération du conseil d'administration du 20 mars 2014 modifiée portant délégation de pouvoirs au directeur général de Voies navigables de France,
Vu la délibération du conseil d'administration du 23 février 2017 portant règlement de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France,
Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le « I En matière de marchés publics et d'accords-cadres » de l'article 1er de la délibération du 20 mars 2014 susvisée, est remplacé par les dispositions suivantes :
I En matière de marchés publics (marchés et accords-cadres)

1. Conclure tout marché public d'un montant inférieur à 25 M€ H.T sous réserve des règles spécifiques aux marchés visés au 2. ;
2. Lorsque le marché public fait l'objet d'un examen en commission consultative des marchés de VNF, en application de la délibération du 23 février 2017 susvisée :
   - conclure tout marché public d'un montant inférieur à 25 M€ H.T. faisant l'objet d'un avis favorable sans réserve ;
   - en cas d'avis favorable assorti de réserves, conclure tout marché public d'un montant inférieur à 25 M€ H.T., ayant fait l'objet d'une levée de réserves ou d'une décision de passer outre ; il doit alors en être rendu compte au conseil d'administration dans sa prochaine séance ;
3. En cas d'urgence, conclure tout marché public d'un montant supérieur ou égal à 25 M€ HT sous réserve du respect du règlement de la commission des marchés de VNF ; il doit être rendu compte de la signature de marchés sur le fondement de cette exception au conseil d'administration dans sa prochaine séance ;
4. Prendre tout acte nécessaire à la préparation et à l'exécution des marchés publics quel qu'en soit le montant.

Article 2

Le 7 du II de l'article 1er de la délibération susvisée est ainsi remplacé :

> « 7- fixer le montant des droits fixes et des tarifs domaniaux applicables aux différents usages du domaine public fluvial ; créer et fixer les modalités d'application ainsi que les montants des redevances pour service rendu, à l'exception des péages ».

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/2.2

DELIBERATION RELATIVE A LA PROTECTION FONCTIONNELLE DU DIRECTEUR GENERAL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Vu l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifié portant droits et obligations des fonctionnaires,

Vu le code des transports, et notamment son article L. 4312-3,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

La protection fonctionnelle prévue par l'article 11 de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires est accordée à Thierry Guimbaud, directeur général de Voies navigables de France, et, s'ils étaient mis en cause et s'ils en faisaient la demande, à ses prédécesseurs, dans le cadre de l'instruction conduite par la Cour des comptes sur des agissements susceptibles d'être constitutifs de gestion de fait relatifs à la gestion du fonds mis en place pour garantir les engagements de la Société de cautionnement mutuel de la batellerie artisanale.

Article 2

Le conseil d'administration autorise le directeur général de Voies navigables de France à déléguer son pouvoir au directeur général délégué de Voies navigables de France pour l'exécution de la présente délibération.

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration — La secrétaire du conseil d'administration

Christian DE FENOYL — Jeanne-Marie ROGER

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N°02/2018/3.1

DELIBERATION RELATIVE
A L'ADMISSION EN NON-VALEUR DE CREANCES

Vu le code des transports,
Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relative à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu l'instruction NOR : FCPE1609829J du 1er avril 2016 portant instruction comptable commune des organismes dépendant de l'Etat,
Vu la délibération du 20 mars 2014 modifiée portant délégation de pouvoirs au directeur général de Voies navigables de France,
Vu l'avis émis le 23 mai 2018 par la commission d'admission en non-valeur, en remise gracieuse et des transactions,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Les créances de l'établissement détenues à l'encontre de :

- DE LEOTARD CHRISTIAN pour un montant de : 89 638,92 €
- HUMBERT REMY pour un montant de : 118 638,29 €

sont admises en non-valeur.

Article 2

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration — La secrétaire du conseil d'administration

Christian DE FENOYL — Jeanne-Marie ROGER

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/3.2

DELIBERATION RELATIVE A L'AUTORISATION DONNEE AU DIRECTEUR GENERAL DE SIGNER LE PROTOCOLE TRANSACTIONNEL DU MARCHE N° 12.21.I.004.0 DE TRAVAUX DE MODERNISATION DU BARRAGE DE VILLENEUVE-SUR-YONNE

Vu le code des transports et notamment son article R. 4312-10,

Vu le code des marchés publics (édition 2006) et notamment son article 127,

Vu l'avis du CCIRA du 31 mai 2017,

Vu l'avis de la commission des marchés de Voies navigables de France du 31 mai 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le directeur général est autorisé à signer avec le groupement « Eiffage Travaux Maritimes et Fluviaux, Eiffage TP, Eiffage Énergie et Asten », le protocole transactionnel du marché de travaux de modernisation du barrage de Villeneuve-sur-Yonne, sous condition de levée des réserves formulées par la commission des marchés de Voies navigables de France.

Article 2

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration — La secrétaire du conseil d'administration

Christian DE FENOYL — Jeanne-Marie ROGER

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/4.1

DELIBERATION RELATIVE A LA SIGNATURE D'UN PROTOCOLE TRANSACTIONNEL AVEC LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE REGION HAUTS-DE-FRANCE

Vu le code des transports, et notamment les articles R. 4312-10 15°,
Vu code général des collectivités territoriales, articles L. 5721-1 et suivants,
Vu la requête n°1704309 devant le Tribunal administratif de Lille en date du 11 mai 2017,
Vu la consultation de la commission des admissions en non-valeur, en remises gracieuses et des transactions du 23 mai 2018,
Vu l'avis du comité d'audit de VNF du 15 juin 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le conseil d'administration approuve les termes du protocole transactionnel entre Voies navigables de France et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Hauts-de-France en vue de la résolution à l'amiable d'un contentieux dans l'exécution de la convention d'embranchement fluvial du 14 juin 2006 sur le port d'Arques, joint en annexe.

Article 2

Le directeur général de VNF est autorisé à signer ledit protocole.

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER

PROTOCOLE TRANSACTIONNEL

ENTRE LES SOUSSIGNEES

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE REGION HAUTS DE FRANCE
Etablissement public de l'Etat
Dont le siège est 299 bd de Leeds - CS 90028 59031 LILLE CEDEX
Représentée par son Président en exercice, domicilié es qualité audit siège

Ci-après désigné « La CCIR »

D'UNE PART,

ET

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, établissement public de l'Etat à caractère administratif, dont le siège est situé 175 rue Ludovic Boutleux – CS 30820 - 62408 BETHUNE Cedex, représenté par Monsieur Thierry GUIMBAUD, Directeur général, agissant en vertu d'une délibération n°02/2018/4.1 en date du 28 juin 2018,
Ci-après désigné « VNF »

D'AUTRE PART.

Ensemble désignées « les Parties »

Vu le code civil ;
Vu le code des transports ;
Vu la requête de la CCIR devant le tribunal administratif de Lille contre VNF en date du 11 mai 2017 ;
Vu la commission d'admission en non-valeur du de Voies Navigables de France 23 mai 2018 ;
Vu la délibération du conseil d'administration de Voies Navigables de France du 28 juin 2018,

EXPOSE PREALABLE

Préalablement à la convention, objet des présentes, il est exposé ce qui suit :

Le 2 février 1990, la concession pour l'aménagement et l'exploitation du port fluvial d'Arques a été attribuée à la CCI de Saint-Omer-Saint-Pol-sur-Ternoise (CCISO) pour une période de 50 ans soit jusqu'au 1er février 2040.

Le 14 juin 2006, la CCISO a bénéficié de la part de VNF pour la concession d'Arques d'une convention d'aide à l'embranchement, autorisée par délibération du CA de VNF le 13 décembre 2005. Cette aide a été octroyée afin de financer la réalisation d'un quai de 200 m dans le prolongement du quai existant, la construction d'une plate-forme de 10 000 m² et la remise en état des terre-pleins existants. Le montant de l'aide a été fixé à 550 000 € (art. 2) pour un investissement total de 4 054 100 € HT (art. 1er).

En contrepartie de cette aide, la CCISO a réalisé les infrastructures concernées tout en s'engageant à expédier et/ou réceptionner annuellement 410 000 tonnes de marchandises par voie d'eau, dont 300 546 tonnes supplémentaires (art. 4).

Ces engagements de trafic correspondent à un minimum de 105 370 000 tkm par an (distance moyenne retenue de 257 km) pendant 5 ans, dès la mise en service de l'infrastructure.

L'aide a été versée *a priori*.

Il a été prévu, à l'article 6 de la convention, un mécanisme de remboursement de la subvention en cas de non atteinte des tonnages :

> Dans le cas où un ou plusieurs tonnage(s) kilométrique(s) annuel(s) serait (ou seraient) inférieur(s) au tonnage kilométrique annuel fixé et qu'au terme des 5 ans suivant la mise en service de l'équipement le tonnage kilométrique cumulé serait inférieur au tonnage kilométrique prévu pour ces 5 ans, le bénéficiaire remboursera à VNF l'aide correspondant au prorata doublé du trafic qui n'a pas été honoré au regard de l'engagement contractuel.

Le 29 novembre 2007, un avenant à la convention a été signé afin notamment de prolonger le délai de mise en service des infrastructures et de permettre le versement d'un acompte avant la finalisation des travaux.

La CCIR, venant aux droits de la CCI Grand Lille en 2017, elle-même venue aux droits de la CCI de Saint-Omer en 2007, est aujourd'hui concessionnaire du Port d'Arques en vertu d'un contrat de concession de février 1990 dont le terme est fixé en 2040.

A l'expiration du délai fixé les objectifs fixés n'ont pas été atteints complètement. Selon les calculs internes à VNF, cela revenait à réclamer une somme supérieure à l'aide initialement octroyée. VNF a donc pris unilatéralement le parti de plafonner à 550 K€ la somme dont elle exige le remboursement à la CCI GL.

VNF a alors émis un premier titre exécutoire le 11 février 2015 portant sur l'intégralité de la subvention, soit 550 000,00 euros. La CCI Grand Lille, à l'époque, s'en est acquittée partiellement, en payant 290 167,69 euros en décembre 2015, les 290 167,69 € constituant à ce titre une avance de la CCI Grand Lille à la concession du port d'Arques.

VNF a accusé bonne réception de ce chèque (qui a été encaissé), tout en précisant que la CCI GL restait redevable du solde pour atteindre 550 000,00 € soit 259 832,31 €.

Faute de réponse, VNF a réitéré ses demandes de règlement par deux courriers des 4 mai et 17 novembre 2016. Copie du titre de recette était joint au courrier du 17 novembre.

Le 4 janvier 2017, estimant que les objectifs fixés à la convention étaient irréalisables, la CCIR adressait à VNF un recours gracieux contre ce titre. La CCIR justifie notamment cette demande de remise gracieuse par le caractère injustifié de l'application de l'article 4 de la convention d'aide en raison du caractère inatteignable des objectifs de tonnages qui y étaient fixés, par l'impact négatif qu'aurait cette pénalité sur les comptes de la concession d'Arques, et enfin par la politique volontariste qu'elle mène actuellement dans le développement du mode fluvial. Ce courrier n'a fait l'objet d'aucune réponse de la part de VNF. Cette absence de réponse s'analyse comme une décision implicite de rejet de VNF à la demande de la CCIR.

La CCIR a attaqué, par requête enregistrée le 11 mai 2017 devant le Tribunal administratif de Lille sous le numéro 1704309, la décision implicite de rejet de ce recours gracieux, demandant, ensemble, son annulation, l'annulation du titre renvoyé le 17 novembre 2016 et la décharge de la somme de 259 832,21 euros.

Il convient de préciser qu'aux fins de permettre à la Concession du Port d'Arques de s'acquitter de la somme de 550 000,00 € réclamée par VNF, la CCI Grand Lille a consenti à la concession une avance de 290 167,69 €.

Cette situation grève les comptes de la concession de 550 000,00 €. Deux écritures comptables ont ainsi été passées dans les comptes de la Concession : une dette de 290 167,69 € à l'égard de la CCI Grand Lille et une seconde dette de 259 832,31 € à l'égard de VNF.

L'évolution actuelle de la trésorerie de la concession du Port d'Arques ne lui permet pas de rembourser à court ou moyen terme l'avance de 290 167,69 euros consentie par la CCIR. La trésorerie nécessite également d'être réabondée via un financement temporaire extérieur adossé à un réaménagement des emprunts en cours.

Concernant VNF, sa responsabilité peut être mise en jeu concernant les projections faites de réalisation d'objectifs de trafic.

Les Parties se sont, depuis, rapprochées afin de trouver un terrain d'entente en dehors des procédures en cours.

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

Article 1 : Objet du protocole

Le présent accord transactionnel a pour objet de fixer les modalités de règlement amiable du litige opposant la CCIR à VNF concernant les faits décrits en préambule, ceci afin de mettre un terme définitif au recours contentieux introduit par la CCIR contre VNF devant le tribunal administratif de Lille.

Article 2 : Concessions réciproques

Concessions de la CCIR
La CCIR s'engage, selon le calendrier détaillé à l'article 3 ci-dessous, à :

- Souscrire, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires, un emprunt de 639 000,00 euros avec remboursement intégral à échéance 2040, pour répondre aux besoins à court et moyen terme de trésorerie engendrés par son activité et financer le remboursement sur les comptes de la concession à la CCIR de l'avance des 290 167,69 euros que cette dernière a consenti au bénéfice de VNF en 2015 ;

- Se désister de l'action enregistrée au Tribunal administratif de Lille sous le numéro 1704309.

Concessions de VNF
En contrepartie des concessions auxquelles la CCIR s'est engagée à l'article 2, VNF s'engage, selon le calendrier détaillé à l'article 3 ci-dessous, à :

- Renoncer au recouvrement des 259 832,21 euros et retirer le titre correspondant~~,~~ portant sur le paiement de cette somme ;

- Déposer un mémoire en acceptation du désistement de VNF visé à l'article 2 supra ;

- Agréer la souscription par la CCIR au profit de la concession du Port d'Arques de l'emprunt susvisé ;

Article 3 – Calendrier d'exécution des concessions visées à l'article 2

La CCIR s'engage à entamer les démarches nécessaires à l'obtention d'un prêt et notamment à solliciter l'accord de sa tutelle sous une semaine au plus à compter de l'entrée en vigueur du présent protocole.

La CCIR notifie, à VNF, l'obtention de l'accord de sa tutelle pour contracter le prêt visé à l'article 2 supra dans les 48 heures suivant l'obtention de cet accord.

VNF dispose alors de 48 heures pour confirmer par écrit le retrait du titre, visé au préambule et à l'article 2 supra, portant sur le montant de 259 832,21 euros.

A compter de la réception de ce retrait du titre, la CCIR se désiste alors dans un délai de 72 heures. VNF transmet enfin, au Tribunal administratif de Lille, son acceptation de ce désistement sous 72 heures à compter de la notification par le Tribunal administratif informant de ce désistement.

Article 4 : Non-respect des engagements

Dans le cas où la CCIR ou VNF manquerait à l'un de ses engagements pris dans le cadre du présent protocole, la CCIR ou VNF pourra décider de prononcer la résolution dudit protocole après lui avoir notifié une mise en demeure restée sans effet à l'expiration d'un délai de un mois.

Article 5 : Caducité

La non obtention de l'accord de la tutelle de la CCIR pour la conclusion de la présente transaction d'une part et pour la souscription du prêt d'autre part, mentionnés aux articles 2 et 3 supra, sont des causes de caducité.

Article 6 : Engagement de renonciation

Le présent protocole est conclu à titre forfaitaire et définitif.

La CCIR et VNF s'interdisent toute nouvelle réclamation et renoncent à tout recours ultérieur amiable et à tout autre recours devant les juridictions tant de l'ordre administratif que judiciaire, relativement aux faits relatés dans l'exposé qui précède et auquel le présent protocole met irrévocablement fin, à l'exception des recours éventuels tendant à sa bonne et entière exécution.

Article 7 : Entrée en vigueur

Le présent protocole entre en vigueur à compter de sa signature par chacune des parties.

Article 8 : Dispositions diverses

Le présent protocole transactionnel vaut transaction au sens des dispositions des articles 2044 et suivants du code civil.

Il ne peut être attaqué, ni pour cause d'erreur de droit, ni pour cause de lésion, ainsi qu'il résulte des dispositions de l'article 2052 du code civil.

Les parties déclarent en outre que le présent protocole reflète le résultat de leurs discussions préalables et de leurs accords, comprend l'objet intégral de leur consentement et annule, remplace tous projets, courriers ou tous autres échanges entre les parties, relatifs au différend objet du protocole.

Les parties attestent avoir capacité à signer le présent protocole et reconnaissent, par la signature des présentes, avoir approuvé la nature et la portée du présent protocole.

Les parties se donnent en conséquence mutuellement quitus définitif et sans réserve, dans la mesure où tous les engagements ci-dessus auront été respectés.

Article 9 – Juridiction compétente
Tout différend lié à l'exécution, l'interprétation ou la validité du présent protocole sera soumis au Tribunal administratif de Lille, ayant compétence exclusive.

Fait en …… exemplaires,

Le …….

Signatures précédées de la mention : « *Lu et approuvé* »

Pour Voies navigables de France
Et par délégation,

Le directeur général
de Voies navigables de France

Visa du Contrôleur budgétaire et financier

Pour la CCIR

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/4.2

DELIBERATION RELATIVE A LA SIGNATURE D'UN PROTOCOLE SUR LE DEVELOPPEMENT DES PORTS LORRAINS ENTRE LA REGION GRAND EST ET VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Vu le code des transports et notamment ses articles L. 4311-1 et suivants,
Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L.1541-1, L. 5721-1 et suivants,
Vu l'avis du comité d'audit de Voies navigables de France du 30 novembre 2017,
Vu la délibération du conseil d'administration de Voies navigables de France du 19 décembre 2017, relative à la création et à l'adhésion de Voies navigables de France au syndicat mixte pour la gestion des Ports Lorrains et notamment son article 5,
Vu l'avis du comité d'audit de Voies navigables de France du 15 juin 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Le conseil d'administration approuve les termes du protocole de développement des ports lorrains entre la Région Grand Est et l'Etablissement public Voies navigables de France, joint en annexe.

Article 2

Le directeur général de VNF est autorisé à signer ledit protocole.

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER

Mise en œuvre d'un projet stratégique de développement des Ports Lorrains

Projet de protocole entre

L'Etablissement Public Voies navigables de France

Et

La Région Grand Est

Ci-après dénommées ensemble « Les Parties »

Préambule

Forts de plus de 50 années d'existence, les ports publics de Nancy-Frouard, Metz Mazerolle, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange ont contribué, de manière significative, au développement industriel et logistique de l'économie lorraine, en adaptant régulièrement leur offre de services et leurs équipements aux besoins des entreprises locales.

Positionnés sur deux corridors européens du réseau TEN-T (« Mer du Nord – Méditerranée » du Nord au Sud et « Atlantique » d'Est en Ouest), ils ont vocation à favoriser l'ouverture des entreprises du sillon lorrain en proposant des services multimodaux performants en réseau avec les plateformes de la Région Grand Est, mais aussi avec d'autres terminaux portuaires ou ferroviaires situés en France ou à l'étranger.

Pour relever ce défi, Voies navigables de France et la Région Grand Est ont décidé de saisir l'opportunité que représente la fin des quatre concessions d'outillage public dont l'échéance est fixée au 31 décembre 2018, pour mettre en place une nouvelle organisation partenariale entre acteurs publics et privés permettant de mutualiser leurs forces et de coordonner le développement de leurs activités.

Ce choix stratégique qui est l'aboutissement d'une dizaine d'années d'études et de concertation, devrait pouvoir satisfaire les attentes des parties prenantes dont les principales visent à :

- favoriser l'implantation d'activités économiques en cohérence avec les orientations stratégiques des documents de planification adoptés par les acteurs concernés ;

- professionnaliser la gestion des ports publics ;

- impliquer directement l'ensemble des acteurs publics et privés dans la gouvernance des ports ;

- garantir la synergie entre les investissements publics et privés ;

- optimiser l'organisation de l'activité de manutention pour compte de tiers en évitant une concurrence locale contre-productive, dans un contexte de forte contraction de la demande et de concurrence accrue au niveau euro-régional ;

- permettre aux ports lorrains d'élargir leur gamme de services grâce à la présence d'opérateurs économiques leur permettant de peser dans le réseau des plateformes européennes.

C'est dans cette perspective que VNF et la Région Grand Est ont décidé de créer ensemble un syndicat mixte ouvert (SMO) chargé d'assurer le rôle et les missions de concédant, regroupant au sein d'un même périmètre les 4 ports publics de la Moselle, dont la gestion est actuellement fragmentée entre trois structures distinctes.

Avec le soutien de l'ensemble des intercommunalités impliquées territorialement, les deux membres du futur SMO ont décidé d'associer à ces 4 ports publics, 5 autres ports dont chacun présente un atout structurant ou potentiel pour renforcer la performance et la diversification de l'offre portuaire sur la Moselle, et ainsi permettre à cette nouvelle entité portuaire de peser à l'échelle européenne et de dégager, à travers leur exploitation, les moyens nécessaires à leur développement.

En outre, la stratégie de développement des ports de la Moselle portée par le SMO Ports Lorrains dont la création est prévue dans le courant de l'année 2018, s'inscrit pleinement dans le cadre du projet stratégique de VNF et permettrait notamment de :

- déployer sur le réseau une offre de service raisonnée qui réponde aux besoins et aux enjeux économiques et environnementaux ;

- investir sur le réseau en fonction des priorités et accompagner les grands projets fluviaux, ferroviaires ou logistiques ;

- contribuer au développement des activités au bénéfice du transfert modal, du développement du trafic fluvial et de l'économie des territoires ;

- inciter les entreprises portuaires à développer une action responsable sur le plan environnemental.

Plus globalement, ce projet vise à l'indispensable développement des modes de transports alternatifs à la route générant moins de consommation de carbone et d'émissions de gaz à effet de serre, et à l'intégration de la croissance des flux de conteneurs à l'échelle continentale, notamment dans le renouveau progressif de l'économie lorraine comme dans l'ouverture de ce territoire vers l'Europe du Nord et de l'Est, de la Méditerranée et de la façade Atlantique.

Pour mettre en œuvre ce projet ambitieux, les deux membres du SMO ont choisi de déléguer l'exploitation et la gestion des 9 sites portuaires à un ou plusieurs opérateurs économiques en constituant avec eux, une société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), s'appuyant comme pour les ports de Mulhouse et de Colmar sur le Rhin, sur le dispositif instauré par la loi n°2014-744 du 1er juillet 2014 permettant la création des SEMOP, complété par l'article 22 de la loi NOTRe, et associant à son capital le SMO et des acteurs privés.

L'objectif de la présente note sera de décrire les enjeux, les grands axes et le plan d'affaires de ce nouveau cadre organisationnel dont le projet stratégique traduit la volonté commune des deux membres fondateurs du SMO.

Dans le cadre de la mise en œuvre de cette stratégie, l'établissement public VNF et la Région Grand Est sont convenus que le cahier des charges du DCE de l'appel à concurrence visant à recruter l'opérateur économique de la SEMOP, présente le développement du trafic fluvial comme l'une des clefs de la stratégie du gestionnaire et qu'il ait donc un impact significatif sur le choix du futur partenaire privé.

De même, le cahier des charges du DCE du prochain appel d'offres indiquera explicitement que la stratégie foncière du futur gestionnaire aura comme priorité d'utiliser et de développer l'infrastructure et l'outillage des ports dans leur dimension multimodale et notamment sur le volet fluvial.

VNF et la Région Grand Est sont également convenus que la composition du comité syndical pourrait évoluer en intégrant dans un second temps les groupements de communes concernés par les ports.

VNF et la Région Grand Est sont enfin convenus que les excédents budgétaires susceptibles d'être dégagés par le SMO seront utilisés par ce dernier au profit d'investissements fluviaux favorisant directement le développement des ports du SMO.

SOMMAIRE

SOMMAIRE *4*

LA VISION DU PORT LORRAIN DE DEMAIN *5*

A. Le contexte actuel 5

B. Nouveau Port de Metz (NPM), Nancy-Frouard et Thionville-Illange : les locomotives du dispositif 6

C. Mazerolle et Belleville : des valeurs sûres 7

D. Toul et Cattenom : des valeurs montantes 7

E. Maxéville et Koenigsmacker : des sites où tout reste à faire 8

ENJEUX DU PROJET *8*

AXES STRATÉGIQUES *9*

A. Axe 1 : Conforter la position « Landlord » des ports et mobiliser les réserves foncières au bénéfice du développement économique et du trafic fluvial 9

B. Axe 2 : Poursuivre et coordonner le développement de l'activité conteneurs 11

C. Axe 3 : Renforcer l'offre de services et le positionnement multimodal des sites 12

AXES TRANSVERSAUX *13*

Axe A : Mettre fin à la concurrence inter-sites en choisissant un seul gestionnaire pour les neuf sites du SMO Ports Lorrains 13

Axe B : Accroître la performance et la complémentarité des ports 13

Axe C : Renforcer la promotion globale des ports 13

Axe D : Garantir des activités portuaires durables et responsables 14

Axe E : Développer des partenariats à différentes échelles 14

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE PAR SITE : LES MASTERS PLANS *15*

A. Nouveau Port de Metz 15

B. Nancy Frouard 16

C. Thionville Illange 17

D. Metz Mazerolle 18

PLAN D'AFFAIRES *19*

A. Les hypothèses du plan d'affaires 19

B. Les caractéristiques de la future délégation d'exploitation 19

C. Les caractéristiques du Business Plan 20

D. Les résultats financiers du plan d'affaires 22

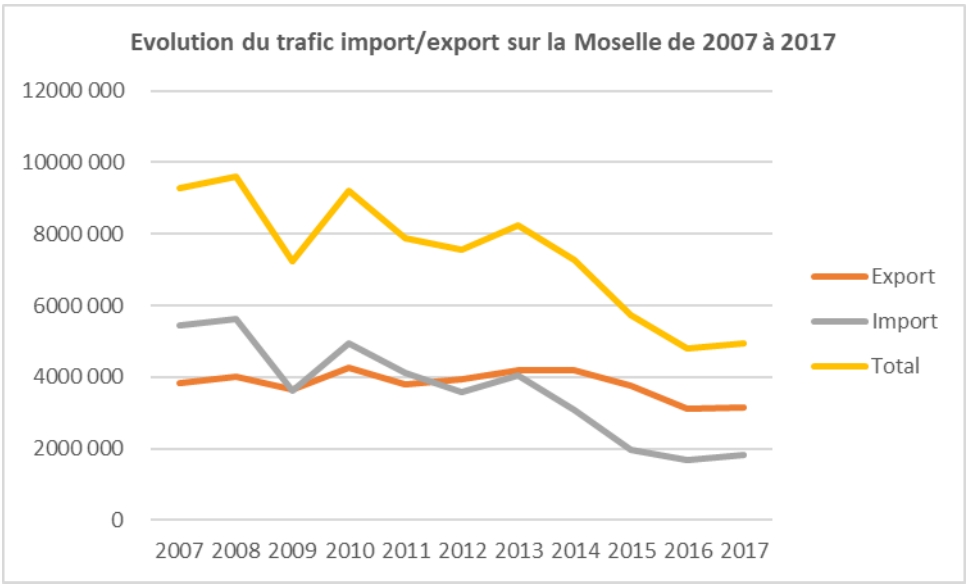
RETROPLANNING PREVISIONNEL *23*

LA VISION DU PORT LORRAIN DE DEMAIN

Dans le cadre de l'élaboration du projet stratégique, les membres fondateurs du SMO et les intercommunalités impliquées dans la démarche ont su faire émerger une vision prospective d'une nouvelle offre portuaire unifiée, basée sur la synergie et la complémentarité de l'activité de 9 plateformes, localisées sur la carte ci-dessous.

A. *Le contexte actuel*

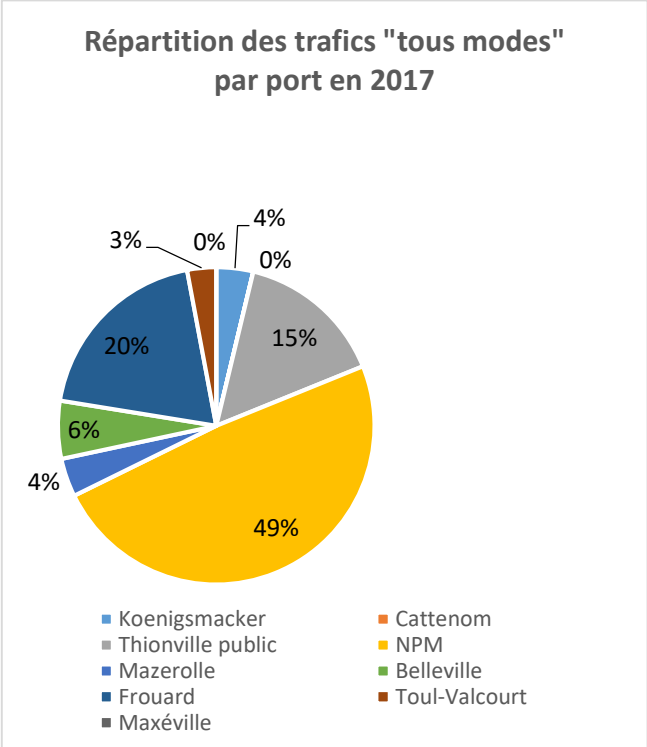
Liés directement à l'économie lorraine, les ports de la Moselle ont largement contribué au développement de cette dernière mais ils se trouvent aujourd'hui dans une situation difficile, comme le montre la baisse des tonnages (principalement pour les imports) amorcée depuis 2010, qui s'observe dans le graphique ci-dessous.



Source : VNF

Malgré ces difficultés, les ports de la Moselle disposent d'une base solide. En effet, ils ont connu récemment un important programme d'investissements qui a permis de moderniser leurs infrastructures et de renforcer leurs atouts notamment par l'acquisition de nouveaux équipements.

En témoignent les investissements réalisés par les partenaires publics dans le cadre du CPER 2007/2013, qui s'élevaient à un total de 33,5 millions d'€ TTC pour les 3 ports publics de Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange.



Source : VNF

Le graphique ci-dessus montre le poids en termes de trafic, des 9 ports intégrés au périmètre de gestion du SMO Ports Lorrains. En 2017, ils ont totalisé un volume de 7,8 millions de tonnes, tous modes confondus, en hausse de 8 % par rapport à l'année passée.

Sur cette base, on peut identifier 4 types de port qui contribueront, à leur manière, au développement de l'activité globale du système.

B. Nouveau Port de Metz (NPM), Nancy-Frouard et Thionville-Illange : les locomotives du dispositif

Le **Nouveau Port de Metz** est le 1er port fluvial céréalier de France et entend bien conserver son statut encore longtemps ; plus de 20 millions d'€ devraient être investis par les coopératives implantées sur le port, dans les prochains mois. En parallèle, il se positionne depuis 2014, comme un terminal multimodal d'importance régionale pour le traitement des conteneurs issus de son hinterland proche. Avec le développement de cette nouvelle activité en synergie avec les autres sites gérés par le SMO, ce terminal de 3 ha pourrait voir sa superficie (et son activité) doubler rapidement du fait d'une réserve foncière disponible directement sur site et d'un gisement de trafic proche (comme l'entrepôt logistique IKEA et les produits agricoles à conteneuriser pour le grand export). Le nouveau port de Metz apparaît ainsi comme un site privilégié pour développer le trafic fluvial de conteneurs sur la Moselle.

A moyen terme, des opportunités foncières existent en périphérie de la concession actuelle : les terrains militaires en rive droite de la Moselle (35 ha) et au nord du périmètre actuel sur la zone de l'ancienne centrale EDF de La Maxe (parc à charbon de 56 ha). Ainsi, elles

pourraient être mises en valeur en accueillant de nouveaux trafics de vracs issus des secteurs de la bioénergie ou des déchets industriels.

Le port de **Nancy-Frouard** propose une activité diversifiée en traitant différents types de marchandises (grains, colis lourds, cellulose…), mais ne dispose pas de possibilités d'extension à l'intérieur du périmètre actuel. Néanmoins, il existe des réserves foncières (7 ha) au Nord du site qui pourraient être mobilisées à court terme (zone La Nouvelle). En effet, comme précisé dans le SCOT Sud 54, la Communauté de Communes du Bassin de Pompey, chargée de l'aménagement de cette zone, est favorable à un développement orienté vers les activités utilisant le transport fluvial.

Ainsi, dans le périmètre actuel, le port conserverait ses trafics historiques et développerait en parallèle des activités complémentaires à celles du terminal ferroviaire de Champigneulles (environ 10 000 UTI en 2017) situé à proximité (stockage de conteneurs, empotage et dépotage, etc.). Sur la zone de La Nouvelle, un industriel s'est récemment positionné pour s'y implanter afin de répondre aux besoins de la métropole nancéenne concernant le recyclage et la revalorisation de déchets inertes et organiques. Il contribuera directement au développement du trafic fluvial.

Historiquement, le port public de **Thionville-Illange** a pour vocation de desservir les entreprises sidérurgiques du Nord de la Lorraine. Ces dernières étant dorénavant tournées vers le fer pour leurs approvisionnements, le port doit réinventer une politique de développement pour attirer de nouvelles entreprises et de nouveaux trafics (environ 10 ha sont disponibles).

S'insérant dans un vaste ensemble portuaire qui inclut le port privé de Gepor et surtout les friches industrielles d'Arcelor Mittal, il ne dispose plus de possibilités d'extension foncière. Néanmoins, il peut s'appuyer sur le dynamisme des élus locaux et le projet Europort dont la vocation est d'aménager des zones d'activités logistiques et industrielles qui s'appuieraient sur les équipements du port de Thionville-Illange ainsi qu'un terminal ferroviaire actuellement en projet. Une étude en cours est en train d'élaborer l'organisation contractuelle optimale entre le SMO Ports Lorrains et le SMO Europort, qui est le porteur du projet du même nom, pour mettre en place une exploitation globale de cet ensemble et favoriser le développement du trafic fluvial.

C. Mazerolle et Belleville : des valeurs sûres

Ne disposant pas ou peu de réserve foncière exploitable, ces deux ports ne représentent pas des sites stratégiques pour le développement et l'extension du projet des Ports Lorrains. Dédiés à la logistique des coopératives agricoles locales, ils restent néanmoins des valeurs sûres du fait d'un trafic fluvial important et captif (plus de 760 000 tonnes tous modes en 2017) et de recettes stables d'une année sur l'autre (environ 270 K€) favorisant l'autofinancement de nouveaux investissements sur les autres sites.

D. Toul et Cattenom : des valeurs montantes

Le site de **Toul** dispose d'une activité diversifiée (déchets et produits métallurgiques, matériaux de construction, engrais, bois) et fonctionne en bonne complémentarité avec le port de Nancy-Frouard pour le traitement de leurs produits respectifs. Un terminal à engrais est à l'étude et nécessiterait une extension du site de l'ordre de 4 500 m². L'aménagement de l'accès routier pourrait également permettre au port de capter des trafics supplémentaires et de développer l'activité fluviale.

Même si son trafic annuel est actuellement très faible, le port de **Cattenom** dispose d'un véritable potentiel. Situé à proximité des trois frontières (Luxembourg, France, Allemagne), il possède un équipement unique sur la Moselle : une pente Roll On – Roll Off capable de faire transiter des pièces lourdes et/ou surdimensionnées.
Dédié pour l'instant aux seuls besoins de la centrale nucléaire EDF, il est envisageable de développer des trafics de colis lourds, notamment pour les besoins des nombreux champs d'éoliennes situés de part et d'autre des frontières.

E. Maxéville et Koenigsmacker : des sites où tout reste à faire

Occupé actuellement par un carrier, le site de **Koenigsmacker** ne dispose pas d'un foncier important ni d'un équipement stratégique. A court/moyen terme, il pourrait néanmoins permettre aux entreprises ayant des besoins ponctuels ou cherchant à tester la performance de la logistique fluviale sur la Moselle, d'avoir un accès direct à la voie d'eau. Ces entreprises pourraient ainsi louer des équipements de manutention ou bien utiliser leurs propres matériels.

Le site de **Maxéville** quant à lui, situé à proximité du centre-ville de Nancy, pourrait être étudié afin de mettre en place des projets de desserte urbaine ou des opérations logistiques fluviales vers les centrales à biomasse.

ENJEUX DU PROJET

La création d'un Port Lorrain constitué de 9 sites et l'association au sein d'une structure de pilotage unique de 7 EPIC, de 2 métropoles, de la Région et de VNF constituent une première au niveau national. Les réflexions qui ont été conduites depuis de nombreuses années comme les travaux préparatoires à l'élaboration de la nouvelle stratégie ont permis d'identifier des enjeux :

De gouvernance :

- définir et mettre en œuvre une stratégie portuaire commune, équilibrée et bénéfique à l'ensemble du territoire, renforçant l'ouverture de la Lorraine vers le nord (Anvers, Rotterdam), le sud (vallée du Rhône et Méditerranée), l'ouest (Région parisienne) et l'est (Europe centrale), en cohérence parfaite avec le schéma logistique régional et les schémas d'aménagement locaux ;
- renforcer la cohérence entre développement portuaire et politiques publiques, en associant à la définition de cette stratégie les collectivités locales responsables de l'aménagement et du développement économique et bénéficiant directement du développement portuaire en termes d'emploi, et en les intégrant directement dans la structure de gouvernance ;
- planifier et réaliser les investissements renforçant la position des ports lorrains face à leurs voisins, en évitant la dispersion des deniers publics, en cohérence avec la politique d'investissement de VNF, du Contrat de plan Etat-Région (CPER) et les priorités fixées au niveau européen, assurer un niveau de recettes propres compatibles avec les charges d'exploitation à assumer par le port, permettre aux partenaires réunis au sein de la gouvernance d'investir directement dans le développement du port, et enfin créer des conditions propices à l'investissement privé sur le port.

De développement :

- garantir la mobilisation du foncier au service du développement du transport fluvial et ferroviaire, des autres activités logistiques et des activités annexes, créatrices de valeur pour les territoires et de ressources pour le port ;
- attirer les investisseurs et les chargeurs potentiels, permettre l'entrée d'industriels et d'opérateurs logistiques intégrateurs ayant recours au fluvial, rendre possible la création de terminaux dédiés à un opérateur, proposer une solution de manutention compétitive au service des industriels locaux, disposer d'une structure de management réactive, ayant une large autonomie dans l'organisation de l'exploitation et capable de passer des contrats dans des délais compatibles avec ceux d'opérateurs privés ;
- tirer le meilleur profit des dispositifs de financement européens tels que RTE-T pour développer l'activité fluviale, une gestion coordonnée par les acteurs publics concernés étant le gage d'une bonne visibilité tant au niveau national que communautaire ;
- donner les moyens au système portuaire de la Moselle de peser davantage face aux ports maritimes et d'être plus robuste face aux gros chargeurs, favorisant ainsi le développement du trafic fluvial entre la Lorraine et les port maritimes de la mer du Nord ;
- promouvoir globalement les ports lorrains et favoriser le développement de partenariats entre les différentes plateformes à l'échelle de la Grande Région, en particulier au sein de la Grande Région transfrontalière.

Ces principaux enjeux permettent de mettre en lumière plusieurs axes de développement stratégiques que complètent des axes transversaux.

AXES STRATÉGIQUES

La stratégie qui sera mise en œuvre lors de la prochaine concession sera le fruit de la consultation à venir : ce sont les propositions des acteurs économiques, futurs actionnaires majoritaires de la SEMOP, qui permettront d'en fixer les grandes lignes. Néanmoins, le travail réalisé par VNF et la Région dans la perspective de la création du SMO a déjà permis de définir trois grands axes structurants pour le développement futur des ports.

A. Axe 1 : Conforter la position « Landlord » des ports et mobiliser les réserves foncières au bénéfice du développement économique et du trafic fluvial

Une mission stratégique

Dans les concessions actuelles, les gestionnaires des ports ont comme mission principale de louer des terrains viabilisés et adaptés aux besoins des entreprises. Dans le modèle «Landlord», la stratégie se concentre sur la mise en œuvre d'actions de coordination globale impliquant une grande diversité d'acteurs publics et privés en vue de développer les activités du port et de les promouvoir.

Un des rôles du futur gestionnaire des ports de la Moselle consistera donc à favoriser le développement et la réalisation de projets pertinents et cohérents avec l'aménagement du territoire, ainsi qu'à disposer de services souples et réactifs vis-à-vis des besoins d'implantation des acteurs économiques locaux et extérieurs. Il sera notamment décideur de la nature des investissements, garant de leur rentabilité, de leur impact sur le développement du trafic fluvial et responsable de l'efficacité du mode de mise à disposition du foncier (politique tarifaire, mode de contractualisation des terminaux).

Les terrains et biens immobiliers mis à disposition de la future concession

Le nouvel exploitant aura à sa disposition un ensemble de terrains apportés par le SMO, mis à disposition par d'autres partenaires ou acquis au cours du contrat.

Dès le démarrage de l'exploitation, la SEMOP disposera des terrains et bâtiments suivants :

- le domaine public fluvial (DPF) portuaire mis à disposition par le SMO (166 ha) ;
- la zone de La Nouvelle (7 ha) à aménager et mise à disposition par la Communauté de Communes du Bassin de Pompey. Cette dernière n'étant pas à ce stade membre du SMO, cette mise à disposition se fera contre versement par le SMO d'un loyer de 51 000 € /an, compensé par une redevance versée par la SEMOP au SMO d'un montant équivalent. Dès l'adhésion de la Communauté de Communes au SMO, les conditions de mise à disposition du terrain seront identiques à celle de VNF ;
- sur le port de Frouard : un entrepôt à température dirigée de 13 000 m².

Les investissements prévus

La première phase d'investissement porte sur :

- l'aménagement de la zone de La Nouvelle (7 ha) au Nord du port de Nancy-Frouard ;
- le port de Frouard : revêtement d'une partie de la plateforme, réalisation d'une halle couverte et d'un bâtiment HQE ;
- le Nouveau Port de Metz : extension et modernisation de l'ITE.

Rôle et objectifs de la SEMOP

Pour « La Nouvelle » comme pour les autres réserves foncières susceptibles de lui être mises à disposition ou pour les bâtiments, la SEMOP aura pour mission de les aménager et de professionnaliser l'accompagnement de leurs prospects et de leurs amodiataires (chargeur, investisseur) à toutes les étapes du projet pour faciliter la prise de décision et permettre ainsi :

- de disposer de ressources financières fiables,
- de contribuer au financement des investissements.

Pour cet axe stratégique, la SEMOP se proposera d'atteindre les objectifs suivants :

- dans le cadre du programme d'investissements, aménager de nouveaux terrains pour créer des opportunités de développement pour les entreprises et attirer de nouveaux investisseurs ;
- mettre en œuvre un plan d'aménagement pour chacun des principaux sites ;
- retenir en priorité des projets en lien direct avec la voie d'eau ;

- être le guichet unique pour les demandes d'implantation ou d'aménagement sur les 9 sites ;
- adapter la politique tarifaire aux services fournis et aux pratiques des équipements présents dans la Région et les pays voisins ;
- intégrer les atouts des places et des services portuaires dans les actions de développement économique ;
- préserver des disponibilités foncières le long de la Moselle.

B. Axe 2 : Poursuivre et coordonner le développement de l'activité conteneurs

Une activité stratégique à consolider avant tout…

Le développement de l'activité « conteneurs » est au cœur de récents investissements lourds largement financés par les collectivités locales. Mais la situation actuelle montre que le succès n'est pas encore au niveau attendu. D'où l'importance de redéfinir le cadre de développement de l'activité « conteneurs ».

Localement, l'activité « conteneurs » peine à atteindre un seuil de rentabilité acceptable pour les opérateurs. Outre les impondérables (grève SNCF, basses eaux, défaillance des opérateurs, etc.), les gestionnaires des terminaux se livrent une guerre commerciale et un dumping sur les tarifs qui sont destructeurs de valeur, et qui représentent les causes principales de cette situation devenue intenable pour la survie financière de leur exploitation. La mise en place d'un opérateur unique est donc devenue un prérequis pour la pérennité de l'activité « conteneurs » sur les ports de la Moselle.

…mais qui pourrait augmenter à moyen terme ses volumes par de nouveaux investissements

A court/moyen terme, il existe des opportunités de développement pour ce secteur d'activité : saturation de l'A31 pénalisant les sites concurrents d'Athus et de Bettembourg, difficulté de circulation vers/depuis Anvers à partir de 2020 avec la construction d'un nouveau Ring, difficulté persistante d'accès par voie routière de la région parisienne.
Il est prévu que le développement de l'activité « conteneurs » privilégie le mode fluvial et puisse s'appuyer sur des investissements réalisés directement par la SEMOP, principalement sur le Nouveau Port de Metz :

- acquisition de nouveaux matériels (stacker rail-route, grue RTG) ;
- extension du terminal actuel et des voies ferrées ;
- réalisation d'un entrepôt sous douane de 5 000 m².

Rôle et objectifs de la SEMOP

Pour cet axe stratégique, la SEMOP se proposera d'atteindre les objectifs suivants :

- mettre en place un opérateur unique chargé de garantir un développement cohérent et une politique commerciale unique de l'activité, tout en donnant une place prépondérante au mode fluvial dans l'organisation des trafics (privilégiant autant que faire se peut les liaisons eau-fer) ;
- consolider le service conteneurs en s'appuyant sur la valorisation des équipements et outils déjà existants et les liaisons économiques actuellement opérationnelles, constituant une base pour une gestion unique ;

- favoriser la complémentarité des services « conteneurs » du Nouveau Port de Metz et de Nancy-Frouard avec une répartition claire des rôles, tout en renforçant l'articulation globale avec les services du terminal ferroviaire de Champigneulles ;
- s'appuyer sur un opérateur disposant de leviers commerciaux susceptibles d'intégrer de manière pérenne, l'offre « conteneurs » au réseau européen.

C. Axe 3 : Renforcer l'offre de services et le positionnement multimodal des sites

Pour enrayer la baisse des trafics et retrouver un certain équilibre entre les flux imports et exports sur la Moselle, les ports doivent concentrer leurs efforts à la fois sur leur capacité à produire des services à des prix concurrentiels (sur l'ensemble des opérations de la chaîne logistique : transport, manutention, etc.) et sur leur capacité à offrir des prestations différenciées par l'existence de services annexes, l'image « verte » liée à l'utilisation des transports alternatifs à la route et enfin la rapidité d'adaptation à la demande.

Dans ce cadre, le futur gestionnaire sortira du pur modèle landlord en participant directement à la production des services logistiques pour compte d'autrui afin de tirer vers le haut le niveau de compétitivité de la logistique fluviale et ferroviaire des terminaux.

Il pourra notamment s'appuyer sur un certain nombre d'outillages :

- la pente Ro-Ro sur le port de Cattenom,
- la grue multi-usage (colis lourds, conteneurs) du Nouveau Port de Metz,
- le portique à colis lourds du port de Frouard.

En outre, plusieurs filières sont identifiées comme étant à fort potentiel dont les principales sont :

- la relance du trafic de colis lourds depuis le Sud du Sillon Lorrain avec les travaux de réfection du Pont Blanc de Lunéville ;
- les déchets du BTP et de terres polluées dont le développement nécessitera un accompagnement du gestionnaire (nouveaux services sur site, obtention d'autorisations administratives, aspects réglementaires sur la Moselle notamment) ;
- le secteur de la chimie à l'Est du Sillon Lorrain pour du vrac et de la conteneurisation,
- la logistique urbaine avec la présence d'importantes zones urbaines (Metz et Nancy) mais dont le potentiel reste encore à étudier.

Pour cet axe stratégique, la SEMOP se proposera d'atteindre les objectifs suivants :

- rechercher de nouveaux marchés grâce au savoir-faire et au portefeuille clients des opérateurs, à leurs liens avec les ports maritimes et les plateformes multimodales d'envergure européenne ;
- renforcer l'offre de services (comme les services aux usagers ou des services à forte valeur ajoutée susceptible de fidéliser la clientèle) par une meilleure connaissance des besoins ;
- consolider le positionnement multimodal des ports par le développement des liaisons fer-eau pour tous types de marchandises, notamment en proposant un conseil en logistique multimodale.

AXES TRANSVERSAUX

Cinq axes transversaux viennent compléter ces trois axes prioritaires :

Axe A : Mettre fin à la concurrence inter-sites en choisissant un seul gestionnaire pour les neuf sites du SMO Ports Lorrains

Le futur exploitant assurera une gestion commune des neufs sites pour constituer un ensemble cohérent, mettant fin à une concurrence stérile sur un certain nombre de trafics. Il sera le garant de la mise en œuvre opérationnelle de la stratégie élaborée par le SMO Ports Lorrains.

Il devra donc répondre aux objectifs suivants :

- mettre en action les 3 axes stratégiques du projet des Ports Lorrains ;
- mettre tout en œuvre pour éviter de générer une concurrence contre-productive entre les 9 ports ;
- mener avec le SMO une politique protégeant l'intérêt de l'ensemble des 9 ports vis-à-vis des ports privés de la Moselle.

Axe B : Accroître la performance et la complémentarité des ports

L'accroissement de la performance des ports implique d'abord une fusion de leur gestion. Elle doit s'accompagner par une poursuite de la professionnalisation de la gestion portuaire. Pour mener à bien cette stratégie, les concessions d'outillages publics de Nancy-Frouard, Metz Mazerolle, Nouveau Port de Metz et Thionville Illange disposeront d'un état des lieux clair et précis sur les plans foncier, patrimonial, environnemental, contractuel et de la sécurité. C'est sur cette base que le futur exploitant des ports définira les contours de son organisation fonctionnelle et engagera une réflexion sur les caractéristiques du personnel mis à disposition actuellement par les concessionnaires en les évaluant selon leurs missions.

Les objectifs du futur exploitant seront les suivants :

- garantir la cohérence de l'action des ports en associant aux 4 concessions d'outillages publics, 5 sites considérés à enjeu ;
- optimiser les moyens déployés par le concessionnaire en renforçant la synergie entre sites et la professionnalisation de la gestion portuaire ;
- réaliser les investissements nécessaires en veillant à leur complémentarité.

Axe C : Renforcer la promotion globale des ports

Pour contrer leur déficit d'image et leur manque de visibilité à l'échelle de leur hinterland et européenne, pour renforcer les filières existantes et attirer de nouveaux marchés, les ports doivent améliorer la communication sur leur offre vers les chargeurs et les transporteurs, en la rendant plus efficace et mieux ciblée. La finalité de cet axe stratégique consiste à maintenir le positionnement des ports sur leurs trafics traditionnels, consolider l'offre de service dédiée aux conteneurs et attirer et fidéliser de nouveaux chargeurs et de nouvelles filières.

Les objectifs du futur exploitant seront les suivants :

- fidéliser les clients actuels et attirer de nouveaux clients notamment vers le trafic fluvial ;
- mobiliser l'ensemble des acteurs du Grand Est autour des ports du SMO.

Axe D : Garantir des activités portuaires durables et responsables

La poursuite de l'activité portuaire ainsi que son développement à moyen/long terme ne pourront se faire sans prendre en compte les enjeux sociétaux et environnementaux du territoire. L'ensemble des projets portuaires devront donc être évalués selon ces enjeux et faire l'objet de concertation avec les parties prenantes.

L'acceptabilité des activités portuaires implique par ailleurs pour le futur gestionnaire du port de s'engager avec l'ensemble de la communauté fluvio-portuaire dans une démarche d'amélioration de la performance environnementale et d'exemplarité sociétale afin que la zone portuaire puisse être appréhendée par le grand public comme sûre et responsable d'un point de vue environnemental et social. Dans cette perspective, le futur gestionnaire pourrait engager une réflexion globale inter-entreprise, sur les principaux sites portuaires, concernant la faisabilité de la mise en œuvre d'une démarche d'écologie industrielle.

Les objectifs du futur exploitant seront les suivants :

- concevoir l'activité des ports dans une logique de développement durable ;
- minimiser l'impact environnemental des ports ;
- développer une conduite socialement responsable ;
- contribuer au développement de l'ensemble du territoire en « tournant » les ports vers les citoyens.

Axe E : Développer des partenariats à différentes échelles

Le futur exploitant devra envisager le développement de partenariats à différents niveaux :

- les usagers des ports (notamment les transporteurs) ;
- les représentants des grandes filières de la Région Grand Est (bois, automobile, céréales, chimie…) ;
- les plateformes multimodales européennes pour exercer un lobbying en direction des acteurs institutionnels de l'espace « Sar-Lor-Lux » de la Grande Région.

MISE EN ŒUVRE DE LA STRATÉGIE PAR SITE : LES PLANS D'AMENAGEMENT

A. *Nouveau Port de Metz*

Principales actions :

- Développement de l'activité « conteneurs » fluviale et ferroviaire :

  ⇨ optimisation de l'exploitation ;
  ⇨ poursuite des investissements ;
  ⇨ développement de l'attractivité commerciale vers des acteurs majeurs de la logistique en tant que distributeurs (sur l'exemple actuel IKEA).

- Renforcement de la filière grains (premier port céréalier de France),

- Développement de filières complémentaires :

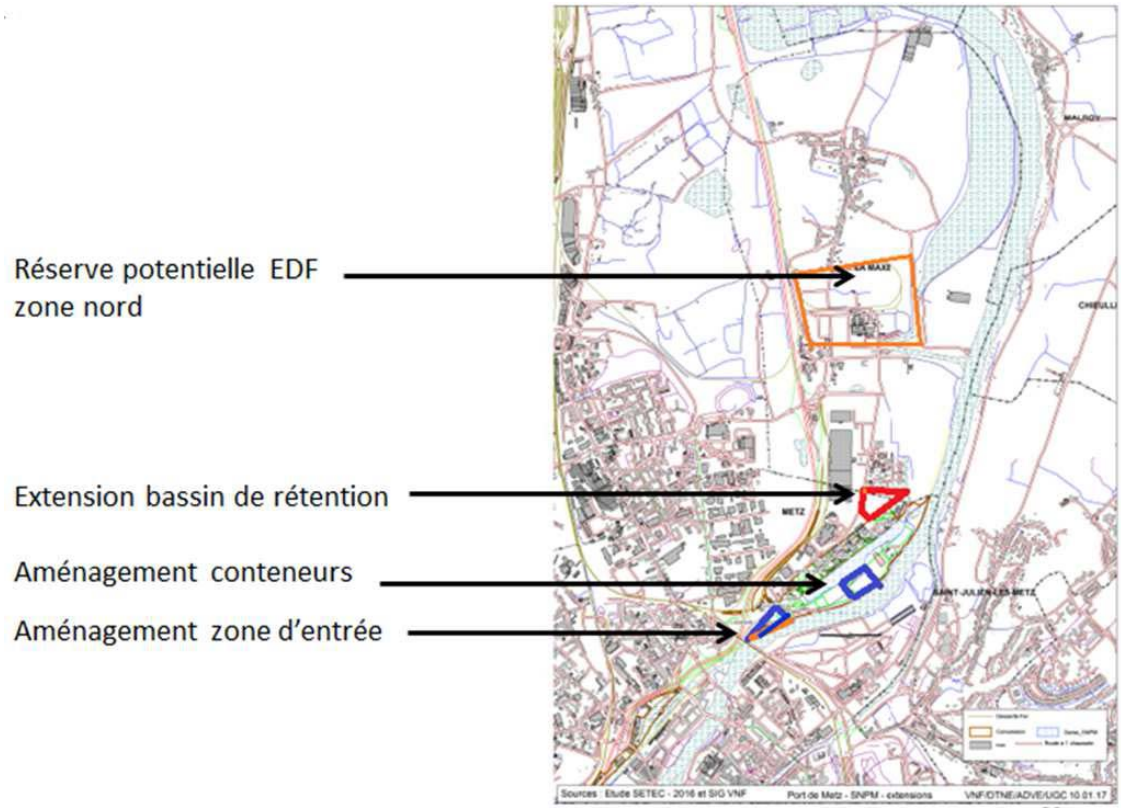
  ⇨ granulats et matériaux de construction,
  ⇨ économie circulaire.

- Création de nouvelles recettes foncières : extension du bassin de rétention Ikéa.

Investissements envisagés pour un total de 22,52 M€ :

- extension des installations terminales embranchées (ITE) pour faire face à l'augmentation du trafic ferroviaire (1 000 K€, 2019) ;
- acquisition d'un Rail Route (120 K€) ;
- acquisition d'une grue portique à roue (RTG) et non d'un portique sur rail (1 600 K€) ;
- mise en chaussée des voies ferrées sur le T1 (2 300 K€) ;
- aménagement de l'entrée du site (1500 K€) ;
- extension de la plateforme multimodale (5 000 K€) ;
- extension des voies ferrées sur plateforme multimodale (1500 K€) ;
- réalisation d'un entrepôt sous douane de 5000 m^2 (3,5 M€) ;
- à long terme et en fonction des besoins économiques : aménagement des extensions : terrain maîtrisé par la ville de Metz (6 M €).

Ebauche de plan d'aménagement :



B. Nancy Frouard

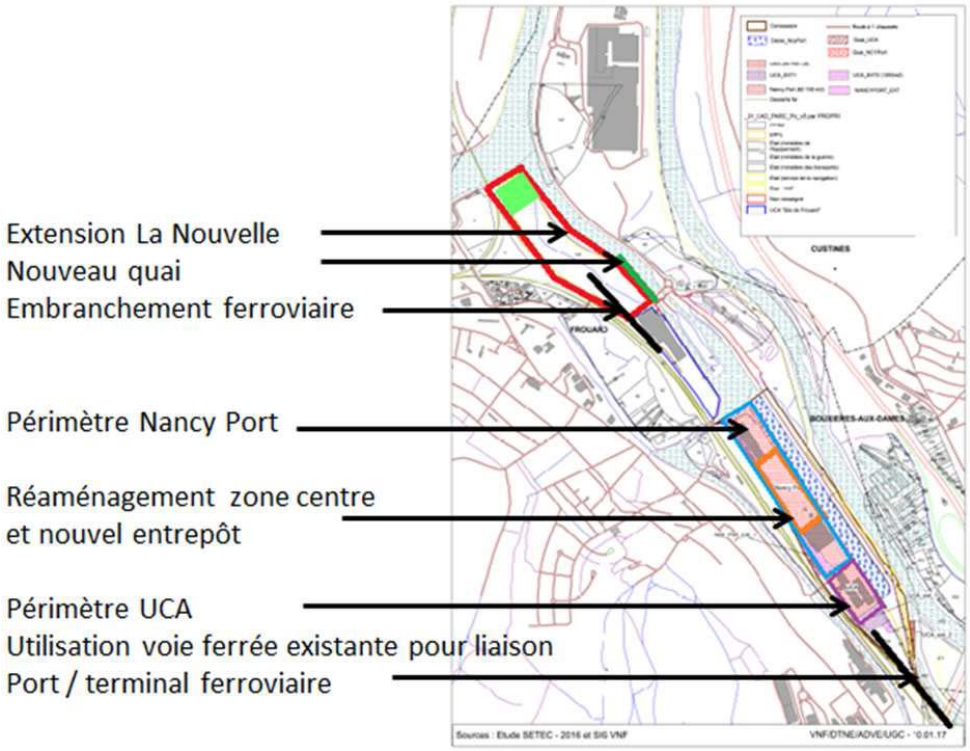
Principales actions :

- intégration des activités de manutention et des activités actuelles de Nancy Port ;
- développement de manutention en propre pour compte de tiers ;
- renforcement des liens avec le terminal ferroviaire de Champigneulles avec notamment l'utilisation des espaces du port pour le stockage des conteneurs vides ;
- développement de nouvelles filières : colis lourds, logistique urbaine, économie circulaire, biomasse ;
- élargissement de l'hinterland des conteneurs à la zone Vosges / Toul / Pont-à-Mousson ;
- création de nouvelles recettes foncières : aménagement de la zone de La Nouvelle.

Investissements envisagés pour un total de 18,85 M€ :

- revêtement de la plateforme : 500 000 € ;
- réalisation d'un hall couvert : 500 000 € ;
- réalisation d'un entrepôt HQE (6000 m2) : 3 500 000 € ;
- aménagement de la zone de La Nouvelle : 12 350 000 € ;
- port de Maxéville : réfection du quai et aménagement des terrains : 2 000 000 €.

Ebauche de plan d'aménagement :



C. *Thionville Illange*

Comme le montre le plan ci-dessous, le port public de Thionville Illange est inséré au sein de l'ensemble du projet Europort, et son développement ne peut être conçu indépendamment de ce dernier. Afin de conjuguer la volonté de mise en place d'une stratégie globale des ports lorrains et l'unicité du site de Thionville Illange, le SMO des Ports Lorrains passera une convention avec le SMO Europort. Cette dernière :

- confiera au SMO Europort le soin de conduire la mise en place d'une SEMOP sur la partie logistique du site d'Europort (à l'exclusion de l'aménagement des terrains destinés à être vendus) et sur le port public ;
- définira la cohérence entre le développement d'Europort et le SMO des Ports Lorrains ;
- permettra au SMO des Ports Lorrains d'être représentés dans la future SEMOP de Thionville ;
- permettra au SMO des ports lorrains de percevoir une redevance calculée sur les mêmes bases que pour les autres ports lorrains.

Bleu : port public
Rouge : Europort
Vert : Gepor

D. *Metz Mazerolle*

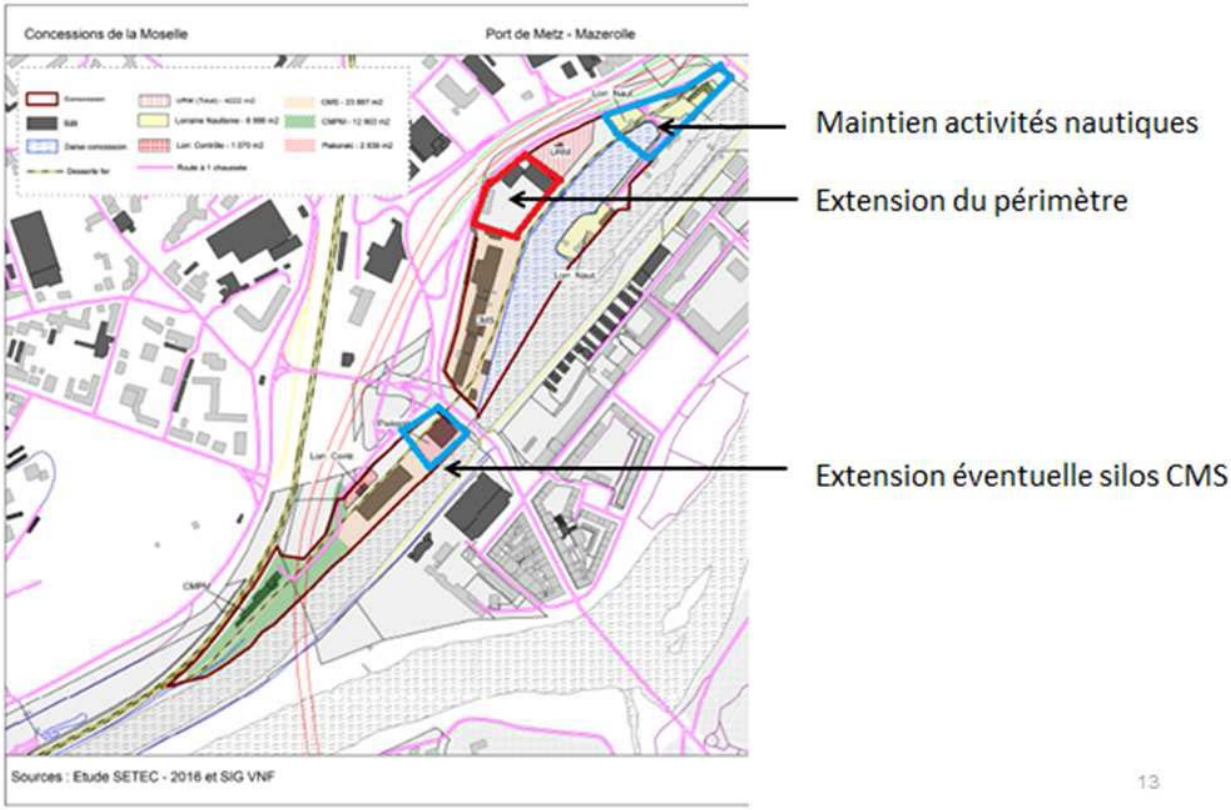
Principales actions **:**

- maintien de l'activité portuaire actuelle ;
- extension limitée à la « dent creuse » DDE ;
- réutilisation par la société CMS des terrains éventuellement libérés par l'occupant actuel (Piskorski) ;
- maintien du modèle foncier et croissance des recettes limitées à l'inflation et à l'harmonisation éventuelle avec les autres sites.

Investissements envisagés **:**

- Aucun investissement majeur.

Ebauche de plan d'aménagement :



PLAN D'AFFAIRES

A. Les hypothèses du plan d'affaires

Les perspectives financières présentées ci-dessous ne constituent qu'une première étape de ce que sera le plan d'affaires de la future délégation. Elles visent à valider la faisabilité de la stratégie présentée dans les pages précédentes, et à préciser les choix qui seront à faire en matière d'investissements, d'aménagement des terrains, ou de caractéristiques de la délégation. Elles reposent à ce stade sur sept types d'hypothèses :

- les hypothèses liées aux caractéristiques de la future délégation et à la fin des concessions en cours ;
- les hypothèses liées aux investissements ;
- les hypothèses liées aux recettes foncières ;
- les hypothèses liées à l'activité « conteneurs » ;
- les autres hypothèses liées à l'évolution des recettes ;
- les autres hypothèses liées à l'évolution des dépenses ;
- les hypothèses liées à la future SEMOP.

Elles seront précisées dans les prochains mois, dans le cadre des discussions liées à la mise en place du nouveau contrat de concession et de la prise en compte des propositions des opérateurs économiques de la SEMOP.
Le plan d'affaires sera ensuite actualisé tous les ans.

B. Les caractéristiques de la future délégation d'exploitation

La nouvelle délégation

Les caractéristiques retenues sont les suivantes :

- une délégation commune pour les 9 sites et les 3 axes stratégiques ;
- des investissements portés directement par l'exploitant ;
- une durée de 30 ans correspondant à l'amortissement des investissements envisagés ;
- un amortissement technique des nouveaux investissements, et une reprise des biens à leur valeur non amortie à la fin de la concession ;
- une rémunération du SMO correspondant à une redevance fixe sur les terrains de l'emprise de la délégation et une redevance variable basée sur le Résultat Courant Avant Impôts (RCAI) de la SEMOP ;
- une perception directe par l'exploitant de toutes les recettes foncières et d'exploitation.

Les hypothèses liées à la fin des concessions en cours

Les hypothèses retenues sont les suivantes :

- transfert de la trésorerie (estimée à 2,362 M€ au premier janvier 2019) au nouvel exploitant ;
- reprise par la SEMOP du reste des annuités de l'emprunt de la grue du Nouveau Port de Metz ;
- reprise par la SEMOP du personnel de la société des Ponts de Moselle (SDPM) (7 personnes).

C. Les caractéristiques du plan d'affaires

Les investissements et leur financement

Les hypothèses de programmation des investissements traduisent le projet stratégique :

- accueil de nouveaux investisseurs permettant de développer les trafics fluvial et ferroviaire et d'accroître les recettes foncières contribuant ainsi au financement des investissements ;
- mise en place des moyens et équipements nécessaires au développement du trafic de vrac et de conteneurs.

Les études réalisées récemment ont permis de retenir une liste d'investissements d'un montant total de 40 millions d'euros et réalisés sur les 10 premières années de la nouvelle concession. Ce montant pourra évoluer dans le temps, pour tenir compte des calendriers de travaux, s'adapter au marché ou saisir des opportunités non prévues à ce stade.
Le financement des investissements fait appel à des subventions :

- de l'Etat et des collectivités locales dans la limite du CPER en cours ou plus probablement du prochain CPER,
- de la Commission européenne dans le cadre du programme RTE-T.

La part à la charge de la SEMOP est financée par :

- un emprunt,
- une dette subordonnée,
- emprunt et dette subordonnée sont appelés au fur et à mesure des travaux.

Euros	**Investissements**	**Sources de financement**			
		Subventions	Dette senior	Dette subordonnée	Capital social
Total	**42 570 000**	**12 411 000**	**24 127 200**	**4 523 850**	**1 507 950**

De manière générale une inflation de 1 % par an est appliquée à l'ensemble des postes de charges et de recettes. Selon les postes, un taux de croissance annuel complémentaire ou

une méthodologie de calcul dédiée (s'appuyant par exemple sur l'évolution d'unités d'œuvre préalablement identifiées) est appliqué.

L'évolution de l'activité foncière

Les hypothèses de recettes correspondent aux prix actuels du marché. Les hypothèses liées aux investissements reposent :

- sur une hypothèse générale de location des terrains dans le cadre de conventions d'occupation temporaires de droits réels, pour une durée pouvant aller jusqu'à 50 ans, l'entreprise réalisant en propre les investissements correspondant à ses besoins ;
- sur des hypothèses prudentes de commercialisation.

Les recettes liées aux investissements fonciers et bâtiments sont les suivantes :

- Nouveau Port de Metz : réalisation d'un entrepôt sous douane,
- Nouveau Port de Metz : extension zone Ikea,
- Nancy Frouard : recettes entrepôt Vittel à 100 %,
- Nancy Frouard : réalisation d'un bâtiment HQE de 6000 m²,
- Nancy Frouard : commercialisation de la zone de « La Nouvelle »,
- Autres ports : intégration des redevances actuelles.

Nouveau Port de Metz

Sur le Nouveau Port de Metz, des hypothèses de croissance prudentes ont été adoptées.
Les prévisions de recettes relatives à l'activité « conteneur » s'appuient sur des projections de trafic de conteneusr réalisées en 3 temps :

- de 2019 à 2022 : augmentation progressive de l'activité « conteneur » à raison de +5 000 EVP par an, avec 10 000 EVP en 2019 et 25 000 en 2022,
- de 2023 à 2030 : croissance de 6 % par an,
- de 2031 à 2048 : croissance de 2 % par an.

Metz Mazerolle

Les recettes de Metz Mazerolle sont constituées de redevances d'occupation de terre-pleins et quais et de recettes diverses. A compter de 2019, une inflation de 1 % par an est appliquée.
Les charges de personnel issues des frais SDPM sont intégralement reprises par la future SEMOP. Une inflation de 1 % par an à laquelle s'ajoute une croissance de 1 % par an (0,3 % d'ancienneté + 0,7 % promotion) sont appliquées à l'ensemble de ces charges (salaires brut, charges sociales et autres charges de personnel) ainsi qu'au produit généré par le Crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi (CICE).

Nancy Frouard

En complément du périmètre existant, à compter de 2019 des activités de manutention ont été ajoutées au BP sur le périmètre Nancy Frouard.
Dans l'ensemble, des hypothèses de croissance prudentes ont été adoptées : c'est-à-dire sans prise en compte d'une augmentation de trafic, tandis que l'exploitant actuel prévoit une augmentation de trafic de plus de 5 % par an jusqu'en 2021.
Le plan d'affaires prend également en compte une redevance spécifique liée à la zone de La Nouvelle.

Thionville Illange

Dans le cadre de la simulation des flux de recettes et charges prévisionnelles de la future SEMOP, nous considérons que les charges, et notamment les charges de personnel, jusqu'alors refacturées par SDPM sont intégralement reprises par le Port de Thionville-Illange.

Les comptes relatifs à ce port ne sont pas consolidés au niveau de la future SEMOP. Cette dernière percevra en revanche une redevance versée par la future SEMOP d'Europort calculée sur les mêmes bases que pour les autres ports lorrains.

Les autres hypothèses

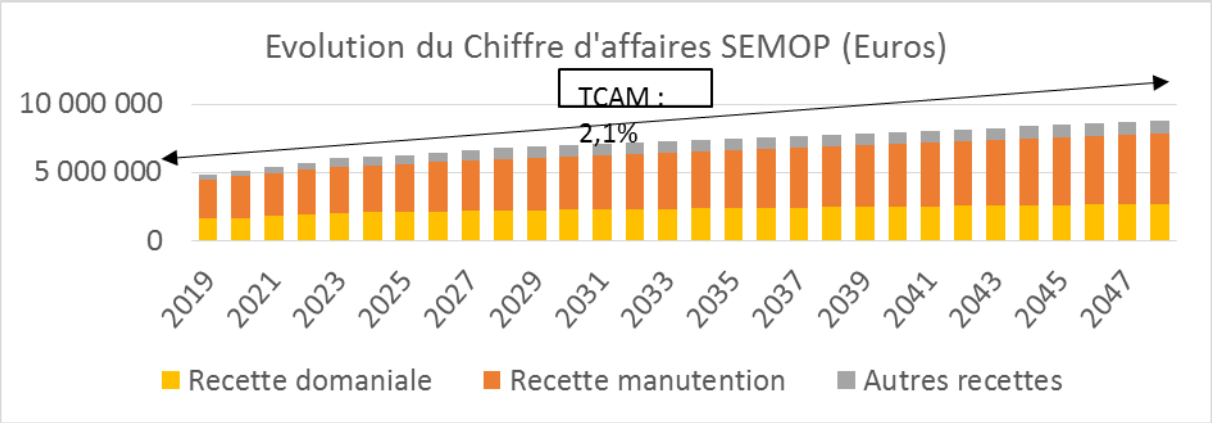
- cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE),
- impôt sur les sociétés : application d'un taux à 31% du RCAI,
- participations : application d'un taux à 12,5% du Résultat courant après impôt.

Les hypothèses de fonds propres de la future SEMOP

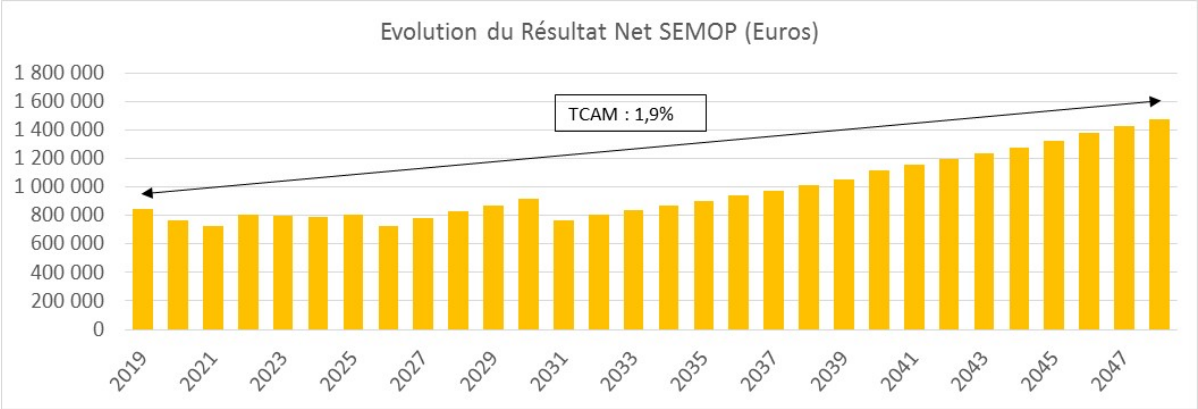
- capital de 1,5 M€,
- dette subordonnée apportée par les opérateurs économiques ou l'investisseur tiers au fur et à mesure des appels d'emprunt, remboursée en fin de délégation.

D. Les résultats financiers du plan d'affaires

Evolution du chiffre d'affaires



Evolution du résultat net



Compte de résultat

Euros	2019	2025	2030	2035	2040	2045
Chiffre d'affaires	4 838 295	6 242 453	6 991 765	7 446 753	7 940 716	8 478 172
Total charges externes	(1 501 219)	(1 613 715)	(1 721 785)	(1 815 693)	(1 908 312)	(2 005 655)
Valeur ajoutée	3 337 076	4 628 738	5 269 981	5 631 059	6 032 404	6 472 517
Impôts, taxes et redevance au concéd	(283 524)	(313 848)	(337 808)	(355 917)	(379 610)	(405 289)
Total frais de personnel	(1 446 755)	(1 562 956)	(1 667 841)	(1 780 708)	(1 902 240)	(2 033 184)
Excédent brut d'exploitation	1 606 797	2 751 934	3 264 332	3 494 434	3 750 554	4 034 044
Total amortissements et provisions	(206 060)	(775 570)	(1 063 395)	(1 286 988)	(1 259 314)	(1 272 267)
Résultat d'exploitation	1 400 737	1 976 363	2 200 937	2 207 445	2 491 240	2 761 776
Résultat financier	(3 086)	(638 653)	(680 367)	(710 739)	(645 892)	(570 717)
RCAI	1 397 651	1 337 710	1 520 571	1 496 706	1 845 348	2 191 060
Total IS et participations	(553 819)	(530 068)	(602 526)	(593 070)	(731 219)	(868 207)
Résultat net	843 832	807 643	918 045	903 636	1 114 129	1 322 852

CALENDRIER PREVISIONNEL

Les principales étapes nécessaires au transfert de l'exploitation à un nouvel exploitant sont les suivantes :

- **validation de cette gouvernance et de la stratégie via un Appel à Manifestation d'Intérêts (AMI)** : hiver 2017-2018

- **installation du SMO** : été 2018

- **publication de l'avis d'appel public à la concurrence (AAPC)** : automne 2018

- **réception des candidatures** : janvier 2019
- **réception des offres** : mai 2019
- **négociations des offres** : été 2019
- **remise des offres finales** : automne 2019
- **choix de l'opérateur / co-actionnaire** : automne 2019
- **période de transition** : transfert d'exploitation
- **prise d'effet du nouveau contrat** : 1er janvier 2020

Fait à Nancy, le

Pour Voies navigables de France
Thierry GUIMBAUD, Directeur général

Pour la Région Grand Est
Jean ROTTNER, Président

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/4.3

DELIBERATION RELATIVE A LA MODIFICATION DES HORAIRES DE NAVIGATION SUR LE CANAL DU RHONE A SETE (PORTES DU VIDOURLE)

Vu le code des transports, notamment son article R. 4312-10,

Vu la délibération du conseil d'administration du 28 février 2013 modifié relative aux horaires et jours d'ouverture des ouvrages de navigation confiés à Voies navigables de France,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

A compter du 30 juin 2018, les manœuvres de vérifications et d'entretien des portes du Vidourle entraîneront un arrêt de navigation au droit de l'ouvrage entre les PK 26.530 (porte amont) et PK 26.650 (porte aval), chaque lundi des semaines paires, pour une durée approximative d'une heure, entre 9 h et 12 h.

Article 2

A l'annexe de la délibération du 28 février 2013 susvisée, la ligne relative au canal du Rhône à Sète sera complétée, dans la rubrique observations, de la disposition de l'article 1.

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration — La secrétaire du conseil d'administration

Christian DE FENOYL — Jeanne-Marie ROGER

Voies navigables
de France

C.A.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 28 JUIN 2018

N° 02/2018/4.4

DELIBERATION RELATIVE A LA MODIFICATION DES HORAIRES DE NAVIGATION SUR L'ENSEMBLE DES ITINERAIRES DE LA DIRECTION TERRITORIALE CENTRE-BOURGOGNE

Vu le code des transports, notamment son article R. 4312-10,

Vu la délibération du conseil d'administration du 28 février 2013 relative aux horaires et jours d'ouverture des ouvrages de navigation confiés à Voies navigables de France,

Vu la délibération du 27 novembre 2014 du conseil d'administration relative aux horaires et jours d'ouverture des ouvrages du canal du Loing,

Vu la délibération du conseil d'administration du 25 février 2016 relative aux dates de début et de fin de la haute saison et d'harmonisation des horaires sur l'ensemble des itinéraires de la direction territoriale Centre-Bourgogne,

Vu les consultations du CHSCT local du 8 février 2018 et du CTUP du 19 mars 2018,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide :

Article 1er

Au tableau annexé à la délibération du 25 février 2016 susvisée, les jours et horaires de navigation sont remplacés par les jours et horaires de navigation figurant aux tableaux ci-dessous, pour les ouvrages qui y sont mentionnés :

VOIES NAVIGABLES de la DT CENTRE BOURGOGNE -
Horaires de navigation

Itinéraire « Saône-Seine »

Canal du Loing

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande
Toute l'année du 1er janvier au 31 décembre			
Lundi au dimanche →	**7h00 à 19h00**		
Tout l'itinéraire sauf écluse de Moret -sur-Loing		7h00 à 19h00	
Ecluse de Moret-sur-Loing		7h00 à 13h00 14h00 à 17h00	13h00 à 14h00 17h00 à 19h00

Canal de Briare, canal Latéral à la Loire, canal du Centre

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande
<u>Basse saison</u> Pendant la période de l'heure d'hiver (hormis le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**8h00 à 12h00 13h30 à 17h00**		8h00 à 9h00 (1) 9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
<u>Haute saison</u> Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**8h00 à 12h00 13h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00 (2)	8h00 à 9h00 (1)
Canal latéral à la Loire			
écluse n° 1 de Digoin →			*Service spécial d'éclusage de 19h00 à 22h00*
écluse double n°21/22 du Guétin →			*Service spécial d'éclusage de 19h00 à 22h00*

(*) conformément à Directive européenne 2000/84/CE du 19 janvier 2001 (soit passage à l'horaire d'été dans la nuit du samedi au dimanche du dernier week-end de mars ; passage à l'horaire d'hiver dans la nuit du samedi au dimanche du dernier week-end d'octobre)

(1) Navigation programmée réservée aux bateaux de commerce (pour la navigation la semaine, demande à formuler la veille avant 15h – pour la navigation le week-end, demande à formuler le vendredi avant 15h)

(2) <u>Canal du Centre</u> : navigation possible pendant la pause méridienne sans garantie d'intervention (secteur automatisé)

<u>Jours de fermeture :</u> 1er janvier, 1er mai, 1er novembre, 11 novembre, 25 décembre

Vieux canal de Briare (écluses de La Cognardière, de la Place et de Briare)

	Horaires	**Navigation libre**	**Navigation à la demande**
<u>Basse saison</u> Pendant la période de l'heure d'hiver (hormis le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00** **13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
<u>Haute saison</u> Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00	12h00 à 13h00 *Service spécial d'éclusage de 19h à 22h*

(*) conformément à Directive européenne 2000/84/CE du 19 janvier 2001

Itinéraire « voies touristiques de Centre-Bourgogne »

Canal de Bourgogne

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande (1)
Basse saison Pendant la période de l'heure d'hiver (hormis le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Tout l'itinéraire de l'écluse 54S à l'écluse 111Y *Lundi au dimanche* →	**Navigation interrompue (3)**		
De l'écluse 76S à l'écluse 55S et de l'écluse 112Y à l'écluse 114/115Y *Lundi au dimanche* →	**9h00 à 12h00 13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
Haute saison Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche → *Tout l'itinéraire de l'écluse 76S à l'écluse 15Y et de l'écluse 56Y à l'écluse 114/115Y*	**9h00 à 12h00 13h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00	
De l'écluse 16Y à l'écluse 55Y (Vallée de Marigny) →			9h00 à 12h00 13h00 à 19h00
De l'écluse 1VS (Ecsomes) à l'écluse 3VS (Rambourg) →			*Service spécial d'éclusage de 19h00 à 22h00*

Canal du Nivernais

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande (1)
Basse saison Du 1er janvier au 16 mars et du 11 novembre au 31 décembre *			
Lundi au dimanche →	**Navigation interrompue**		
Basse saison Du 17 mars au dernier vendredi précédent le passage à l'heure d'été * et du lundi suivant le passage à l'heure d'hiver* au 10 novembre			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00 13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
Haute saison Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00 13h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00	
De l'écluse 78VS (Vaux) à l'écluse 81VS (Batardeau) →			*Service spécial d'éclusage de 19h00 à 22h00*

Canal de Roanne à Digoin

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande (1)
<u>Basse saison</u> Pendant la période de l'heure d'hiver (hormis le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au samedi →	**9h00 à 12h00** **13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
Dimanche →	**Navigation interrompue**		

<u>Haute saison</u> Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00** **13h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00	

La Seille

	Horaires	Navigation libre	Navigation à la demande (1)
<u>Basse saison</u> du dernier dimanche des vacances scolaires de noël au 16 mars Du 11 novembre au vendredi précédent les vacances scolaires de noël			-
Lundi au dimanche →	**Navigation interrompue**		
du premier samedi au dernier samedi des vacances scolaires de Noël			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00** **13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00
Du 17 mars au dernier vendredi précédent le passage à l'heure d'été * et du lundi suivant le passage à l'heure d'hiver* au 10 novembre			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00** **13h30 à 17h00**		9h00 à 12h00 13h30 à 17h00

<u>Haute saison</u> Pendant la période de l'heure d'été (plus le dernier samedi précédent le passage à l'heure d'été et le premier dimanche suivant le passage à l'heure d'hiver) *			
Lundi au dimanche →	**9h00 à 12h00** **13h00 à 19h00**	9h00 à 12h00 13h00 à 19h00 (2)	
Ecluses de La Truchère et de Branges →			*Service spécial d'éclusage de 19h00 22h00*

(*) conformément à Directive européenne 2000/84/CE du 19 janvier 2001 (soit passage à l'horaire d'été dans la nuit du samedi au dimanche du dernier week-end de Mars ; passage à l'horaire d'hiver dans la nuit du samedi au dimanche du dernier week-end d'Octobre)

(1) Navigation programmée : pour la navigation la semaine, demande à formuler la veille avant 15h ; pour la navigation le week-end, demande à formuler le vendredi avant 15h

(2) <u>La Seille :</u> navigation possible pendant la pause méridienne sans garantie d'intervention du service (hors poste fixe de l'écluse de la Truchère)

(3) Navigation programmée du lundi suivant le passage à l'heure d'hiver au 10/11 de 9h à 12h et de 13h30 à 17h **réservée aux bateaux de commerce** (pour la navigation la semaine, demande à formuler la veille avant 15h – pour la navigation le week-end, demande à formuler le vendredi avant 15h)

Jours de fermeture : ***1er janvier, 1er mai, 1er novembre, 11 novembre, 25 décembre***

Article 2

Ces modifications sont portées à la connaissance des usagers par l'application « avis à la batellerie », dans le respect des engagements du schéma directeur d'exploitation des voies navigables (SDEVN) en matière d'information des usagers.

Article 3

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration	La secrétaire du conseil d'administration
Christian DE FENOYL	Jeanne-Marie ROGER