

BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France



Année 2015 N°60
1^{er} décembre 2015

Conseil d'administration n°4 du 26 novembre 2015

- Délibération relative à l'approbation du projet stratégique de l'établissement 2015-2020	P 3
- Délibération relative au budget initial de Voies navigables de France pour l'exercice 2016	P 28
- Délibération relative au régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports	P 39
- Délibération relative à la création de prestations d'action sociale au bénéfice des agents de droit public de VNF	P 41
- Délibération relative à la composition de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France	P 43
- Délibération relative à la désignation du président et des membres à voix délibérative de la commission des marchés et accords-cadres de Voies navigables de France	P 45
- Délibération relative aux ajustements des missions du comité d'audit au titre des activités d'audit interne	P 47
- Délibération relative à la désignation d'un membre au sein du comité d'audit	P 50
- Délibération relative à l'application à Voies navigables de France du décret n°2012-752 du 9 mai 2012 portant réforme du régime des concessions de logement	P 51
- Délibération relative au calendrier des réunions du conseil d'administration pour l'année 2016	P 54
- Délibération relative aux seuils de mise en œuvre des poursuites contentieuses	P 55
- Délibération relative à l'admission en non-valeur de quatre créances	P 56
- Délibération relative à l'approbation du protocole transactionnel lié au marché pour la reconstruction du barrage Quesnoy sur Deule avec l'entreprise Bouygues travaux publics régions de France	P 57
- Délibération relative à l'avenant n°1 au lot n°5 (voies d'eau de l'arrondissement de Picardie) du marché de dragages d'entretien et d'amélioration des voies d'eau de la direction territoriale du bassin de la Seine et la gestion des filières de valorisation ou d'élimination des matériaux extraits	P 58
- Délibération relative aux dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiés à VNF pour la période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre 2016	P 63
- Délibération relative à la signature d'une convention de gestion partagée de l'axe Sambre avec les intercommunalités concernées	P 73
- Délibération relative à l'établissement d'une convention tripartite entre VNF/CCI de Saône-et-Loire/Groupe CAYON	P 88
- Délibération relative à l'établissement d'une amodiation tripartite du silo de la concession d'outillages publics entre VNF/établissement public Port Rhénan de Colmar/Neuf-Brisach/SICA	P 108
- Délibération relative au protocole d'accord entre le Port autonome de Paris et Voies navigables de France dans le cadre des échanges immobiliers parisiens	P 128

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 Sécurité Défense du siège de l'établissement,
175, rue Ludovic Boutleux- CS. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex*

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/1.1

**DELIBERATION RELATIVE A L'APPROBATION DU
PROJET STRATEGIQUE
DE L'ETABLISSEMENT 2015 -2020**

Vu le code des transports,

Vu la délibération du conseil d'administration du 13 mars 2015 donnant mandat au directeur général de Voies navigables de France pour négocier et soumettre à la concertation le plan stratégique de l'établissement,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le projet stratégique de l'établissement 2015 – 2020 joint est approuvé.

Article 2

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Jeanne-Marie ROGER



Projet Stratégique VNF 2015-2020

Version du 26 octobre 2015

Préambule :

Le contexte dans lequel évolue notre secteur d'activité est aujourd'hui marqué par de profondes mutations, économiques, sociétales, environnementales et réglementaires, qui impactent nos métiers et notre fonctionnement.

Toutefois, ce sont autant d'opportunités à saisir pour définir une stratégie durable et responsable, tout en tenant compte de la contrainte budgétaire qui pèse sur l'Etablissement. Nos ressources seront en baisse de près de 50 M€ entre 2013 et 2016 du fait de la baisse de la subvention pour charges de service public, du plafonnement légal de la taxe hydraulique et de la baisse des subventions de l'AFITF pour la remise en état du réseau.

Dans ce contexte difficile, et afin que VNF soit en capacité d'anticiper et de maîtriser son avenir, j'ai souhaité que soit élaboré ce projet stratégique, le premier de l'EPA depuis sa création. Sur la base des acquis du projet voie d'eau, il nous faut désormais construire le socle de notre évolution à réaliser, vecteur d'une culture commune au sein de l'Etablissement. Ce socle s'accompagne d'ambitions, qui doivent rester accessibles, sur la gestion hydraulique, les niveaux de service sur les différents réseaux et la réalisation de Seine Nord Europe maintenant par une société de projet.

Nous n'agissons pas seuls, femmes et hommes, au service de la voie d'eau : ce projet a fait l'objet d'une vaste concertation, entre avril et septembre 2015, avec nos différents partenaires (collectivités territoriales et associations représentatives, représentants de l'Etat dans les territoires, Parlement, ports, associations environnementales, associations d'usagers ...). Chacun a été invité à émettre son avis, ses commentaires et suggestions à l'occasion de présentations et d'échanges sur le texte du projet. Le document qui suit est le fruit de cette concertation et a été complété par de nécessaires annexes.

Marc PAPINUTTI,

Directeur général

SOMMAIRE

Les missions et engagements de VNF

Le contexte économique et environnemental de la voie d'eau et de VNF

Les grandes orientations stratégiques

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

Contribuer au développement des activités au bénéfice du transfert modal, de l'économie touristique et des territoires, en lien avec les partenaires

Construire un établissement économiquement et environnementalement responsable

Annexes

Carte de l'offre de service

Politique de ressources humaines

Eléments de trafics

Notre ambition : être un établissement moderne, responsable de son capital humain, soucieux de la juste qualité du service rendu et garantissant l'utilité sociale, économique et environnementale de la voie d'eau.

Nous nous y engageons en nous fondant sur les valeurs fortes portées par l'Etablissement et ses personnels : service public, intérêt général, sécurité, partenariats et développement durable.

LES MISSIONS ET ENGAGEMENTS DE VNF

Voies navigables de France, établissement public administratif du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie (MEDDE), a en charge l'exploitation, la maintenance, la modernisation et le développement de 6 700 km de rivières et canaux navigables. L'établissement gère également 40 000 hectares de domaine public fluvial, près de 4 000 ouvrages d'art (écluses, pentes d'eau, barrages, etc...) et 2 500 bâtiments et maisons éclusières.

Depuis plus de 20 ans, VNF (sous forme d'EPIC avec les services navigation, puis d'EPA) agit au quotidien pour relever le défi du fluvial. Ainsi, en s'appuyant sur la compétence et le professionnalisme de l'ensemble du personnel, l'Etablissement assure :

- La qualité et la sécurité du réseau et des ouvrages ainsi que le développement des activités de navigation sur le réseau ;
- Les services aux clients et aux usagers pour mieux répondre à leurs besoins et attentes ;
- La préservation du patrimoine que constituent les voies navigables, en assurant l'équilibre entre le développement des activités et la protection de l'environnement ;
- La maîtrise d'ouvrage de grands projets contribuant au développement du réseau fluvial à l'échelle nationale et européenne.

Depuis le 1er janvier 2013, VNF réunit l'ensemble des personnels travaillant pour le service public de la voie d'eau. Au 31 janvier 2015, il compte plus de 4500 personnes (90% environ relèvent d'un statut de droit public et 10% d'un statut de droit privé), répartis entre le siège et les 7 directions territoriales.

LE CONTEXTE ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DE LA VOIE D'EAU

Poids économique de la filière fluviale, dynamique environnementale et avantages compétitifs de la voie d'eau

La **loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015** confirme l'engagement de la France et de l'Etat dans une politique résolue de transfert modal pour réduire les flux routiers et développer corollairement les trafics de fret ferroviaires et fluviaux. L'Etat affirme en conséquence la priorité qu'il entend donner, en matière d'infrastructures, **aux investissements de modernisation et de développement du ferroviaire, des voies d'eau et des infrastructures portuaires.**

Les capacités de massification du mode fluvial offrent un **atout économique et environnemental**. Le transport de marchandises par voie fluviale bénéficie d'une bonne efficacité énergétique et présente des avantages compétitifs réels pour la collectivité : c'est un mode fiable, très sûr et qui contribue à réduire les nuisances associées à la congestion routière (accidents, bruit et émissions polluantes

notamment). Il doit s'intégrer dans une chaîne logistique multimodale efficace au service d'un objectif de croissance verte.

Les **évolutions climatiques et environnementales** (inondations, sécheresses, chancre coloré ...) génèrent par ailleurs une exigence accrue sur la maîtrise de la gestion hydraulique et le maintien de la biodiversité, qui doit être repositionnée au cœur de l'activité de l'établissement.

Dans un contexte de recomposition de ses trafics historiques (chute massive des acheminements de charbon, développement important des acheminements conteneurisés...) et de faible croissance générale du secteur des transports, **l'activité de transport fluvial de marchandises a continué à se développer**, confirmant la capacité du fluvial à mettre en œuvre le report modal. Entre 2000 et 2014, le transport fluvial a ainsi progressé de 7% alors que les autres modes voyaient leurs trafics reculer sensiblement.

L'activité fluviale peut s'appuyer dans le même temps sur de nouveaux **relais de croissance** : ainsi, l'activité des **croisières fluviales** augmente (+6 % en 2014 en nombre de bateaux ; +15% en nuitées en 2014) de même que le trafic de bateaux promenades (+8,8% en places offertes entre 2010 et 2011), et conforte le **secteur touristique**. Le développement de ces activités passe nécessairement par le renforcement des dynamiques partenariales déjà engagées avec les acteurs de territoire autour de projets touristiques partagés pour les rivières et les canaux gérés par VNF. Dans ce cadre, les évolutions induites par **la réforme de l'organisation territoriale** constituent une réelle opportunité pour VNF et les territoires.

LES GRANDES ORIENTATIONS STRATEGIQUES

1- DEPLOYER SUR LE RESEAU UNE OFFRE DE SERVICE RAISONNEE QUI REPONDE AUX BESOINS ET AUX ENJEUX ECONOMIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

1-A- Adapter les services offerts aux besoins des usagers

Pour satisfaire les différents usages effectifs de la voie d'eau, évalués sur les fréquentations constatées et leur répartition dans l'année, et en optimisant l'allocation des moyens en conséquence, VNF différencie trois offres de service sur le réseau et s'organise en conséquence (cf. annexe 1) :

- **une offre de service fret garantie toute l'année sur le réseau principal** : la navigation est possible, sur les itinéraires concernés, 7 jours sur 7, en passage libre ou à la demande,
- **une offre de service saisonnalisée à orientation touristique sur le réseau secondaire** : les plages horaires d'ouverture fluctuent de 8h à 10h par jour, selon la saison (haute, moyenne ou basse) et l'automatisation du réseau ; le passage est libre en haute et moyenne saison, soumis à réservation en basse saison,
- **une offre de service concentrée sur la gestion hydraulique pour permettre les autres usages de l'eau** (agriculture, industrie, alimentation en eau potable), lorsque les enjeux de navigation ne sont pas prépondérants. Une navigation ponctuelle à la demande reste possible si elle ne mobilise pas ou peu de moyens supplémentaires (passage à la demande).

Naturellement, **les activités liées à la gestion hydraulique pure et à la maintenance du réseau sont opérées sur l'ensemble du réseau, indépendamment du trafic et du niveau de service.**

Ces offres de service, au-delà des périodes d'ouverture, prévoient également des cibles différenciées en matière de délais d'intervention en cas de problème, mouillages (hauteur d'eau disponible) et de périodes autorisées de chômages (restriction ou arrêt de navigation pour travaux programmés). Elles pourront également inclure à terme l'adaptation des services offerts par VNF à ses clients en fonction des attentes de ceux-ci, notamment pour ce qui est de l'accueil des touristes dans le cadre des partenariats à nouer avec les collectivités.

Ces trois offres de service font ainsi l'objet d'un cadre général défini au niveau national, décliné à l'échelle de chaque itinéraire, au regard des enjeux locaux constatés en matière de trafic fret, de plaisance, et des autres usages afin notamment de préciser les amplitudes des hautes, moyennes et basses saisons sur le réseau secondaire. VNF priorise ses moyens en conséquence, en tenant également compte de l'état du réseau. Il adapte également son organisation dans les DT comme au siège en étudiant les aspects managériaux, de formation professionnelle et autre.

Les partenariats avec les territoires seront le moyen d'intégrer nos offres de services dans des politiques de développement local plus larges.

1-B Agir sur le réseau en maîtrisant la gestion hydraulique et en renforçant sa disponibilité

Les besoins de nombreuses activités humaines tributaires de la disponibilité en eau (refroidissement de centrales électriques, irrigation agricole, eau potable...) et les évolutions climatiques imposent une gestion économe et pérenne de la ressource en eau pour répondre durablement aux besoins. VNF participe activement à ces enjeux en agissant sur le réseau. L'établissement **rationalise et modernise sa gestion hydraulique** : instrumentation et connaissance du réseau et de ses consommations, formalisation de consignes d'exploitation, automatisation et standardisation des systèmes de gestion de l'eau, modernisation des ouvrages. En outre, l'établissement cherche à **accroître la valorisation économique de la fonction hydraulique** (prises d'eau, rejets, patrimoine fluvial, environnement ...), notamment lors de la reconstruction de nouveaux ouvrages de navigation.

La modernisation des ouvrages hydrauliques (dont les barrages réservoirs et les barrages mobiles en rivière) est également au cœur des préoccupations de VNF, en lien avec l'impératif de sécurité de ses agents intervenants sur ces ouvrages mais aussi des riverains de ces infrastructures. Pour cela, l'établissement **poursuit activement le déploiement de la maintenance (notamment spécialisée)** afin d'agir de manière préventive sur les ouvrages. VNF cherche à améliorer le taux de disponibilité du réseau pour rendre un meilleur service aux usagers, prolonger la durée de vie des ouvrages par une maintenance préventive optimisée (plans de maintenance préventive, programmation des interventions, organisation des moyens pour garantir des délais d'intervention en cohérence avec les enjeux des itinéraires et des ouvrages ...) et conforter encore la sécurité des agents, des usagers et des tiers.

2- INVESTIR SUR LE RESEAU EN FONCTION DES PRIORITES ET ACCOMPAGNER LES GRANDS PROJETS FLUVIAUX

2-A- Prioriser les investissements sur le réseau

Le niveau d'investissement nécessaire à la remise en état, à la mise aux normes et à la modernisation de l'ensemble du réseau, hors opérations de développement, est estimé à 250 millions d'euros courants par an, sur la période 2014 – 2035, selon l'étude réalisée en préparation du rapport présenté en 2013 par la Commission Mobilité 21 présidée par le député Philippe Duron.

Ce niveau ne pourra être atteint dans les années à venir, ce qui nécessite une priorisation plus fine de nos investissements.

L'allocation des moyens sur les itinéraires et les ouvrages sera réalisée en fonction du niveau de service programmé et de l'état du réseau existant. **Les investissements feront l'objet d'arbitrages en fonction des trafics et usages, en intégrant les perspectives de développement, et d'une analyse des risques notamment au regard de la sécurité et du maintien des activités.**

Les investissements sont également soutenus par les collectivités dans le cadre des CPER et des CPIER (autour d'itinéraires majeurs interrégionaux comme le Rhône ou la Vallée de la Seine), portant sur des opérations de développement du grand gabarit mais aussi de régénération/ restauration ou modernisation sur le réseau secondaire et intégrant les enjeux services aux usagers.

2-B- Accompagner les grands projets fluviaux

Voies navigables de France assure la maîtrise d'ouvrage de grands projets en vue de moderniser son réseau, d'en accroître les capacités et de renforcer le maillage fluvial.

L'établissement, engagé pour l'avenir de la voie d'eau, porte d'importants projets de développement à l'échelle nationale. Parmi eux, le projet **Bray-Nogent**, pour l'augmentation de gabarit de la petite Seine, le projet **MAGEO**, aménagement de l'Oise constituant le débouché sud du futur canal Seine-Nord Europe.

A l'échelle européenne, le **projet Seine-Nord Europe, partie intégrante de la liaison Seine-Escaut**, projet européen novateur en termes de financements, de partenariats, de mobilisation des expertises et de mise en œuvre de solutions innovantes devrait faire l'objet de la création d'une société de projet dans le courant du premier semestre 2016, pour laquelle VNF sera impliqué tant par la gouvernance que par la phase travaux puis l'exploitation de la nouvelle infrastructure.

Doivent également être poursuivis le partenariat public/privé pour la reconstruction des barrages de l'Aisne et de la Meuse, ainsi que la modernisation du **canal du Rhône à Sète** qui sont déjà en phase de réalisation.

3- CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT DES ACTIVITES AU BENEFICE DU TRANSFERT MODAL, DE L'ECONOMIE TOURISTIQUE ET DE L'AMENAGEMENT DES TERRITOIRES, EN LIEN AVEC LES PARTENAIRES

3-A- Favoriser le transfert modal et accroître la part modale du transport fluvial

Le transport fluvial est un marché en expansion, il conserve une forte capacité de développement à la fois sur le réseau existant et dans le cadre de nouveaux aménagements. 2000 km de voies navigables sur 6700 km sont à grand gabarit et ne sont pas totalement interconnectés en réseau tant à l'échelle nationale qu'europpéenne.

Le fluvial représente environ 4% du transport total du fret en France et se concentre naturellement sur les axes très délimités à grand gabarit où la part fluviale est bien supérieure : 15% sur l'axe Seine, 10% sur l'axe Saône-Rhône, plus de 20 % sur l'axe rhénan.

Les réserves de capacités de trafic restent importantes : il est possible d'accueillir quatre fois plus de trafic sur l'axe Seine, deux fois plus sur le Rhin, cinq fois plus sur le Rhône. Il convient également de citer, au titre du grand gabarit, l'axe de la Moselle.

Afin de concrétiser ce potentiel de développement, VNF :

- › travaille avec les grands ports maritimes de façon à accroître la performance de la desserte fluviale de leur hinterland ;
- › travaille avec les ports intérieurs, les régions et les collectivités locales, afin d'assurer un maillage pertinent de l'offre portuaire sur le réseau, de permettre la mise à disposition des infrastructures et des terrains adaptés au déploiement de terminaux performants et à la mise en œuvre de dessertes de qualité rendant possible l'intégration des ports intérieurs dans des chaînes logistiques compétitives. Lorsque VNF est l'autorité concédante de ces ports, une réflexion sur la gouvernance est engagée afin de permettre l'implication directe des collectivités dans les choix stratégiques de développement des ports, en utilisant notamment les nouvelles possibilités qui ont été créées par la loi « NOTRE ».
- › identifie les projets potentiellement porteurs de trafic auprès des chargeurs (y compris d'éventuels trafics de niche sur le réseau secondaire), étudie les conditions rationnelles pour y répondre si le besoin est avéré, et évalue si la solution fluviale représente une alternative économique réaliste pour un coût supplémentaire faible pour l'établissement ;
- › promeut le fret fluvial, en partenariat avec les ports, les transporteurs fluviaux et les logisticiens compétents. Dans ce cadre, VNF œuvre à l'émergence d'offres logistiques multimodales compétitives;
- › poursuit **l'amélioration de l'offre et de la qualité de service** sur les itinéraires à fort trafic, en proposant des services innovants, tant pour les transporteurs (horaires, dématérialisation des procédures, aménagement de postes d'attente, développement avec les partenaires portuaires de postes de distribution d'eau et d'électricité) que pour les chargeurs (connaissance de l'offre logistique du réseau – ports, quais ...- , calculs d'itinéraires, aide à l'étude et à l'expérimentation du report modal vers la voie d'eau).

3-B- Contribuer à l'économie touristique, en agissant avec les partenaires

Les voies d'eau sont un atout pour l'attractivité économique et touristique des territoires. Le tourisme fluvial draine ainsi près de 11 millions de passagers en bateaux-promenades (dont près de 8 en Ile-de-France pour 100 millions d'euros de recettes), 172.000 en péniches-hôtels et paquebots fluviaux, 158.000 en bateaux habitables, et 12.000 personnes ont navigué sur leurs propres bateaux (plaisance privée).

Selon des études récentes¹ menées par VNF, le tourisme fluvial représente des retombées de 500 millions d'euros pour les territoires irrigués. Ce chiffre intègre uniquement les usages touristiques basés sur la navigation (plaisance, croisières mais hors bateaux-promenades), mais ne prend pas en

¹ Etude sur la location de bateaux habitables sans permis, janvier 2013 ; étude sur les péniches hôtels en mars 2015 ; étude sur la plaisance privée en mars 2015 ; étude sur les paquebots fluviaux en décembre 2014

compte l'ensemble des activités directement liées à la voie d'eau tel que le cyclotourisme ou la randonnée dont les retombées économiques locales sont également très importantes.

VNF accompagne les territoires afin qu'ils tirent pleinement bénéfice de l'attractivité de la voie d'eau, en initiant des projets de développement des usages touristiques et de loisirs sur les itinéraires les plus prometteurs du réseau ou en accompagnant les projets portés par les acteurs locaux en faveur de ce tourisme éco-patrimonial. Son engagement aux côtés des partenaires, et en premier lieu les collectivités locales, est une des pierres angulaires de son action. La réforme territoriale, qui s'accompagne d'une refonte de la carte institutionnelle, ainsi que la place croissante des métropoles dans le paysage administratif ne manqueront pas de susciter des ajustements à tous les niveaux, notamment sur les politiques du tourisme et du développement économique. La politique partenariale de VNF devra se fonder sur une logique d'itinéraire, en associant l'ensemble des acteurs territoriaux nécessaires, dans une recherche d'équilibre entre les enjeux de développement propres à l'établissement (dont celui de la gestion hydraulique) et les projets des territoires.

Pour ce faire, l'établissement :

- › élabore, avec les territoires, des projets de développement touristique des sites et itinéraires à forts enjeux, en agissant tout particulièrement sur la mise en valeur du patrimoine fluvial, l'entretien des berges et la valorisation du domaine.
- › met en œuvre une offre de service adaptée sur le réseau secondaire saisonnée à orientation touristique.
- › conforte les services proposés aux plaisanciers et croisiéristes (accueil, gestion des déchets, fourniture de fluides, appontements, systèmes d'information) en partenariat avec des acteurs publics et privés, au sein de structures d'accueil des bateaux adaptées : appontements croisière, ports et haltes de plaisances.

3-C- Intégrer notre réseau au réseau européen

Les réseaux fluviaux sont aujourd'hui interconnectés et ont vocation à l'être encore davantage. Le dialogue et la mutualisation entre VNF et ses homologues européens sont incontournables pour renforcer la performance opérationnelle et la compétitivité économique de la voie d'eau à l'échelle européenne. Le potentiel d'évolution du transport fluvial, en France comme en Europe, réside notamment dans la logique de maillage du grand gabarit et du réseau connexe, et, plus particulièrement, dans l'approche multimodale au sein des principaux corridors européens (Mer du Nord – Méditerranée, Rhin-Alpes, Rhin-Danube).

Les projets européens comme l'émergence d'une réflexion à l'échelle de grands corridors européens doivent aussi conduire à renforcer notre action auprès des institutions européennes pour s'assurer de la bonne prise en compte des spécificités de notre réseau.

3-D – Remettre l'innovation au centre de notre action

L'évolution des nouvelles technologies, qui impacte les demandes des usagers (information en temps réel, géolocalisation ...), constitue une opportunité pour adapter et améliorer les modes de travail (dématérialisation de certaines procédures, télé-conduite, automatisation des barrages manuels ...).

La poursuite de la politique active en matière de Systèmes d'Information Fluviale (SIF) doit contribuer à l'amélioration de la compétitivité des solutions de transports fluviales et à celle de la gestion de l'infrastructure par VNF. Cela nécessite notamment l'interfaçage des outils développés avec ceux des ports et autres gestionnaires et exploitants fluviaux français et européens.

Le secteur fluvial français doit aussi poursuivre sa transformation s'il veut continuer à progresser en parts de marché vis-à-vis des autres modes et se porter au même niveau que ses voisins européens. Pour cela, l'amélioration de la compétitivité économique de la flotte et de sa performance environnementale doit se poursuivre en pleine adéquation avec la transformation des marchés.

VNF s'attache à être l'un des catalyseurs entre les différents acteurs concernés (administrations, transporteurs, chargeurs, bureaux d'études, universités, industriels ou financeurs) pour faire émerger une plateforme nationale et européenne permettant de réaliser ses innovations dans le domaine de la cale et de les diffuser dans la filière de façon durable. VNF accompagne également le secteur dans la réflexion à mener sur le financement de la mise en œuvre de ces innovations et le déploiement d'outils adaptés.

4- CONSTRUIRE UN ETABLISSEMENT ECONOMIQUEMENT ET ENVIRONNEMENTALEMENT RESPONSABLE

Voies navigables de France réunit depuis le 1^{er} janvier 2013 l'ensemble des personnels de la voie d'eau œuvrant sur le territoire national. Si les bases fonctionnelles du nouvel Etablissement sont désormais posées, **il faut à présent œuvrer à la construction d'une culture commune et adapter progressivement les organisations, les compétences, les modes de faire dans le cadre d'un processus d'accompagnement du changement.**

4- A- Accompagner le changement, Animer la politique sociale

L'établissement fait face à un certain nombre de mutations qui vont impacter ses missions et ses métiers. Des métiers vont se transformer (évolution des métiers techniques de la maintenance et de l'exploitation) et d'autres se développer (gestion hydraulique, analyse économique et financière, maîtrise d'ouvrage, ingénierie de projets partenariaux de développement territorial et d'accueil touristique, contrôle intégré des projets). VNF doit également intégrer les départs conséquents d'emplois et probables reprises d'emplois à venir. Du fait du jeu des départs par mutation, démission ou retraite, entre 1000 et 2000 postes auront changé de responsable ou auront été créés d'ici 2020. Le recrutement sur ces postes est un challenge stratégique pour l'Etablissement.

Par ailleurs, **l'ajustement des niveaux de service selon les itinéraires nécessite d'optimiser et de réorganiser les modalités de gestion du réseau.** La modernisation des ouvrages et la poursuite du développement des nouvelles technologies impactent également les besoins en termes d'intervention sur le réseau en « allégeant » les charges de l'exploitation et en nécessitant le renforcement d'une maintenance préventive affûtée.

Seront ainsi menés une **révision des organisations, des processus et des référentiels pour les harmoniser, ainsi qu'un redimensionnement ou une réallocation des moyens, en termes d'entretien, de maintenance et d'exploitation,** au regard du niveau de service retenu sur chaque itinéraire.

Ceci implique de **développer une gestion des ressources humaines renouvelée et ambitieuse au service des personnels et de l'établissement**, reposant sur :

- › Un dialogue de gestion RH renouvelé ;
- › Un dialogue social renforcé ;
- › Une GPEECC (Gestion Prévisionnelle des Emplois, Effectifs, Compétences et Carrières) ambitieuse avec notamment l'ouverture à des professionnalisations et des évolutions de carrières au sein de l'établissement ;
- › Des politiques RH adaptées : recrutement, formation, professionnalisation, dispositifs juridiques ;

et de **déployer des dispositifs d'accompagnement au changement pour les agents et les cadres impactés par les réorganisations** (accompagnement individuel et collectif, aide à la mobilité fonctionnelle et géographique, rémunérations ...).

En outre, VNF poursuit :

- › L'amélioration de la qualité du cadre de travail des agents : **sécurité, avec un objectif ambitieux de zéro accident du travail avec arrêt**, prévention, hygiène,
- › Le partage et les échanges de bonnes pratiques notamment avec l'encadrement intermédiaire,
- › L'instauration d'un dialogue régulier des DT avec leurs personnels et les syndicats en instaurant par exemple un agenda social local
- › Le déploiement d'une comptabilité analytique et la mise en place du décret de Gestion Budgétaire et Comptable Publique (GBCP),
- › L'optimisation de ses systèmes d'information et la refonte de son intranet.

L'ensemble de ces actions concourt à la construction d'une culture commune au sein de l'établissement.

4-B- Consolider les équilibres financiers de l'Etablissement

Au cours des prochaines années, VNF devra continuer à assurer ses missions tant en matière de gestion du réseau que de promotion des voies d'eau. Il s'agira également de dégager sur la période des investissements pour la régénération et la remise en état du réseau et contribuer à l'engagement d'opérations inscrites dans les CPER 2015-2020. Ces dernières correspondent notamment à différents projets de développement du réseau.

L'atteinte de ces objectifs implique à la fois une stricte maîtrise des dépenses de personnel et de fonctionnement et une évolution du modèle économique qui résultera notamment de l'optimisation et d'une meilleure valorisation du domaine et de revalorisations de péages. Dans ce cadre, VNF continuera à rechercher l'engagement de l'AFITF, de l'Union européenne et de nos partenaires locaux pour la remise en état du réseau et les grands projets de développement de l'établissement.

Optimiser et valoriser le domaine

40 000 hectares sont aujourd'hui confiés par l'Etat à VNF, dont les recettes correspondantes sont de l'ordre de 25 millions d'euros annuels. La situation souvent privilégiée de ce domaine conduit VNF à avoir une politique de développement maîtrisée et responsable, dans un dialogue constant avec les collectivités locales.

Afin d'améliorer le rendement du domaine, l'action de VNF vise à :

- › **Développer et améliorer le rendement des recettes** par la révision et la simplification des tarifs, le développement d'outils dynamiques de gestion comme les COT simplifiées ou les COT thématiques, la recherche de nouvelles recettes au travers de projets immobiliers sur le modèle de ce qui a été réalisé à Lyon (Port Rambaud) et par une politique de cession ;
- › **Favoriser le développement des interfaces terrestres** (quais, plates-formes portuaires,..) au bénéfice des projets et trafics de fret et de tourisme.

Poursuivre les réformes liées aux politiques tarifaires de péages

La capacité contributive des différents acteurs et la prise en compte de la réalité de l'activité devront être considérées pour conduire une réévaluation et une indexation des tarifs de péages.

Préparer l'évolution de la taxe hydraulique

VNF accompagnera les réflexions exploratoires relatives aux possibilités d'évolution de la taxe hydraulique, qui représente près de 140 M€ de ressources pour VNF en 2015. Ces évolutions pourraient permettre, le cas échéant, de mieux valoriser et de mieux optimiser les avantages économiques tirés par les acteurs privés du réseau fluvial.

4- C- Affirmer la responsabilité environnementale de l'établissement

L'eau est une ressource naturelle, qui peut devenir rare à l'heure du changement climatique. La maîtrise de cette ressource est une attente sociale et sociétale majeure. Les voies navigables jouent un rôle dans la gestion de la ressource, de sa qualité, ainsi que dans la préservation et le développement des espaces naturels et de la biodiversité.

L'action de l'établissement repose sur la **responsabilité et la durabilité**. **Responsable** parce que VNF contribue à garantir l'alimentation en eau, qu'il s'agisse de l'alimentation en eau potable ou de la consommation nécessaire à l'activité économique ou industrielle. **Durable** parce que VNF veille à une consommation maîtrisée de l'eau, en déployant notamment des moyens innovants de régulation pour les ouvrages hydrauliques et parce que VNF participe à la prévention des risques liés à cette activité.

Soucieux de contribuer aux objectifs de qualité des eaux, VNF mettra en place les règlements d'eau sur l'ensemble de ses ouvrages et poursuivra ses certifications ISO 14000 et ISO 9000.

VNF contribue également à la **politique de transition énergétique et de croissance verte**, avec d'autres enjeux tels que les passes à poissons, l'usage de techniques douces de gestion des espaces verts permettant de garantir le 0 phyto, l'utilisation rationnelle de l'énergie de nos ouvrages, de nos bâtiments et de nos véhicules voire le développement d'équipements hydroélectriques sur les sites

pertinents. De même, l'établissement maîtrise la gestion et la valorisation des sédiments dans une **logique d'économie circulaire**.

En outre, VNF, en lien avec les ministères et les collectivités territoriales concernés, veillera tout particulièrement au traitement des platanes du canal du Midi affectés par le chancre coloré dans un souci de préservation de ce patrimoine au caractère exceptionnel.

Enfin le développement de gouvernances partagées sur des projets portuaires ou de territoire et la concertation systématisée sur les projets du réseau restent au cœur des pratiques de l'établissement.

* * *

Le Projet stratégique sera piloté, suivi et évalué par les instances de VNF, composées du COTER et du comité stratégique nouvellement mis en place et auquel les membres du Conseil d'Administration pourront être conviés. D'autres comités pourront être mis en place si nécessaire.

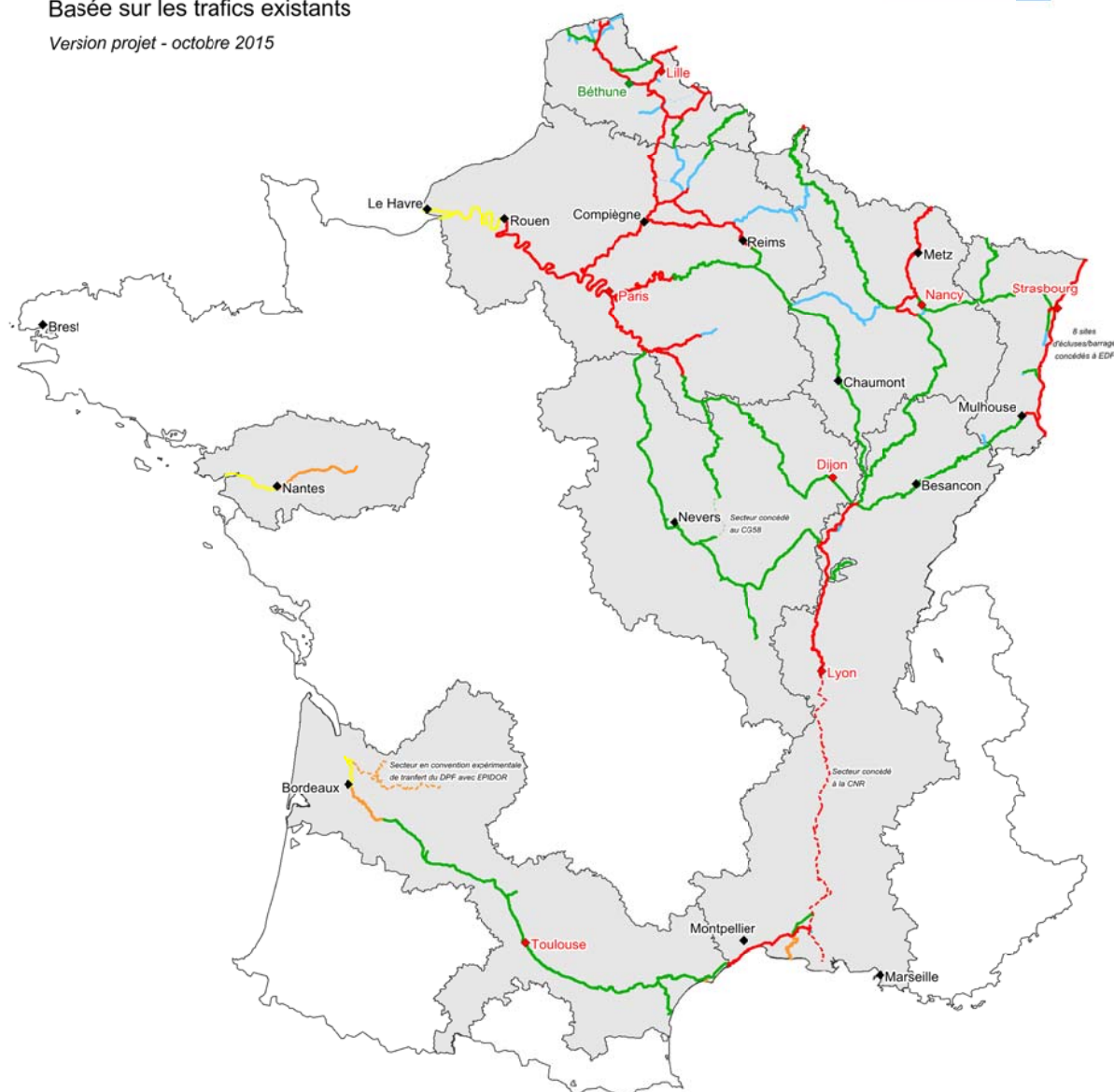
Annexe 1 : Carte de l'offre de service

PROJET STRATEGIQUE

Carte de l'offre de service

Basée sur les trafics existants

Version projet - octobre 2015



Qualification de l'offre

- Offre de service - Permanent (2300 km)
- Offre de service - saisonnée à orientation touristique (3250 km)
- Offre de service - Passage à la demande (570 km)
- Rivière à courant libre (340 km)
- Réseau non géré par VNF

Réalisation : DIEE/DGC - Octobre 2015

Annexe 2

Note sur la stratégie des Ressources Humaines 2015-2020 dans le cadre du projet stratégique

Le projet stratégique définit les orientations de l'établissement sur les années 2015-2020. Les actions qui en découlent sont en particulier déclinées en 5 chantiers prioritaires sur une première période :

- déclinier le cadre national de l'offre de service cible sur les itinéraires et les principes d'organisation associés ;
- définir une politique gestion hydraulique au travers d'organisations cibles associées, le référentiel métier ;
- veiller à la mise en œuvre du nouveau cadre juridique budgétaire et comptable ;
- renforcer le dialogue de gestion ;
- conforter la politique de sécurité physique et juridique des personnes.

Face à ces objectifs ambitieux, VNF, fort d'un dialogue de gestion exigeant entre les directions fonctionnelles et territoriales pour mesurer les besoins en termes d'organisations et de moyens dans un contexte économique contraignant, doit anticiper les évolutions qui seront nécessaires dans le domaine de la gestion des ressources humaines. VNF doit par conséquent développer une politique volontaire, forte et avisée de développement des compétences de ses personnels ainsi que de recrutement, de mobilité et de formation et de gestion des ressources humaines.

La réussite de la démarche reposera sur la mise à disposition d'outils qui s'enrichissent de mois en mois, un partage de l'état des lieux des connaissances, des souhaits d'évolution des personnels et leur attachement à VNF, d'outils efficaces d'accompagnement du changement et l'anticipation des départs à la retraite. Cette réussite sera assise sur une réelle communauté de travail construite et consolidée depuis la création de cet établissement.

1. L'évolution des organisations, des postes et des métiers au service des missions de VNF

Pour atteindre ses objectifs, VNF doit anticiper les évolutions techniques, organisationnelles, légales, environnementales et leurs effets sur les organisations, les emplois et les compétences.

Les directions porteuses des politiques de VNF doivent ainsi se projeter en 2020 en définissant les besoins en compétences à maintenir ou à développer et les nouveaux métiers. Les directions territoriales et le siège doivent mettre en place des projets de service et d'organisation permettant de décliner ces politiques dans leur contexte local et ainsi prioriser les postes à pourvoir.

1.1 Professionnalisation et redéploiement

De nombreux métiers et les compétences qui y sont associées sont déjà en évolution en raison d'une modernisation des techniques ou d'un renforcement des responsabilités : mainteneur, exploitant, maîtrise d'ouvrage, ingénierie de projet, communication web, acheteur, contrôle intégré, barragiste, mobilité carrière, comptables...

Les métiers de cadre de proximité des équipes opérationnelles d'exploitation, au premier rang desquels figurent le chef d'équipe, et leur positionnement sont à eux seuls l'objet d'un chantier important pour les organisations futures qui sera ouvert dès le début de l'année 2016.

Les pôles de proximité des ressources humaines des directions poursuivront leur professionnalisation, au bénéfice d'une clarification de leurs rôles au regard de celui du siège, et devront être capables de s'adapter à des référentiels et à des outils nouveaux qui leur permettront de suivre et de connaître les effectifs, les postes et les activités de l'EPA.

1.2 Evaluer nos ressources et nos besoins sur l'ensemble du territoire

La gestion des ressources humaines ne peut être efficiente que si les besoins en compétences sont bien identifiés à la fois qualitativement et quantitativement, permettant ainsi de déterminer les postes à créer ou à faire évoluer et d'identifier les personnels à accompagner en leur offrant, à travers une GPECC, des parcours professionnels diversifiés afin de les fidéliser, de leur donner la perspective d'évolution professionnelle et de carrière satisfaisante, de continuer de développer leurs compétences et de s'épanouir professionnellement ou de favoriser les allers-retours hors de l'établissement avec le ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie .

Pour aider les services à décliner les politiques de VNF, la Direction des Ressources Humaines doit continuer à développer des outils de pilotage, en particulier au sein du SIRH, mettre en œuvre le dialogue de gestion et offrir une GPECC ambitieuse.

2. Le développement et la mobilisation des connaissances et des compétences

2.1 Evaluer nos ressources en compétences

Connaître les compétences présentes dans ses équipes est une étape indispensable, à la fois pour être en capacité de les mobiliser sur les actions et les projets entrepris par l'établissement, et pour fonder le plan d'actions nécessaires à leur préservation ou leur développement.

2.2 Pérenniser nos compétences tout en développant de nouvelles compétences

Des outils de capitalisation des connaissances devront être mis en œuvre pour préserver ces compétences : tutorat, compagnonnage, partage des savoirs, rédaction de guides, mise en place de processus et de formalisation des actions, etc.

Par ailleurs, malgré le budget dédié à la formation professionnelle et à l'effort consenti par chaque personnel pour se former (4,8 j de formation en moyenne en 2014 par personnel), la mobilité interne reste très faible. La politique de formation se devra donc d'être encore plus incitative et recourir à des nouveaux modes de formation, modernes et flexibles (formations en ligne, cours en ligne, etc.). Il conviendra également de développer le partage des acquis par une restitution des formations au sein de son équipe ou de sa communauté de travail.

Enfin, la reconnaissance et l'évaluation des compétences spécifiques à nos missions sont des enjeux importants. La création d'une spécialité Voies navigables / Gestion hydraulique au sein des

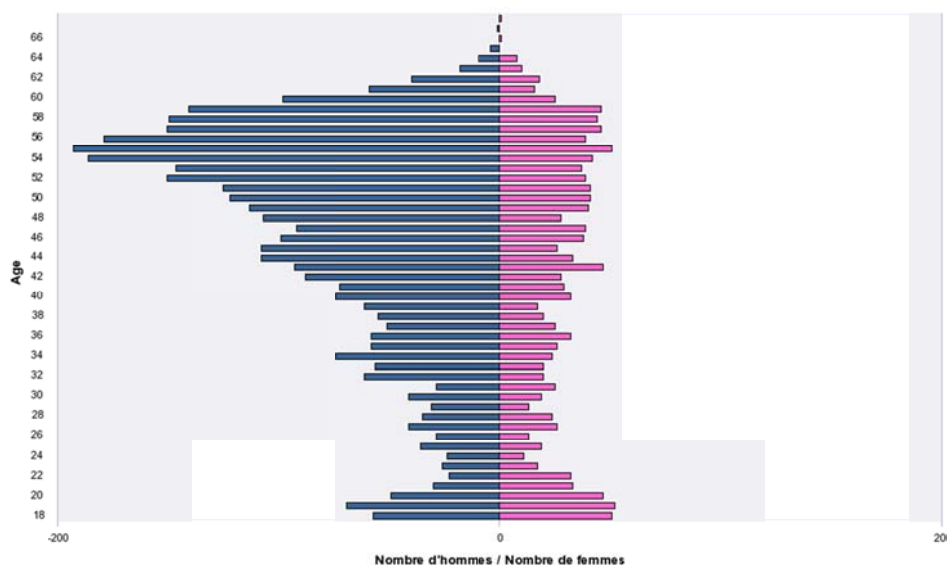
comités de domaine du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie est un objectif important.

3. Une politique de recrutement pertinente

3.1 Une politique de recrutement ambitieuse et quantitative

Les départs à la retraite pourraient représenter près de 20% à 25% des effectifs selon les conditions statutaires actuelles.

La pyramide des âges des personnels de VNF indique la répartition hommes/femmes par âge.



Ainsi, même si le plafond d'emploi a baissé depuis la création de l'établissement (4703 ETP au 1er janvier 2013 contre 4403 au 31 décembre 2016), et sans envisager que la tendance s'inverse à court terme, du fait du jeu des départs par mutation, démission ou retraite, entre 1000 et 2000 postes auront changé de responsable ou auront été créés d'ici 2020. Le recrutement sur ces postes est un challenge stratégique pour l'EPA.

Ce renouvellement très important des effectifs, d'autant plus que la vacance doit être contenue à son minimum, représente une opportunité pour adapter l'EPA aux évolutions à venir et contribuer à l'acceptabilité sociale des réformes, en particulier par grâce à un dialogue social régulier et à la disponibilité de dispositifs d'accompagnement au changement.

Pour atteindre cet objectif, des outils seront mis en place, comme le marché de recrutement ainsi que la professionnalisation du recrutement (entretiens d'embauche préalables, rédaction de fiches de postes attractives pour le recrutement extérieur, etc.).

Afin de pourvoir ces postes, VNF a, selon leur nature, la possibilité de mobiliser ses ressources internes ou celles du MEDDE, accueillir des candidats en interministériel des 3 fonctions publiques, intégrer des personnels en sortie d'écoles du MEDDE, recruter par concours, embaucher des salariés de droit privé, recourir à des saisonniers et utiliser les facultés des

contrats à durée déterminée pour permettre de gérer au mieux les remplacements et les renforts. Tous ces leviers seront mieux appréciés et exploités dans le respect des accords entre VNF et ses représentants du personnel.

En tout état de cause, le développement des parcours internes à l'EPA sera recherché (par exemple la quatrième année de formation des ITPE en spécialité VN, la création de la filière VN au concours de TSDD ou l'augmentation des promotions des CEE au grade de B...).

3.2 Prendre en compte la responsabilité sociale de l'EPA

VNF doit développer une politique volontariste en matière d'emploi de personnel handicapé (seulement 4,25 % en 2014), de parité hommes/femmes (cf. pyramide des âges) et en faveur des jeunes par le biais de l'apprentissage.

4. L'accompagnement de la politique Ressources Humaines

4.1 Se mobiliser autour du projet stratégique

La compréhension partagée des enjeux et des orientations du projet stratégique est une condition de la réussite de ce dernier. Pour cela, le rôle du management est essentiel pour cette appropriation grâce à la force de motivation et d'adhésion que les managers déploient au quotidien. La mobilisation de l'encadrement intermédiaire notamment, apparaît comme un soutien majeur au portage des réorganisations et évolutions auprès de tous les agents et à réussite des politiques de ressources humaines de VNF.

La communication autour du projet est également primordiale pour favoriser le partage des valeurs et le développement d'une culture interne commune, une culture d'établissement.

4.2 Conforter une culture commune de VNF autour de valeurs communes

Le projet stratégique présente la vision de l'établissement à 5 ans. Il est le socle sur lequel se construira l'établissement de demain, et d'après-demain. Les idées, les initiatives, les propositions de tous doivent être écoutées notamment celles des personnels qui a priori ont la possibilité de dérouler une grande partie de leur carrière dans l'établissement dont le futur se construit aujourd'hui.

Le dernier baromètre social a de ce point de vue mis en exergue les valeurs portées aujourd'hui par l'établissement qu'il s'agit de capitaliser pour poursuivre la construction de la communauté de travail commencée à la création de l'EPA VNF : le sens de la sécurité, le sens du développement durable et la compétence, mais a montré la nécessité de développer la réactivité, l'efficacité et en tout premier l'écoute.

*

L'ambition de VNF est de disposer dès cette année 2015 d'une connaissance fine et territorialisée des emplois et des postes au sein des différentes structures, partagée par toutes les directions

métiers et territoriales, outil préalable à une politique globale de gestion des ressources humaines au service de ses missions, ses cadres et ses agents pour une meilleure adéquation entre les besoins des usagers et les organisations internes. Car il s'agit de répondre aux évolutions fortes à venir dans un futur très proche comme la création de la société de projet SNE, le développement de partenariat avec les collectivités territoriales ou les évolutions réglementaires et législatives (décret GBCP, lois Macron, NOTRe, ...).

Annexe 3 : Éléments de trafics

Situation générale du trafic de fret

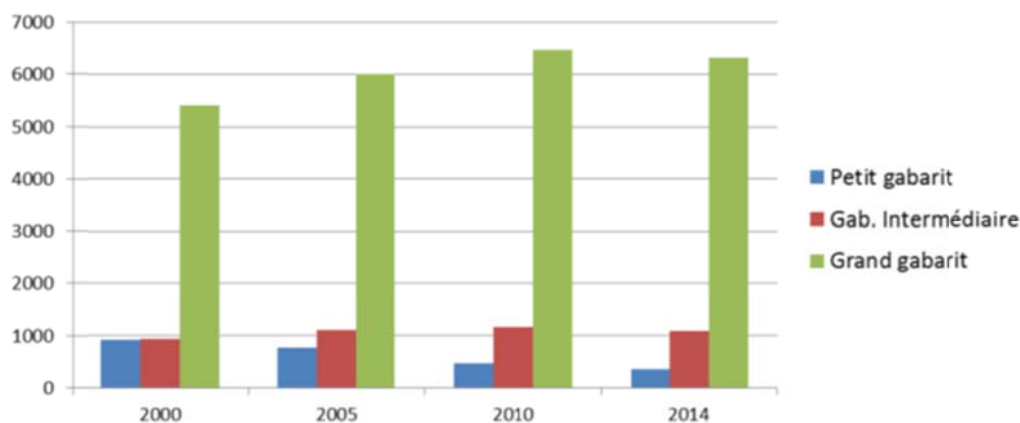
La situation des trafics de fret actuellement enregistrés sur le réseau géré par VNF peut être envisagée de manière globale à travers la carte suivante où sont répartis les trafics en tonnes, toutes marchandises confondues, cumulant pour chaque bief les tonnages manutentionnés (chargements + déchargements) et le transit.

Répartition des tonnages 2013



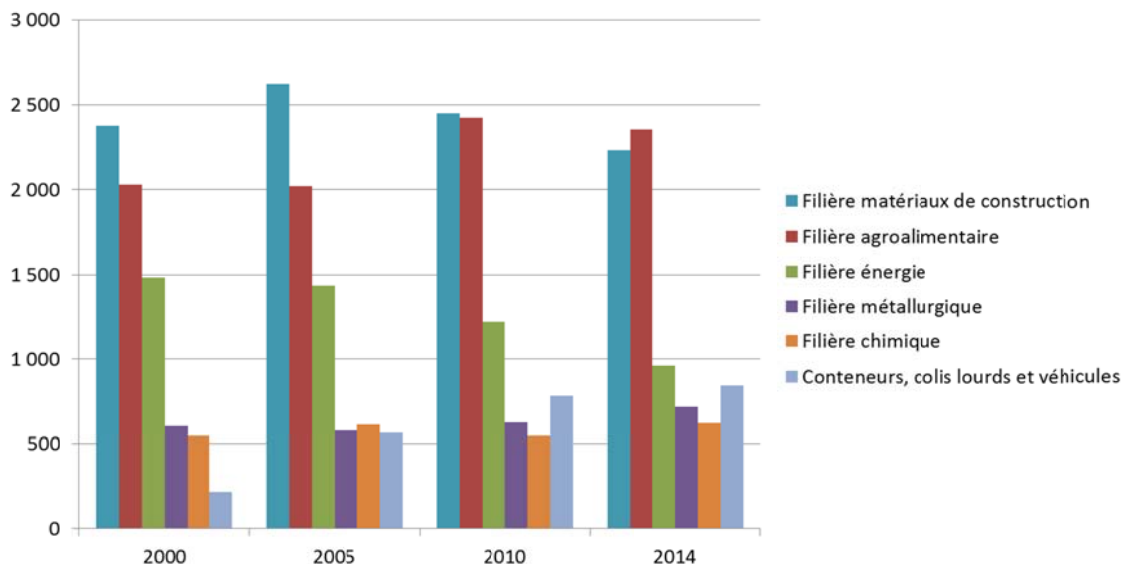
La répartition des trafics de fret sur le réseau a considérablement évolué depuis 2000 comme l'illustre le graphique ci-dessous.

*Evolution des trafics selon les catégories de gabarit entre 2000 et 2014
(Millions de t-km)*



La caractéristique la plus notable de l'évolution constatée des flux est évidemment la diminution importante des trafics observés sur le réseau à petit gabarit.

*Evolution des trafics selon le type de marchandises entre 2000 et 2014
(Millions de t-km)*



Entre 2000 et 2014, le trafic fluvial a progressé de près de 7% en t-km. Ce sont principalement les filières produits manufacturés (+290%) et agroalimentaire (+16%) qui ont porté la croissance.

Pour des raisons structurelles, la filière énergie est en revanche en fort recul sur la période de référence (-35%).

Le cas des trafics de fret réalisés sur le réseau à petit gabarit

On constate ainsi aujourd'hui un trafic de fret limité à 350 M-tk en 2014, soit 4% du trafic total enregistré en France.

Voies	Chargement	Déchargement	Intérieur	TOTAL	part dans les trafics PG
Sambre à l'Oise	505 000	0	340 000	845 000	39%
Vosges			295 000	295 000	14%
Aisne à la Marne	123 000	58 000		181 000	8%
Aisne	118 000	41 000		159 000	7%
St Quentin	99 000	43 000		142 000	7%
				TOTAL	75%

En outre, une analyse plus détaillée montre que ce trafic se concentre sur des itinéraires bien définis, en lien avec des projets particuliers (trafics de matériaux depuis les carrières de la Fère, ou de la Sagram sur le canal des Vosges...). Ainsi 5 itinéraires concentrent à eux seuls 75% du trafic petit gabarit.

On constate par ailleurs que ce trafic est très fortement déséquilibré entre chargements et déchargements et se compose très majoritairement de transports ne réalisant qu'une partie de leur voyage sur le réseau à petit gabarit.

Au regard de ces évolutions, il apparaît aujourd'hui que la solution fluviale sur le réseau petit gabarit ne peut être compétitive que dans les conditions suivantes :

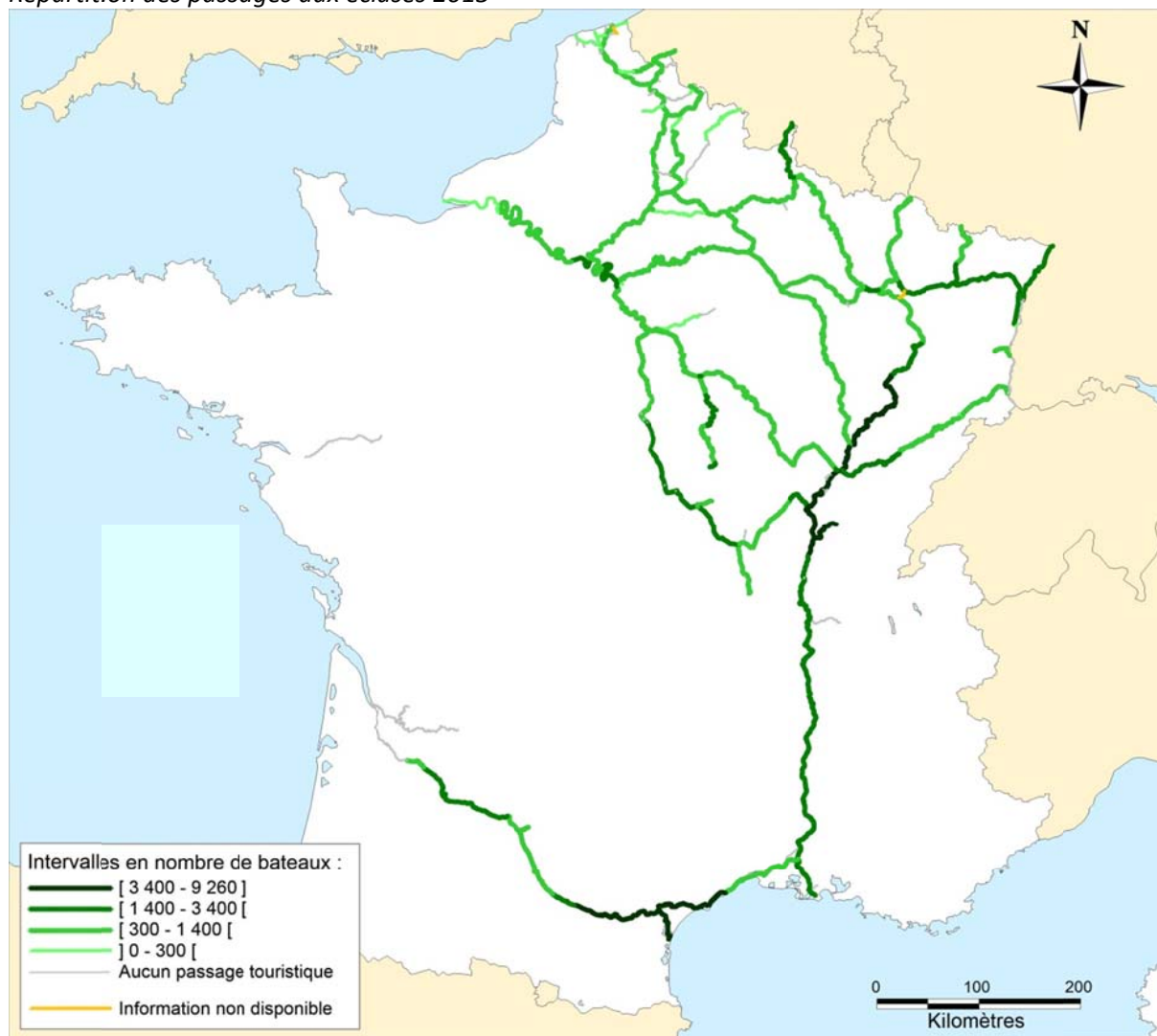
- **Présence d'un « gisement » de trafic à proximité immédiate de la voie d'eau**
- **Distance limitée pour rejoindre le réseau à grand gabarit ou point d'arrivée situé lui-même à proximité immédiate de la voie d'eau**
- **Trafics « exceptionnels » engendrant des contraintes importantes pour la solution routière (ex : colis lourds)**

VNF doit adapter son offre de service à ce contexte technique et économique afin de pérenniser et développer les trafics là où la solution fluviale peut s'avérer compétitive.

Situation générale du trafic plaisance

La carte suivante met en avant les principaux itinéraires fluviaux fréquentés par la plaisance, qu'elle soit privée ou professionnelle. Elle repose sur des comptages de bateaux de plaisance réalisés aux écluses « clé » du réseau.

Répartition des passages aux écluses 2013

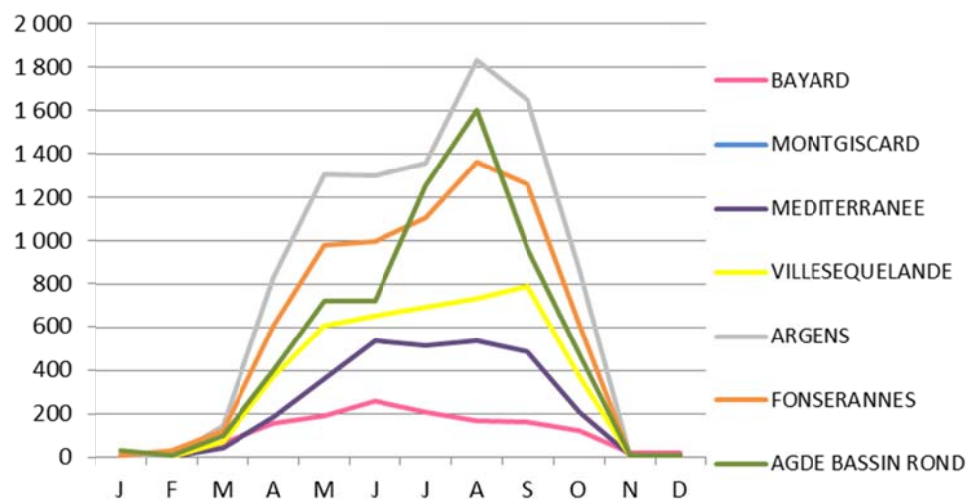


Le tourisme fluvial est principalement présent sur les voies d'eau à petit gabarit. Avec plus de 9 250 passages enregistrés à l'écluse d'Argens en 2013, le canal du Midi reste la voie d'eau la plus attractive malgré une fréquentation en baisse de 10% depuis 2007 qui peut s'expliquer en partie par le phénomène de report vers d'autres voies, ce dernier étant pour sa partie sud engorgé.

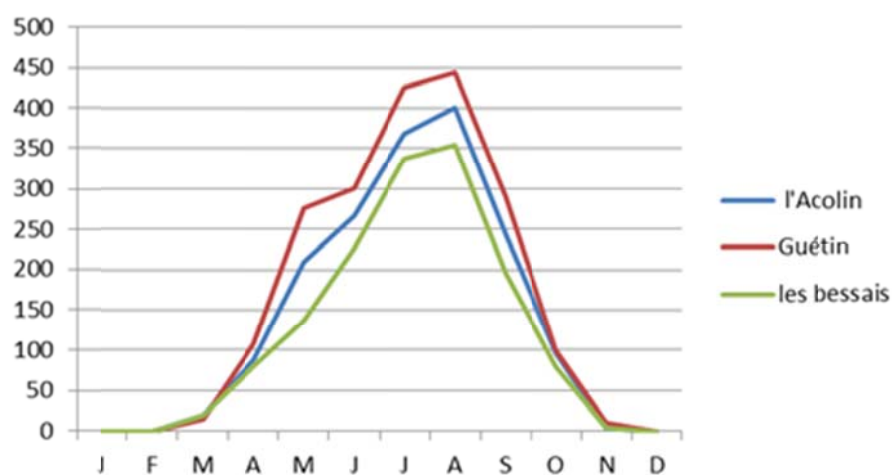
Un trafic saisonnier par nature

Le tourisme fluvial est très saisonnier. On note une avant-saison qui commence dès le mois de mars et se poursuit jusqu'en juin. La haute saison démarre en juillet avec un pic de fréquentation en août. Sur certaines voies d'eau comme le canal du Midi, elle se prolonge jusqu'en septembre. Les mois d'octobre à février sont les plus calmes.

Répartition des passages aux écluses mensuels 2013 sur le canal du Midi



Répartition des passages aux écluses mensuels 2013 sur le canal latéral à la Loire



Au regard des caractéristiques des trafics liés au tourisme fluvial, il apparaît essentiel d'adapter l'offre de service dispensée sur le réseau de VNF afin d'offrir une qualité de service optimale lorsque la demande est présente.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/1.2

DELIBERATION RELATIVE AU BUDGET INITIAL DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE POUR L'EXERCICE 2016
--

Vu le code des transports,
Vu le décret n° 2012-2146 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu l'arrêté du 7 août 2015 relatif aux règles budgétaires des organismes,
Vu la circulaire du 21 août 2015 relative à la gestion budgétaire et comptable des organismes et des opérateurs de l'Etat pour 2016,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le conseil d'administration approuve les autorisations budgétaires suivantes :

- 4542 ETPT sous plafond et 25 ETPT hors plafond
- 565 285 251,01 € d'autorisations d'engagement dont :
 - o 255 523 420,10 € pour les dépenses de personnel
 - o 147 023 534,96 € pour les dépenses de fonctionnement
 - o 162 738 295,94 € pour les dépenses d'investissement
- 551 345 098,73 € de crédits de paiement, dont :
 - o 255 523 420,10 € pour les dépenses de personnel
 - o 144 047 104,45 € pour les dépenses de fonctionnement
 - o 151 774 574,19 € pour les dépenses d'investissement
- 34 797 578,95 € de déficit budgétaire

Article 2

Le conseil d'administration approuve les prévisions budgétaires suivantes :

- 39 697 578,95 € de diminution de la trésorerie
- 44 259 700,70 € de résultat patrimonial
- 70 759 700,39 € de capacité d'autofinancement
- 8 000 000,00 € de variation du fonds de roulement.

Article 3

Les tableaux des emplois, des autorisations budgétaires, des recettes et des dépenses par destination, de l'équilibre financier, des opérations pour le compte de tiers, de la situation patrimoniale, des opérations pluriannuelles et le plan de trésorerie sont annexés à la présente délibération.

Article 4

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

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	4384	25	4409
Autorisation d'emplois rémunérés par l'organisme en ETPT	4542	25	4567

TABLEAU 2
Autorisations budgétaires

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

DEPENSES			RECETTES	
	Montants		Montants	
	AE	CP		
Personnel	255 523 420,10	255 523 420,10	438 398 228,85	Recettes globalisées
Hors SNE	252 728 879,70	252 728 879,70	244 644 604,92	Subvention pour charges de service public
SNE	2 794 540,40	2 794 540,40	-	Autres financements de l'Etat
			132 843 500,00	Fiscalité affectée
			-	Autres financements publics
Fonctionnement et intervention	147 023 534,96	144 047 104,45		
Hors SNE	109 307 129,31	106 152 251,13	60 910 123,93	Recettes propres
SNE	37 716 405,65	37 894 853,32		
Investissement	162 738 295,94	151 774 574,19	78 149 290,93	Recettes fléchées*
Hors SNE	152 677 617,94	146 058 059,08	41 025 000,00	Financements de l'Etat fléchés (AFITF) hors SNE
SNE	10 060 678,00	5 716 515,12	3 561 772,24	Financements de l'Etat fléchés (AFITF) SNE
			29 041 352,22	Autres financements publics fléchés hors SNE
			-	Autres financements publics fléchés SNE
			1 000 000,00	Recettes propres fléchées hors SNE
			3 521 166,47	Recettes propres fléchées SNE
TOTAL DES DEPENSES AE (A) CP (B)	565 285 251,01	551 345 098,73	516 547 519,78	TOTAL DES RECETTES (C)
SOLDE BUDGETAIRE (excédent) (D1 = C - B)			34 797 578,95	SOLDE BUDGETAIRE (déficit) (D2 = B - C)
		-		

TABLEAU 3
Dépenses par destination - Recettes par origine

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Tableau des dépenses par destination

Budget	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			74 073 893,31	72 017 132,97			133 866 657,43	122 734 765,65	207 940 550,74	194 751 898,62
Développement			8 115 550,00	7 874 050,00			5 192 904,24	9 584 338,80	13 308 454,24	17 458 388,80
Support	252 728 879,70	252 728 879,70	27 117 686,00	26 261 068,16			13 618 056,27	13 738 954,63	293 464 621,97	292 728 902,49
SNE	2 794 540,40	2 794 540,40	37 716 405,65	37 894 853,32			10 060 678,00	5 716 515,12	50 571 624,05	46 405 908,83
TOTAL	255 523 420,10	255 523 420,10	147 023 534,96	144 047 104,45	-	-	162 738 295,94	151 774 574,19	565 285 251,00	551 345 098,74
SOLDE BUDGETAIRE (excédent) D1 = C - B										-

Tableau des recettes par origine

Budget	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 (AFITF)	Autres financements publics fléchés	Recettes propres fléchées	
Infrastructure, eau et environnement					268 197,00	41 025 000,00	28 224 436,22	1 000 000,00	70 517 633,22
Développement			132 843 500,00		44 627 003,00		606 916,00		178 077 419,00
Support	244 644 604,92				16 014 923,93		210 000,00		260 869 528,85
SNE						3 561 772,24	-	3 521 166,47	7 082 938,71
TOTAL	244 644 604,92	-	132 843 500,00	-	60 910 123,93	44 586 772,24	29 041 352,22	4 521 166,47	516 547 519,79
SOLDE BUDGETAIRE (déficit) D2 = B - C									34 797 578,95

TABLEAU 4
Equilibre financier

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

BESOINS		FINANCEMENTS	
Solde budgétaire (déficit) (D2)	34 797 578,95	-	Solde budgétaire (excédent) (D1)
Remboursements d'emprunts (capital) ; Nouveaux prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b1)	500 000,00	500 000,00	Nouveaux emprunts (capital) ; Remboursements de prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b2)
Opérations au nom et pour le compte de tiers (c1)	91 177 995,36	86 277 995,36	Opérations au nom et pour le compte de tiers (c2)
Autres décaissements sur comptes de tiers (e1)			Autres encaissements sur comptes de tiers (e2)
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)=D2+(b1)+(c1)+(e1)	126 475 574,31	86 777 995,36	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)	-	39 697 578,95	PRLELEVEMENT de la trésorerie (II)=(1) - (2)
<i>dont Abondement de la trésorerie fléchée (a)</i>	-	<i>39 697 578,95</i>	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie fléchée (a)</i>
<i>dont Abondement de la trésorerie non fléchée (d)</i>	-	-	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie non fléchée (d)</i>
TOTAL DES BESOINS (1) + (I)	126 475 574,31	126 475 574,31	TOTAL DES FINANCEMENTS (2) + (II)

TABLEAU 4
Equilibre financier

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

BESOINS		FINANCEMENTS	
Solde budgétaire (déficit) (D2)*	34 797 578,95	-	Solde budgétaire (excédent) (D1)*
Remboursements d'emprunts (capital) ; Nouveaux prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b1)	500 000,00	500 000,00	Nouveaux emprunts (capital) ; Remboursements de prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b2)
Opérations au nom et pour le compte de tiers (c1)**	91 177 995,36	86 277 995,36	Opérations au nom et pour le compte de tiers (c2)**
Autres décaissements sur comptes de tiers (e1)			Autres encaissements sur comptes de tiers (e2)
Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)=D2+(b1)+(c1)+(e1)	126 475 574,30	86 777 995,36	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)	-	39 697 578,95	PRLELEVEMENT de la trésorerie (II)=(1) - (2)
<i>dont Abondement de la trésorerie fléchée (a)***</i>	-	39 697 578,95	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie fléchée (a)***</i>
<i>dont Abondement de la trésorerie non fléchée (d)</i>	-	-	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie non fléchée (d)</i>
TOTAL DES BESOINS (1) + (I)	126 475 574,30	126 475 574,30	TOTAL DES FINANCEMENTS (2) + (II)

TABLEAU 5
Opérations pour compte de tiers

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Opérations ou regroupement d'opérations de même nature	Comptes	Libellé	Prévisions de décaissements (c1)	Prévisions d'encaissements (c2)
CNBA	C 47311000 C 44322000 & 23000	Produits taxes CNBA à transférer Redevables CNBA (exercices courant et antérieurs)	1 157 000,00	1 157 000,00
Eco-cartes	C 46711700 C 46711900	Dépenses Eco-cartes CDNI Récettes éco-cartes CDNI	105 000,00	105 000,00
Péages Moselle	C 47130600 C 47130600	Péages Moselle Péages Moselle	3 636 000,00	3 636 000,00
PAMI	C 44331000 C 44331000	Amélioration de structures de la batellerie Amélioration des structures de la batellerie	450 000,00	450 000,00
Travaux sur le Rhin	C 46711300 & 500 C 46711400 & 600	Dépenses digue de Lauterbourg et barrage de Breisach Recettes digue de Lauterbourg et barrage de Breisach	4 900 000,00	
SNE	C 4... C 4...	Décaissements SNE <i>dont remboursement MàD VNF</i> <i>dont conventions VNF</i> Encaissements - SNE <i>dont UE</i> <i>dont AFITF</i> <i>dont VNF (versement avance UE)</i> <i>dont Collectivités</i>	80 929 995,36 <i>1 551 982,12</i> <i>1 963 684,35</i>	 80 929 995,36 <i>19 115 440,13</i> <i>22 977 602,02</i> <i>12 297 578,94</i> <i>26 539 374,26</i>
TOTAL			91 177 995,36	86 277 995,36

TABLEAU 6
Situation patrimoniale

POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Compte de résultat prévisionnel

CHARGES	Montants	PRODUITS	Montants
Personnel	255 546 420,10	Subventions de l'Etat	244 644 604,92
<i>dont charges de pensions civiles</i>	<i>57 000 000,00</i>	Fiscalité affectée	132 843 500,00
Fonctionnement et intervention autre que les charges de personnel	584 432 468,65	Autres subventions	1 944 800,00
		Autres produits	504 805 684,53
TOTAL DES CHARGES (1)	839 978 888,75	TOTAL DES PRODUITS (2)	884 238 589,45
Résultat prévisionnel : bénéfice (3) = (2) - (1)	44 259 700,70	Résultat prévisionnel : perte (4) = (1) - (2)	-
TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)	884 238 589,45	TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)	884 238 589,45

Calcul de la capacité d'autofinancement

	Montants
Résultat prévisionnel de l'exercice (bénéfice (3) ou perte (-4))	44 259 700,70
+ dotations aux amortissements, dépréciations et provisions	438 500 000,02
- reprises sur amortissements, dépréciations et provisions	- 15 000 000,00
- quote-part des subventions d'investissement versée au résultat de l'exercice	- 397 000 000,33
= capacité d'autofinancement (CAF) ou insuffisance d'autofinancement (IAF)	70 759 700,39

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

EMPLOIS	Montants	RESSOURCES	Montants
Insuffisance d'autofinancement		Capacité d'autofinancement	70 759 700,39
		Financement de l'actif par l'État (AFITF)	44 711 772,24
Investissements	145 344 681,69	Financement de l'actif par des tiers autres que l'État	31 703 209,05
		Autres ressources	6 170 000,00
Remboursement des dettes financières		Augmentation des dettes financières	
TOTAL DES EMPLOIS (5)	145 344 681,69	TOTAL DES RESSOURCES (6)	153 344 681,68
Apport au fonds de roulement (7) = (6)-(5)	8 000 000,00	Prélèvement sur le fonds de roulement (7) = (6) - (5)	

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

	Montants
Variation du FONDS DE ROULEMENT : APPORT (7) ou PRELEVEMENT (8)	8 000 000,00
Variation du BESOIN en FONDS DE ROULEMENT (FONDS DE ROULEMENT - TRESORERIE)	47 697 578,95
Variation de la TRESORERIE : ABONDEMENT (I) ou PRELEVEMENT (II)*	- 39 697 578,95
Niveau du FONDS DE ROULEMENT	37 254 000,00
Niveau du BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	- 594 421,05
Niveau de la TRESORERIE	37 848 421,05

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)	77 546 000	59 922 907	90 042 819	82 393 677	98 699 147	116 438 186	93 343 104	95 086 289	130 249 533	108 471 433	82 961 935	62 434 050	1 097 589 080
ENCAISSEMENTS													
<i>Recettes budgétaires globalisées</i>	24 884 850	65 100 215	31 688 410	50 470 834	63 675 948	29 822 883	24 883 758	60 654 778	25 766 279	22 953 425	22 953 425	15 543 425	438 398 229
Subvention pour charges de service public	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	20 387 050	244 644 605
Autres financements de l'État													-
Fiscalité affectée		39 878 958	3 046 292	24 370 333	39 878 958	3 046 292		36 832 667				- 14 210 000	132 843 500
Autres financements publics													
Recettes propres	4 497 800	4 834 206	8 255 068	5 713 451	3 409 939	6 389 540	4 496 707	3 435 061	5 379 229	2 566 374	2 566 374	9 366 374	60 910 124
<i>Recettes budgétaires fléchées</i>	3 429 273	3 228 514	1 472 962	2 935 013	293 501	2 148 342	5 401 338	22 221 020	2 890 278	1 000 000	10 343 465	22 785 583	78 149 291
Financements de l'État fléchés							3 561 772	20 000 000				21 025 000	44 586 772
dont SNE							3 561 772						3 561 772
Autres financements publics fléchés	3 429 273	3 228 514	1 472 962	2 935 013	293 501	2 148 342	1 839 566	460 437	2 890 278	-	10 343 465	-	29 041 352
dont SNE							-						-
Recettes propres fléchées								1 760 583		1 000 000		1 760 583	4 521 166
dont SNE								1 760 583					3 521 166
<i>Opérations non budgétaires</i>	443 191	512 485	460 894	1 008 802	12 775 414	19 713 445	23 468 541	394 689	273 123	396 012	396 012	26 935 386	86 777 995
Emprunts : encaissements en capital													
Prêts : encaissement en capital	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	16 667	200 000
Dépôts et cautionnements	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	300 000
Opérations gérées en comptes de tiers :	401 524	470 819	419 228	967 136	12 733 747	19 671 778	23 426 874	353 023	231 457	354 345	354 345	26 893 720	86 277 995
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : encaissements				450 000									450 000
- Autres encaissements d'opérations gérées en comptes de tiers	401 524	470 819	419 228	517 136	12 733 747	19 671 778	23 426 874	353 023	231 457	354 345	354 345	26 893 720	85 827 995
dont SNE					12 297 579	19 115 440	22 977 602					26 539 374	80 929 995
A. TOTAL	28 757 314	68 841 214	33 622 266	54 414 650	76 744 863	51 684 670	53 753 637	83 270 487	28 929 681	24 349 437	33 692 902	65 264 394	603 325 515
DECAISSEMENTS													
<i>Dépenses budgétaires hors SNE</i>	43 760 942	36 214 456	37 733 825	35 530 708	36 209 763	39 486 999	41 504 558	37 602 715	39 486 982	39 372 694	43 734 546	74 301 002	504 939 190
Personnel	21 763 109	20 619 182	20 644 510	20 464 215	21 414 961	22 014 128	21 358 611	21 265 731	20 907 872	21 021 912	20 504 619	20 750 029	252 728 880
Fonctionnement et intervention	6 424 350	6 686 160	8 610 160	6 455 663	6 134 706	8 994 612	10 730 735	6 174 717	8 394 449	8 174 388	7 945 401	21 426 909	106 152 251
Investissement	15 573 483	8 909 114	8 479 155	8 610 830	8 660 096	8 478 259	9 415 212	10 162 266	10 184 660	10 176 394	15 284 525	32 124 063	146 058 059
<i>Dépenses budgétaires SNE</i>	2 462 827	2 364 413	2 420 084	2 420 084	12 538 819	22 741 240	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	252 240	46 405 909
Personnel	185 569	185 569	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	241 240	252 240	2 794 540
Fonctionnement et intervention	848 129	749 715	749 715	749 715	12 297 579	22 500 000	-	-	-	-	-	-	37 894 853
Investissement	1 429 129	1 429 129	1 429 129	1 429 129									5 716 515
<i>Opérations non budgétaires</i>	156 637	142 433	1 117 500	158 387	10 257 242	12 551 512	10 264 653	10 263 289	10 979 559	10 245 002	10 245 002	15 296 781	91 677 995
Emprunts : remboursements en capital													
Prêts : décaissements en capital	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	23 333	280 000
Dépôts et cautionnements	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	18 333	220 000
Opérations gérées en comptes de tiers :	114 971	100 766	1 075 833	116 720	10 215 575	12 509 845	10 222 986	10 221 622	10 937 892	10 203 335	10 203 335	15 255 115	91 177 995
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : décaissements												450 000	450 000
- Autres décaissements d'opérations gérées en comptes de tiers	114 971	100 766	1 075 833	116 720	10 215 575	12 509 845	10 222 986	10 221 622	10 937 892	10 203 335	10 203 335	14 805 115	90 727 995
dont SNE					10 116 249	10 116 249	10 116 249	10 116 249	10 116 249	10 116 249	10 116 249	10 116 249	80 929 995
B. TOTAL	46 380 407	38 721 303	41 271 408	38 109 179	59 005 824	74 779 752	52 010 451	48 107 243	50 707 781	49 858 935	54 220 787	89 850 023	643 023 094
(2) SOLDE DU MOIS = A - B	17 623 093	30 119 912	- 7 649 142	16 305 470	17 739 039	- 23 095 082	1 743 185	35 163 244	- 21 778 100	- 25 509 499	- 20 527 885	- 24 585 629	- 39 697 579
SOLDE CUMULE (1) + (2)	59 922 907	90 042 819	82 393 677	98 699 147	116 438 186	93 343 104	95 086 289	130 249 533	108 471 433	82 961 935	62 434 050	37 848 421	

TABLEAU 8
Opérations pluriannuelles - prévision

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

Suivi par opération (ou par regroupement d'opérations) des autorisations d'engagement, des crédits de paiement et des recettes

A - Prévision d'autorisations d'engagement et de crédits de paiement

Opération	Nature	Prévision 2016								Prévision > 2016
		AE ouvertes les années antérieures à 2016	AE consommées les années antérieures à 2016	AE reprogrammées ou reportées en 2016	AE nouvelles ouvertes en 2016	TOTAL des AE ouvertes en 2016	CP ouverts les années antérieures à 2016	CP consommés les années antérieures à 2016	TOTAL des CP ouverts en 2016	Reste à payer 2017 et suivantes
		(2)	(3)	(4)	(5)	(6) = (4) + (5)	(7)	(8)	(11) = (9) + (10)	(12)
DEV	Patrimoine	18 197	16 479	112	550	662	10 155	8 980	5 624	2 537
	Tourisme	4 149	3 109	1 125	1 530	2 655	2 629	1 896	2 162	1 706
	Services aux usagers	4 981	4 033	1 044	832	1 876	3 661	3 865	1 798	245
	Total DEV	27 326	23 621	2 281	2 912	5 193	16 445	14 742	9 584	4 488
DJEF	Finance	15 919	1 818	0	442	442	2 318	1 818	98	344
	Total DJEF	15 919	1 818	0	442	442	2 318	1 818	98	344
DRHM	Systèmes d'information	26 078	21 823	80	4 591	4 671	21 782	21 435	4 544	515
	Achats véhicules de liaison	2 245	1 948	48	340	388	1 945	1 948	336	52
	Batiments administratifs	20 877	19 510	581	2 826	3 407	16 479	16 330	4 451	2 135
	Mobilier et matériels	1 034	934	17	315	332	924	929	318	19
	Logements	11 261	9 123	693	3 686	4 379	8 927	8 589	3 992	921
	Total DRHM	61 495	53 338	1 418	11 758	13 176	50 057	49 231	13 641	3 642
DIEE	Sécurité	217 025	189 111	9 225	20 525	29 750	173 066	169 257	19 841	29 762
	Environnement	57 761	52 623	1 249	10 953	12 202	48 695	45 936	11 546	7 343
	Régénération / remise en état grand gabarit	340 902	330 509	5 405	32 071	37 476	294 129	288 153	27 830	52 001
	Régénération / restauration réseau connexe	46 897	43 366	385	2 967	3 351	40 397	40 962	868	4 887
	Régénération réseau secondaire et comp.	79 860	68 393	2 949	2 016	4 965	62 591	61 849	5 358	6 151
	Développement	191 125	168 662	6 182	13 248	19 430	144 394	141 810	19 157	27 124
	Modernisation méthodes exploitation	216 637	190 107	6 594	11 515	18 109	160 216	158 548	26 296	23 371
	Equipements	17 927	14 546	714	3 095	3 809	13 389	13 335	2 470	2 550
	Matériel d'exploitation	18 502	15 048	1 690	3 086	4 776	15 126	14 852	4 305	666
	Total DIEE	1 186 637	1 072 364	34 392	99 475	133 867	952 003	934 704	117 672	153 855
	TOTAL (hors PPP et SNE)	1 291 377	1 151 142	38 091	114 587	152 678	1 020 822	1 000 495	140 995	162 329
	PPP barrages	442 494	442 494	0	0	0	9 775	9 775	5 063	427 657
	SNE	160 626	66 448	0	10 061	10 061	74 539	58 791	5 717	12 001
	TOTAL	1 894 496	1 660 084	38 091	124 647	162 738	1 105 136	1 069 060	151 775	601 987

B - Prévisions de recettes

Opération	Nature	Prévision 2016
		Encaissement prévus en 2016
	(13)	
DEV	Financement de l'Etat	
	Autres financements publics	
	Autres financements	145
	Total DEV	145
DRHM	Financement de l'Etat	
	Autres financements publics	60
	Autres financements	
	Total DRHM	60
DIEE	Financement de l'Etat	41 025
	Autres financements publics	25 988
	Autres financements	1 000
	Total DIEE	68 013
	Ss total financement de l'Etat	41 025
	Ss total autres financements publics	26 193
	Ss total autres financements	1 000
	TOTAL (hors PPP et SNE)	68 218
PPP	Financement de l'Etat	
	Autres financements publics	2 849
	Autres financements	
SNE	Financement de l'Etat	3 562
	Autres financements publics	
	Autres financements	3 521
	Ss total financement de l'Etat	44 587
	Ss total autres financements publics	29 041
	Ss total autres financements	4 521
	TOTAL	78 149

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N°04/2015/1.3

**DELIBERATION RELATIVE AU REGIME D'ORGANISATION ET D'AMÉNAGEMENT
DU TEMPS DE TRAVAIL DES PERSONNELS MENTIONNÉS AUX 1° A 3° DE
L'ARTICLE L. 4312-3-1 DU CODE DES TRANSPORTS**

Vu le code des transports, notamment l'article L. 4312-3-4,
Vu le décret n°2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'Etat et dans la magistrature,
Vu les arrêtés pris pour l'application, dans les services du ministère chargé du développement durable, du décret n°2000-815 précité,
Vu la consultation de la formation représentant les agents de droit public du comité technique unique en date du 25 novembre 2015,

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

Article 1^{er} : Régime transitoire d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels de droit public affectés au sein de Voies navigables de France

Les dispositions prises pour l'application, dans les services du ministère chargé du développement durable, du décret n° 2000-815 visé ci-dessus, continuent de s'appliquer au sein de Voies navigables de France à compter du 1er janvier 2016 au bénéfice des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L.4312-3-1 du code des transports.

Article 2 : Durée du régime transitoire

Ces dispositions continuent de s'appliquer jusqu'à la conclusion d'un accord collectif entre l'établissement public et les représentants de ces personnels dans les conditions prévues au second alinéa du V de l'article L. 4312-3-2 du code des transports. Cet accord collectif doit être conclu au plus tard 6 mois après la publication au Journal Officiel du décret prévu à l'article L. 4312-3-4 du code des transports. A défaut d'accord collectif conclu à ce terme, une délibération du conseil d'administration de Voies navigables de France est établie afin de définir le régime d'organisation et d'aménagement du temps de travail des personnels mentionnés aux 1° à 3° de l'article L.4312-3-1 du code des transports.

Article 3 : Publication

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/1.4

**DELIBERATION RELATIVE A LA CREATION DE PRESTATIONS D'ACTION
SOCIALE AU BENEFICE DES AGENTS DE DROIT PUBLIC DE VNF**

Vu le code des transports, notamment les articles L. 4312-3-1, L. 4312-3-2 et R. 4312-25,
Vu la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 modifiée portant droits et obligations des fonctionnaires, notamment son article 9,
Vu la loi n° 2005-841 du 26 juillet 2005 modifiée relative au développement des services à la personne et portant diverses mesures en faveur de la cohésion sociale,
Vu le décret n° 2006-21 du 6 janvier 2006 modifié relatif à l'action sociale au bénéfice des personnels de l'Etat, notamment son article 4-1,
Vu la consultation de la formation représentant les agents de droit public du comité technique unique en date du 15 octobre 2015,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France décide

Article 1^{er}

Il est créé, au sein de Voies navigables de France (VNF), des prestations d'action sociale de natures collective et individuelle et à caractère facultatif.

Article 2 : Bénéficiaires

Les personnels mentionnés du 1° au 3° de l'article L. 4312-3-1 du code des transports et rémunérés sur le budget de VNF et leurs ayants droits sont éligibles aux prestations d'action sociale créées par VNF, sous réserve des dispositions propres à chacune de ces prestations.

Le recours à l'action sociale est facultatif pour ces personnels.

Article 3 : Prestations servies

Les prestations d'action sociale servies par VNF sont au moins égales à celles auxquelles peuvent prétendre les agents du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie (MEDDE) et du Ministère du Logement, de l'Egalité des Territoires et de la Ruralité (MLETR).

Les prestations d'action sociale peuvent être perçues directement ou indirectement par les personnels mentionnés à l'article 2.

Article 4 : Mandat au directeur général

Le directeur général est compétent pour arrêter, définir et fixer les modalités d'attribution et de mise en œuvre au sein de VNF de l'ensemble des prestations d'action sociale individuelles et collectives bénéficiant aux personnels mentionnés à l'article 2 et relevant du budget de VNF et pour prendre tout acte ou convention lié à leur organisation et mise en œuvre.

Article 5 : Dialogue social

Toute prestation d'action sociale créée par VNF fait l'objet d'une consultation de la formation représentant les agents de droit public du comité technique unique.

Article 6 : Publication

La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de VNF.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/2.1

DELIBERATION RELATIVE A LA COMPOSITION DE LA COMMISSION CONSULTATIVE DES MARCHES DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
--

Vu le code des transports,
Vu la délibération du 20 mars 2014 du conseil d'administration relative à la composition et au fonctionnement 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 1^{er}

La commission consultative des marchés de Voies navigables de France est composée ainsi qu'il suit, avec prise d'effet à compter du 1^{er} janvier 2016.

Sont membres à voix délibérative :

- un président, personnalité qualifiée désignée par le conseil d'administration de Voies navigables de France
- six membres nommés par le conseil d'administration, dont deux désignés en son sein, deux personnalités extérieures qualifiées dans les domaines concernés par les marchés de Voies navigables de France, une personnalité extérieure qualifiée en matière de politique des achats ou de droit des marchés publics, et une personnalité extérieure issue des organisations représentants les usagers de la voies d'eau
- un rapporteur dans la spécialité de l'affaire examinée, désigné par le directeur général de Voies navigables de France.

Sont membres à voix consultative :

- le commissaire du Gouvernement ou son représentant
- le contrôleur budgétaire
- le directeur général de l'établissement ou son représentant
- l'agent comptable principal près VNF ou son représentant

Les membres ayant voix délibérative, à l'exception du rapporteur, désignent, en leur sein, un vice-président qui exerce les attributions du président en cas d'absence ou d'empêchement de ce dernier.

La commission consultative des marchés peut entendre toute personne compétente.

Article 2

L'article 1^{er} de la délibération du 20 mars 2014 du conseil d'administration relative à la composition et au fonctionnement de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France, est abrogé avec prise d'effet à compter du 1^{er} janvier 2016.

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/2.1

DELIBERATION RELATIVE A LA DESIGNATION DU PRESIDENT ET DES MEMBRES A VOIX DELIBERATIVE DE LA COMMISSION DES MARCHES ET ACCORDS-CADRES DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Vu le code des transports,

Vu la délibération du 20 mars 2014 du conseil d'administration relative à la désignation du président et des membres de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France,

Vu la délibération du 13 mars 2015 du conseil d'administration relative à la composition de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France – Désignation du président,

Vu la délibération du 26 novembre 2015 du conseil d'administration relative à la composition 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 1^{er}

Sont désignés membres à voix délibérative de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France, avec prise d'effet à compter du 1^{er} janvier 2016 :

- Monsieur Bertrand DACOSTA, conseiller d'Etat, président de la commission
- Monsieur Yves MORIN, ingénieur général des ponts, des eaux et de la forêt, Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD)
- Monsieur Jean-Jacques TRICHET, expert de la direction Eau, mer et fleuves, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)
- Madame Hélène PHANER, administratrice civile hors classe, Secrétaire générale de France Stratégie
- Monsieur Michel DOURLENT, président de la Chambre nationale de la batellerie artisanale
- Madame Christelle PALOMEQUE, membre du conseil d'administration de Voies navigables de France
- Monsieur Gérard ALLARD, membre du conseil d'administration de Voies navigables de France

Article 2

Les délibérations du 20 mars 2014 du conseil d'administration relative à la désignation du président et des membres de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France, et du 13 mars 2015 du conseil d'administration relative à la composition de la commission consultative des marchés de Voies navigables de France - Désignation du président, sont abrogées avec prise d'effet à compter du 1^{er} janvier 2016.

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/2.2

DELIBERATION RELATIVE AUX AJUSTEMENTS DES MISSIONS DU COMITE D'AUDIT AU TITRE DES ACTIVITES D'AUDIT INTERNE

Vu le code des transports,
Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu la loi n° 2003-706 du 1er août 2003 de sécurité financière,
Vu la délibération du conseil d'administration du 16 novembre 2004 relative au contrat d'objectifs et de moyens,
Vu la délibération du conseil d'administration du 20 mars 2014 relative à la mise en place du comité d'audit,
Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

L'article 2 de la délibération du 20 mars 2014 susvisée, est ainsi rédigé :

« Article 2

Le comité d'audit examine le budget initial, les budgets rectificatifs, le compte financier et les comptes consolidés de l'établissement afin d'éclairer le conseil d'administration. En application de la loi n° 2003-706 du 1er août 2003 de sécurité financière, le comité d'audit procède à l'audition des commissaires aux comptes.

Il vérifie la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes consolidés et du compte financier et veille à la fiabilité et à la qualité des informations financières utilisées.

Il s'assure que les procédures internes de collecte et de contrôle des informations garantissent les méthodes comptables. Il procède à un examen régulier des principaux risques financiers.

Le comité donne un avis sur les opérations financières significatives de l'établissement.

Le comité d'audit examine la cartographie des risques, apprécie son exhaustivité, le classement des risques.

Il approuve le plan d'audit pluriannuel et les programmes annuels des audits, à conduire au sein de l'établissement.

Il examine la justification documentée des écarts entre le plan d'audit pluriannuel et les programmes annuels d'audit interne.

Il examine les résultats des travaux réalisés et apprécie l'efficacité et la qualité des procédures utilisées.

Il examine le « Rapport annuel d'évaluation et d'activité de l'Audit interne » qui lui est communiqué et qui doit comprendre :

- Une évaluation de synthèse permettant d'éclairer la gouvernance sur le niveau de couverture des risques par les dispositifs de maîtrise,*
- Une image de l'exposition de l'organisation aux risques, par différence entre une cartographie des risques et les actions de maîtrise destinées à couvrir lesdits risques,*
- Les conclusions des différentes missions,*
- L'état de mise en œuvre des actions correctives suite aux recommandations émises,*
- L'évaluation du respect des dispositions de la charte d'audit interne,*
- L'intégration des conclusions des commissaires aux comptes.*

Il prend connaissance des rapports et avis des contrôles externes (notamment Cour des comptes et commission interministérielle d'audit des salaires du secteur public).

Il peut demander à l'audit interne de l'Etablissement d'assurer le suivi des conclusions de ces rapports, et en particulier, il peut demander à l'audit interne que lui soit communiqué une fois par an pour examen un suivi des engagements d'amélioration de sa gestion pris par l'établissement dans le cadre de ses réponses à la Cour.

Le comité d'audit apprécie les ressources attribuées à la fonction d'audit interne et leur adéquation au sein de l'établissement, avec un niveau d'assurance raisonnable du degré de maîtrise des risques.

Le conseil d'administration autorise les commissaires aux comptes à fournir au comité d'audit toute information nécessaire à l'exercice de ses missions telles que définies au présent article.

Article 2

L'article 4 de la délibération du 20 mars 2014 susvisée, est ainsi rédigé :

« Article 4

Le comité d'audit se réunit au moins trois fois par an sur convocation du président du conseil d'administration, et notamment avant chaque réunion du conseil d'administration dont l'ordre du jour comporte l'arrêt ou l'examen des comptes ou l'approbation du budget initial.

Le quorum de ses réunions est fixé à la moitié de ses membres.

Le président du comité d'audit peut inviter aux réunions notamment le directeur général, le directeur juridique, économique et financier, l'agent comptable et la responsable de la mission audit et contrôle internes (MACI) et, en fonction des sujets dont il est saisi, tout autre responsable de l'établissement. Il peut inviter les commissaires aux comptes.

*La responsable de l'audit interne échange au moins une fois par an, avec le président du comité d'audit sur les activités de l'audit interne,
La direction générale, dans le cadre de l'évaluation annuelle de la responsable de la MACI peut consulter le président du comité d'audit*

A chaque séance du conseil d'administration, le président du comité d'audit rend compte des travaux de celui-ci.

Le secrétariat du comité d'audit est assuré par la mission audit et contrôle internes.

Les membres et le secrétariat du comité, ainsi que les personnes invitées, sont tenus à une obligation de confidentialité. »

Article 3

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N°04/2015/2.3

DELIBERATION RELATIVE A LA DESIGNATION D'UN MEMBRE AU SEIN DU COMITE D'AUDIT
--

Vu le code des transports,
Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu la loi n°2003-706 du 1^{er} août 2003 relative à la sécurité financière,
Vu les délibérations du 20 mars 2014 portant création du comité d'audit et désignation de ses membres,
Vu la délibération du 19 juin 2014 portant désignation de M. Lirzin au sein du comité d'audit
Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1

M. Vincent CHIP, administrateur représentant le secrétaire d'Etat chargé du budget, est désigné membre du comité d'audit de Voies navigables de France, en remplacement de M. Franck LIRZIN.

Article 2

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/2.4

**DELIBERATION RELATIVE A L'APPLICATION A
VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
DU DECRET N°2012-752 DU 9 MAI 2012 PORTANT REFORME DU REGIME DES
CONCESSIONS DE LOGEMENT**

Vu le code des transports,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques (CG3P),
Vu le décret n°2012-752 du 9 mai 2012 portant réforme du régime des concessions de logement,
Vu l'article 193 du décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu le projet d'arrêté en cours de signature fixant les listes de fonctions de Voies navigables de France prévues aux articles R2124-65 et R2124-68 du CG3P pouvant ouvrir droit à l'attribution d'une concession de logement par Nécessité Absolue de Service (NAS) ou d'une Convention d'Occupation Précaire avec Astreinte (COP-A),
Vu la circulaire du 6 février 2013 du ministre délégué au budget aux directeurs régionaux et départementaux des Finances publiques n° NOR BDE1303205 C,

Considérant qu'il convient de prendre les mesures transitoires permettant aux agents et salariés de Voies navigables de France d'assumer les charges financières d'une convention d'occupation précaire avec astreinte (COP/A) ou d'une convention d'occupation précaire sans considérations de service dans les immeubles confiés à Voies navigables de France, du fait du changement de statut d'occupation et de redevance imposés dans le cadre de la réforme des logements de fonction,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à faire un usage social des logements mis à disposition par l'Etat, pour les agents logés par Nécessité Absolue de Service (NAS), par Utilité de Service (US) ou par Convention d'Occupation Temporaire (COT) jusqu'au 31 décembre 2015, et éligibles à une convention d'occupation précaire sans considérations de service à compter du 1^{er} janvier 2016.

La redevance est fixée en fonction de la valeur locative des locaux occupés conformément à l'article R.2124-79 du CG3P. En outre, il pourra être tenu compte des facteurs de moins-value tels que France Domaine l'a prévu dans la circulaire du 6 février 2013 ainsi que de l'abattement correspondant à un éventuel enclavement du logement, des travaux réalisés par l'agent (venant minorer la valeur locative) et de la situation particulière de l'agent (situation financière, composition de son foyer, nombre de personnes à charge, ...) .

Le directeur général de Voies navigables de France, qui a par ailleurs compétence pour fixer le montant des redevances, est chargé de la mise en œuvre des modalités ainsi définies.

Article 2

Il est mis en place une commission sociale de suivi des maisons de service qui sera saisie pour avis de toute demande individuelle de remise gracieuse sollicitée par l'agent, en lieu et place de la commission d'admission en non-valeurs, remises gracieuses et des transactions. Les représentants du personnel, les assistantes de service social ou les directeurs territoriaux peuvent saisir en tant que de besoin cette commission.

Le directeur général fixe les modalités d'organisation et de fonctionnement de la commission.

Cette commission, présidée par le directeur général, est composée par :

- la directrice des ressources humaines et des moyens,
- le directeur juridique, économique et financier,
- l'agent comptable principal,
- un directeur territorial désigné par le directeur général,
- une assistante de service social référente à VNF,
- un représentant du personnel par organisation syndicale représentative.

Article 3

Dans la limite de la délégation dont il bénéficie, le directeur général de Voies navigables de France peut accorder des remises gracieuses individuelles sur les redevances dues au titre d'une convention d'occupation précaire avec astreinte (COP-A) ou d'une convention d'occupation précaire sans considérations de service pour les agents ayant bénéficié jusqu'au 31 décembre 2015 d'une concession de logement par Nécessité Absolue de Service (NAS), par Utilité de Service (US) ou en concession d'occupation temporaire, après avis de la commission sociale de suivi des maisons de service mise en place en application de l'article 2 ci-avant.

Les demandes de remises gracieuses individuelles devront justifier la gêne du débiteur en application de l'article 193 du décret 2012-1246 susvisé au regard de la situation financière de l'agent à la date du 31 décembre 2015.

L'agent comptable de Voies navigables de France sera saisi pour avis des demandes de remise gracieuse en cas de gêne du débiteur.

Article 4

La présente délibération entrera en vigueur dans les conditions fixées par le décret du 9 mai 2012 portant réforme du régime des concessions de logement.

Article 5

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

Le président du conseil d'administration
Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration
Signé

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/3.1

DELIBERATION RELATIVE AU CALENDRIER DES REUNIONS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION POUR L'ANNEE 2016
--

Vu le code des transports, notamment son article R4312-6,
Vu le décret n°2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique,
Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le conseil d'administration de Voies navigables de France se réunira, au cours de l'année 2016, aux dates suivantes :

- le jeudi 25 février,
- le jeudi 23 juin,
- le jeudi 29 septembre,
- le jeudi 24 novembre.

Les lieux de réunions seront confirmés dans la convocation.

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/3.2

DELIBERATION RELATIVE AUX SEUILS DE MISE EN ŒUVRE DES POURSUITES CONTENTIEUSES
--

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'instruction M9-1 sur la réglementation financière et comptable des établissements publics nationaux à caractère administratif,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Les agents comptables de l'établissement sont autorisés à ne pas engager de poursuites contentieuses pour les créances d'un montant inférieur à :

- 300 € pour les redevables domiciliés en France,
- 500 € pour les redevables domiciliés à l'étranger.

Article 2

La délibération du 3 octobre 2001 est abrogée.

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/3.3

**DELIBERATION RELATIVE
A L'ADMISSION EN NON-VALEUR DE QUATRE 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 M9-1 relative à la réglementation financière et comptable des établissements publics nationaux à caractère administratif,
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 13 octobre 2015 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 1^{er}

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

- KUNTZ Bernard pour un montant de 188 172,09 €,
 - LEMPEREUR Joël pour un montant de 66 685,85€,
 - PARSIVAND Ramin pour un montant de 241 884,89€,
 - SCI LA PENICHE pour un montant de 463 907,33€,
- 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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/3.4

**DELIBERATION RELATIVE A L'APPROBATION DU PROTOCOLE TRANSACTIONNEL
LIE AU MARCHÉ POUR LA RECONSTRUCTION DU BARRAGE QUESNOY SUR DEULE
AVEC L'ENTREPRISE BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS DE FRANCE**

Vu le code des transports,
Vu le marché n° 07 31 I 001 de travaux pour la reconstruction du barrage de Quesnoy-sur-Deûle
Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général est autorisé à signer le protocole transactionnel lié au marché de travaux pour la reconstruction du barrage de Quesnoy-sur-Deûle, conclu avec l'entreprise Bouygues Travaux Publics Régions 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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/3.5

**DELIBERATION RELATIVE A L'AVENANT N° 1 AU LOT N° 5 (VOIES D'EAU DE
L'ARRONDISSEMENT DE PICARDIE) DU MARCHE DE DRAGAGES D'ENTRETIEN
ET D'AMELIORATION DES VOIES D'EAU DE LA DIRECTION TERRITORIALE DU
BASSIN DE LA SEINE ET LA GESTION DES FILIERES DE VALORISATION OU
D'ELIMINATION DES MATERIAUX EXTRAITS**

Vu le code des transports,
Vu le marché n° 13 21 F 088 dont l'entreprise Curages Dragages et Système (CDES) est le titulaire du lot numéro 6 (Voies d'eau de l'arrondissement Champagne),
Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général est autorisé à signer l'avenant n° 1, joint en annexe, au lot n° 5 (Voies d'eau de l'arrondissement de Picardie) du marché de dragages d'entretien et d'amélioration des voies d'eau de la direction territoriale du bassin de la Seine et la gestion des filières de valorisation ou d'élimination des matériaux extraits.

Article 2

Le directeur général est autorisé à signer, le cas échéant, l'ensemble des avenants futurs relatifs à la totalité des lots du marché n° 13 21 F 088, lorsqu'ils sont sans incidence financière ou ont pour effet une baisse du coût des opérations ou lorsque leur montant est inférieur à 5% du montant du lot concerné. En cas succession d'avenants, cette dernière condition s'applique aux montants cumulés par lot.

Article 3

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

Le président du conseil d'administration
Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration
Signé

Jeanne-Marie ROGER



MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE ET DES FINANCES
Direction des Affaires Juridiques

MARCHÉS PUBLICS ET ACCORDS-CADRES

EXE10

AVENANT N° 1

Le formulaire EXE10 est un modèle d'avenant, qui peut être utilisé par le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice, dans le cadre de l'exécution d'un marché public ou d'un accord-cadre.

A - Identification du pouvoir adjudicateur (ou de l'entité adjudicatrice).

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Direction Territoriale Bassin de la Seine
18 quai d'Austerlitz
75 013 PARIS
Tél : 01.83.94.44.00 – Fax : 01.83.94.44.01
dt.bassindelaseine@vnf.fr

B - Identification du titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.

La Société CDES, Société par Actions Simplifiée au capital de 92 400 €, dont le siège social est sis à chemin de l'usine – BP 15 – 77138 LUZANCY, inscrite sous le numéro RCS Meaux 94B808, représentée par Mathieu AUDEBERT agissant en qualité de Directeur Général Délégué
Tél : 01 60 61 90 16 / Fax : 01 60 61 90 17 / contact@cdes.pro

C - Objet du marché public ou de l'accord-cadre.

■ **Objet du marché public ou de l'accord-cadre :**

Le marché a pour objet les dragages d'entretien et d'amélioration des voies d'eau, sur les voies d'eau de la Direction territoriale du Bassin de la Seine, et la gestion des filières de valorisation ou d'élimination des matériaux extraits. Le lot 5 concerne les voies d'eau de l'arrondissement Picardie (Marché n° 13 21 F 088 0).

■ **Date de la notification du marché public ou de l'accord-cadre :**5 août 2013

■ **Durée d'exécution du marché public ou de l'accord-cadre :**12 mois (renouvelable 3 fois) ou jours.

■ **Montant initial du marché public ou de l'accord-cadre :**

- Taux de la TVA :20 %
- Montant HT : 2 500 000 €
- Montant TTC : 3 000 000 €

D - Objet de l'avenant.

■ Modifications introduites par le présent avenant :

(Détaillez toutes les modifications, avec ou sans incidence financière, introduites dans le marché public ou l'accord-cadre par le présent avenant. Préciser les articles du CCAP ou du CCTP modifiés ou complétés ainsi que l'incidence financière de chacune des modifications apportées.)

Le présent avenant a pour objet d'ajouter une nouvelle filière de gestion des sédiments inertes. Cette nouvelle filière : « Mise en terrain de transit sur le site d'Etreux » sera rémunérée par l'intermédiaire d'un nouveau prix n°426.

Ce prix sera de 5,40 €/m³ HT.

Il comprend le déchargement et la mise en œuvre des sédiments dans le terrain.

Aucune autre disposition contractuelle du marché n'est modifiée.

■ Incidence financière de l'avenant :

L'avenant a une incidence financière sur le montant du marché public ou de l'accord-cadre :

(Cochez la case correspondante.)

☒

NON

☐

OUI

Montant de l'avenant :

Nouveau montant du marché public ou de l'accord-cadre :

- Taux de la TVA :20 %
- Montant HT : 2 500 000 €
- Montant TTC : 3 000 000 €

■ En cas de remise contre récépissé :

Le titulaire signera la formule ci-dessous :

« Reçue à titre de notification copie du présent avenant »

A, le

Signature du titulaire,

■ En cas d'envoi en lettre recommandée avec accusé de réception :

(Coller dans ce cadre l'avis de réception postal, daté et signé par le titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.)

■ En cas de notification par voie électronique :

(Indiquer la date et l'heure d'accusé de réception de la présente notification par le titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.)

Date de mise à jour : 25/02/2011.

E - Signature du titulaire du marché public ou de l'accord-cadre.

Nom, prénom et qualité du signataire (*)	Lieu et date de signature	Signature
AUDEBERT Mathieu, Directeur Général Délégué	A Luzancy, le 21/10/15	 cdes Curages, dragages et systèmes Chemin de l'usine / 77138 Luzancy Tél : 01 60 61 90 16 / Fax : 01 60 61 90 17 Email : contact@cdes.pro / www.cdes.pro SAS au capital de 92 400 € / RCS Meaux 948308 Siret 397 306 526 03028 APE-NAF 4291Z / TVA n°FR17397606526

(*) Le signataire doit avoir le pouvoir d'engager la personne qu'il représente.

F - Signature du pouvoir adjudicateur (ou de l'entité adjudicatrice).

Pour l'Etat et ses établissements :

(Visa ou avis de l'autorité chargée du contrôle financier.)

A : , le

Signature

(représentant du pouvoir adjudicateur ou de l'entité adjudicatrice)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N°04/2015/4.1

**DELIBERATION RELATIVE AUX DATES DE CHOMAGES
DES CANAUX ET RIVIERES CANALISEES CONFIES A VNF
POUR LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER AU 31 DECEMBRE 2016**

Vu le code des transports,

Vu la délibération du 13 mars 2015 du conseil d'administration relatives aux dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiés à VNF pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016,

Vu la réunion de la commission nationale des usagers du 9 octobre 2015,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

La programmation 2016 des chômages telle qu'approuvée par délibération du 13 mars 2015 (article 2) est modifiée comme suit :

Les chômages suivants sont supprimés :

- Canal de Dunkerque à Valenciennes :
Ecluse de Goeulzin (les 2 sas)
- Scarpe supérieure :
Ecluse de Vitry en Artois
Ecluse de Brebière Basse Tenue
- Canal de Bourbourg :
Ecluse de Guindal
- Sambre canalisée :
Ecluse de Pont sur Sambre
- Canal latéral à l'Oise :
Ecluse de Saint Hubert (sas gauche)
- Canal de Saint Quentin :
Tunnel de Riqueval Ecluse 34 de Senicourt (sas gauche)
Ecluse 34 de Senicourt (sas droit)
- Canal du Rhône au Rhin branche Sud :
Bief de Niffer- écluse secondaire de Niffer

Les chômages ajoutés et/ou modifiés dans leur périmètre et dates figurent en annexe de la délibération.

Article 2

Au moins un mois avant la date de démarrage du chômage, le directeur général de l'établissement confirme, via l'application « avis à la batellerie » :

- les dates à partir desquelles les bateaux ne sont plus admis à pénétrer sur les itinéraires dont les sections sont mises en chômage dans les conditions prévues par le tableau annexé à la présente délibération ;
- les conditions d'accès au réseau (limitations de gabarit) en cas de navigation restreinte ;
- les éventuelles mesures compensatoires mises en œuvre.

Article 3

Les modifications apportées, en cas d'urgence, aux prévisions du tableau annexé à la présente délibération 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 4

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

Du 1^{er} janvier 2016 au 31 décembre 2016

1° Voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Canal de Dunkerque à Valenciennes	Ecluse de Flandres	107	13/06/2016	03/07/2016	Navigation interrompue
Escaut canalisé	Ecluse de Bruay	115	22/06/2016	01/07/2016	Navigation interrompue
	Ecluse de Pont-Malin				Navigation restreinte
	Ecluse de Trith				Navigation restreinte

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

2° Voies de liaison de Paris avec le Nord et l'Est

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Canal latéral à l'Aisne	Ecluse de Celle sur Aisne à l'écluse de la Cendrière	201	19/09/2016	02/10/2016	Risque de perturbations
Oise canalisée	Ecluse de Pontoise (sas 185x12 m)	205	30/05/2016	04/06/2016	Navigation restreinte
	Ecluse de Creil (sas de 185 m)		30/05/2016	11/06/2016	Navigation restreinte
	Ecluse de Pontoise (sas de 125x12 m)		05/09/2016	02/10/2016	Risque de perturbations
	Ecluse d'Isle-Adam (sas de 125x12m)		17/10/2016	21/10/2016	Risque de perturbations
Sambre à l'Oise	Ecluse n°2 d'Ors	206	26/09/2016	14/10/2016	Navigation interrompue
Canal latéral à l'Oise	Ecluse de Bellerive (petite écluse n°3)	215	07/03/2016	24/04/2016	Risque de perturbations
Canal de l'Oise à l'Aisne	Souterrain de Bray en Lannois	216	30/05/2016	19/06/2016	Navigation interrompue
Canal de Saint-Quentin	Ecluse de Chaune (sas gauche)	219	05/09/2016	02/10/2016	Risque de perturbations
Canal de la Sambre à l'Oise	Pont-canal de Travecy-Montigny	220	11/04/2016	30/04/2016	Navigation interrompue

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

3° Seine et canaux annexes

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Petite Seine	Des écluses de Marolles à Beaulieu	301	02/09/2016	11/09/2016	Navigation interrompue
Seine Aval	Ecluse de NDG (sas 1 - 141x12/17 m)	309	01/10/2016	31/12/2016	Risque de perturbations

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

4° Voies navigables de l'Est

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Moselle canalisée	Ecluse d'Apach à Ecluse de Metz Ecluse de Toul	401 402 409	30/05/2016	08/06/2016	Navigation interrompue
Canal de la Meuse	Des écluses 58 des Trois Fontaines à 49 d'Orzy	405-406	01/10/2016	11/11/2016	Navigation interrompue
Canal de la Meuse	De l'écluse 59 des 4 Cheminées aux portes de garde des 4 Cheminées	407	24/10/2016	31/10/2016	Navigation interrompue
Canal des Vosges	Des écluses 19 de Charmois-l'Orgueilleux à 46 de Corre (versant Saône) Des écluses 31 de Charmes à 47 de Messein (versant Moselle) Des écluses 22 d'Igney à 27 des Fouys	408	15/02/2016	25/03/2016	Navigation interrompue
Canal des Houillères de la Sarre	De la jonction CMR jusqu'à l'écluse 27 incluse	411	14/11/2016	23/12/2016	Navigation interrompue
Sarre canalisée	De l'aval de l'écluse 27 jusqu'à la frontière franco-allemande PK 75,618	411	10/10/2016	16/12/2016	Navigation interrompue
Canal de la Marne au Rhin Est	Ecluse 2 de Réchicourt	413	17/10/2016	13/11/2016	Navigation interrompue
Canal de la Marne au Rhin Ouest	Ecluse de Foug à l'écluse 27 bis de Toul	416	17/10/2016	13/11/2016	Navigation interrompue

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

5° Rhin, grand canal d'Alsace et canaux annexes

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Rhin canalisée	Ecluse de Kembs- sas Ouest	501	01/02/2016	05/02/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Kembs- sas Est		29/02/2016	31/12/2016	Risque de perturbations
	Ecluse d'Ottmarsheim- grand sas	502	23/05/2016	10/06/2016	Risque de perturbations
	Ecluse d'Ottmarsheim- petit sas		04/04/2016	29/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Fessenheim- grand sas		17/05/2016	02/12/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Fessenheim- petit sas		18/04/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Vogelgrün- grand sas	503	23/05/2016	03/06/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Marckolsheim- grand sas		17/05/2016	24/06/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Marckolsheim- petit sas		18/04/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Rhinau- grand sas		23/05/2016	30/09/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Rhinau- petit sas	504	18/04/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Gerstheim- grand sas		13/06/2016	09/09/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Gerstheim- petit sas		18/04/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Strasbourg- grand sas		17/05/2016	25/11/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Strasbourg- petit sas		18/04/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Gamsheim- sas Est	504	29/03/2016	22/04/2016	Risque de perturbations
	Ecluse de Gamsheim- sas Ouest		29/02/2016	24/03/2016	Risque de perturbations

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

6° Voies navigables du Centre

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Canal de Roanne à Digoin	Tout l'itinéraire	611	07/11/2016	31/12/2016	Navigation interrompue

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

7° Voies navigables de Rhône Saône

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
Rhône	Ecluse de Port St Louis	714	28/03/2016	07/04/2016	Navigation interrompue
Canal d'Arles à Bouc	Ecluse d'Arles	709	01/06/2016	31/08/2016	Navigation interrompue
Canal du Rhône à Sète et embranchements	Ecluse de St Gilles, Portes de Vidourle	711	07/03/2016	16/03/2016	Navigation interrompue

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

8° Voies navigables du Sud-Ouest

Pas de modification de chômages sur cette voie

Annexe 1 (CA du 26.11.2015)

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/4.2

DELIBERATION RELATIVE A LA SIGNATURE D'UNE CONVENTION DE GESTION PARTAGEE DE L'AXE SAMBRE AVEC LES INTERCOMMUNALITES CONCERNEES

Vu le code des transports,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu la communication au conseil d'administration du 25 juin 2015,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Mandat est donné au directeur général pour finaliser et signer une convention visant à garantir à VNF la participation des intercommunalités de l'Axe Sambre aux frais de fonctionnement inhérents au rétablissement de la continuité de navigation de cet axe, suite au financement et à la réalisation des travaux de remise en état des Ponts de Vadencourt et Macquigny actés dans le cadre du CPER 2015-2020.

Article 2

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

Le président du conseil d'administration

Signé

Stéphane SAINT ANDRE

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Jeanne-Marie ROGER

Convention de partenariat relative à une gestion partagée de l'axe Sambre

Entre d'une part,

La Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre (CAMVS) représentée par son président M.Benjamin SAINT-HUILE, sise 1 place du pavillon, 59803 Maubeuge, agissant sur délibération de son Conseil en date du 30 juin 2015,

La Communauté de communes du Pays de Mormal (CCPM) représentée par son président M.Guislain GAMBIER, sise 18 rue Chevray, 59530 Le Quesnoy, agissant sur délibération de son Conseil en date du septembre 2015

La Communauté de communes Caudrésis-Catesis (CCCC) représentée par son président M.Guy BRICOUT, sise 39 rue de Ligny, 59540 Caudry, agissant sur délibération de son Conseil en date du2015

La Communauté de communes de la Thiérache d'Aumale (CCTA) représentée par son président M.Patrick DUMON, sise 4 rue maillard, 02630 Wassigny, agissant sur délibération de son Conseil en date dujuin 2015

La Communauté de communes de la Thiérache du Centre (CCTC) représentée par son président M.Paul VERON, sise 13, rue de l'Armistice, Villa Pasques, 02260 La Capelle, agissant sur délibération de son Conseil en date du 7 juillet 2015

La Communauté de communes de la Région de Guise (CCRG) représentée par son président M.Hugues COCHET, sise 6 rue André Godin, 02120 Guines, agissant sur délibération de son Conseil en date du2015

La Communauté de communes du Val de l'Oise (CCVO) représentée par son président M.Didier BEAUVAIS, sise 1 rue d'Itancourt, 02240 Mézières sur Oise, agissant sur délibération de son Conseil en date du 2015

La Communauté de communes Villes d'Oyse (CCVO), représentée par son président Guy PAQUIN, sise 6 rue Albert-Catalifaud, 02800 La Fère, agissant sur délibération de son conseil du 16 juin 2015

et

L'association Réussir notre Sambre, représentée par son président, 1, rue de la mairie 59330 Hautmont, agissant sur autorisation de son assemblée en date du2015

et d'autre part,

Voies Navigables de France, établissement public de l'Etat à caractère administratif, représenté par son Directeur Général, Marc PAPINUTTI, sis 175 rue Boutleux, 62408 Béthune, agissant sur délibération de son Conseil du2015

Préambule :

La Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise constituent une voie d'eau fluviale qui relie, de sa jonction avec le canal de St Quentin Tergnier à la frontière belge, le bassin parisien au réseau fluvial de la Belgique et des Pays-Bas. Elle traverse les départements du Nord et de l'Aisne.

Cet axe relève du domaine public fluvial de l'Etat. VNF a été désigné par l'Etat pour assurer la gestion de cet axe en 1991. Un arrêté préfectoral du 30 mars 2006 interdisant la navigation sur le pont-canal de Vadencourt – menaçant ruine – a rompu la continuité des liaisons fluviales sur cet axe.

Le potentiel touristique de l'axe Sambre a été relevé par différentes études depuis 2009, notamment du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de nature à justifier une réhabilitation des ponts canaux et de la continuité fluviale nord-sud.

Par ailleurs, l'axe Sambre constitue un élément important de la gestion hydraulique à l'échelle des bassins, mais aussi de prévention et de lutte contre les inondations pour les collectivités traversées. Il est aussi un élément utile au développement économique des territoires offrant un potentiel de développement en termes de tourisme et de transport.

C'est dans ce contexte que les acteurs publics signataires ont décidé dans le cadre de leurs compétences respectives de se réunir afin d'inscrire leur partenariat pour définir les conditions d'une gestion partagée et durable du renouveau de l'axe Sambre depuis sa jonction avec le canal de St Quentin et la frontière belge à Jeumont, dès lors que les travaux de réouverture à la navigation de l'axe Sambre inscrits au CPER 2015-2020 seront réalisés dans un objectif de réouverture pour 2020.

La création de l'association « Réussir notre Sambre » en juin 2012 dont l'objet est de mobiliser l'ensemble des acteurs pour parler d'une voix unique et mettre en place un réseau d'informations et de connaissances de la rivière Sambre et du canal de la Sambre à l'Oise a permis d'apporter une vision unifiée auprès des différentes parties au dossier pour en préparer la réouverture.

Les intercommunalités signataires poursuivront les actions déjà entreprises pour donner corps à l'axe Sambre en tant que vecteur économique tant en matière de transport que de tourisme.

En foi de quoi, il a été conclu ce qui suit :

ARTICLE 1 :

VNF s'engage sur la base et dans les limites des contrats de plan 2015-2020 signés entre l'Etat et les Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais à réaliser l'ensemble des prestations utiles à la réalisation des travaux de réouverture à la navigation de l'axe Sambre estimés à 12 millions d'euros TTC intégrant la remise en état des ponts-canaux de Vadencourt et Macquigny et divers travaux associés, notamment de dragage, qui sont décrits en termes de contenu et de coût estimatif en annexe 1 de la présente convention ; le planning prévisionnel en constitue l'annexe 2, à compter de la signature des présentes.

ARTICLE 2 :

Les intercommunalités signataires s'engagent à verser à VNF une contribution annuelle de fonctionnement de 845.885 euros, selon la clé de répartition figurant en annexe 3.

Chacune des collectivités signataires versera sa contribution pour le 15 mai de chaque année au plus tard. Le montant de cette contribution fera l'objet d'une discussion en vue de sa réactualisation tous les 5 ans par voie d'avenant.

Une comptabilité séparée (Ligne à budget séparé) sera mise en place par VNF afin de retracer l'exhaustivité des recettes et dépenses de toute nature perçues ou engagées au cours de chaque année civile sur l'axe Sambre et dont VNF rendra compte annuellement.

VNF abondera « la ligne à budget séparé » mise en place dans ses comptes d'un montant au moins égal à ce qu'il aura perçu des collectivités au titre de l'année en cours, sans excéder les montants figurant au budget prévisionnel de la première année d'entrée en vigueur de la présente convention repris en annexe 4 ainsi que l'offre de service en résultant (annexe 5).

Le présent dispositif entrera en vigueur l'année d'achèvement des travaux visés à l'article 1, au prorata temporis, sur appel de fonds de VNF.

Les dotations de la ligne à budget séparé seront employées aux différents postes de dépenses nécessaires à l'entretien et à l'exploitation du domaine public fluvial constituant l'axe Sambre entre sa jonction avec le canal de St Quentin à Tergnier et la Frontière Belge à Jeumont.

En cas d'insuffisance de moyens, VNF adaptera le niveau de service jusqu'à ce qu'un accord soit trouvé entre les parties.

ARTICLE 3 :

Un comité technique composé d'un représentant de chacune des institutions signataires et de quatre représentants de VNF (dont un sera désigné par VNF pour être référent-contact des intercommunalités) sera réuni trimestriellement pour débattre et traiter des conditions de gestion courante par VNF, de l'emploi des fonds et de la définition du niveau de service possible au regard des dotations existantes.

Durant la phase de réalisation des travaux de réouverture de l'axe Sambre, ce comité se réunira afin de traiter de l'état d'exécution des phases de travaux.

Un comité Stratégique, composé des présidents des institutions signataires ou de leurs représentants d'une part, et d'autre part, du Directeur général de VNF et des deux directeurs territoriaux compétents ou de leurs représentants se réunira annuellement pour valider les orientations et le programme résultant du budget ligne séparé prévisionnel proposé par VNF pour l'année N+1. Il examinera simultanément l'état d'exécution du budget à ligne séparé de l'année N et le compte rendu d'activité de l'année N-1.

Durant la phase de réalisation des travaux de réouverture de l'axe Sambre, ce comité se réunira afin de traiter de l'état d'exécution des phases de travaux.

VNF proposera, en tant que de besoin, au comité stratégique, tout plan pluriannuel d'investissement complémentaire utile à la bonne exploitation de l'axe Sambre, le cas échéant en présence des représentants de la Région et des départements concernés, afin d'en examiner les suites à donner.

Les comités technique et stratégique pourront entendre toute personne ou autorité utile au développement économique de l'axe Sambre, y compris belge.

Les décisions seront prises à la majorité des voix au prorata des contributions versées l'année précédente, exception faite des votes des budgets qui devront requérir une majorité de 4/5ème des voix.

ARTICLE 4 :

La présente convention entre en vigueur au 1^{er} janvier 2016 pour une durée de 20 ans. Il est de convention expresse que les engagements souscrits par chaque intercommunalité seront transmis de plein droit en cas de fusion ou transformation des EPCI.

La présente convention pourra être dénoncée pour un motif d'intérêt général s'imposant à l'une des parties à compter de 2027 et sous réserve du respect d'un préavis d'un an.

ARTICLE 5 :

En cas de litige né de l'exécution de la présente convention, les parties devront privilégier un règlement amiable, sous l'égide du comité stratégique.

Fait à Lille, Le2015

Le directeur Général de Voies navigables de France	Marc PAPINUTTI
Le président de l'association réussir notre Sambre	
Le président de la Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre (CAMVS)	Benjamin SAINT-HUILE
Le président de la Communauté de Communes du Pays de Mormal (CCPM)	Guislain GAMBIER
Le président de la Communauté de Communes de la Thiérache d'Aumale (CCTA)	Patrick DUMON
Le président de la Communauté de Communes de la Thiérache du Centre (CCTC)	Paul VERON
Le président de la Communauté de Communes de la Région de Guise (CCRG)	Hugues COCHET
Le président de la Communauté de Communes Caudrésis-Catesis (CCCC)	Guy BRICOUT
Le Président de la Communauté de Communes Val de l'Oise (CCVO)	Didier BEAUVAIS
Le Président de la Communauté de Communes Villes d'Oyse (CCVO)	Guy PAQUIN

Annexe 1 : Détail des travaux de réouverture de l'axe Sambre

Annexe 2 : Planning Prévisionnel des travaux

Annexe 3 : clé de répartition de la contribution des intercommunalités

Annexe 4 : Budget à ligne séparé prévisionnel

Annexe 5 : Offre de service proposée

Annexe 1

Détail des travaux de réouverture de l'axe Sambre

Pont Canal de Vadencourt

Les travaux sur ouvrages à prévoir :

Un « aqueduc » composé :

- d'un matériau de substitution d'1m d'épaisseur servant de fondation et de lit de pose au radier de l'ouvrage génie civil,
- d'un radier général coulé en place qui servira de fondation pour accueillir les éléments de chaque arche,
- de 5 arches en béton armé de 30cm d'épaisseur, 3m de rayon intérieur, 30.85m de longueur et régulièrement espacées de 30 cm chacune.
- de 4 murs de soutènement de dimensions variables et placés à chaque angle du radier pour soutenir les talus du canal.
- de murs poids formant tympans partiellement fondés sur les arches elles-mêmes et/ou sur le béton de remplissage prévu entre chacune d'elle formant soutènement vis-à-vis des remblais en général et des chemins de halage.
- de musoirs de section elliptique prévus coté amont à l'about des piles d'arche.

Un « canal » composé :

- en partie basse, d'un remblai incliné à 3H/2V,
- en partie haute d'éléments préfabriqués en L servant à soutenir les chemins de halage.
- d'une étanchéité ancrée sur les éléments préfabriqués en L assurant une étanchéité parfaite du canal, protégée des chocs des bateaux par une couche de 10cm minimum de béton fibré ou de dalles préfabriquées.

Travaux d'aménagement extérieurs :

- une couche de roulement de 15cm d'épaisseur sur chacun des deux chemins de service.
- un engazonnement des talus extérieurs des chemins de service.
- une protection en enrochements des berges de l'Oise.
- une rampe d'entretien bétonnée sur chacune des deux berges permettant l'accès au lit de l'Oise par les engins d'entretien

Équipements liés à la sécurité, l'exploitation et l'information

- gardes corps
- bouées de sauvetages
- cuirasses de protection à l'entrée de l'écluse
- panneaux d'information et de signalisation fluviale
- échelle de crues de l'Oise

Coûts

	Montant TTC base janv. 2008
Installations de chantier	138000
Démolition et batardage	750000
Génie civil	1194000
Aménagements	438000
Provisions pour aléas 10 %	252000
Total travaux valeur 2008	2772000
Total travaux valeur 2014 (y compris révision TP02)	3216000

Études préalables (5%)	160 000,00
MOE (8%)	260 000,00
Contrôle technique (1%)	30 000,00
CSPS (0,5%)	15 000,00

Total projet Vadencourt : 3,70 M€ TTC valeur 2014

Pont canal de Macquigny

Les travaux sur ouvrages à prévoir :

- Les installations fixes de chantier de reconstruction du pont canal de Macquigny et toutes les pistes d'accès aux installations et aux diverses zones de travaux et notamment la réalisation d'un pont provisoire sur l'Oise, à l'aval du canal.
- La réalisation de deux digues de batardage du canal de part et d'autre du chantier accompagnées d'un dispositif de maintien de l'écoulement de l'eau dans le canal ;
- La démolition de l'ouvrage existant ;
- La construction de deux culées en béton. Chaque culée est fondée sur 7 pieux en béton armé coulé en place. La culée située sur la rive gauche de l'Oise est appelée C0 et celle située sur la rive droite de l'Oise est appelée C1.
- La construction d'un tablier en structure mixte acier béton posé sur 8 appareils d'appuis à pots.
- La construction de deux ouvrages de transition pour le canal de section en forme de « U ». Ils reposent sur la culée d'un côté et sur le remblai du canal de l'autre côté.
- La construction de quatre ouvrages de transition pour les chemins de halage de section en forme de « L ». Ces ouvrages sont contigus aux ouvrages de transition du canal. Ils forment un coude, en vue en plan, d'ouverture 156°.
- La construction de quatre murs de soutènement en « L », en prolongement des bajoyers des ouvrages de transition du canal. Ils permettent de soutenir les remblais de digues dans la zone de rétrécissement du canal aux abords du pont.
- La reconstruction des digues du canal sur un linéaire de 4 fois 35m de part et d'autre du pont.

- La mise en œuvre d'un film étanche protégé par une couche de béton en fond et sur les berges du canal en remblai, sur un linéaire de 2 fois 25m, en prolongement des deux ouvrages de transition du canal.
- La réalisation d'aménagement d'abords, à savoir :
 - o Mise en œuvre d'enrochements maçonnés en rivière pour la protection des berges et des culées sur un linéaire de 2 fois 39m ;
 - o Recalibrage des berges de l'Oise, en amont et en aval des zones enrochées sur un linéaire de 4 fois 25m ;
 - o Engazonnement des rives sur une bande de largeur 5m le long de toutes les berges recalibrées et de tous les pieds des digues reconstruites du canal.
- Le repliement des installations de chantier et la remise en état ou le démantèlement des pistes d'accès aux installations et aux diverses zones de travaux. L'enlèvement du tablier du pont provisoire ainsi que la démolition et l'enlèvement de ses culées.
- Le démontage des deux digues de batardage du canal et du dispositif de maintien de l'écoulement de l'eau dans le canal.

Coûts

	Montant TTC base janv. 2008
Installations de chantier	200000
Démolition et batardage	126000
Génie civil	2 41 000
Aménagements	250000
Provisions pour aléas 10 %	313000
Total travaux valeur 2008	3130000
Total travaux valeur 2014 (y compris révision TP02)	3640000

Etudes préalables (5%)	230 000,00
MOE (8%)	365 000,00
Contrôle technique (1%)	45 000,00
CSPS (0,5%)	20 000,00

Total projet Macquigny : 4,3 M€ TTC valeur 2014

Travaux complémentaires indispensables à la réouverture à la navigation

	désordres et travaux nécessaires	Coût (août 2014)
Ecluses	Portes fortement corrodées à changer ainsi que les appuis. Étanchéité aval : joints de portes à refaire. Caniveaux hydrauliques à restaurer (suite crues 2011)	600K€
Gard n°1	Bajoyers fortement abîmés, en briques et béton, descellement importants en partie basse	
Etreux n°5	Restauration génie civil : Problème d'étanchéité bois portes amont, chardonnets RD et RG, descellement de pierres d'angle; Caniveaux hydrauliques dans un état moyen ; Génie civil tête aval à reprendre. Fuites moyennes dans la chambre des portes aval RD. Bajoyers à reprendre. Fuite tôle chardonnet amont Rive Droite RD"	600K€
Etreux n°4	Grosses fuites au niveau des poteaux tourillon et poteaux buscs aval étanchéité. Manœuvre porte complète impossible car sort de son logement ; Bajoyers en mauvais état, briquetage descellé.	400K€
Vénérolles n°10	Aval : poteaux tourillon et poteaux buscs, fuites, bois Amont : poteaux tourillon et poteaux buscs joints oméga, fuites Fuite amont poteaux tourillons et aval poteau tourillons et buscs. Fuites importantes dans les maçonneries, Restauration génie civil : descellement des briques en place.	600K€
Tupigny n°15	Bajoyers fortement abîmés, en briques et pierre bleue initialement, descellements importants	300K€
Vadencourt n°19	Portes fortement corrodées à changer (hors d'eau depuis batardage pont-canal de en amont)	300K€
Macquigny n°22	Portes fortement corrodées à changer (hors d'eau depuis batardage pont-canal en amont)	300K€
	total écluses	3 100K€
dragages	Rétablissement du mouillage, à 1,60 m, suppression des atterrissements dans les biefs 1 à 25	
	Biefs 1 et 2 : mouillage réduit à 0,90m sur env. la moitié du rectangle de navigation : 20 000 m3	
	Biefs 3 à 11 : atterrissement de 25 cm à supprimer : 11 000 m3	
	Biefs 12 et 13 d'Hannapes et 16 de Tupigny envasés : 8500m3	
	pont canal de Vadencourt : 7 500 m3	
	Biefs 23 à 25 d'Hauteville, Bernot, Origny - mouillage réduit à 0,90 m : 25 000 m3	
	total dragage	900K€
TOTAL GÉNÉRAL		4 000K€

Annexe 2

Planning Prévisionnel des travaux

Choix du maître d'oeuvre	6 mois
Études préalables – Conception – Etude d'impact	12 mois
Autorisation loi sur l'eau	12 mois
Appel d'offres travaux	6 mois
Travaux	12 mois

Annexe 3

clé de répartition de la contribution annuelle des intercommunalités

Communauté d'Agglomération de Maubeuge Val de Sambre (CAMVS)	388.000€
Communauté de communes du Pays de Mormal (CCPM)	85.777€
Communauté de communes de la Thiérache d'Aumale (CCTA)	39.462€
Communauté de communes de la Thiérache du Centre (CCTC)	47.267€
Communauté de communes de la Région de Guise (CCRG)	52.251€
Communauté de communes Caudrésis-Catesis (CCCC)	94.332€
Communauté de communes Val de l'Oise (CCVO)	85.595€
Communauté de communes Villes d'oyse (CCVO)	53.201€

Annexe 4

Budget à ligne séparé prévisionnel

Annexe Compte d'exploitation prévisionnel (en € constantsTTC)		Après réouverture
Produits		
Recettes d'exploitation		
redevance domaniale	140 000	
péages	30 000	
taxe hydraulique	130 000	
contribution VNF	1 200 000	
contribution collectivités	846 000	
TOTAL DES PRODUITS D'EXPLOITATION	2 346 000,00 €	
Charges (en € TTC)		
Charges externes	1 000 000,00 €	
Dépenses d'entretien et fonctionnement (fournitures, énergie, entretien petits outillages, véhicules et engins)	220 000	
<i>frais de déplacement</i>	15 000	
<i>Entretien / maintenance immobilière</i>	90 000	
<i>Dépenses d'hygiène, sécurité, environnement et autres dépenses</i>	25 000	
<i>GER/ Investissement sur ouvrages de la Sambre</i>	0	
<i>Entretien / maintenance des ouvrages de la Sambre</i>	650 000	
Salaires et traitements du personnel (charges patronales incluses pour 28 ETP)	1 346 000,00 €	
Promotion et communication		
TOTAL DES CHARGES D'EXPLOITATION	2 346 000,00 €	
RESULTAT D'EXPLOITATION		00,00 €

Annexe 5

Offre de service proposée

L'offre de service ci-dessous définie constitue la cible que se donnent les parties au regard du budget à ligne séparé de l'annexe 4.

OBJECTIFS de mouillage par section :

		section VNF	Mouillage
<i>Sambre canalisée</i>	du bief de Landrecies à la frontière belge	206	1,60
<i>Canal de la Sambre à l'Oise</i>	bief de la Fère au bief de Thenelles	220	2,60
	du bief d'Origny jusqu'au bief de partage (Landrecies)	220	1,60

OBJECTIFS d'exploitation

La haute saison est fixée du 15 mai au 15 septembre

Ouverture	Mode d'accès au réseau	Point de contact pour l'utilisateur (1) (Dans tous les cas, appel possible au N° Unique)	Délais d'intervention (2)
-----------	------------------------	---	---------------------------

Haute Saison (période estivale)	Ouverture sur 9 ou 10h. 7 jours/7 (hors jours fériés).	Navigation libre. Possibilité, selon les itinéraires au delà des horaires d'ouverture d'un passage à la demande payant (non garanti) avec délai de prévenance au plus tard avant 17H pour un passage le jour même - dit Service Spécial d'Eclusage.	A partir de l'éclusier en poste, de l'agent en PC ou de l'itinérant présent. Selon les secteurs, PC accessible sur toute la plage de navigation 7j/7.	Présence dédiée à la navigation permettant de garantir un délai d'intervention court.
------------------------------------	---	--	--	---

Basse Saison (reste de l'année)	Ouverture sur 8 à 9h. 5 jours voire 7 jours si le trafic le justifie (hors jours fériés).	Navigation possible avec annonce 48h auparavant. Possibilité , selon les itinéraires au delà des horaires d'ouverture d'un passage à la demande payant (non garanti) - dit Service Spécial d'Eclusage .	A partir de l'agent en PC ou du service territorial de VNF. Selon les secteurs, PC accessible sur toute la plage de navigation 5j/7.	Pas de présence dédiée à la navigation. Les délais d'intervention ne sont pas garantis. La possibilité de navigation peut être refusée si les moyens n'étaient pas disponibles (mobilisés pour maintenance et travaux sur le réseau, gestion hydraulique, ...).
------------------------------------	---	---	---	---

	Organisation de travail des équipes d'exploitation	Organisation de travail des équipes socle (maintenance + GH) pendant l'ouverture de navigation
Basse Saison	Sans objet.	Les équipes sont organisées sur des cycles hebdomadaires. Dimensionnement sur un secteur permettant un délai d'intervention de 1h30 en cas d'appel de l'usager pendant les heures de travail de ses équipes (attention, allongement du délai en cumulant la pause méridienne). L'organisation de la maintenance spécialisée pourra couvrir des secteurs plus étendus pour mutualiser des compétences particulières En dehors de ces heures, intervention de l'astreinte (attention, délai d'intervention en fonction du point de départ de l'agent).
Haute Saison	L'exploitation organisée à partir des effectifs saisonniers sur des secteurs pouvant être plus restreints en fonction de l'importance du trafic (délai d'intervention à adapter) avec 1 poste par secteur ou en poste fixe. Journée de travail avec ou sans pause méridienne (en fonction de la présence ou pas d'un PC, itinérance, poste fixe ou accompagnement), et sur 7 jours (cycles non hebdomadaires).	Idem ci-dessus. La prise en charge des interventions en cas d'appel par l'exploitation impacte moins l'organisation des missions

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/4.3

DELIBERATION RELATIVE A L'ETABLISSEMENT D'UNE CONVENTION TRIPARTITE ENTRE VNF / CCI de Saône-et-Loire / Groupe CAYON
--

Vu le code des transports,

Vu le rapport présenté en séance,

Vu le cahier des charges de concession du port de Chalon-sur-Saône annexé à l'arrêté de concession du 25 juin 1942 ;

Vu l'avis inséré au Journal Officiel du 27 septembre 1942 ;

Vu l'avenant n°1 au cahier des charges de concession du 4 avril 1972 annexé à l'arrêté interministériel du 25 juin 1942 ;

Vu l'avenant n°2 au cahier des charges du 30 avril 1976 annexé à l'arrêté interministériel du 25 juin 1942 ;

Vu l'avenant n°3 au cahier des charges du 17 février 1986 annexé à l'arrêté interministériel du 25 juin 1942 ;

Vu l'avenant n°4 au cahier des charges du 13 février 1991 annexé à l'arrêté interministériel du 25 juin 1942 ;

Vu l'avenant n°5 au cahier des charges du 12 avril 2005 annexé à l'arrêté interministériel du 25 juin 1942 ;

Vu le projet d'installation du groupe CAYON et la demande de ce dernier de bénéficier d'une convention d'occupation temporaire dont le terme dépasse l'échéance de la concession ;

Vu le projet de convention d'occupation temporaire dont la durée dépasse 18 ans ;

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à finaliser la mise au point et signer la convention tripartite, ci-jointe, entre Voies navigables de France, concédant, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire, concessionnaire et le groupe CAYON, amodiataire.

Article 2

La durée de la convention d'amodiation ne pourra pas excéder 35 ans.

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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER



Entre

**La Chambre de Commerce et d'Industrie de
Saône et Loire,**

Voies navigables de France

Et

Le Groupe CAYON

**Convention d'Occupation Temporaire d'un terrain du Domaine Public Fluvial
concédé à la CCI de Saône-et-Loire constitutive de Droits Réels**

N°2015-01-162

Port Nord Chalon

ENTRE LES SOUSSIGNÉS :

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE SAONE ET LOIRE, dont le siège est situé 3 Place Gérard Genevès à Mâcon (71000), n° de SIRET 187.100.037.00014, représentée par Monsieur Bernard ECHALIER, son Président, agissant en tant que concessionnaire,

ci-après dénommée « le concessionnaire » ;

Voies navigables de France, Établissement Public Administratif de l'État, intervenant aux présentes uniquement par l'application de la convention au-delà du terme de la concession, dont le siège est situé 175 rue Ludovic Boutleux, CS30820, 62408 Béthune, n° de SIRET 130 017 791 00018, représenté par son Directeur Général Monsieur Marc PAPINUTTI, dûment habilité par délibération du conseil d'administration du 20/03/2014, désigné ci-après « VNF »,

Et,

LE GROUPE CAYON, dont le siège social est situé à Chalon-sur-Saône (71100), 29 Rue Louis-Jacques Thénard, immatriculé au RCS sous le N°400519005, représenté par la SAS CFM (Compagnie Financière Montrachet (Holding du Groupe)) et son Président, Monsieur Jean-Paul CAYON,

ci-après dénommée « l'amodiatrice ».

VISA DES TEXTES

- Vu le code des transports
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques
- Vu l'arrêté du 24 janvier 1992 (nomenclature du domaine confié à VNF)

- Vu l'arrêté interministériel du 25/06/1942 concédant à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Chalon-sur-Saône, Autun et Louhans, l'outillage du port fluvial de Chalon-sur-Saône
- Vu le cahier des charges annexé à l'arrêté interministériel précité
- Vu l'avenant n°1 du 04 avril 1972 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n°2 du 30 avril 1976 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n°3 du 17 février 1986 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n°4 du 13 février 1991 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n°5 du 12 avril 2005 au cahier des charges de concession

VERSION PROJET

PRÉAMBULE

Par arrêté interministériel en date du 25 Juin 1942, l'Etat a confié la concession du Port de Commerce de Chalon sur Saône à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Chalon sur Saône, Autun et Louhans.

Le cahier des charges de la concession a été modifié par avenants successifs, approuvés par arrêtés préfectoraux des 04 avril 1972, 30 avril 1976, 17 février 1986, et 13 février 1991.

L'article 5 du Décret n°99-43 du 19 Janvier 1999 précise que Voies navigables de France est substitué à l'Etat dans les droits et obligations de celui-ci, tels qu'ils résultent des concessions antérieurement conclues avec des tiers.

En application du décret N°2003-1043 DU 30 octobre 2003 portant dissolution des Chambres de Commerce et d'Industrie de Mâcon et Chalon sur Saône, les biens mobiliers et immobiliers, les créances, droits et obligations des deux CCI ont été transférés au 1^{er} janvier 2005 à la nouvelle Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône-et-Loire. Le dernier avenant au cahier des charges de la concession du 12 avril 2005 en a pris acte.

L'occupation pourra, lorsqu'elle donne lieu à la réalisation d'ouvrages, constructions et installations nouvelles être constitutive de droits réels dans les conditions définies par les articles L2122-6 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

L'article 19bis du cahier des charges de la concession confère au concessionnaire la possibilité d'autoriser l'occupation temporaire du domaine concédé par des tiers.

La société CAYON a fait part de son souhait de s'implanter sur le port public de Chalon-sur-Saône pour y développer la manutention de colis lourds.

Pour répondre à ce besoin identifié pour cet industriel par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône et Loire, le site des anciens chantiers de construction et de réparation navale, localisé sur le Port Nord de Chalon sur Saône, est proposé pour une requalification de cette friche industrielle en l'absence de perspectives de reprise de cette activité navale à court et moyen termes, induite par un outillage adjacent, dit slip-way, plus opérationnel depuis 2007.

Dans le cadre de la reprise de ce site, la société CAYON a élaboré un programme de travaux faisant état d'une réhabilitation du site dans son ensemble pour le rendre utilisable et sécurisé, avant le démarrage de l'activité. Il ne s'agit pas seulement de travaux d'adaptation des ouvrages à l'activité projetée mais d'un chantier de remise en état complet des lieux que la société CAYON accepte de prendre en charge pour la relocalisation de la branche Service Industrie du Groupe. Le bâtiment, ainsi que tous les équipements ont été longuement inoccupés et vandalisés. La quasi-totalité des équipements sont hors services (électricité, portail, installation chauffage ...) et non fonctionnels tels qu'ils sont.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Saône et Loire s'engage à faire évacuer tous déblais, et déchets présents sur l'emplacement mis à disposition, et à effectuer le démantèlement de la grue de levage ainsi que l'enlèvement de la péniche restée sur place.

Pour la société CAYON, le programme d'investissements prévu à la présente convention et le temps nécessaire à son amortissement nécessitent une convention d'une durée de 35 ans.

La présente convention a donc une durée supérieure à celle de la concession dont bénéficie présentement la CCI de Saône-et-Loire et doit, de ce fait, faire l'objet d'une approbation explicite par VNF.

A l'expiration de ladite concession, le 29 avril 2026, le nouveau délégataire, ou à défaut VNF, sera subrogé dans tous les droits et obligations du délégataire actuel (CCI de Saône-et-Loire) relatifs à la présente convention.

La présente convention d'amodiation est soumise au régime général des occupations privatives du domaine public, et doit être en tout point conforme à la convention portant cahier des charges de la concession.

IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

VERSION PROJET

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

1.1 - Localisation de l'occupation

Le concessionnaire met à la disposition de l'amodiatraire, aux fins et conditions décrites ci-après, une partie du domaine public fluvial qui lui est confié d'une superficie de 33 204 mètres carrés, située sur le Port Fluvial Nord de Chalon-sur-Saône, selon la délimitation parcellaire de l'occupation figurant sur le plan annexé (annexe 1) à la présente convention, établi par un géomètre.

Ce périmètre est constitué :

- d'une superficie de 25 679 m² en partie A des anciens chantiers de réparation et de construction navale (sur les 33 800 m² du site, hors zone slip-way et du bord voie d'eau avec notamment une bande de terrain laissant libre accès sur 12 mètres minimum), comprenant un ensemble de bâtiments de stockage, ateliers et locaux à usage de bureaux ;
- d'une superficie de 7 525 m² en partie B du terrain adjacent et mitoyen, localisé entre l'ex chantier naval et l'amodiatraire KDI NOZAL (parcelle d'une superficie totale de 8 800 m² sur laquelle existe un conduit d'eau EP et puits de captage, dont l'accès est laissé libre par une bande de terrain de 15 mètres côté KDI NOZAL et de 12 mètres en bord voie d'eau), destinée à une zone de parking.

La présente convention ne vaut que pour la localisation précédemment détaillée.

1.2 - Objet de l'occupation

L'emplacement occupé sera exclusivement affecté au stationnement d'ensembles routiers et de stockage de colis lourds en lien avec l'activité de l'amodiatraire et ne pourra servir à d'autres usages, à moins d'un avenant à la présente convention qui pourra donner lieu à une modification de la redevance.

Pour répondre à ses besoins, l'amodiatraire est autorisé à effectuer sur la partie du Domaine Public Fluvial mis à sa disposition des travaux d'aménagement du terrain et de réhabilitation lourde des bâtiments dans les conditions prévues à l'article 5 de la présente convention. Le programme des travaux et leur estimation sont portés en annexe 2.

La présente convention ne vaut pas autorisation de circulation ou de stationnement de véhicules sur les chemins de halage. En outre, aucun dépôt, aucune clôture, aucun obstacle quelconque ne doit embarrasser les bords de la voie navigable ; une tolérance est admise pendant les opérations de transbordement, sans pour autant dépasser la durée liée à ces opérations.

1.3 - États des lieux

Des états des lieux contradictoires seront dressés tant avant l'entrée en jouissance de l'occupant qu'à sa sortie des lieux. Un descriptif de l'ensemble des édifices et de leur état est dressé selon procès-verbal de constat d'huissier émis par Maître Alexandre CAMELIN, Huissier de Justice CAMELIN – TRAPON – MAHEAS à Chalon sur Saône, en date du 17/09/2015 (annexe 4).

A l'issue du programme de travaux prévu à l'article 1.2, un nouvel état des lieux contradictoire sera réalisé.

L'état des lieux sortant constatera les remises en état, réparations ou charges d'entretien non effectuées dans les conditions prévues à l'article 8 de la présente convention.

1.4 - Conditions d'occupation

L'emplacement occupé sera exclusivement affecté à l'usage défini à l'article 1.2 ci-dessus.

L'amodiatrice s'engage à respecter l'ensemble des conditions du cahier des charges de la concession de Chalon-sur-Saône (copie jointe en annexe 3) s'appliquant au concessionnaire.

L'amodiatrice s'engage à exercer son activité en prenant toute garantie nécessaire au respect de l'environnement, et en conformité avec les lois, règlements sur la police des Ports, en particulier le Règlement d'Exploitation et de Sécurité applicable aux plateformes portuaires du concessionnaire, dont l'amodiatrice déclare avoir pris connaissance.

Les droits des tiers sont et demeurent expressément réservés.

1.5 - Conditions particulières

La présente convention est constitutive de droits réels au sens de l'article L2122-6 et suivants du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques pour les ouvrages de caractère immobilier réalisés au titre de cette convention.

Ce droit réel confère à l'amodiatrice, pour la durée de la convention et dans les conditions et limites précisées par les articles L. 2122-6 à L. 2122-14 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques, les prérogatives et obligations du propriétaire.

Les droits et ouvrages, constructions et installations ne peuvent être hypothéqués que pour garantir les emprunts contractés par le titulaire de l'autorisation en vue de financer la réalisation, la modification ou l'extension des ouvrages, constructions et installations de caractère immobilier situés sur la dépendance domaniale occupée.

1.6 – Installations classées

Au cas où l'activité de l'amodiatrice doit faire l'objet d'une déclaration ou d'une autorisation d'exploiter au sens des installations classées au titre de la protection de l'environnement, il s'engage à fournir au concessionnaire un exemplaire du dossier de demande d'autorisation d'exploiter ainsi qu'une copie de la déclaration, de l'enregistrement ou de l'autorisation d'exploiter après obtention auprès de la Préfecture.

ARTICLE 2 - DUREE

La présente convention est valable pour une durée de 35 ans, à compter du 01/09/2015 jusqu'au 31/08/2050.

A la date d'expiration, les effets de la convention cesseront de plein droit. La présente convention n'ouvre pas droit à renouvellement par tacite reconduction.

L'amodiatrice aura la faculté de présenter une nouvelle demande d'occupation, au moins 6 mois avant l'échéance de la présente convention.

ARTICLE 3 - PEREMPTION

Faute pour l'amodiatraire d'avoir fait usage du domaine visé à l'article 1er dans le délai de 1 an et si après mise en demeure il ne l'a pas fait dans le nouveau délai qui lui aura été imparti par le concessionnaire, la convention sera périmée de plein droit, même en cas de paiement de la redevance.

Le concessionnaire informera l'amodiatraire ainsi que, s'il y a lieu, les créanciers régulièrement inscrits 2 mois avant la date de péremption par lettre recommandée avec demande d'accusé de réception. Ces derniers pourront proposer la substitution d'un tiers à l'amodiatraire défaillant.

L'amodiatraire ne pourra réclamer aucune indemnité.

ARTICLE 4 - PRECARITE

La présente convention est délivrée à titre précaire et révocable.

Pendant toute la durée prévue à l'article 2, le concessionnaire en place se réserve la faculté, ou peut se voir imposé par VNF, de retirer ou de modifier la présente convention pour un motif d'intérêt général. Dans l'hypothèse où le retrait intervient pour un motif autre que l'inexécution des clauses ou conditions, l'amodiatraire sera alors indemnisé du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée.

L'indemnité éventuelle sera déterminée soit à l'amiable, soit faute d'entente à dire d'experts. Le montant de l'indemnité sera déterminé en fonction de la valeur nette comptable des biens sur lesquels ont porté les investissements.

Le concessionnaire en informera l'amodiatraire 2 ans avant la date du retrait par lettre recommandée avec avis de réception, sauf cas d'urgence.

Les droits des créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait anticipé seront reportés sur cette indemnité.

Il est rappelé que la législation relative aux baux commerciaux, baux ruraux, baux à loyers d'immeuble à usage commercial, professionnel ou d'habitation, n'est pas applicable sur le Domaine Public Fluvial.

Lorsqu'une convention d'occupation du domaine public est expirée et n'a pas été renouvelée, la circonstance que l'occupant ait pu se maintenir sur le domaine public fluvial par tolérance ne peut être regardée comme valant renouvellement de la convention.

ARTICLE 5 - EXECUTION DES TRAVAUX ET RECOLEMENT

Aussitôt après l'achèvement des travaux, l'amodiatraire enlèvera tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats et immondices qui encombreraient le domaine public ou les zones frappées de la servitude de halage.

Les travaux autorisés cités à l'article 1.2 donneront lieu à un procès-verbal de récolement sous la surveillance du concessionnaire, qui sera transmis à VNF et joint à la présente convention. A cet effet, l'amodiatraire devra prévenir le concessionnaire au moins dix jours avant la réception des travaux.

L'inexécution des travaux envisagés dans un délai de 1 an à compter de la délivrance de la présente convention, ou dans le nouveau délai qui aura été imparti par le concessionnaire après mise en demeure, est une cause de retrait de la convention qui ne donne pas droit à indemnité au titulaire.

De la même manière, la réalisation des travaux, non conformes à ceux qui ont été demandés et visés constitue une cause de retrait.

ARTICLE 6 - CONSTRUCTION, ENTRETIEN ET EXPLOITATION DES OUVRAGES

La présente convention ne vaut pas permis de construire et ne dispense pas de la déclaration exigée en cas de travaux exemptés du permis de construire, ni de toute autre autorisation réglementaire.

Les ouvrages établis sur le domaine public concédé doivent être entretenus en bon état et maintenus conformes aux conditions de la convention par les soins et aux frais de l'amodiatiaire.

Tous les travaux doivent être conduits de façon à réduire au minimum la gêne apportée à la navigation et à la circulation sur le domaine public concédé; l'amodiatiaire doit se conformer à toutes les indications qui lui sont données à cet effet par le concessionnaire.

Aucun dépôt, aucun stationnement de voiture, aucune clôture, aucun obstacle quelconque ne devra embarrasser les bords de la voie navigable ni les chemins de service.

En particulier, l'amodiatiaire prendra toutes les précautions nécessaires pour empêcher tous matériaux, remblais ou objets quelconques de tomber dans la voie navigable; il enlèvera sans retard et à ses frais ceux qui viendraient cependant à y tomber.

L'amodiatiaire déclare s'engager à se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment les règlements de police afférents à l'occupation.

L'amodiatiaire doit laisser circuler les agents du concessionnaire et de VNF sur les emplacements occupés toutes les fois qu'il en sera requis.

ARTICLE 8 - REMISE EN L'ETAT PRIMITIF

A l'expiration de la convention, quelle qu'en soit la cause, l'amodiatiaire devra, sous peine de poursuites, procéder, à ses frais, au démantèlement éventuel des ouvrages édifiés par l'amodiatiaire pour l'exercice de son activité dans le délai de 1 AN. Cette remise en état s'entend notamment par une dépollution éventuelle des sols si nécessaire et par l'évacuation de tous déchets. A défaut, le concessionnaire procédera à la remise en état aux frais de l'amodiatiaire.

En revanche, l'amodiatiaire est dispensé d'une remise en état primitif des lieux, au regard de la nouvelle orientation qui est donnée au site et des travaux de réhabilitation dûment acceptés par VNF, pour les ouvrages présents sur le site et non utilisés par l'amodiatiaire.

Toutefois, l'amodiatiaire pourra être dispensé de la démolition des ouvrages présents dans le cas où VNF, avant l'issue de la présente convention, accepterait, expressément et par écrit, l'intégration au Domaine Public Fluvial de tout ou partie des ouvrages que l'amodiatiaire aura été autorisé à effectuer. Dans ce cas, les ouvrages ainsi maintenus tombent de plein droit et gratuitement dans le domaine public fluvial, francs et quittes de tous privilèges et hypothèques.

ARTICLE 9 - DOMMAGES / RESPONSABILITE / ASSURANCES

L'amodiataire est responsable de tout dommage direct ou indirect, quelle que soit leur nature, affectant tant le Domaine Public Fluvial que les constructions et aménagements effectués par lui, causé par son fait, par le fait des personnes dont il doit répondre ou par des choses qu'il a sous sa garde, que le dommage soit subi par le concessionnaire, par des usagers de la voie d'eau, par des tiers ou par l'Etat.

Tous dommages, causés aux ouvrages de la voie d'eau ou ses dépendances, devront être immédiatement signalés au concessionnaire et réparés par l'amodiataire, sous peine de poursuites.

A défaut, en cas d'urgence, le concessionnaire ou VNF exécute d'office les réparations aux frais de l'amodiataire.

La surveillance des lieux mis à sa disposition incombant à l'amodiataire, VNF et le concessionnaire sont dégagés de toute responsabilité en cas d'effraction, de déprédation, de vol, de perte, de dommages ou autre cause quelconque survenant aux personnes et/ou aux biens.

L'amodiataire garantit le concessionnaire contre tous les recours et/ou condamnations à ce titre.

L'amodiataire devra souscrire une police d'assurance pendant toute la durée de l'amodiation, et en justifiera à première demande du concessionnaire, pour l'exercice de son activité et assurer l'immeuble contre tout risque notamment l'exploitation, la pollution accidentelle de la voie d'eau, l'incendie, et les dégâts des eaux.

L'amodiataire doit également s'assurer pour les travaux et aménagements qu'il réalise sur l'emplacement qu'il occupe, de façon à ce que ni le concessionnaire, ni VNF ne puissent être mis en cause ou appelés en garantie au titre de ces travaux et aménagements.

ARTICLE 10 - CESSIION / TRANSMISSION

La présente convention étant rigoureusement personnelle, l'amodiataire ne pourra céder à un tiers les droits qu'elle lui confère sans l'agrément préalable du concessionnaire dans les conditions prévues à l'article L2122-7 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

La demande d'agrément devra être présentée par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Toute cession non agréée, partielle ou totale, forcée ou non, par apport en société par fusion, absorption ou scission sera nulle de plein droit et l'amodiataire restera responsable des conséquences de l'occupation du domaine public concédé.

Toute transmission par suite de décès devra être agréée par le concessionnaire dans les conditions de l'article L2122-7 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

En cas de cession forcée, le créancier poursuivant devra informer le concessionnaire de la publication du commandement valant saisie conformément aux dispositions des articles R2122-19 et R2122-22 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques.

Toute cession ou transmission n'est valable que pour la durée de validité de la convention, et pour une utilisation compatible avec l'affectation du Domaine Public occupé.

L'occupant, s'il est une société, a l'obligation de porter, par écrit, à la connaissance du concessionnaire, toute modification de sa forme, de son objet, ou de la répartition de son capital social.

ARTICLE 11 – SOUS OCCUPATION

L'amodiateur pourra autoriser un tiers à occuper en tout ou partie l'élément du domaine public fluvial objet de la présente convention ainsi que les ouvrages et installations implantés.

Dans cette hypothèse, il devra obtenir préalablement et par écrit, l'agrément du concessionnaire quant à la personnalité du sous-occupant d'une part, et à la nature de l'activité éventuellement exercée par ce dernier sur le domaine d'autre part.

Cette autorisation ne s'applique pas aux sociétés du périmètre du groupe CAYON et de sa Holding CFM.

A défaut d'avoir obtenu cet agrément, la convention, objet des présentes, sera résiliée de plein droit.

La sous-occupation, une fois agréée, ne pourra en tout état de cause conférer au tiers plus de droit que ceux résultant de la présente convention.

En outre, l'amodiateur demeurera personnellement responsable à l'égard du concessionnaire de l'exécution de l'ensemble des conditions inscrites dans la présente convention.

Le tiers occupant ne pourra par ailleurs réclamer au concessionnaire aucune indemnité pour quelque cause que ce soit, et notamment en cas de non renouvellement par le concessionnaire de la présente autorisation d'occupation.

Un exemplaire du contrat conclu entre l'amodiateur et le tiers sera remis au concessionnaire, au plus tard dans le mois suivant sa signature.

ARTICLE 12 – RESILIATION A L'INITIATIVE DU CONCESSIONNAIRE

La convention peut être dénoncée par le concessionnaire en cas d'inexécution des clauses et conditions fixées par la présente convention. L'amodiateur ne pourra alors réclamer d'indemnité.

Le concessionnaire notifiera sa décision de retrait par lettre recommandée avec avis de réception 2 mois avant la date effective du retrait, à l'amodiateur ainsi qu'aux créanciers régulièrement inscrits à la date du retrait. Ces derniers pourront proposer la substitution d'un tiers à l'amodiateur défaillant.

La redevance est réputée due jusqu'à la date effective de la résiliation.

ARTICLE 13 - RESILIATION A L'INITIATIVE DE L'OCCUPANT

Dans le cas où il aurait décidé de cesser définitivement l'exploitation des installations avant la date fixée à l'article 2 ci-dessus, le bénéficiaire peut obtenir la résiliation de la présente convention, en notifiant sa décision par lettre recommandée avec accusé réception au concessionnaire moyennant un préavis de 1 an. Dans ce cas, l'amodiateur ne pourra prétendre à aucune indemnisation.

Sous peine de poursuites, l'amodiateur devra, en cas de remise en l'état prévue à l'article 8 de la présente convention, y procéder dans le délai imparti.

La redevance est réputée due jusqu'à la date effective de la résiliation.

ARTICLE 14 – IMPOTS ET TAXES

L'amodiateur supporte seul la charge de tous les impôts, contributions et taxes de toute nature et notamment de l'impôt foncier auxquels sont ou pourraient être assujettis les terrains, aménagements et installations qui seraient exploités en vertu de la présente convention quelles que soient la nature et l'importance de ces impôts.

L'amodiateur fera, en outre, s'il y a lieu et sous sa responsabilité, la déclaration de construction nouvelle prévue par l'article 1406 du Code Général des Impôts.

VERSION PROJET

ARTICLE 15 - REDEVANCES ET FRAIS

La présente occupation est consentie moyennant une redevance annuelle forfaitaire de 27 000 € HT pour l'ensemble du périmètre d'occupation mentionné à l'article 1.1 ci-dessus.

Aucune redevance ne sera appelée au titre des deux premières années d'occupation, soit de la période du 1^{er} septembre 2015 au 31 août 2017, pour tenir compte des travaux de sécurisation et de réhabilitation du site réalisés par l'amodiateur pour prise de possession des lieux selon les travaux d'aménagement présentés par l'amodiateur.

La redevance est payable par trimestre et d'avance. Le premier loyer interviendra au 1er septembre 2017.

La redevance sera actualisée pour la première fois au 1^{er} septembre 2018. Elle est indexée chaque année à la date anniversaire, en fonction de l'évolution de l'indice du deuxième trimestre de l'année précédente du Coût de la Construction publié par l'INSEE. L'indice de référence servant de base à l'indexation est celui du 2eme trimestre de 2017.

Tout retard de paiement entraîne la révocation sans indemnités de la présente convention.

Toute somme due à un titre quelconque par l'occupant dans le cadre de la présente, de ses suites et conséquences, s'entend hors tous droits et taxes, tous droits et taxes en sus à la charge de l'occupant et ce, quel qu'en soit le redevable légal.

En cas de retard dans le règlement d'une somme quelconque due au concessionnaire dans le cadre de la présente, toute somme échue portera intérêt au taux légal en vigueur.

La redevance peut être révisée dans les conditions de l'article L2125-3 du code général de la propriété des personnes publiques.

ARTICLE 16 - DISPOSITIONS PARTICULIERES

L'amodiateur ne pourra prétendre à aucune indemnité pour les dommages ou la gêne causés à sa jouissance par le fait de la navigation, de l'entretien ou, d'une manière générale, de l'exploitation de la voie d'eau.

L'amodiateur doit laisser circuler les agents de VNF ou du concessionnaire sur les emplacements occupés.

En cas de travaux sur les quais ou de dragage, l'amodiateur doit, le cas échéant, laisser le concessionnaire, les agents de VNF et les entreprises mandatées à cette fin, exécuter les travaux dans le périmètre qu'ils auront défini.

Par ailleurs, l'amodiateur consent expressément à supporter les servitudes de passage des canalisations diverses alimentant les parcelles autres que la sienne, et renonce à percevoir toute redevance d'occupation.

ARTICLE 17 – ETATS STATISTIQUES D'EXPLOITATION

L'amodiateur est tenu de remettre au concessionnaire, chaque année, des états comportant tous renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation établie, dans les formes demandées par le concessionnaire.

ARTICLE 18 – ORIGINE DE PROPRIETE ET PUBLICITE FONCIERE

La parcelle du domaine public fluvial mise à disposition de l'amodiatrice, objet de la présente convention, dépend du domaine public fluvial aux termes de divers actes antérieurs à 1956 ou en vertu de l'acte suivant origine de la propriété.

La délivrance de la présente convention ainsi que tout avenant, toute cession, ou toute transmission de celle-ci devront faire l'objet d'une publication au bureau des hypothèques de la situation de l'immeuble à la diligence de l'amodiatrice. Ce dernier devra produire la preuve de l'exécution de cette formalité au concessionnaire.

En cas de retrait, il sera procédé à cette formalité par les soins du concessionnaire aux frais de l'amodiatrice.

ARTICLE 19 - CONTESTATIONS

Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution et de l'interprétation de la présente convention faute d'être résolues à l'amiable entre le concessionnaire et l'amodiatrice, seront jugées par le tribunal administratif territorialement compétent.

Fait en triple exemplaire à Mâcon, le

Pour le Groupe CAYON

Jean-Paul CAYON
Président Directeur Général

Pour la Chambre de Commerce et
d'Industrie de Saône et Loire

Bernard ECHALIER
Président

Pour Voies navigables de France

Marc PAPINUTTI

Directeur Général

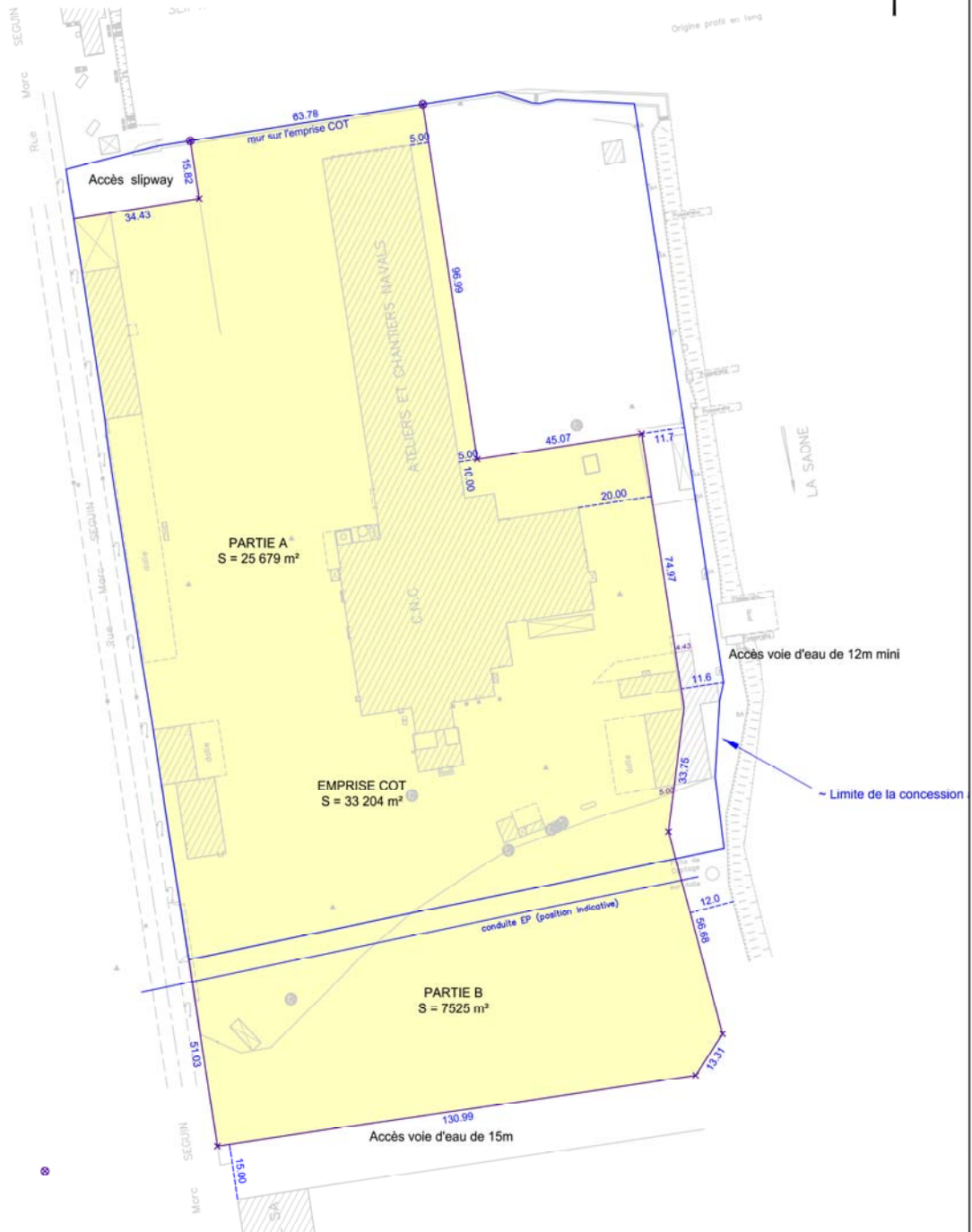
ANNEXES :

1. *plan domanial (selon bornage effectué par un géomètre)*
2. *programme de travaux et estimation financière (bilan provisoire relatif au descriptif des travaux et leur durée d'amortissement économique qui sera substitué à l'issue de la réalisation des travaux par un tableau définitif) à fournir*
3. *cahier des charges de concession annexé à l'arrêté interministériel du 25/06/1942*
4. *constat d'huissier en date du 17/09/2015*

ANNEXE 1

VERSION PROJET

Commune de CHALON SUR SAONE
 Rue Marc SEGUIN
 Concession sur le domaine public fluvial
EMPRISE DE LA COT - PLAN DE PIQUETAGE
 Echelle 1/1000



2AGE Atelier d'Aménagement
 et de Géomètres-Experts
 Conseils LAMBERT - HUGON - GUILLEMIN
 2AGE-CONSEILS
 LAMBERT-HUGON-GUILLEMIN - Géomètres-Experts associés
 2, Rue Marie Curie - 71100 LUX - chalon@2age.fr
 Plan créé le 2015-05-21 - Ref : GVA-15250-DIV-VSD-150521.DWG

LEGENDE

- Limite de la concession
- Limite de la COT
- ⊗ Marque de peinture bleue
- ⊗ Piquet en bois tête rouge

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/4.4

**DELIBERATION RELATIVE A L'ETABLISSEMENT D'UNE AMODIATION TRIPARTITE
DU SILO DE LA CONCESSION D'OUTILLAGES PUBLICS
ENTRE
VNF / ETABLISSEMENT PUBLIC PORT RHENAN DE COLMAR/NEUF-BRISACH/SICA**

Vu le code des transports,
Vu le rapport présenté en séance,
Vu le code général de la propriété des personnes publiques,
Vu l'arrêté du 24 janvier 1992 (nomenclature du domaine confié à VNF),
Vu l'arrêté du 21 mai 1965 portant cahier des charges de concession d'outillages publics au port de Colmar/Neuf-Brisach,
Vu l'arrêté du 10 octobre 1974 portant avenant n°1 au cahier des charges de concession,
Vu l'avenant n°1 du 24 février 2010 au cahier des charges de concession,
Vu l'avenant n° 2 du 22 mars 2013 au cahier des charges de concession,
Vu le sous-traité de concession entre l'Etablissement public Port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach et la Société de construction et d'exploitation de silos au port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach (SICA) du 22 septembre 1961, approuvé par autorisation ministérielle du 25 septembre 1965,
Vu le projet de convention d'amodiation tripartite dont la durée dépasse 18 ans,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à finaliser la mise au point et à signer la convention d'amodiation tripartite entre Voies navigables de France, concédant, l'établissement public Port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach, concessionnaire et SICA, amodiataire.

Article 2

La durée de la convention d'amodiation ne pourra pas excéder 30 ans.

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

Signé
Stéphane SAINT-ANDRE

Signé
Jeanne-Marie ROGER

ETABLISSEMENT PUBLIC
PORT RHENAN DE COLMAR-NEUF-BRISACH



**CONVENTION D'AMODIATION
DE LA CONCESSION D'OUTILLAGES PUBLICS
DU PORT DE COLMAR / NEUF-BRISACH**

N° 1

ENTRE LES SOUSSIGNES :

- L'Etablissement Public du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach

dont le siège est situé 1, place de la Gare CS 40007 – 68001 COLMAR Cedex

numéro de SIRET 349 997 585 000 14

représentée par Monsieur François STRUB, Directeur, ayant tout pouvoir à l'effet des présentes et dûment habilité par délibération du conseil d'administration du 13 juin 2014.

ci-après désignée le **concessionnaire**,

- L'établissement public national à caractère administratif « Voies navigables de France », intervenant aux présentes uniquement pour l'application de la convention au-delà du terme de la concession,

dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux, CS 30820, 62408 Béthune, numéro de SIRET 130 017 791 00018, pris en la personne de son Directeur Général, Monsieur Marc PAPINUTTI,

dûment habilité par délibération du conseil d'administration du 26 novembre 2015

ci-après désigné VNF,

D'UNE PART,

et,

- La Société d'Intérêt Collectif Agricole - Société de construction et d'exploitation de silos au port rhénan de Colmar / Neuf-Brisach (SICA) ;

au capital de 400 400 euros au jour de la signature de la présente convention ;

dont le siège social est situé 1, place de la Gare CS 40007 – 68001 COLMAR Cedex

immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Colmar, sous le numéro RSC COLMAR TI 916 320 732,

représentée par Monsieur Laurent WENDLINGER, Président, ayant tout pouvoir à l'effet des présentes ;

ci-après dénommée l'**amodiataire**.

D'AUTRE PART,

VISA DES TEXTES

- Vu le code des transports
- Vu le code général de la propriété des personnes publiques
- Vu l'arrêté du 24 janvier 1992 (nomenclature du domaine confié à **VNF**)
- Vu l'arrêté du 21 mai 1965 portant cahier des charges de concession d'outillages publics au port de Colmar/Neuf-Brisach
- Vu l'arrêté du 10 octobre 1974 portant avenant n°1 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n°1 du 24 février 2010 au cahier des charges de concession
- Vu l'avenant n° 2 du 22 mars 2013 au cahier des charges de concession
- Vu le sous-traité de concession entre l'Etablissement public Port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach et la Société de construction et d'exploitation de silos au port rhénan de Colmar/Neuf-Brisach (SICA) du 22 septembre 1961, approuvé par autorisation ministérielle du 25 septembre 1965
- Vu l'avenant n°1 du 12 décembre 1963 au sous-traité de concession
- Vu l'avenant n°2 du 23 novembre 1982 au sous-traité de concession
- Vu l'avenant n°3 du 27 mars 1992 au sous-traité de concession
- Vu l'avenant n°4 du 06 juillet 1994 au sous-traité de concession
- Vu l'avenant n°5 du 11 mai 2015 au sous-traité de concession
- Vu la délibération du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 26 novembre 2015 portant délégation de pouvoir au Directeur Général

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

PREAMBULE :

La convention du 21 mai 1965 a confié au **concessionnaire**, aux clauses et conditions d'un cahier des charges, la construction et l'exploitation du port de Colmar / Neuf-Brisach en rive gauche du Grand Canal d'Alsace ainsi que l'établissement et l'exploitation de son outillage public. Cette convention a pour échéance le 20 mai 2016.

Cette convention avait pour échéance initiale le 20 mai 2015. Par avenant n° 2 à cette convention, l'échéance a été reportée d'un an pour motif d'intérêt général.

L'article 21 bis du cahier des charges de la concession confère au **concessionnaire** la possibilité d'autoriser l'occupation temporaire du domaine public concédé à des tiers.

La Société de construction et d'exploitation de silos au port rhénan de Colmar / Neuf-Brisach (SICA) fait part de son souhait de pérenniser son implantation sur le port public de Colmar / Neuf-Brisach

pour y exploiter et développer les silos céréaliers d'une capacité de stockage de 40 000 tonnes. La majorité des céréales traitées par les silos sont expédiées par voie fluviale, ce qui occasionne un trafic fluvial annuel moyen de plus de 90 000 tonnes.

Ladite société était bénéficiaire d'un sous-traité d'exploitation consenti par le concessionnaire le 22 septembre 1961 en vue de l'établissement et de l'exploitation de ces silos.

Ce sous-traité a fait l'objet de plusieurs avenants et sa durée expire au terme de la concession.

L'implantation durable des silos sur le port de Colmar / Neuf-Brisach depuis le début des années 1960, leur rôle majeur pour la filière maïs alsacienne et pour le développement du trafic fluvial, les investissements annuels nécessaires en termes de gros entretien, renouvellement et maintenance (plus de 350 000 € par an) et le temps nécessaire à leur amortissement nécessitent une convention d'une durée de 30 années.

Le **concessionnaire** et la SICA ont donc décidé de mettre fin au sous-traité d'exploitation par protocole en date du XXXX et de recourir à une convention d'occupation temporaire.

Cette convention, objet des présentes, est soumise au régime général des occupations privatives du domaine public, et doit être en tout point conforme à la convention portant cahier des charges de la concession.

TITRE 1. DISPOSITIONS SPECIFIQUES

ARTICLE LIMINAIRE – APPLICATION DE LA CONVENTION

En raison de la durée de la convention d'amodiation supérieure à celle de la concession, il est prévu une exécution de la présente convention selon les modalités suivantes :

1°) de la date de signature de la présente convention (*avec effet au 01/01/2016*) à l'échéance de la concession, la présente convention s'exécute entre le **concessionnaire** et l'**amodiateur**,

2°) du 21 mai 2016 au 20 mai 2045, la présente convention s'exécute :

- entre le nouveau **gestionnaire** et l'**amodiateur**, si VNF n'est pas gestionnaire direct du domaine,
- entre VNF et l'**amodiateur**, si VNF gère directement le domaine public fluvial confié.

Quel que soit le cocontractant de l'**amodiateur**, ce sont les termes de la présente convention qui s'appliquent.

Dans le cadre de la présente convention, le terme « **concessionnaire** » s'applique de la date de signature de la convention au 20 mai 2016. Au-delà, il faut substituer à ce terme, soit « le **nouveau gestionnaire** », soit « VNF ».

ARTICLE 1 – LOCALISATION DE L'OCCUPATION

Le **concessionnaire** amodie à l'**amodiateur**, aux fins et conditions décrites ci-après, une partie du domaine public fluvial incluse dans la concession d'outillages publics du port de Colmar / Neuf-Brisach :

→ Surface de terrain : 7 278 m², dont 3 504.14 m² de surface bâtie, situé au centre de la concession.

→ Linéaire de quai : 199.18 m

La présente convention ne vaut que pour la localisation précédemment détaillée. L'emplacement occupé figure sur le plan annexé à la présente convention (annexe 1).

Les éventuels frais inhérents à la délimitation parcellaire de l'occupation sont à la charge de **l'amodiatiaire**.

Les constructions et équipements présents sur l'emplacement occupé sont les suivants :

→ 2 875.64 m² de silos ;

→ 256.97 m² d'auvent façade Ouest dont les fosses n°1 et 2 ;

→ 142.42 m² de séchoirs;

→ 30.39 m² d'emprise au sol pour la fosse N°3 et 30.43 m² d'emprise au sol pour la fosse N°4 ;

→ 40.26 m² hangar à poussière

→ 65.63 m² d'emprise au sol pour le Pont Bascule n°1 et 54.35 m² d'emprise au sol pour le Pont Bascule n°2

→ 8.05 m² d'emprise au sol pour le local de pesée à côté des ponts bascules

→ 3 773.86 m² de terrain

(Les trémies du quai d'une surface de 36.08 m² sont sur la parcelle y/42 appartenant à EDF)

ARTICLE 2 – DROIT DE PASSAGE

Il est institué un droit de passage permanent pour EDF ou ses ayants-droits le long de la crête de berge, sur les parcelles lui appartenant.

ARTICLE 3 - OBJET DE LA CONVENTION

L'amodiatiaire occupe les parcelles du domaine public fluvial désignées ci-dessus afin d'y exercer les activités suivantes :

- L'exploitation de silos à céréales avec leurs dépendances et leurs installations de séchage, d'expédition et de réception.

L'emplacement occupé est exclusivement affecté à cette activité et ne peut servir à d'autres activités, à moins d'un avenant à la présente convention qui peut donner lieu à une modification de la redevance.

Pour répondre à ses besoins, **l'amodiatiaire** est autorisé à effectuer sur la partie du domaine public fluvial mise à sa disposition, les constructions et aménagements décrits à l'article 6 de la présente convention, dans les conditions prévues à ce même article.

ARTICLE 4 – CONDITIONS PARTICULIERES DE LA CONVENTION

L'amodiatiaire s'engage à respecter l'ensemble des conditions du cahier des charges de la concession de Colmar/Neuf-Brisach (copie jointe en annexe 2) s'appliquant au **concessionnaire**.

L'amodiatiaire reste propriétaire de toutes les installations et constructions qu'il a réalisées dans le cadre du sous-traité d'exploitation.

ARTICLE 5 – DUREE

La présente convention est valable à compter du 1 janvier 2016 jusqu'au 20 mai 2045.

A la date d'expiration, les effets de la convention cesseront de plein droit. La présente convention n'ouvre pas droit à renouvellement par tacite reconduction. Au minimum trois ans avant la fin de la présente convention, le **concessionnaire** étudiera avec **l'amodiataire** les possibilités du renouvellement de son occupation.

ARTICLE 6 – TRAVAUX

6.1 Constructions – Aménagements

Dans le cadre de la présente convention, **l'amodiataire** est autorisé à réaliser tous travaux de gros entretien, renouvellement et maintenance nécessaire au bon fonctionnement des installations et outillages.

Dans le cadre des activités permises à l'article 3 de la présente convention, **l'amodiataire** pourrait être autorisé à effectuer, sur son emplacement, des travaux, constructions ou aménagements (ouvrages) complémentaires (hors travaux d'entretien et de réparation), après accord préalable écrit du **concessionnaire**. Pour obtenir cette autorisation, **l'amodiataire** devra présenter un dossier complet de son projet mentionnant le détail des investissements.

Dans le cas où les travaux, constructions ou aménagements autorisés par le **concessionnaire** ne pourraient pas être amortis par **l'amodiataire** dans la limite temporelle de la présente convention, la possibilité d'une ~~la~~ prolongation du présent contrat serait étudiée. Les modalités de la prolongation seront précisées par le **concessionnaire** et **VNF**, l'accord ne pouvant intervenir que par la passation d'un avenant qui en fixerait les conditions.

L'amodiataire est tenu de conserver aux lieux mis à sa disposition la présente destination contractuelle, à l'exclusion de toute autre utilisation de quelle que nature, importance et durée que ce soit.

Les travaux de constructions et d'aménagements devront être entrepris dans le strict respect des dispositions stipulées aux articles 16 et 17 de la présente convention.

6.2 Exécution

L'amodiataire doit prévenir par courrier recommandé avec accusé de réception le représentant local de **VNF** (Unité territoriale Rhin) et le **concessionnaire** du commencement des travaux au moins 15 jours avant le début des travaux autorisés par le **concessionnaire**.

Toute intervention touchant le sol, le sous-sol et les réseaux d'assainissement, et tous les travaux nécessitant un permis de construire, doivent faire l'objet d'une autorisation préalable du **concessionnaire**, délivrée dans un délai de 1 mois à compter de la réception du dossier. Passé ce délai d'un mois, la demande sera considérée par **l'amodiataire** comme acceptée.

Aucun dépôt, aucun stationnement de voiture, aucune clôture, aucun obstacle quelconque ne devra embarrasser les bords de la voie navigable ni les chemins de service, à l'exception du bras de chargement et de tous les moyens nécessaires liés à une manœuvre du fait de l'exploitation du silo.

Tous les travaux doivent être conduits de façon à réduire au maximum la gêne apportée à la navigation et à la circulation sur le domaine public fluvial ; **l'amodiataire** doit se conformer à toutes les indications qui lui sont données à cet effet par le **concessionnaire**.

Si les conditions imposées à **l'amodiataire** ne sont pas satisfaites, il est dressé une mise en demeure par le **concessionnaire** à **l'amodiataire** de réaliser les travaux prévus. L'inexécution des travaux envisagés est une cause de retrait de la convention qui ne donne pas droit à indemnité au titulaire.

De la même manière, la réalisation des travaux, non conformes à ceux qui ont été demandés et visés constitue une cause de retrait.

6.3 Récolement

Les travaux exécutés en application de la présente convention donneront lieu à une vérification de la part du représentant local de **VNF** et du **concessionnaire**.

Le résultat de cette opération est constaté par un procès-verbal de récolement qui sera joint à la présente convention et qui comprend les plans de récolement des travaux. Cet acte n'engage en rien la responsabilité de **VNF** et celle du **concessionnaire**, au regard des textes en vigueur auxquels doit se soumettre **l'amodiataire**.

ARTICLE 7 – REDEVANCE ET FRAIS

7.1 Montant de la redevance

L'amodiataire s'engage à régler au **concessionnaire** la redevance de base annuelle fixée à 28 020,3 € HT résultant de l'application du tarif de base (valeur 2015) suivant :

- 3,85€ HT du m²

Toute somme due à un titre quelconque par **l'amodiataire** dans le cadre des présentes, de leurs suites et conséquences, s'entend hors tous droits et taxes, tous droits et taxes en sus à la charge de **l'amodiataire** et ce, quel qu'en soit le redevable légal.

7.1bis Desserte ferroviaire :

Sans objet

7.1ter Charges :

L'amodiataire remboursera au **concessionnaire** toutes les charges, prestations, taxes mises généralement à la charge de l'occupant et listées ci-dessous :

- *Ramassage des ordures*
- *Prestation de gardiennage*
- *Prestation de déneigement*
- *Prestation d'entretien des espaces verts*

L'amodiataire s'engage à contribuer aux charges nouvelles de fonctionnement qui s'imposeraient au **concessionnaire**.

7.2 Exigibilité, Révision, Pénalités

La redevance sera payée annuellement à terme échu.

Nonobstant la date d'effet de la présente convention (01/01/2016), la première révision des prix (valeur 2015) aura lieu avec effet au 1^{er} janvier 2016. Les autres révisions auront lieu le 1^{er} janvier des années suivantes.

Le montant de la redevance augmente tous les ans au 1^{er} janvier en fonction de l'évolution de l'indice TP02 (Indice Travaux Publics, Ouvrages d'Art en site terrestre fluvial ou maritime) y compris en cas d'avenant, de renouvellement ou de prolongation du présent contrat.

Dans le cas où l'indice cesserait d'être publié, le **concessionnaire** et **l'amodiataire** conviendraient alors d'adopter une nouvelle règle de révision en se conformant d'une manière aussi rapprochée que possible à la méthode actuelle de calcul.

En cas de retard dans le règlement d'une somme quelconque due au **concessionnaire** dans le cadre des présentes, toute somme échue portera intérêt à un taux égal à une fois et demie le taux d'intérêt légal en vigueur, sous réserve de tous autres droits et recours. L'intérêt sera dû de plein droit dès la date d'exigibilité de la somme correspondante.

7.3 Engagement / développement du trafic

L'amodiataire s'engage à privilégier le mode fluvial dans l'organisation de ses trafics.

L'amodiataire s'engage à réaliser par la voie d'eau un trafic annuel (du 1^{er} janvier au 31 décembre) minimum de 40 000 tonnes (entrées et sorties cumulées).

Dans le cas où le minimum de tonnage précité ne peut pas être réalisé et sauf cas de force majeure ou d'obligation réglementaire de la filière céréalière dûment justifié par **l'amodiataire**, ce dernier s'engage à verser au **concessionnaire** le produit des droits de port sur la base du tarif officiel de la concession en vigueur applicable aux céréales pour le tonnage manquant, c'est-à-dire pour la différence entre le minimum fixé ci-dessus et le tonnage effectivement réalisé par année calendaire.

ARTICLE 8 - Garantie

Sans objet

TITRE 2 – DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 9 – ETATS DES LIEUX ENTRANT ET SORTANT

Un état des lieux entrant, contradictoire, des parties terrestres (**bâties ou non**) désignées à l'article 1^{er} est dressé par voie et à frais partagés par moitié entre le **concessionnaire** et **l'amodiataire**.

L'amodiation étant un renouvellement l'état des lieux tiendra compte de toutes les installations déjà réalisées par **l'amodiataire**.

Cet état des lieux sera annexé à la présente convention (annexe 3) et en fait partie intégrante.

A l'échéance de la convention, quelle qu'en soit la raison, un état des lieux est établi contradictoirement entre le **concessionnaire**, **l'amodiataire** et le représentant local de **VNF**. Cet état de lieux est dressé par voie et à frais partagés par moitié entre le **concessionnaire** et **l'amodiataire**. Cet état des lieux sera annexé à la présente convention (annexe 4). Il constatera et chiffrera, le cas échéant, les remises en état, les réparations ou charges d'entretien non effectuées, comparativement avec le premier état des lieux d'entrée réalisé. L'amodiataire réglera sans délai les frais à engager sous peine de poursuites immédiates.

A l'échéance de la convention, **l'amodiataire** réalisera à ses frais un état des lieux environnemental selon la normative en vigueur à cette échéance. De même, lors de son départ, quelle qu'en soit la raison, **l'amodiataire** fera réaliser à ses frais un état des lieux environnemental de sortie. **L'amodiataire** sera responsable de toute pollution qui lui sera imputable et devra procéder à ses frais à la dépollution.

ARTICLE 10 – CARACTERE PERSONNEL DE LA CONVENTION

La présente convention est consentie pour un usage exclusif de **l'amodiataire**.

ARTICLE 11 – CESSION A UN TIERS

L'amodiataire s'interdit de céder même temporairement ou occasionnellement, l'usage de tout ou partie de l'emplacement qui lui est amodié.

Plus précisément, toute cession partielle ou totale, forcée ou non, par apport en société, par fusion, absorption ou scission sera nulle de plein droit et **l'amodiataire** restera responsable des conséquences de l'occupation de la parcelle amodiée.

En cas de cession, le **concessionnaire** se réserve la possibilité de procéder au retrait de la convention dans les conditions prévues à l'article 21.2 de la présente convention.

ARTICLE 12 – PRECARITE

La présente convention est délivrée à titre précaire et révocable.

Lorsqu'une convention d'occupation du domaine public est expirée, la circonstance que **l'amodiataire** ait pu se maintenir sur le domaine public fluvial, ne peut être regardée comme valant renouvellement de la convention.

ARTICLE 13 – SOUS-OCCUPATION

Toute mise à disposition par **l'amodiataire** au profit d'un tiers de tout ou partie des lieux définis aux articles 1 de la présente convention, que ce soit à titre onéreux ou gratuit, est strictement interdite.

ARTICLE 14 – DROITS REELS

La présente convention n'est pas constitutive de droits réels au sens de l'article L.2122-6 du code général de la propriété des personnes publiques.

ARTICLE 15 – INTERDICTIONS LIEES A L'OCCUPATION

La présente convention étant consentie sous le régime des occupations temporaires du domaine public, la législation sur les baux ruraux, sur les baux commerciaux, les baux à loyers d'immeuble à usage commercial, professionnel ou d'habitation ne s'applique pas à l'occupant du domaine public fluvial.

La présente convention ne vaut par ailleurs, en aucun cas, autorisation de circulation ou de stationnement de véhicules sur les chemins de service. En outre, aucun dépôt, aucune clôture, aucun obstacle quelconque sauf demande spécifique issue de l'arrêté ICPE ne doit embarrasser les bords de la voie navigable ; une tolérance est admise pendant les opérations de transbordement, sans pour autant dépasser la durée liée à ces opérations.

ARTICLE 16 – OBLIGATIONS DE L'AMODIATAIRE

16.1 Information sur les atteintes au domaine public fluvial

L'amodiatore a l'obligation d'informer, sans délai, le **concessionnaire** de tout fait même s'il n'en résulte aucun dégât apparent, dommage, détérioration, de nature à préjudicier au domaine public fluvial mis à sa disposition.

16.2 Modifications relatives à l'amodiatore

L'amodiatore est tenu d'informer le **concessionnaire** de toute modification de sa forme, de son objet ou de la répartition de son actionnariat ayant pour effet une modification du contrôle de la société au sens du code de commerce.

A la date de signature de la présente convention, le capital de 400 400 (quatre cent mille quatre cents) euros est divisé en 15 400 (quinze mille quatre cents) actions de 26,00 (vingt-six) euros chacune, entièrement libérées. Il est détenu comme suit :

- 4 082 actions soit 26.51 % par la Chambre d'agriculture du Haut-Rhin,
- 3 900 actions soit 25.33 % par UNION INVIVO,
- 12 actions soit 0.08 % par la Coopérative Agricole de Céréales,
- 6 160 actions soit 40 % par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Colmar et du Centre Alsace,
- 1 238 actions soit 8.04 % par le Groupement Professionnel des Négociants en grains,
- 8 actions soit 0.05 % par des personnes physiques.

16.3 Respect des lois et règlements

L'amodiatore a l'obligation de se conformer aux lois et règlements en vigueur, notamment à ceux régissant son activité, aux prescriptions des différentes polices relevant de la compétence de l'État (eau, environnement, navigation) ainsi qu'à celles prévues aux textes en vigueur.

La présente convention ne vaut pas, par ailleurs, autorisation au titre des différentes polices susvisées. En cas de travaux, la présente convention ne vaut pas permis de construire et ne dispense pas **l'amodiatore** de la déclaration exigée en cas de travaux exemptés du permis de construire, ni de toute autre autorisation réglementaire.

L'amodiatore s'engage à respecter et à se conformer aux règlements de police afférents à l'occupation (en particulier le règlement d'exploitation et de police du port de Colmar / Neuf-Brisach

joint en annexe 5). Il veillera en particulier à maintenir la propreté et à ne pas dégrader l'aspect extérieur des terre-pleins ainsi que des aménagements paysagers qui pourraient être réalisés ultérieurement par le **concessionnaire**.

L'amodiataire doit se conformer aux décisions prises par les autorités compétentes dans l'intérêt de la sécurité publique et de l'exploitation portuaire.

L'amodiataire satisfait à l'ensemble des dispositions légales ou réglementaires qui sont ou viendraient à être prescrites, en raison de son occupation, de manière à ce que la responsabilité du **concessionnaire** ne puisse être recherchée à un titre quelconque. Il effectue à ses frais, risques et périls, et conserve à sa charge tous travaux, installations qui en découleraient.

L'amodiataire doit en outre disposer en permanence de toutes les autorisations requises pour les activités exercées, de sorte que la responsabilité du **concessionnaire** ne puisse jamais être mise en cause.

16.4 Règles de sécurité et d'hygiène, respect de l'environnement

L'amodiataire s'engage à exercer son activité en prenant toute garantie nécessaire au respect de la législation en matière de sécurité, d'hygiène et d'environnement (notamment concernant la gestion des déchets et des eaux usées).

Dans le cadre de l'entretien des espaces verts, **L'amodiataire** veille à utiliser des méthodes respectueuses de l'environnement. Si **L'amodiataire** utilise des produits phytosanitaires (herbicide, fongicide, insecticide), ces produits phytosanitaires devront être homologués (produits inscrits sur la liste européenne d'autorisation de mise sur le marché) et adaptés au milieu à traiter (zone non agricole, zone aquatique, zone semi-aquatique).

L'amodiataire doit prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter l'entraînement de ces produits vers :

- les habitations, parcs et jardins,
- les points d'eau consommable par l'homme et les animaux,
- les cours d'eau, canaux, plans d'eau, fossés, etc.,

d'une manière générale, toutes propriétés et biens appartenant à des tiers.

16.5 Dépôt et stockage

Certaines parties des terre-pleins et des bâtiments peuvent être tenues fermées par mesure de sécurité en dehors des heures de travail et l'accès réservé aux seules personnes appelées à y pénétrer pour les besoins soit de l'exploitation, soit des services publics intéressés.

Le paiement des redevances d'usage ne donne aux usagers le droit de laisser stationner ni les marchandises, ni les bateaux au-delà des délais fixés par le règlement d'exploitation du port de Colmar/Neuf-Brisach.

Le **concessionnaire** n'est responsable notamment ni du poids, ni de la nature, ni de la qualité, ni de l'état des marchandises emmagasinées ou stockées.

Dans le cas où il serait reconnu que des marchandises viendraient à s'avarier et qui, pour cette cause, pourraient contaminer les marchandises environnantes, sans présumer de sa responsabilité ultérieure, **L'amodiataire** prend les mesures conservatoires nécessaires pour éviter la contamination des lots sains par des lots qui deviendraient avariés.

Le **concessionnaire** n'est responsable ni de la garde, ni de la conservation des marchandises en dépôt, à moins qu'il n'ait conclu une convention particulière avec **l'amodiataire**.

16.6 Obligations découlant de la réalisation de travaux

Dans le cadre de la réalisation de travaux autorisés, **l'amodiataire** prend toutes les précautions nécessaires pour empêcher la chute de tous matériaux ou objets quelconques dans le plan d'eau portuaire et enlève, sans retard et à ses frais, ceux qui viendraient cependant à y choir. Il doit sur le domaine public fluvial, prendre les dispositions visant à éviter les pollutions et à assurer la propreté des terre-pleins et plans d'eau.

Aussitôt après leur achèvement, **l'amodiataire** enlève, sous peine de poursuites, sans délai et à ses frais, tous les décombres, terres, dépôts de matériaux, gravats, remblais, immondices ou objets quelconques qui encombrent le domaine public fluvial.

En cas de non-respect des obligations de **l'amodiataire**, le **concessionnaire** peut y pourvoir d'office aux frais de celui-ci et après mise en demeure restée sans suite. Les frais occasionnés, pris en charge par le **concessionnaire**, feront l'objet d'un recouvrement par tout moyen d'exécution.

L'amodiataire a l'obligation de procéder ou de faire procéder aux contrôles de sécurité (électricité, incendie, etc.) dans les conditions et selon les modalités fixées par la réglementation en vigueur. L'établissement de tout procès-verbal de contrôle fera l'objet d'une transmission au **concessionnaire**.

L'amodiataire a l'obligation de respecter l'arrêté ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) en vigueur pour l'exploitation du silo. Les mesures ou équipements de sécurité spécifiques imposés par les lois et règlements en vigueur portant sur certaines installations de **l'amodiataire** sont à sa charge exclusive.

La personne chargée de l'exécution des travaux doit établir, mettre au point et présenter au visa du **concessionnaire** un Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets (SOGED) dans le délai prévu par le marché de travaux. Le **concessionnaire** transmet un exemplaire du SOGED au représentant local de **VNF** pour avis avant visa.

D'une manière générale, toutes les documentations seront archivées par **l'amodiataire** et conservées suivant les procédures internes de **l'amodiataire** ou suivant la réglementation en vigueur. Sur demande de **VNF** ou du **concessionnaire**, les documents seront consultables sur le site ou une copie sera transmise.

Sont à la charge de **l'amodiataire** :

- les dépenses d'entretien, de fonctionnement, de renouvellement et de modification ultérieure des ouvrages mentionnés à l'article 1 de la présente convention ;
- les dépenses de premier investissement, de renouvellement, de modification ultérieure et d'entretien des ouvrages nouveaux.

L'amodiataire aura la charge exclusive, pendant la durée de la présente convention, de l'intégralité de l'entretien, des réparations, remises en état ou réfection à neuf, de tous les ouvrages sans exception ni réserve et ce compris les grosses réparations.

16.7 Responsabilité, dommages, assurances

- Dommages

Tous dommages causés par **l'amodiataire**, de son fait ou de celui de ses substitués, aux ouvrages de la voie d'eau, aux parties terrestres du domaine public fluvial occupées ou à ses dépendances, doivent immédiatement être signalés au **concessionnaire** et réparés par **l'amodiataire** à ses frais, sous peine de poursuites.

A défaut, en cas d'urgence, le **concessionnaire** ou **VNF** exécute d'office les réparations aux frais de **l'amodiataire**.

- Responsabilité

L'amodiataire est le seul responsable de tous les dommages, directs ou indirects, quelle que soit leur nature, affectant tant le domaine public fluvial que les constructions et aménagements effectués par lui, qu'ils résultent de son occupation et/ou de ses activités, qu'ils soient causés par son fait, par le fait des personnes dont il doit répondre ou par les choses qu'il a sous sa garde, et ce, que le dommage soit subi par le **concessionnaire**, par des tiers ou par l'État, ou le cas échéant, par des usagers de la voie d'eau.

La surveillance des lieux mis à sa disposition incombant à **l'amodiataire**, **VNF** et le **concessionnaire** sont dégagés de toute responsabilité en cas d'effraction, de déprédation, de vol, de perte, de dommages ou autre cause quelconque survenant aux personnes et/ou aux biens.

L'amodiataire garantit le **concessionnaire** contre tous les recours et/ou condamnations à ce titre.

- Assurances

En conséquence de ses obligations et responsabilités, **l'amodiataire** est tenu de contracter, pendant toute la durée de la convention, toutes les assurances nécessaires (civile, professionnelle, vol, explosion, risque d'incendie, dégâts des eaux, risques spéciaux liés à son activité, etc.) et doit en justifier lors de l'entrée en jouissance puis chaque année à la demande du **concessionnaire**.

L'amodiataire doit également s'assurer pour les travaux et aménagements qu'il réalise sur l'emplacement qu'il occupe, de façon à ce que ni le **concessionnaire**, ni **VNF** ne puissent être mis en cause ou appelés en garantie au titre de ces travaux et aménagements.

La justification de ces assurances résulte de la remise au **concessionnaire** d'une attestation de l'assureur ou de son représentant ainsi que celle relative aux travaux avant leur commencement.

16.8 Entretien, maintenance, réparation

Les ouvrages édifiés par **l'amodiataire** ainsi que les éléments du domaine public fluvial mis à sa disposition, doivent être entretenus en bon état et à ses frais par **l'amodiataire** qui s'y oblige de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

16.9 Impôts et taxes

L'amodiataire prend à sa charge tous les impôts, contributions et taxes de toute nature, présents et à venir, auxquels sont ou pourraient être assujettis les terrains, bâtiments, aménagements, constructions occupées en vertu de la présente convention, quelles que soient la nature et l'importance desdits impôts et taxes.

Concernant l'impôt foncier, **l'amodiataire** est redevable de celui-ci uniquement pour les seules édifications, constructions et aménagements qu'il a été autorisé à réaliser dans le cadre de la présente convention, et ce jusqu'à l'échéance de celle-ci.

Si le **concessionnaire** ou **VNF** devenait redevable au cours de la convention de l'impôt foncier sur l'ensemble des terrains et immeubles faisant partie du domaine public fluvial confié, **l'amodiataire** s'engage d'ores et déjà à rembourser le montant de l'impôt afférent à son occupation et acquitté par le **concessionnaire** ou par **VNF**, à première demande et ce jusqu'à l'échéance de ladite convention.

ARTICLE 17 : PREROGATIVES DE VNF ET DU CONCESSIONNAIRE

17.1 Droits de contrôle

- Construction, aménagements, travaux

Le représentant local de **VNF** et le **concessionnaire** se réservent le droit de vérifier et de contrôler les projets d'aménagements et de construction, ainsi que l'exécution des travaux effectués par **l'amodiataire**, visés à l'article 6 de la présente convention.

Ce contrôle ne saurait, en aucune manière, engager la responsabilité de **VNF**, ni celle du **concessionnaire** tant à l'égard de **l'amodiataire** qu'à l'égard des tiers.

- Entretien

Le représentant local de **VNF** et le **concessionnaire** se réservent la faculté de contrôler et de constater tout manquement aux obligations de conservation et d'entretien du domaine public fluvial mis à la disposition de **l'amodiataire** et, au regard des dispositions prévues à l'article 16 de la présente convention. Dans le cas où un défaut d'entretien mettrait en cause la sécurité du site et à défaut pour **l'amodiataire** d'y remédier sans délais, le **concessionnaire** pourra procéder à la mise en œuvre des mesures conservatoires aux frais et risques de **l'amodiataire**.

- Réparations

Le représentant local de **VNF** et le **concessionnaire**, avertis préalablement et sans délai, conformément à l'article 16 de la présente convention, se réservent la faculté de contrôler les mesures entreprises par **l'amodiataire** pour réparer, à ses frais, les dommages causés au domaine public fluvial mis à sa disposition.

17.2 Droit d'intervention et de circulation sur le domaine

L'amodiataire doit laisser circuler les agents **VNF** ou du **concessionnaire** sur les emplacements occupés ainsi que les agents EDF pour ce qui concerne la bande des 20m. Pour cela, dans toute la mesure du possible, **VNF** ou le **concessionnaire** devront informer **l'amodiataire** au préalable de leur visite et seront tenus de respecter les réglementations d'accès et de sécurité en vigueur liées au classement ICPE du silo.

En cas de travaux sur les quais ou de dragage, **l'amodiataire** doit, le cas échéant, laisser le **concessionnaire**, les agents de **VNF** et les entreprises mandatées à cette fin, exécuter les travaux dans le périmètre qu'ils auront défini. Tous les travaux doivent se faire en accord avec les impératifs

d'exploitation du silo en recherchant des solutions alternatives pour limiter au plus strict minimum les périodes de nuisance.

17.3 Absence d'indemnité pour troubles de jouissance

L'amodiataire ne peut prétendre à aucune réduction de redevance, indemnité ou autre droit quelconque pour les troubles de jouissance résultant des réparations, travaux d'entretien, quelle que soit leur nature, qui viendraient à être réalisés sur le domaine public fluvial et ce quelle que soit leur durée.

Il ne peut davantage y prétendre pour les dommages ou la gêne causés par la navigation, l'entretien et, d'une manière générale, l'exploitation de la voie d'eau.

TITRE 3 – FIN DE CONTRAT

ARTICLE 18 – TERME NORMAL

La présente convention prend fin le 20 mai 2045 conformément à l'article 5.

ARTICLE 19 - CADUCITE

La convention est réputée caduque notamment dans les cas suivants :

- dissolution de l'entité **amodiataire**,
- cessation pour quel que motif que ce soit de l'activité exercée par **l'amodiataire** conformément à l'article 3 de la présente convention,
- suspension d'activité pendant une période supérieure à 12 mois sauf en cas de force majeure.

Sous peine de poursuites, **l'amodiataire** dont la convention est frappée de caducité, le cas échéant, doit procéder à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 22 de la présente convention, sauf dans le cas de la dispense éventuellement accordée. Il ne pourra prétendre à aucune indemnisation.

ARTICLE 20 - RESILIATION

20.1 Résiliation sans faute à l'initiative du concessionnaire

Le **concessionnaire** se réserve, à tout moment, la faculté de résilier, par lettre recommandée avec avis de réception, la présente convention pour motif d'intérêt général lié au domaine occupé. Cette résiliation est dûment motivée.

Au terme du préavis stipulé à l'alinéa 20.4 de la présente convention, **l'amodiataire** doit remettre les lieux en état conformément à l'article 21 de la présente convention, sauf s'il en est dispensé.

20.2 Résiliation-sanction à l'initiative du concessionnaire

En cas d'inexécution ou d'inobservation par **l'amodiataire** d'une quelconque de ses obligations, le **concessionnaire** peut résilier par lettre recommandée avec avis de réception la convention, à la suite d'une mise en demeure adressée en la même forme, restée en tout ou partie sans effet, et ce, sans

préjudice des poursuites contentieuses qui peuvent être diligentées à son encontre. Cette résiliation est dûment motivée.

Sous peine de poursuites, **l'amodiataire** dont la convention est résiliée doit procéder, à ses frais et sans délai, à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 21 de la présente convention, sauf s'il en est dispensé par le **concessionnaire** ou **VNF**.

20.3 Résiliation à l'initiative de l'amodiataire

L'amodiataire a la faculté de solliciter la résiliation de la présente convention par lettre recommandée avec avis de réception sous réserve de respecter le préavis prévu à l'alinéa 20.4.

Sous peine de poursuites, **l'amodiataire** doit procéder à la remise en état des lieux conformément aux dispositions prévues à l'article 21, sauf s'il en est dispensé.

20.4 Préavis

- Résiliation sans faute

La résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général lié au domaine occupé (article 20.1) prend effet à l'issue d'un préavis de six mois à compter de la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception, sauf cas d'urgence.

- Résiliation-sanction

La résiliation de la présente convention pour faute (article 20.2) prend effet à réception de la lettre recommandée avec avis de réception prononçant la résiliation de la convention.

- Résiliation à l'initiative de l'amodiataire

La résiliation de la présente convention à l'initiative de **l'amodiataire** (article 20.3) prend effet à l'issue d'un préavis de six mois à compter de la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception.

20.5 Conséquences de la résiliation

En cas de résiliation de la présente convention pour tout motif d'intérêt général lié au domaine occupé (article 20.1), **l'amodiataire** pourra prétendre à une indemnisation, versée par le **concessionnaire**, indemnisation en fonction de la perte d'exploitation, du préjudice direct, matériel et certain né de l'éviction anticipée.

Dans les autres cas de résiliation prévus aux articles 20.2 et 20.3, **l'amodiataire** ne pourra prétendre à aucune indemnisation.

La redevance est réputée due jusqu'à la date effective de la résiliation. Dans le cadre des résiliations visées aux articles 20.1 et 20.3, la partie de la redevance qui aura fait l'objet d'un paiement forfaitaire d'avance et correspondant à la période restant à courir est remboursée à **l'amodiataire**.

ARTICLE 21 – REMISE EN L'ETAT PRIMITIF

21.1 Principe

A l'expiration de la convention, quel qu'en soit le motif, **l'amodiatiaire** doit, sous peine de poursuites, remettre les lieux dans leur état primitif, cet état s'entendant terrain nu, dépourvu de tous ouvrages et constructions que **l'amodiatiaire** a été autorisé à édifier dans le cadre du sous-traité d'exploitation ou de la présente autorisation.

Cette remise en état s'entend notamment par une dépollution des sols si nécessaire. **L'amodiatiaire** exécutera cette obligation pour tout écart constaté par rapport à l'état des lieux d'entrée. En outre, cette obligation s'exécutera par référence aux réglementations en la matière en vigueur à l'expiration de la convention et en toutes circonstances, qu'elles soient le fait ou non de **l'amodiatiaire**.

A défaut, le **concessionnaire** procédera à la remise en état aux frais de **l'amodiatiaire**.

21.2 Possibilité de dispense

L'amodiatiaire pourra être dispensé de la remise en état des lieux dans le cas où **VNF** avant l'issue de la présente convention, accepterait, expressément et par écrit, l'intégration au domaine public fluvial de tout ou partie des ouvrages que **l'amodiatiaire** aura été autorisé à effectuer.

TITRE 4 – AUTRES DISPOSITIONS

ARTICLE 22 – ETATS STATISTIQUES D'EXPLOITATION

L'amodiatiaire est tenu de remettre au **concessionnaire**, chaque année, des états comportant tous renseignements d'ordre statistique concernant l'exploitation établie, dans les formes demandées par le **concessionnaire**.

ARTICLE 23 - LITIGES

Tous les litiges nés de l'interprétation ou de l'exécution des clauses de la présente convention seront, faute d'être résolus à l'amiable entre le **concessionnaire** et **l'amodiatiaire**, soumis au tribunal administratif territorialement compétent.

ARTICLE 24 – ELECTION DE DOMICILE

Pour l'exécution des présentes et de leurs suites, et notamment en cas de réclamations, les parties font élection de domicile :

Pour le **concessionnaire** : 1, place de la Gare, BP 40007 - 68001 Colmar Cedex

Pour **l'amodiatiaire** : 1, place de la Gare, BP 40007 - 68001 Colmar Cedex

Pour **VNF** : 175 rue Ludovic Boutleux, CS 30820, 62408 Béthune

ARTICLE 25 - ANNEXES

- annexe 1 : plan
- annexe 2 : convention du 21 mai 1965 portant cahier des charges de concession d'outillages publics au port de Colmar / Neuf-Brisach accompagné des 3 avenants

- annexe 3 : état des lieux d'entrée au
- annexe 4 : état des lieux de sortie au
- annexe 5 : règlement d'exploitation et de police du port de Colmar / Neuf-Brisach

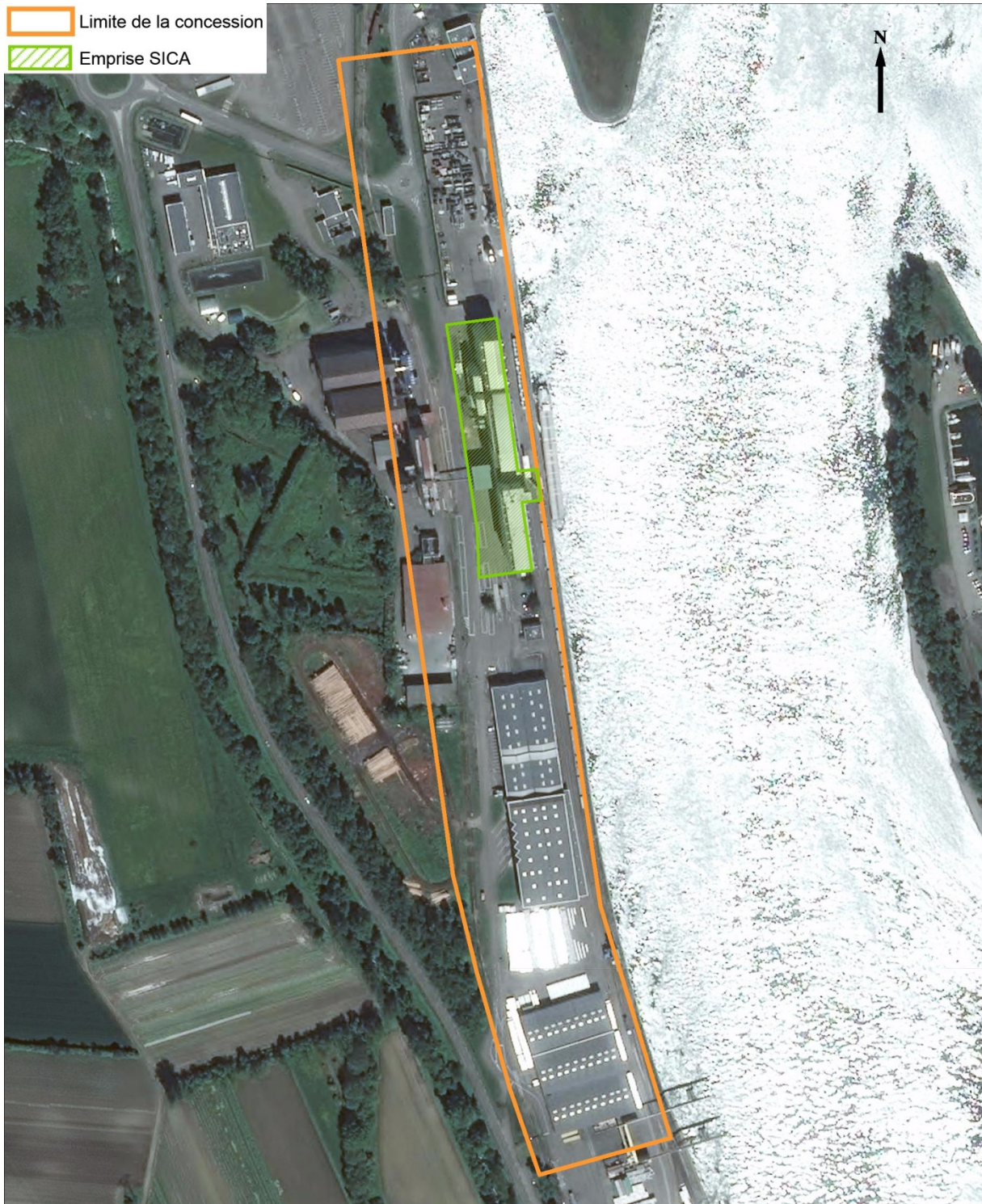
Fait en trois exemplaires, à, **le**

Le concessionnaire

L'amodiateur

VNF

Annexe 1 : Plan



CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 26 NOVEMBRE 2015

N° 04/2015/4.5

DELIBERATION RELATIVE AU PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE LE PORT AUTONOME DE PARIS ET VOIES NAVIGABLES DE FRANCE DANS LE CADRE DES ECHANGES IMMOBILIERS PARISIENS
--

Vu le code des transports,
Vu l'article 7 de la loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France,
Vu la convention du 5 juillet 2001 modifiée par avenant du 31 mars 2003 portant inventaire des immeubles du port Autonome de Paris faisant partie du domaine public de l'Etat occupés par le Service de Navigation de la Seine,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est mandaté pour poursuivre avec Ports de Paris et l'Etat les travaux visant à un accord définitif sur les modalités d'échanges domaniaux et financiers, entre les bâtiments des douanes et de la batellerie construits par le Port autonome de Paris et le Port des Champs- Elysées, gérés par VNF, et de les présenter, le moment venu, pour approbation au conseil d'administration.

Article 2

Dans l'attente de l'approbation définitive de cet accord, le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à signer le protocole d'accord temporaire annexé à 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

Signé

Signé

Stéphane SAINT-ANDRE

Jeanne-Marie ROGER

PROJET



Convention financière

ENTRE LES SOUSSIGNES

VOIES NAVIGABLES de FRANCE, établissement public de l'État à caractère administratif, dont le siège est situé 175 rue Ludovic Boutleux "C CS 30820 - 62408 BETHUNE Cedex, représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, Directeur général, agissant en vertu d'une délibération en date du ,

ci-après dénommé VNF,

d'une part,

ET

PORT AUTONOME DE PARIS, établissement public de l'État, dont le siège est situé 2 Quai de Grenelle 75 015 Paris 15, représenté par monsieur Alexis Rouque, Directeur général,

ci-après dénommé PAP,

d'autre part,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques ;

Paraphes

Vu le code des transports ;

Vu le décret n°70-851 du 21 septembre 1970 portant délimitation de la circonscription du port autonome de Paris et remise des installations portuaires ;

Vu la délibération du 20 mars 2014 portant délégation de pouvoir du conseil d'administration au directeur général de Voies navigables de France,

EXPOSE PREALABLE

1/ Les services parisiens de la Direction territoriale Bassin de la Seine (DTBS) de VNF occupent, depuis le mois de mars 2013, le bâtiment dit « de la Batellerie » et, depuis le mois de février 2015, le bâtiment dit « des Douanes » respectivement situés aux 18 et 20 du quai d'Austerlitz dans le 13^{ème} arrondissement de Paris.

Les biens précités ainsi que le terre plein du port d'Austerlitz sont des dépendances du domaine public dont le PAP est propriétaire depuis le 1^{er} janvier 2011, en application de l'article L. 4322-16 du code des transports. Ces biens sont occupés actuellement à titre gracieux par VNF.

Afin de regrouper et d'accueillir sur ces sites les agents de VNF, ces deux bâtiments ont précédemment été réhabilités et réaménagés sous la maîtrise d'ouvrage et le financement du PAP pour un montant total de **6 474 899 euros HT** :

- Pour le bâtiment de la Batellerie, les travaux ont porté sur un montant total de 4 824 533 HT selon la récapitulation budgétaire établie par PAP en date du 2 septembre 2015.
- Pour le bâtiment de la Douane, les travaux ont porté sur un montant total de 1 650 366 euros HT selon la récapitulation budgétaire établie par PAP en date du 2 septembre 2015.

2/ Conformément à l'inventaire du 5 juillet 2001 et à son avenant du 31 mars 2003, Le port autonome de Paris met gratuitement à disposition du Service navigation de la Seine (SNS) des immeubles faisant partie du domaine public fluvial pour exercer son activité. Dans le cadre du transfert au 1^{er} janvier 2013 de la plus grande partie des services du SNS à l'établissement public administratif VNF, le principe de cette mise à disposition gratuite s'est poursuivi au bénéfice de VNF. Toutefois, dans un souci de rationalisation de leur domaine respectif, les deux établissements publics de l'État sous tutelle du ministre chargé de l'Écologie du Développement Durable et de l'Énergie ont convenu que :

- les services du Port et de VNF décroiseraient leurs implantations immobilières avec notamment le regroupement des services de VNF sur les bâtiments de la « Batellerie » et des « Douanes » situés au 18 et 20 quai d'Austerlitz

Paraphes

- pour accueillir les services de VNF, des travaux de réhabilitation lourde de ces deux bâtiments seraient réalisés par Port de Paris, mais que VNF rembourserait ou compenserait au Port le coût correspondant à ces travaux.

3/ Afin de compenser la réalisation des travaux de réhabilitation VNF et le Port Autonome de Paris ont convenu que :

- les bâtiments de la « Batellerie » et des « Douanes » et la totalité du terre plein correspondant feront l'objet d'un transfert de gestion du PAP à VNF, sans limitation de durée et par voie de convention, à même de prévenir toute remise en cause future, par le PAP, des droits d'occupation du site par VNF, dans les conditions financières évoquées ;
- le domaine portuaire en rive droite situé entre le pont des Invalides et la passerelle Solferino (ports dits des Champs-Élysées, de la Concorde et des Tuileries) fera l'objet d'un transfert de gestion sans limitation de durée au profit du PAP.

L'équilibre financier de l'échange est trouvé :

- dans les recettes financières générées par les occupations au Port des Champs-Élysées ;
- dans la réhabilitation des bâtiments des douanes et de la batellerie sis au 18 et 20 quai d'Austerlitz réalisée par le PAP ;
- dans les travaux nécessaires à la remise en état normal d'entretien du port des Champs-Élysées que le PAP aura à réaliser après transfert.

4/ Les préjudices :

Port de Paris a consenti d'avancer le financement et d'assurer la maîtrise d'ouvrage de la réhabilitation des bâtiments. Or, depuis la livraison effective à VNF, Port de Paris n'a pas encore été ni remboursé ni compensé des travaux réalisés sur les bâtiments occupés par VNF au quai d'Austerlitz et qui, conformément au principe de l'inventaire, ne font l'objet d'aucune redevance domaniale d'occupation.

VNF pour sa part, ne peut pas accepter le principe de verser une redevance dans la mesure où il succède au SNS dans ses droits actés par l'inventaire du 5 juillet 2001, mais doit toujours le remboursement ou la compensation des travaux de réhabilitation des bâtiments qu'il occupe, le principe de compensation reposant sur les transferts domaniaux cités ci-dessus n'étant toutefois pas réalisé à ce jour.

Dès lors, les deux établissements, convenant que leur sort est soumis à une décision finale qui devra être prise par leur ministère de tutelle et par France Domaine, ont convenu que VNF, occupant les lieux, verse au Port Autonome de Paris une somme de **161 872 euros** équivalente au coût financier supporté par Ports de Paris qui a financé les travaux pour un montant de 6 474 899 euros HT (2,5 % de frais financiers estimés). Ce dernier renonçant à assujettir l'occupation des bâtiments à une quelconque redevance d'occupation.

Paraphes

CECI EXPOSE, IL EST CONVENU ET ARRETE CE QUI SUI

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les modalités du versement d'un dédommagement financier au profit PAP, ce dernier ayant financé entièrement les travaux des deux bâtiments occupés par Voies navigables de France, dont le transfert définitif au profit de ce dernier ne pourra se réaliser que lorsque toutes les parties dans cette affaire (État, France Domaine, PAP et VNF) auront trouvé un accord définitif sur la base de l'équilibre d'échange de propriété évoqué dans l'exposé préalable.

ARTICLE 2 : MONTANT DU TRANSFERT

Le transfert financier qui sera alloué au PAP par VNF s'élève à un montant net de 161 872 euros par an.

ARTICLE 3: MODALITES DE VERSEMENT

Les parties s'accordent pour définir que le fait générateur de la convention financière a débuté le 1er février 2015. Selon cette disposition, le transfert dû pour 2015 est d'un montant de 148 383 euros (cent quarante huit mille trois cent quatre vingt trois euros). Le premier versement aura lieu avant le 31 décembre 2015.

Pour les années suivantes, le versement annuel total du dédommagement, soit 161 872 euros (cent soixante et un mille huit cent soixante douze euros) interviendra entre le 1^{er} et le 31 juillet de chaque année.

ARTICLE 4 : INFORMATIONS COMPTABLES

Le règlement est effectué par V.N.F par virement administratif sur le compte tenu par l'agent comptable du PAP (RIB joint à la présente convention).

Code Guichet :

Code Banque :

N° de compte :

Libellé :

Paraphes

Le comptable public assignataire chargé du règlement est l'agent comptable secondaire de V.N.F à Paris.

ARTICLE 5 : DUREE

La convention financière prendra effet à compter de la date du premier versement mentionné à l'article 3 et prendra fin le 31 décembre 2016. Il est tacitement reconductible chaque année jusqu'au 31 décembre 2018.

Si le transfert de gestion n'est pas effectif à cette date, les parties s'engagent à se réunir dans les six mois précédant l'échéance du dernier avenant de reconduction afin de convenir de la reconduction du présent protocole ou d'un autre dispositif compensatoire..

ARTICLE 6 : FIN ANTICIPEE DE LA CONVENTION

Dans le cas de la réalisation du transfert de gestion mentionné au 2 du préambule le présent protocole prendra fin à la date du transfert effectif de gestion. Le montant dû sera calculé au prorata annuel de la durée de la convention.

Article 7 : RESPONSABILITE ET ASSURANCE

7.1 : Responsabilité de VNF

VNF répond tant à l'égard du Port Autonome de Paris qu'à l'égard de tous les tiers des dommages et pertes de toute nature résultant de la destruction ou des détériorations totales ou partielles des biens mis à disposition.

7.2 : Assurance des bâtiments des Douanes et de la Batellerie

VNF assurera auprès d'une compagnie notoirement solvable, à concurrence de capitaux suffisants les bâtiments objet du présent protocole tant pour son compte que pour le compte du Port Autonome de Paris.

VNF devra communiquer au Port Autonome de Paris à première réquisition et pour la première fois à la signature des présentes une attestation d'assurance originale établie par sa compagnie justifiant des garanties souscrites et du montant des capitaux assurés avec mention de la période d'assurance couverte.

7.3 : Assurance des biens appartenant ou confiés à VNF – renonciation à recours

VNF fait son affaire personnelle d'assurer ses mobiliers, équipements ou autres biens dont il est propriétaire, dépositaire ou détenteur à quelque titre que ce soit contre l'incendie et les risques spéciaux énumérés à l'annexe P 13 bis (tempêtes, dégâts des eaux, etc. ...). Il renonce à tout recours contre le Port Autonome de Paris et son assureur pour les pertes et dommages de toute nature résultant de sinistres qui pourraient survenir aux biens dont il est

Paraphes

propriétaire, dépositaire ou détenteur à quelque titre que ce soit et s'engage à obtenir de son assureur qu'il renonce également à tout recours contre le Port Autonome de Paris et son assureur, ou à défaut, à garantir ces derniers des éventuels recours de ses assureurs, voisins et tiers.

7.4 : Assurance de la responsabilité civile de VNF

Le titulaire devra souscrire une assurance couvrant les conséquences pécuniaires de la responsabilité qu'il encourt tant à l'égard du Port Autonome de Paris que des voisins et des tiers en général à concurrence de capitaux suffisants.

VNF devra communiquer au Port Autonome de Paris à première réquisition l'attestation d'assurance originale établie par sa compagnie d'assurance justifiant de la couverture de sa responsabilité civile et pour la première fois à la signature des présentes

Article 8 : Dispositions diverses

PAP et VNF conviennent de la répartition des charges relatives aux bâtiments de la Batellerie et des Douanes conformément à l'annexe à la présente convention.

La présente convention ne pourra être attaquée par les parties ni pour erreur de droit, ni pour cause de lésion.

Fait en 3 exemplaires,

Le

**Le directeur général
de Voies navigables de France**

**Le directeur général
du Port autonome de Paris**

Paraphes