

# BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France

Année 2012 N°29  
3 juillet 2012

- Décision consécutive au débat public relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-Sur-Seine et Nogent-Sur Seine	2
- Délibération relative à l'intéressement général 2012/2014	8
- Délibération relative au versement d'un supplément d'intéressement général au titre de l'exercice 2011	34
- Délibération relative à l'approbation de la politique de sûreté de VNF	38
- Délibération portant mandat au directeur général pour régulariser le pourvoi en cassation devant le conseil d'Etat contre l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille du 19 décembre 2011 dans le contentieux du marché de la digue de Sète	48
- Délibération autorisant le directeur général à signer un protocole transactionnel avec la SC Job Rougerie relatif au stationnement du bateau Saint-Yves au port des Champs-Élysées sur la Seine	49
- Délibération relative à l'application du tarif spécifique de péage de navigation de plaisance aux bateaux ayant reçu le label « bateau d'intérêt patrimonial »	55
- Délibération relative aux jours et horaires d'ouverture sur le canal de la marne au Rhin – branche est	57
- Délibération relative aux dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiés à VNF pour la période du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2012	59
- Délibération relative à l'autorisation donnée au directeur général de finaliser et de signer une convention de maîtrise d'ouvrage avec l'Etat pour la conduite de la concertation, la réalisation des études préalables et du programme des aménagements compensatoires à l'utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin	62

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 administration générale/défense du siège de l'établissement,  
175, rue Ludovic Boutleux- B.P. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DECISION CONSECUTIVE AU DÉBAT PUBLIC  
RELATIF AU PROJET DE MISE À GRAND GABARIT  
DE LA LIAISON FLUVIALE  
ENTRE BRAY-SUR-SEINE ET NOGENT-SUR-SEINE**

**Le conseil d'administration de Voies navigables de France ,**

**Vu** le code des transports,

**Vu** le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

**Vu** le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

**Vu** le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ;

**Vu** le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12 ;

**Vu** la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, notamment son article 11 ;

**Vu** les décisions n° 2011-15-BRNO-1 et n°2011-16-BRNO-2 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public présidée par Monsieur Patrick Legrand ;

**Vu** l'avis délibéré n° 2011-56 en date du 9 novembre 2011 de l'Autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable concernant la contribution au cadrage préalable de la mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine ;

**Vu** le compte-rendu du débat public établi par le président de la Commission particulière du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012 ;

**Vu** le bilan du débat public établi par le président de la Commission nationale du débat public du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine en date du 30 mars 2012 ;

**Vu** le rapport présenté en séance,

### **Considérant d'une part :**

Que le projet présenté au débat public a trois objectifs principaux :

- accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien et au-delà ;
- contribuer au développement économique local en améliorant la compétitivité des entreprises existantes et en suscitant l'implantation de nouvelles activités ;
- permettre la réduction des nuisances ainsi que des émissions des gaz à effet de serre grâce au report modal vers les modes de transport de marchandises alternatifs à la route ;

Qu'au vu du territoire concerné par le projet, les aménagements doivent :

- respecter le patrimoine naturel de la vallée de la Bassée ;
- maintenir une neutralité hydraulique à la fois sur le territoire traversé mais également en aval du projet, et protéger la ressource en eau ;
- préserver le cadre de vie des populations ;

Que cinq scénarios d'aménagement ont été présentés au débat public :

- scénario 1 : accès au port de Bray-sur-Seine au gabarit Va (2 500 t) puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1 000 t) ;
- scénario 2 : itinéraire au gabarit Va jusqu'à Villiers-sur-Seine puis accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit IV (1 000 t) ;
- scénario 3 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va ;
- scénario 4 : accès aux ports de Nogent-sur-Seine au gabarit Va+ (3 000 tonnes), écarté pour des raisons de difficulté de passage dans Paris ;
- scénario 5 : accès au port de Nogent-sur-Seine au gabarit Vb (4 000 tonnes) ;

Qu'après analyse comparative, VNF considère le scénario 3 comme la solution la plus équilibrée pour répondre à la demande de fret fluvial, en apportant des conditions de navigation modernes et compétitives, tout en préservant la vallée de la Bassée, son patrimoine naturel et ses fonctions écologiques et hydrauliques ;

### **Considérant d'autre part :**

Que le débat public, organisé du 2 novembre 2011 au 17 février 2012, a permis à l'ensemble des catégories d'acteurs de se manifester et a, également, couvert l'ensemble des thèmes relatifs aux caractéristiques et conséquences du projet ;

Que les interventions des participants lors de ce débat font globalement consensus sur la nécessité de développer le transport fluvial en France et permettre ainsi le report du transport de marchandises depuis la route vers le fleuve ;

Que ce débat public a confirmé que l'opportunité économique du projet était communément admise en permettant de renforcer la compétitivité du mode fluvial et en assurant un développement économique du territoire ;

Que la plupart des acteurs favorables au projet se sont prononcés en faveur du scénario 3 ;

Que le débat public a permis d'exposer la contribution au cadrage préalable de l'Autorité environnementale recensant l'ensemble des enjeux du projet ainsi que différentes préconisations destinées à éviter ou réduire les conséquences éventuelles du projet sur le territoire ;

Que sur la question des enjeux hydrauliques, le projet a suscité certaines réserves qui justifient que cet aspect soit particulièrement approfondi ;

Que l'équilibre économique et financier de l'opération doit être précisé au fur et à mesure de la définition technique du projet ;

Que la concomitance du débat public de VNF avec celui de Seine Grands Lacs concernant l'aménagement de la Bassée a permis une bonne coordination des deux établissements publics, une coopération fructueuse et de nombreux échanges d'informations ;

Que la ligne ferroviaire Flamboin-Montereau, par ses caractéristiques, peut être considérée comme une solution complémentaire au transport fluvial et non comme une alternative au projet de mise à grand gabarit ;

Que le projet doit limiter son emprise sur les surfaces actuellement dédiées à des activités humaines (propriétés riveraines de la Seine, agriculture, extraction de granulats..) ;

Qu'il est nécessaire de poursuivre et d'étoffer les études sur plusieurs sujets majeurs, abordés de manière récurrente au cours du débat public :

- la définition des dimensions des différents ouvrages de navigation ainsi que les équipements indispensables au bon fonctionnement de l'installation ;
- la détermination précise des impacts écologiques, hydrauliques, hydrogéologiques et hydrobiologiques du projet ;
- au vu de ces impacts, la définition des mesures d'évitement, de réduction et de compensation à mettre en place ;
- l'établissement d'un bilan carbone complet du projet ;
- le bilan socio-économique du projet, notamment en prenant en compte la réflexion nationale menée actuellement par VNF concernant les péages des infrastructures fluviales ;

Qu'il est important que soient étudiés les impacts cumulés du projet avec celui de Seine Grands lacs et des autres projets situés sur le territoire de l'aménagement envisagé par VNF ; cela concerne notamment le projet de déplacement du port de Bray-sur-Seine porté par Ports de Paris ;

Que l'aménagement doit s'intégrer pleinement dans un projet de territoire plus global ;

## **Décide**

### **Article 1**

De poursuivre l'étude du projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine **en établissant une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique**, destinée à apporter les éclairages complémentaires, compte tenu des questions soulevées lors du débat public.

De retenir l'accès aux ports de Nogent-sur-Seine aux bateaux de classe Va (2 500 t), selon le tracé en annexe, c'est-à-dire le scénario 3 présenté au débat, comme scénario à approfondir.

A l'issue de cette phase, d'au plus un an, d'études et de concertation de prendre la décision de lancer les autres études préalables à la déclaration d'utilité publique.

### **Article 2**

Dans le cadre de cette étape préliminaire:

- De préciser les équilibres économiques et d'approfondir la faisabilité financière du projet, notamment en approfondissant son évaluation socio-économique ;
- De s'engager à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la tenue de **l'expertise indépendante sur les modèles hydrauliques** décidée au cours du débat public afin que les conclusions de celle-ci soient présentées publiquement. Elles seront alors intégrées dans les réflexions et études futures liées au projet.
- De mettre en place un suivi faune-flore et hydrogéologique annuel. Ce suivi pourra, le cas échéant, être le support de la mise en place d'un observatoire hydraulique et écologique de la Bassée.
- De réaliser une étude sur la **reconnexion des anciens délaissés de la Seine** entre Montereau-Fault-Yonne et l'écluse de la Grande Bosse, dans un objectif de restauration des potentialités du milieu en termes d'écosystème et de biodiversité, sera engagée avec Seine Grands lacs et en concertation avec le territoire.
- D'associer, pour les réflexions et études sur le projet de mise à grand gabarit de la Petite Seine, les acteurs concernés notamment sur les thèmes suivants, en veillant à préciser leur conséquence en termes de coût :
  - **Les mesures en faveur de la navigation, des loisirs et du tourisme fluvial** (caractéristiques du chenal de navigation, équipements nécessaires), la prise en compte des différents usages de la voie d'eau;
  - L'insertion du projet dans le territoire, la valorisation des aménagements réalisés et la reconversion des ouvrages non nécessaires à la navigation (canal de Beaulieu, écluse de Jaulnes);
  - La détermination des impacts hydrauliques et environnementaux du projet, la **définition de mesures d'évitement, correctrices ou compensatoires adaptées, la vérification de leur efficacité;**
- De déployer un système de dialogue et d'information adapté aux différents interlocuteurs.

### Article 3

L'établissement sollicitera de la Commission nationale du débat public la nomination d'un garant, qui pourra être, dans le cas d'une poursuite du projet porté par Seine Grands Lacs et sous réserve d'accord de cet établissement, commun aux deux projets, afin de garantir aux acteurs du territoire et au grand public la poursuite du processus de concertation dans le même esprit de coordination et de transparence qui ont caractérisé les échanges durant le débat public.

### Article 4

La coordination avec les institutions portant des projets sur le secteur, notamment Seine Grands lacs et Ports de Paris, sera également poursuivie.

L'établissement proposera la réactivation des comités (comité de pilotage et comité technique) des projets d'aménagement de la Seine entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et dans le secteur de la Bassée, pilotés par le Préfet coordonnateur de bassin Seine-Normandie. Ces comités pourraient associer les services de l'Etat, les institutions en coordination, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les industriels et les professionnels de la batellerie ainsi que les associations, notamment de protection de l'environnement.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

**Annexe 1 : Références sur la base desquelles seront poursuivies les études**



**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE A L'INTERESSEMENT GENERAL 2012/2014**

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu l'avis du comité d'entreprise du 26 juin 2012,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Il est décidé la conclusion d'un accord d'intéressement général pour les années 2012 à 2014 et applicable aux personnels de droit privé régis par la négociation collective.

**Article 2**

Le directeur général est autorisé à signer avec les organisations syndicales représentatives de l'établissement l'accord collectif fixant les indicateurs de performance, les modalités de calcul, conditions d'attribution et les modalités de versement de l'intéressement général des années 2012 à 2014, ci-joint.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER



**ACCORD RELATIF A L'INTERESSEMENT 2012-2013-2014**  
**DES PERSONNELS REGIS PAR LA CONVENTION COLLECTIVE**  
**DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**

---

Entre

**Voies navigables de France** dont le siège social est situé 175, rue Ludovic Boutleux à Béthune (62400), représenté par Marc PAPINUTTI en sa qualité de Directeur Général,

**D'UNE PART,**

et les organisations syndicales suivantes :

**Syndicat CFDT des Transports de l'Artois et du Douaisis** représenté par son délégué syndical, Rudy DELEURENCE

**D'AUTRE PART,**

Il a été conclu le présent accord relatif à la mise en place d'un intéressement pour les exercices 2012, 2013 et 2014

## **SOMMAIRE**

### 1<sup>ère</sup> partie : Dispositions générales

Article 1<sup>er</sup> : Signataires de l'accord

Article 2 : Bénéficiaires

Article 3 : Durée, dénonciation, révision et renouvellement de l'accord

### 2<sup>ème</sup> partie : Calcul de l'intéressement

Article 4 : Seuil de déclenchement de l'intéressement

Article 5 : Calcul de la prime globale d'intéressement

Article 6 : Critère « Contrat d'Objectifs et de Performance

Article 7 : Critère « Recettes »

Article 8 : Critères « Ressources humaines »

Article 9 : Plafonnement global de l'intéressement

### 3<sup>ème</sup> partie : Versement de l'intéressement

Article 10 : Détermination de la prime globale d'intéressement

Article 11 : Date de versement de l'intéressement

Article 12 : Régime social de l'intéressement

Article 13 : Affectation facultative sur le plan d'épargne entreprise

Article 14 : Affectation facultative sur le compte épargne temps

### 4<sup>ème</sup> partie : Information du personnel, suivi et publicité de l'accord

Article 15 : Dépôt de l'accord

Article 16 : Affichage et communication

Article 17 : Information périodique sur l'application de l'accord

Article 18 : Commission de l'intéressement

Article 19 : Règlement des litiges.

## **PREAMBULE**

Voies navigables de France et les Organisations syndicales représentatives ont décidé la mise en place d'un accord relatif à l'intéressement collectif pour les années 2012, 2013 et 2014 au bénéfice des agents de droit privé régis par la convention collective modifiée du 11 octobre 2000, à l'exclusion, notamment, des agents de droit public, fonctionnaires et ouvriers d'état, y compris dans la perspective des transferts de personnel à intervenir au 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Cela se justifie par le fait que ces personnels bénéficient, quant à eux, d'éléments de rémunération particuliers, attachés à leur statut, pour lesquels les agents de droit privé ne perçoivent pas d'équivalent.

En conséquence, pour assurer une équivalence de traitement entre les agents de droit public, fonctionnaires et ouvriers d'état, et les agents de droit privé, qui en raison des dispositions légales et statutaires applicables, ont un système de rémunération différent, il convient de réserver l'intéressement aux agents de droit privé.

L'unique autre voie qui aurait permis d'envisager le versement de l'intéressement à l'intégralité des personnels publics et privés aurait été le cumul des avantages attachés à chaque statut.

Toutefois, une telle solution n'est pas réalisable au sein de VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, dans la mesure où cela causerait un important déséquilibre financier de l'Etablissement et, par conséquent, des finances publiques.

Dans ces conditions, la seule voie possible est celle du maintien des avantages de chaque catégorie d'agent, et, dans un souci de rééquilibrage, le versement uniquement aux agents de droit privé de l'intéressement.

L'intéressement est considéré comme un des moyens d'une meilleure mobilisation des personnels. A ce titre, les parties l'ont conçu pour contribuer à la cohésion sociale, donner à chacun une conscience accrue de la communauté d'intérêts existant au sein de VNF et améliorer le niveau de performance collectif. Il a pour objectif la motivation de tous et la reconnaissance de l'effort collectif nécessaire à l'amélioration de la qualité de service.

Il apporte une reconnaissance particulière de l'action collective des personnels, résultante de la contribution et de l'investissement de chacun.

Les critères de répartition définis à l'article 10 ont été proposés et validés pour assurer à chaque bénéficiaire une part égale et uniforme à celle des autres bénéficiaires ayant accompli le même temps de travail au cours du même exercice. Ce principe de répartition récompense la présence au travail et favorise les salariés les moins rémunérés.

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

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

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

## **1<sup>ère</sup> partie : DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 1<sup>er</sup> : Signataires et cadre de l'accord**

Le présent accord, conclu en application des articles L3311-1 et suivants du code du travail relatifs à l'intéressement des salariés, est passé entre :

- Voies navigables de France représenté par son directeur général, Marc PAPINUTTI
- et l'ensemble des organisations syndicales représentatives existant dans l'entreprise, à savoir :

Syndicat CFDT des transports de l'Artois et du Douaisis représenté par son délégué syndical, Rudy DELEURENCE

L'établissement est en règle avec ses obligations en matière de représentation du personnel puisqu'à la date de signature du présent accord il y existe des délégués du personnel et un comité d'entreprise régulièrement élus et qu'une organisation syndicale représentative y a désigné un délégué syndical.

Le projet d'accord a été soumis pour avis au comité d'entreprise au moins 15 jours avant sa signature. A l'issue des réunions du 14 et du 26 juin 2012, le comité d'entreprise a émis un avis « ... » à la conclusion de l'accord. Le projet d'accord a également fait l'objet d'une délibération du conseil d'administration en date du 29 juin 2012.

### **Article 2 : Bénéficiaires**

- a. L'intéressement défini par le présent accord est réservé aux seuls salariés de l'entreprise, à condition qu'ils justifient d'une ancienneté d'1 mois dans l'entreprise. Cette durée d'ancienneté s'apprécie au terme de l'exercice donnant lieu à répartition de l'intéressement et non pas au versement de l'intéressement.

Pour la détermination de l'ancienneté éventuellement requise, sont pris en compte tous les contrats exécutés au cours de la période de calcul et les douze mois qui la précèdent.

- b. L'ancienneté correspond à la durée d'appartenance juridique à l'entreprise et englobe donc les périodes de suspension du contrat de travail pour quelque cause que ce soit.
- c. Pour un salarié ayant bénéficié de plusieurs contrats de travail au cours de l'exercice sur lequel sont calculés les droits des salariés, il sera tenu compte de la totalité de l'ancienneté acquise au titre de ces différents contrats.
- d. L'intéressement est dû à tout salarié quittant l'entreprise pour quelque cause que ce soit, dès lors qu'il remplit les conditions d'ancienneté indiquée ci-dessus. En cas de dispense de préavis à l'initiative de l'employeur, la durée du préavis non effectué mais payé, est incluse dans l'ancienneté indiquée ci-dessus.
- e. Les salariés en contrat à durée déterminée bénéficient de l'intéressement comme tout autre salarié dès lors que les conditions prévues par l'accord sont remplies.
- f. Les salariés à temps partiel bénéficient également de l'intéressement. Pour l'ouverture des droits à l'intéressement (ancienneté dans l'entreprise), la durée de présence dans l'entreprise n'est pas proratisée.

### **Article 3 : Durée, dénonciation, révision et renouvellement de l'accord**

- a. L'accord est conclu, conformément à la loi pour une durée de 3 ans et s'applique donc aux 3 exercices allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2014.
- b. Il ne peut être dénoncé que par l'ensemble de ses signataires. La dénonciation doit être notifiée, par l'une ou l'autre des parties, à la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi.
- c. Il sera révisé, pendant sa durée d'application, par accord des signataires si sa mise en œuvre n'apparaissait plus conforme à l'une des parties signataires, aux principes ayant servi de base à son élaboration. Dans ce cas, un avenant sera conclu entre les parties signataires. Cet avenant devra être conclu avant la fin du 1er semestre d'une année civile pour être applicable ladite année.
- d. En cas de décentralisation ou de modifications jugées importantes par une des parties signataires, dans la structure juridique, technique ou financière de l'entreprise, rendant inopérantes les dispositions de cet accord, de nouvelles négociations seront entamées en vue de la conclusion d'un nouvel accord.

La signature et le dépôt du nouvel accord ne pourront intervenir au plus tard que dans les 6 premiers mois de l'exercice au cours duquel il doit prendre effet.

- e. Dans l'éventualité d'une modification de la réglementation par voie législative ou réglementaire, les dispositions nouvelles applicables de plein droit feraient l'objet d'un avenant au présent accord rédigé par la Direction et soumis à l'ensemble des signataires, notamment si ladite réglementation ou législation imposait des charges supplémentaires à VNF en application du présent accord ou d'un mode de prime analogue.

Notamment, en cas de dispositions légales novatrices, édictant des obligations de partage, de profit, différentes ou de même nature que celles déterminées au présent accord, ces avantages ne se cumuleront pas avec l'accord et seules les dispositions plus favorables seraient maintenues.

La remise en cause des exonérations fiscales, sociales et patronales en vigueur, à la date de la conclusion de l'accord, entraînerait une imputation des charges sociales ou fiscales supplémentaires à payer sur l'intéressement dû au personnel.

Dans ces cas, le montant des sommes nouvellement mises à la charge de l'entreprise (charges sociales ou fiscales comprises) viendra en diminution du résultat de la formule de calcul.

- f. L'accord pourra être renouvelé, dans les mêmes termes ou avec des aménagements. Il ne peut être renouvelé par tacite reconduction. Si le renouvellement est décidé, le nouvel accord sera conclu de préférence avant la fin de la dernière année civile d'application du présent accord, et devra l'être en tout état de cause avant la fin du 6<sup>ème</sup> mois suivant cette dernière année.

## **2ème partie : CALCUL DE L'INTERESSEMENT**

### **Article 4 - Seuil de déclenchement de l'intéressement**

Le calcul de l'intéressement est effectué dans les conditions définies ci-après, dès lors que l'excédent brut d'exploitation (EBE) de l'établissement est positif pour l'année considérée.

### **Article 5 - Calcul de la prime globale d'intéressement**

Considérant que les activités des agents de droit privé régis par la convention collective de Voies navigables de France concourent directement au développement des critères précisés ci-dessous, il est convenu que la prime globale d'intéressement est calculée sur la base de la somme des différents critères de performance.

1. Le critère relatif à l'exécution du Contrat d'Objectifs et de performance pour 40% ;
2. Le critère relatif à l'évolution des recettes pour 30% ;
3. Le critère relatif à la gestion des ressources humaines pour 30%.

Par accord, convention et définition, l'intéressement maximum est plafonné à 4% de la masse salariale.

### **Article 6 - Critère relatif à l'exécution du contrat d'Objectifs et de Performance**

La revue de l'année N du Contrat d'Objectif et de Performance doit se tenir avant le 31 mars de l'année N+1. Un rapport annuel portant sur l'exécution du contrat est établi par le Directeur général de Voies Navigables de France et transmis aux membres du comité de suivi et d'évaluation de l'exécution du Contrat.

Au terme de la revue, un compte-rendu est établi par les services du ministère en charge des transports.

La commission de l'intéressement se basera sur le rapport annuel VNF et le compte-rendu du ministère en charge des transports pour constater la valeur de l'indicateur relatif à l'exécution du contrat d'Objectifs et de Performance pour l'exercice considéré.

Dans l'hypothèse où aucun Contrat d'Objectifs et de Performance ne serait officiellement pris en référence, le bilan des Objectifs et Priorités d'établissement décidées par la Direction Générale pour l'année concernée tiendrait lieu de support à la construction de cet indicateur et de son niveau de réussite.

En cas d'événement externe, d'ordre politique, social ou économique impactant l'engagement de l'Etat ou la compétence de VNF par exemple, et ayant une incidence dépassant le cadre de l'établissement et de son fonctionnement normal, cet indicateur pourra exceptionnellement être neutralisé et ainsi produire tout ou partie de son résultat.

La définition de ce critère et les modalités de calcul sont précisées dans l'annexe 1 du présent accord.

### **Article 7 - Critère relatif à l'évolution des recettes**

La construction de ce critère se base sur la combinaison de 3 indicateurs représentatifs, clairs et compréhensibles correspondant aux priorités que VNF veut mettre en avant pendant la durée de l'accord et sur lesquels l'implication de tous les agents sera activement recherchée afin de trouver les voies et moyens susceptibles de favoriser l'évolution des recettes de l'établissement.

Chacun de ces 4 indicateurs présentant des objectifs chiffrés et mesurables permet de déclencher tout ou partie de l'intéressement correspondant au critère relatif à la maîtrise des coûts et à l'efficacité des services selon les modalités et règles prévues dans les annexes pour chaque indicateur.

1. Taux de recouvrement des péages marchandises: 40% du critère
2. Taux de progression des péages plaisance professionnelle et privée : 30% du critère
3. Taux de progression des recettes domaniales : 30% du critère

En cas d'événement externe, d'ordre politique, social ou économique cet indicateur pourra exceptionnellement être pondéré et ainsi produire tout ou partie de son résultat.

La définition de ce critère et les modalités de calcul sont précisées dans l'annexe 2 du présent accord.

### **Article 8 - Critère relatif à la gestion des ressources humaines**

La construction de ce critère se base sur la combinaison de 3 indicateurs représentatifs, clairs et compréhensibles correspondant aux priorités que VNF veut mettre en avant pendant la durée de l'accord et sur lesquels l'implication de tous les agents sera activement recherchée afin de trouver les voies et moyens susceptibles de favoriser la gestion des ressources humaines de l'établissement.

Chacun de ces 3 indicateurs présentant des objectifs chiffrés et mesurables permet de déclencher tout ou partie de l'intéressement correspondant au critère relatif à la gestion des ressources humaines selon les modalités et règles prévues dans les annexes pour chaque indicateur.

1. Taux de retour des entretiens professionnels : 40% du critère ;
2. Taux de suivi de l'action de développement des pratiques managériales : 30% du critère ;
3. Evolution du nombre moyen d'heures de formation par agent : 30% du critère.

La définition de ce critère et les modalités de calcul sont précisées dans l'annexe 3 du présent accord.

### **Article 9- Plafonnement global de l'intéressement**

La prime globale d'intéressement versée au titre d'un exercice ne peut dépasser 4% du total des salaires bruts versés aux agents régis par la convention collective de Voies navigables de France pendant le même exercice (ensemble des sommes inscrites au compte de regroupement 641 du compte financier, hors éléments exonérés de cotisations sociales, et hors éventuelles indemnités de rupture et notamment, indemnités de licenciement, indemnités spéciales de rupture conventionnelle, indemnités de départ ou de mise à la retraite, et expressément limitées aux agents de droit privé de Voies navigables de France).

### **3<sup>ème</sup> partie : VERSEMENT DE L'INTERESSEMENT**

#### **Article 10 : Détermination de la prime individuelle d'intéressement**

- a. Le montant de la prime globale d'intéressement est réparti proportionnellement à durée de présence de chaque bénéficiaire pendant l'exercice au titre duquel l'intéressement est distribué.
- b. Pour les salariés travaillant à temps partiel, il est tenu compte de la durée effective de travail par rapport à la durée normale. Il n'est pas tenu compte des heures complémentaires effectuées.
- c. Les absences donnent lieu à un abattement de  $1/365^{\text{ème}}$  par jour d'absence.
- d. Sont assimilés à des périodes de présence les congés légaux de maternité (article L.1225-17 du code du travail), et les congés d'adoption, les congés de paternité, les périodes d'absence pour accident du travail (y compris les accidents de trajet) ou maladie professionnelle, les congés payés et congés pour événements familiaux, les journées de formation dans le cadre du plan de formation de l'entreprise et les absences des représentants du personnel pour l'exercice de leurs fonctions ou pour les congés de formation spécifique propres à chaque catégorie de représentants.

#### **Article 11 : Date de versement de l'intéressement**

- a. L'exercice social de l'entreprise coïncidant avec l'année civile, le calcul de l'intéressement aura lieu après l'approbation des comptes du dernier exercice par le Conseil d'Administration. Le montant global de l'intéressement ainsi que l'état contradictoire des absences prises en compte seront communiqués au Comité d'Entreprise et à la Commission de l'Intéressement. Le montant individuel de l'intéressement sera versé dans les 2 mois qui suivent l'arrêté des comptes, et au plus tard avant la fin du 7<sup>ème</sup> mois qui suit la fin de l'exercice au titre duquel le calcul est effectué.
- b. La prime individuelle d'intéressement sera versée à chaque bénéficiaire (sous réserve du versement éventuel au plan d'épargne entreprise (PEE) de tout ou partie de cet intéressement, qui peut être décidé par chaque bénéficiaire dans les conditions fixées à l'article 13 ou de son affectation au compte épargne temps dans les conditions fixées à l'article 14.
- c. En même temps que le versement de la prime individuelle d'intéressement (ou lors de son affectation au PEE ou au compte épargne temps), chaque bénéficiaire reçoit une fiche rappelant les dispositions de l'article D.3313-11 du code du travail, indiquant le montant des droits attribués à l'intéressé et la retenue opérée au titre de la CSG-CRDS et rappelant les règles essentielles du calcul prévue par l'accord d'intéressement de la prime globale d'intéressement.
- d. En cas de départ d'un bénéficiaire, pour quelque motif que ce soit, celui-ci recevra en même temps que sa paie un avis lui indiquant la date limite de l'intéressement prévu à l'article L.3314-9 du code du travail, auquel il aura droit. A cet effet, il devra faire connaître à la Division RH l'adresse à laquelle devra lui être envoyé l'intéressement. Dans le cas où le salarié ne pourra être joint, l'entreprise conserve ce qui lui est dû pendant une année à compter de la date de versement de l'intéressement. Passé ce délai, la somme est remise à la caisse des dépôts et consignations où l'intéressé peut la réclamer jusqu'au terme de la prescription de droit commun (5 ans – article 2224 du Code civil).

## **Article 12 : Régime social de l'intéressement**

- a. L'intéressement n'a pas le caractère de rémunération pour l'application de la législation du travail et de la législation de la sécurité sociale. Il ne peut se substituer à aucun des éléments de rémunération en vigueur dans l'entreprise ou qui deviendraient obligatoires en vertu d'obligations légales ou contractuelles.
- b. L'intéressement versé aux salariés :
  - est exonéré de toute charge sociale (sécurité sociale, chômage, retraite) sous réserve des dispositions de l'article 14 ;
  - mais est soumis à l'impôt sur le revenu, à la CSG (Contribution Sociale Généralisée) et à la CRDS (Contribution au Remboursement de la Dette Sociale), sous réserve des dispositions de l'article 13.

## **Article 13 : Affectation facultative au plan d'épargne entreprise**

- a. Tout bénéficiaire de l'intéressement peut affecter une partie ou la totalité de cet intéressement au plan d'épargne entreprise, les sommes ainsi affectées étant exonérées d'impôt sur le revenu dans la limite d'un montant égal à la moitié du plafond annuel de la sécurité sociale.
- b. Lors de la communication du montant individuel de l'intéressement à chaque bénéficiaire, il est rappelé sur la note la possibilité de verser tout ou partie de cette somme au PEE.
- c. Dans les 10 jours suivant la réception de cette note, les bénéficiaires doivent indiquer au département gestion du personnel et relations sociales la somme qu'ils souhaitent verser au PEE. Dans les 15 jours suivant la date à laquelle l'intéressement est versé, VNF procède au versement de ces sommes au PEE.
- d. Les cas de débloquages anticipés de l'épargne salariale placée sur le PEE sont fixés par l'article R.3324-22 du code du travail. A titre d'information, à la date de signature du présent accord, les cas de déblocage sont les suivants :
  - mariage de l'intéressé, pacte civil de solidarité (PACS) ;
  - naissance, adoption d'un enfant (dès lors que le foyer comporte déjà à sa charge deux enfants) ;
  - divorce, séparation ou dissolution d'un PACS (résidence habituelle d'au moins un enfant au domicile de l'intéressé prévue par jugement) ;
  - invalidité du salarié ou de son conjoint, de ses enfants ou de la personne qui lui est liée par un PACS. Cette invalidité s'apprécie au sens des 2° et 3° de l'article L.341-4 du code de la sécurité sociale ou est reconnue par décision de la commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées, à condition que le taux d'incapacité atteigne au moins 80 % et que l'intéressé n'exerce aucune activité professionnelle ;
  - décès du salarié, de son conjoint ou de la personne qui lui est liée par un PACS ;
  - situation de surendettement du ménage ;
  - cessation du contrat de travail.

- création ou reprise, par le salarié, son conjoint, ses enfants ou la personne qui lui est liée par un PACS, d'une entreprise industrielle, commerciale, artisanale ou agricole, à titre individuel ou sous forme de société dont il assure le contrôle. Installation pour l'exercice d'une profession non salariée, acquisition de parts sociales d'une société coopérative de production ;
- acquisition, agrandissement de la résidence principale emportant création de surface habitable nouvelle sous réserve d'un permis de construire ou d'une déclaration préalable de travaux ou remise en état à la suite d'une catastrophe naturelle ;
- situation de surendettement de l'intéressé définie à l'article L.331-2 du code de la consommation, sur demande adressée à l'organisme gestionnaire des fonds ou à l'employeur, soit par le président de la commission de surendettement des particuliers, soit par le juge lorsque le déblocage des droits paraît nécessaire à l'apurement du passif de l'intéressé.

#### **Article 14 : Affectation facultative sur le compte épargne temps**

Tout bénéficiaire de l'intéressement, titulaire d'un contrat de travail au moment du versement, peut demander à affecter partiellement ou totalement son intéressement sur un compte épargne temps dont les conditions d'utilisation, d'indemnisation et de non utilisation sont fixées par la convention collective. Dans ce cas, le nombre de jours ouvrés porté au crédit du compte s'obtient en divisant le montant total ou partiel de la prime reportée par le rapport du salaire brut en vigueur à la date du versement par 22.

Les sommes issues de l'intéressement versées au salarié lors de la prise du congé sont soumises à cotisations sociales lors de leur versement, dans les mêmes conditions qu'une rémunération. Ces sommes perdent le bénéfice de l'exonération de cotisations sociales prévue à l'article L. 3312-4 du code du travail. En revanche ces sommes sont soumises à l'impôt sur le revenu des personnes physiques au moment de leur affectation au CET et non au moment de la prise du congé. Elles ne bénéficient, en tout état de cause, d'aucune exonération fiscale.

Lors de la communication du montant individuel de l'intéressement à chaque bénéficiaire, il est rappelé sur la note la possibilité de verser tout ou partie de cette somme sur le compte épargne temps.

Dans les 10 jours suivant la réception de cette note, les bénéficiaires doivent indiquer à la division ressources humaines la somme qu'ils souhaitent verser au compte épargne temps.

#### **4<sup>ème</sup> partie : INFORMATION DU PERSONNEL, SUIVI ET PUBLICITE DE L'ACCORD**

**L'ensemble des dispositions calendaires de cette partie sont résumées dans l'annexe 4 relative aux modalités de suivi et d'évaluation de l'intéressement.**

##### **Article 15 : Dépôt de l'accord**

- a. Le texte de l'accord est déposé à la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi par lettre recommandée avec accusé de réception, à l'initiative de la Direction de l'établissement, dans les 15 jours qui suivent sa signature.
- b. Il en sera de même des éventuels avenants à cet accord.

##### **Article 16 : Affichage et communication**

- a. Un avis indiquant l'existence de l'accord est affiché dans l'établissement aux endroits habituels, pendant un mois complet à la suite de son dépôt.
- b. Une note d'information résumant les principes de calcul et de répartition de l'intéressement est remise à tous les salariés dans les deux mois suivant la signature de l'accord, et à tout nouvel embauché.
- c. Le texte intégral de l'accord d'intéressement est remis à tous les membres titulaires et suppléants et aux représentants syndicaux au comité d'entreprise, aux délégués syndicaux, aux délégués du personnel titulaires et suppléants, ainsi qu'aux membres de la commission de l'intéressement prévue à l'article 17. Chacune de ces personnes est habilitée à communiquer ou à fournir copie de ce texte à tout salarié qui lui en ferait la demande.
- d. L'accord signé est disponible sur l'intranet dans la rubrique correspondante avec l'ensemble des informations périodiques de suivi.

##### **Article 17 : Information périodique sur l'application de l'accord**

- a. La commission de suivi de l'intéressement prévue à l'article 18 est chargée de suivre l'application des dispositions du présent accord.
- b. Elle se réunit obligatoirement chaque trimestre de l'année N, à l'initiative de la Direction, pour prendre connaissance du niveau de production intermédiaire des critères et indicateurs, vérifier la bonne application de l'accord et, en particulier, vérifier les modalités d'information à l'ensemble des collaborateurs.
- c. Elle se réunit obligatoirement chaque année dans les 2 mois qui suivent l'arrêté des comptes de l'année N-1, à l'initiative de la Direction, pour prendre connaissance du montant global de l'intéressement au titre de l'année N-1 et vérifier la bonne application de l'accord et, en particulier, les modalités de répartition de l'intéressement entre les bénéficiaires.

- d. Huit jours au moins avant la réunion prévue à l'alinéa 2 ci-dessus, la Direction adresse à chaque membre de la commission les documents nécessaires à sa mission, notamment :
- le compte financier
  - une fiche indiquant le calcul détaillé de la prime globale d'intéressement
  - la liste nominative des salariés exclus de l'intéressement parce que ne remplissant pas la condition de durée de présence prévue à l'article 2
  - plusieurs décomptes individuels de répartition de l'intéressement (sans indication du nom des bénéficiaires)
  - une fiche indiquant d'une part le total de la masse salariale brute de l'exercice au titre duquel est calculé l'intéressement, d'autre part le nombre total de jours de travail accomplis pendant ledit exercice par les bénéficiaires. Ces deux renseignements, nécessaires au contrôle de la répartition individuelle de l'intéressement, sont certifiés conformes par l'Agent comptable et l'Ordonnateur.
- e. Deux fois par an, en mars et en octobre, la Direction adresse à chaque membre de la commission des informations écrites sur les éléments exerçant une incidence sur l'activité de l'entreprise pour l'exercice en cours et sur le système d'intéressement. Si la moitié des membres de la commission le demande, la Direction doit réunir la commission pour lui fournir toutes explications complémentaires utiles.
- f. La commission peut à tout moment formuler par écrit des avis et suggestions sur l'application de l'accord. Une réponse écrite doit y être apportée par la Direction dans un délai de 3 semaines.
- g. Chaque année, au cours du dernier trimestre, un rapport commun est établi par la commission et la direction sur les résultats annuels de l'intéressement et sur son évolution par rapport à l'exercice ou aux exercices précédents. Ce rapport est affiché pendant un mois sur les panneaux destinés à l'information du personnel et mis en ligne sur l'intranet de VNF.

### **Article 18 : Commission de suivi et de validation l'intéressement**

- a. La commission est composée d'un représentant de chaque organisation syndicale et de trois représentants de la Direction.
- b. Le mandat des membres de la commission a la même durée que l'accord lui-même. En cas de démission d'un membre de la commission, le comité d'entreprise, sur proposition de l'organisation syndicale à laquelle appartient le salarié démissionnaire, procède à la désignation d'un nouveau membre pour la durée du mandat restant à courir.
- c. Le temps passé par les membres de la commission aux réunions et à la rédaction du rapport prévu à l'article 17 ainsi qu'aux réunions de règlement des litiges prévues à l'article 19 est considéré comme temps de travail effectif et rémunéré comme tel.

## **Article 19 : Règlement des litiges**

- a. Les litiges qui pourraient survenir dans l'application du présent accord ou de ses avenants, tant à propos du calcul global de l'intéressement qu'à propos de sa répartition individuelle, sont soumis à la commission de l'intéressement.
- b. La décision motivée prise conjointement par la majorité des membres présents de la commission est considérée comme définitive. A défaut d'une telle décision, l'avis de l'inspecteur ou directeur départemental du travail peut être demandé soit par la commission, soit par la Direction.
- c. Si le litige ne peut être résolu à l'amiable, les tribunaux compétents pour statuer sont :
  - le tribunal d'instance ou de grande instance si le litige est collectif (modalités globales de calcul et/ou de répartition de l'intéressement)
  - le conseil des prud'hommes si le litige est individuel (durée de présence prise en compte dans le calcul de l'intéressement d'un salarié).

\* \* \*

Fait à Béthune, en 10 exemplaires

Le

Le Directeur général

Marc PAPINUTTI

Pour la CFDT

Rudy DELEURENCE

## Annexe 1 : Critère relatif à l'exécution du Contrat d'Objectifs et de Performance

### Contenu et périmètre

Le contrat d'objectifs et de performance répond à cinq objectifs stratégiques que VNF doit suivre dans le cadre de l'exercice de ses missions. Le contrat actuel couvre des objectifs pour la période 2011-2013.

Dans l'hypothèse où aucun Contrat d'Objectifs et de Performance ne serait officiellement pris en référence, le bilan des Objectifs et Priorités d'établissement décidées par la Direction Générale pour l'année concernée tiendrait lieu de support à la construction de cet indicateur et de son niveau de réussite.

En cas d'événement externe, d'ordre politique, social ou économique impactant l'engagement de l'Etat ou la compétence de VNF par exemple, et ayant une incidence dépassant le cadre de l'établissement et de son fonctionnement normal, cet indicateur pourra exceptionnellement être neutralisé et ainsi produire tout ou partie de son résultat.

### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de l'année N.

### Source

Un rapport annuel portant sur l'exécution du contrat sera rédigé et transmis avant le 31 Mars de l'année N+1 par le Directeur Général de Voies navigables de France à destination du comité de suivi et d'évaluation du Contrat à l'issu duquel un compte rendu sera rédigé par les services du Ministère en charge des transports.

Sur la base de ces éléments, la commission de l'intéressement se réunira au plus tard avant le 30 avril de l'année N+1 et appliquera le taux de réalisation de l'année de référence, déterminé par la Commission de suivi et d'évaluation du Contrat et formalisé par le compte rendu précité, afin de calculer la part d'intéressement produite par ce critère et de déterminer  $I^{cop}$ .

### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

L'objectif est considéré comme pleinement atteint quand 100% des objectifs COP prévus pour l'année N ont été réalisés.

L'objectif ne produira un effet au titre de l'intéressement de l'année N que si au moins 50% des objectifs COP prévus pour l'année N ont été réalisés.

**Si  $I^{cop} > ou = 50%$ , la part de l'intéressement générée par le critère relatif à l'exécution du Contrat d'Objectifs et de Performance sera calculée de la manière suivante :**

$$\text{Montant généré} = I^{\max} * 0,4 * I^{cop}$$

Étant précisé que  $I^{\max}$  représente l'intéressement global maximum, c'est-à-dire l'hypothèse dans laquelle l'intégralité des critères fixés dans l'accord d'intéressement sont atteints à 100 %.

## Annexe 2 : Critère relatif à l'évolution des recettes

La construction de ce critère se base sur la combinaison de 3 indicateurs représentatifs, clairs et compréhensibles correspondant aux priorités que VNF veut mettre en avant pendant la durée de l'accord et sur lesquels l'implication de tous les agents sera activement recherchée afin de trouver les voies et moyens susceptibles de favoriser l'évolution des recettes de l'établissement.

Chacun de ces 3 indicateurs présentant des objectifs chiffrés et mesurables permet de déclencher tout ou partie de l'intéressement correspondant au critère relatif à l'évolution des recettes :

$IR^1$  : Résultat de l'indicateur lié au taux de recouvrement des péages marchandises et qui permet de débloquer 40% maximum du critère relatif à l'évolution des recettes;

$IR^2$  : Résultat de l'indicateur lié au taux de progression des péages plaisance professionnelle et privée et qui permet de débloquer 30% maximum du critère relatif à l'évolution des recettes;

$IR^3$  : Résultat de l'indicateur lié au taux de progression des recettes domaniales et qui permet de débloquer 30% maximum du critère relatif à l'évolution des recettes.

**Calcul de la part de l'intéressement générée par le critère relatif à l'évolution des recettes :**

$$\text{Montant acquis} = I^{\max} * 0,3 (IR^1 * 0,4 + IR^2 * 0,3 + IR^3 * 0,3)$$

Étant précisé que  $I^{\max}$  représente l'intéressement global maximum, c'est-à-dire l'hypothèse dans laquelle l'intégralité des critères fixés dans l'accord d'intéressement sont atteints à 100 %.

## 1. Taux de recouvrement des péages marchandises : IR<sup>1</sup>

### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France à fiabiliser ses recettes, par l'amélioration de la qualité des titrages et du suivi des encaissements des péages marchandises.

TR = Taux de recouvrement =  $\frac{\text{Sommes encaissées du 1er janvier n au 31 décembre n}}{\text{Titres émis du 16 novembre n-1 au 15 novembre n}}$

### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de la même année, soit une année civile complète.

### Source

Les recettes prises en compte sont celles correspondant au compte 4111110 et une partie du compte 4111120 : péages marchandises.

### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

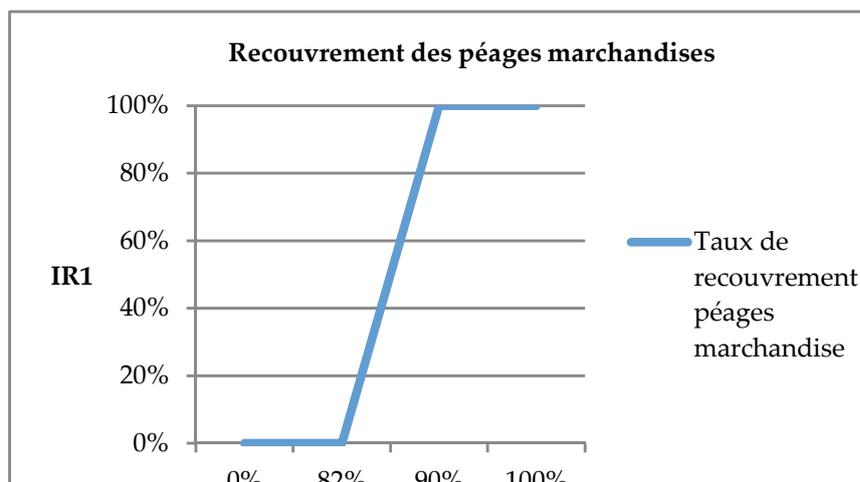
L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux de recouvrement TR atteint au moins 90 % (à périmètre identique et hors opération ou décision exceptionnelle affectant l'exercice).

Si le taux de recouvrement TR est strictement inférieur à 82%, l'indicateur ne produira pas d'effet au titre de l'exercice considéré.

Si  $TR \leq 82\%$  :  $IR^1 = 0$

Si  $82\% < TR \leq 90\%$  :  $IR^1 = \frac{TR - 82}{8}$  exprimé en pourcentage

Si  $TR > 90\%$  :  $IR^1 = 100\%$



## 2. Taux de progression des péages plaisance professionnelle et privée : IR<sup>2</sup>

### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France à accroître ses recettes plaisances entre l'année N et l'année N-1 selon la formule suivante exprimée en pourcentage :

(Recettes titrées de l'année N - Recettes titrées de l'année N-1) / Recettes titrées année N-1

### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de la même année, soit une année civile complète.

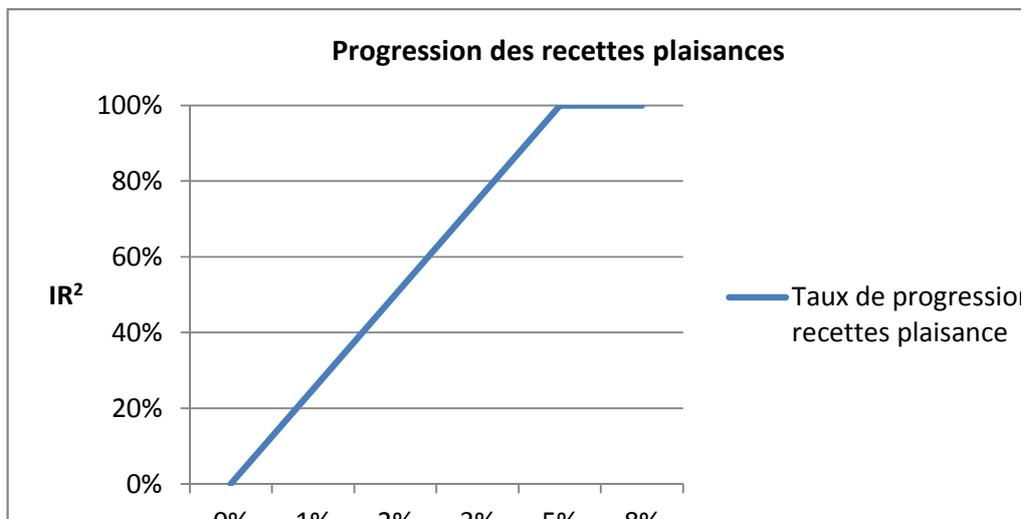
### Source

Les recettes prises en compte sont celles correspondant au compte 7061210 : péages plaisance professionnelle ; 7061220 produits péages plaisance privée.

### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux de progression TP des recettes du péage plaisance atteint au moins 5% par rapport à l'année précédente (à périmètre identique et hors opération ou décision exceptionnelle affectant l'exercice).

Si TP <= 5 % alors IR<sup>2</sup> = TP\*20 exprimé en pourcentage



### 3. Taux de progression des recettes domaniales : IR<sup>3</sup>

#### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France à accroître ses recettes domaniales selon la formule suivante exprimée en pourcentage:

$$TD = (\text{Recettes titrées de l'année N} - \text{Recettes titrées de l'année N-1}) / \text{Recettes titrées année N-1}$$

#### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de la même année, soit une année civile complète.

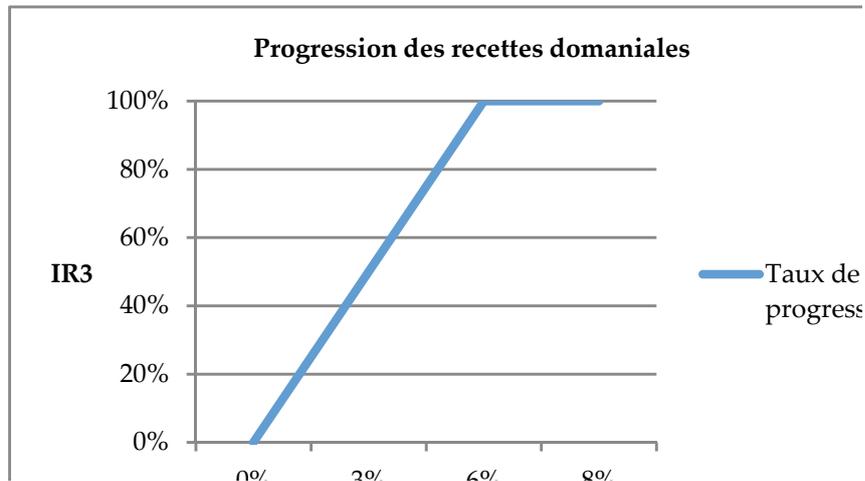
#### Source

Les recettes prises en compte sont celles correspondant au compte 70631 : utilisation du domaine fluvial.

#### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux de progression des recettes domaniales de l'année N par rapport à l'année N-1 est au moins de 6% (à périmètre identique et hors opération ou décision exceptionnelle affectant l'exercice)

Si  $TD \leq 6\%$  alors  $IR^3 = TD * 50/3$  exprimé en pourcentage



## Annexe 3 : Critère relatif à la gestion des ressources humaines

La construction de ce critère se base sur la combinaison de 3 indicateurs représentatifs, clairs et compréhensibles correspondant aux priorités que VNF veut mettre en avant pendant la durée de l'accord et sur lesquels l'implication de tous les agents sera activement recherchée afin de trouver les voies et moyens susceptibles de favoriser la gestion des ressources humaines de l'établissement.

Chacun de ces 3 indicateurs présentant des objectifs chiffrés et mesurables permet de déclencher tout ou partie de l'intéressement correspondant au critère relatif à la gestion des ressources humaines de Voies navigables de France :

**IRH<sup>1</sup>** : Résultat de l'indicateur lié à l'évolution du nombre moyen d'heures de formation par agent et qui permet de débloquer 30% maximum du critère relatif à la gestion des ressources humaines;

**IRH<sup>2</sup>** : Résultat de l'indicateur lié au taux de retour des entretiens professionnels annuels obligatoires et qui permet de débloquer 40% maximum du critère relatif à la gestion des ressources humaines;

**IRH<sup>3</sup>** : Résultat de l'indicateur lié au développement des pratiques managériales et qui permet de débloquer 30% maximum du critère relatif à la gestion des ressources humaines;

**Calcul de la part de l'intéressement généré par le critère relatif à la gestion des ressources humaines :**

$$\text{Montant acquis} = I^{\max} * 0,3(\text{IRH}^1 * 0,3 + \text{IRH}^2 * 0,4 + \text{IRH}^3 * 0,3)$$

Étant précisé que  $I^{\max}$  représente l'intéressement global maximum, c'est-à-dire l'hypothèse dans laquelle l'intégralité des critères fixés dans l'accord d'intéressement sont atteints à 100 %.

## 1. Nombre moyen d'heures de formation par agent : IRH<sup>1</sup>

### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France à proposer et à inciter les agents à suivre des actions du plan de formation. (Hors DIF).

Cet indicateur ne portera que sur les personnels régis par la convention collective de Voies navigables de France.

HF : (Heures totales de formation de l'année N / Nombre ETP constaté de l'année N) = Nombre d'heures moyennes de formation par agent.

Le taux d'évolution de la formation sera calculé par rapport à l'année de référence 2011.

### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de la même année, soit une année civile complète.

### Source

Les données du bilan social de l'année N.

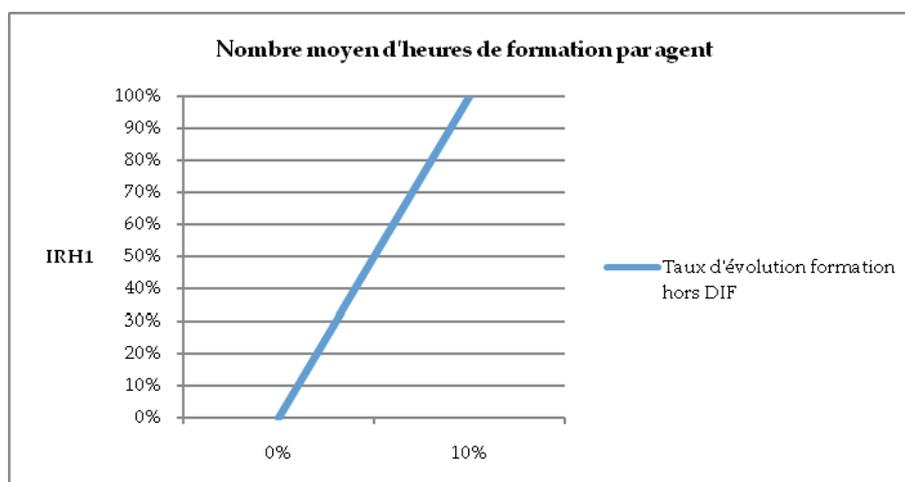
### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

L'année 2011 sera considérée comme l'année de référence, soit 8,9 heures de formation / agent régis par la convention collective de Voies navigables de France.

<sup>1</sup> En 2011, 3 220 heures furent consacrées à la formation (hors DIF), soit un total de 8,9 heures par salarié, pour 361 ETP.

L'objectif d'évolution de l'indicateur « formation » est fixé à 10% par an par rapport à l'année 2011. L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux d'évolution atteint 10%. Si le taux d'évolution est nul ou négatif, l'indicateur ne produira pas d'effet au titre de l'exercice considéré.

Référence 2011	Cible 2012	Cible 2013	Cible 2014
Base 100	110%	120%	130%
8,9 heures/agent	9,8 heures/agent	10,7 heures/agent	11,6 heures/agent



## 2. Entretiens professionnels annuels : IRH<sup>2</sup>

### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France et de son encadrement à conduire et à s'impliquer dans la conduite des entretiens professionnels annuels selon les délais et procédures en vigueur communiquées par la Direction en charge des ressources humaines (Convention collective, avenants et accords spécifiques). Aucun argument lié à la fixation en cascade des objectifs ne pourra justifier le décalage du lancement de la campagne ou le non-respect du calendrier de la campagne par les hiérarchies concernées.

Taux de retour des entretiens = (Nombre d'entretiens reçus et conformes)/(Nombre théorique d'entretiens à recevoir)

Le nombre théorique d'entretiens à recevoir sera revu annuellement en fonction des situations particulières des agents au moment du lancement de la campagne (précarité, maladie, congé...)

### Période de référence

La campagne des entretiens professionnels de l'année N devra être lancée avant le 15 décembre de l'année N-1. Le taux de retour des entretiens professionnels annuels sera calculé au 30 avril mars de l'année N.

L'accord d'intéressement étant négocié au cours du premier semestre 2012 et afin de rechercher l'implication de l'ensemble du management concerné au titre de l'année 2012, la détermination du taux de retour pour cette année est exceptionnellement fixée au 31 juillet 2012.

### Source

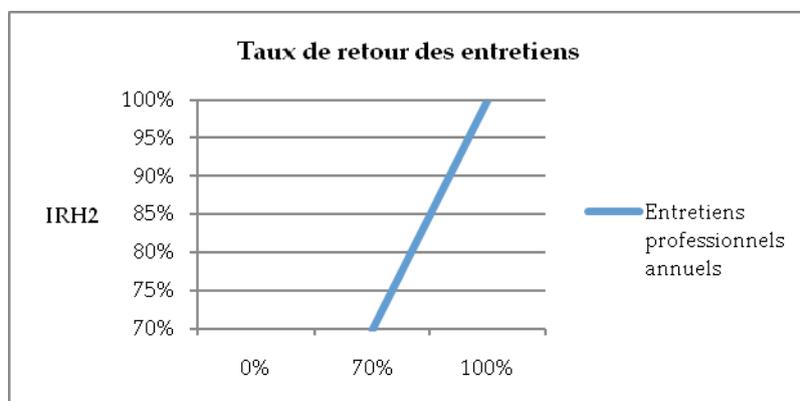
Information communiquée en janvier, février et mars de l'année N par la Direction en charge des ressources humaines.

### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

L'objectif de performance est considéré comme pleinement atteint lorsque le taux de retour atteint 100%. Si le taux de retour est strictement inférieur à 70%, l'indicateur ne produira pas d'effet au titre de l'exercice considéré.

Si TR ≤ 70% : IRH<sup>2</sup> = 0

Si TR > 70% : IRH<sup>2</sup> = TR exprimé en pourcentage



### 3. Développement des pratiques managériales : IRH<sup>3</sup>

#### Contenu et périmètre

Ce critère évalue la performance de Voies navigables de France et de son encadrement à conduire et à s'impliquer dans le déploiement du dispositif de développement des pratiques managériales initié en 2012.

L'accord d'intéressement ne concernant que les personnels régis par la convention collective, l'analyse du taux de déploiement ne portera que sur cette catégorie de personnels éligibles au 31 décembre de l'année N.

A l'issue de sa période d'essai, tout nouveau cadre éligible à cette action de formation, se verra convoqué au cycle de développement des pratiques managériales le plus proche. Les taux de déploiement 2012, 2013 et 2014 tiendront compte de ce paramètre.

TD = Taux de déploiement du DPM = (Nombre total d'agent ayant démarré ou suivi la formation) / (Nombre d'agents éligibles à la formation au 31/12 l'année N). Ce taux de déploiement est cumulatif.

Les formations démarrent en juin 2012 par le groupe stratégique constitué des membres du comité exécutif.

#### Période de référence

Elle s'apprécie du 1<sup>er</sup> Janvier de l'année N au 31 Décembre de la même année, soit une année civile complète.

#### Source

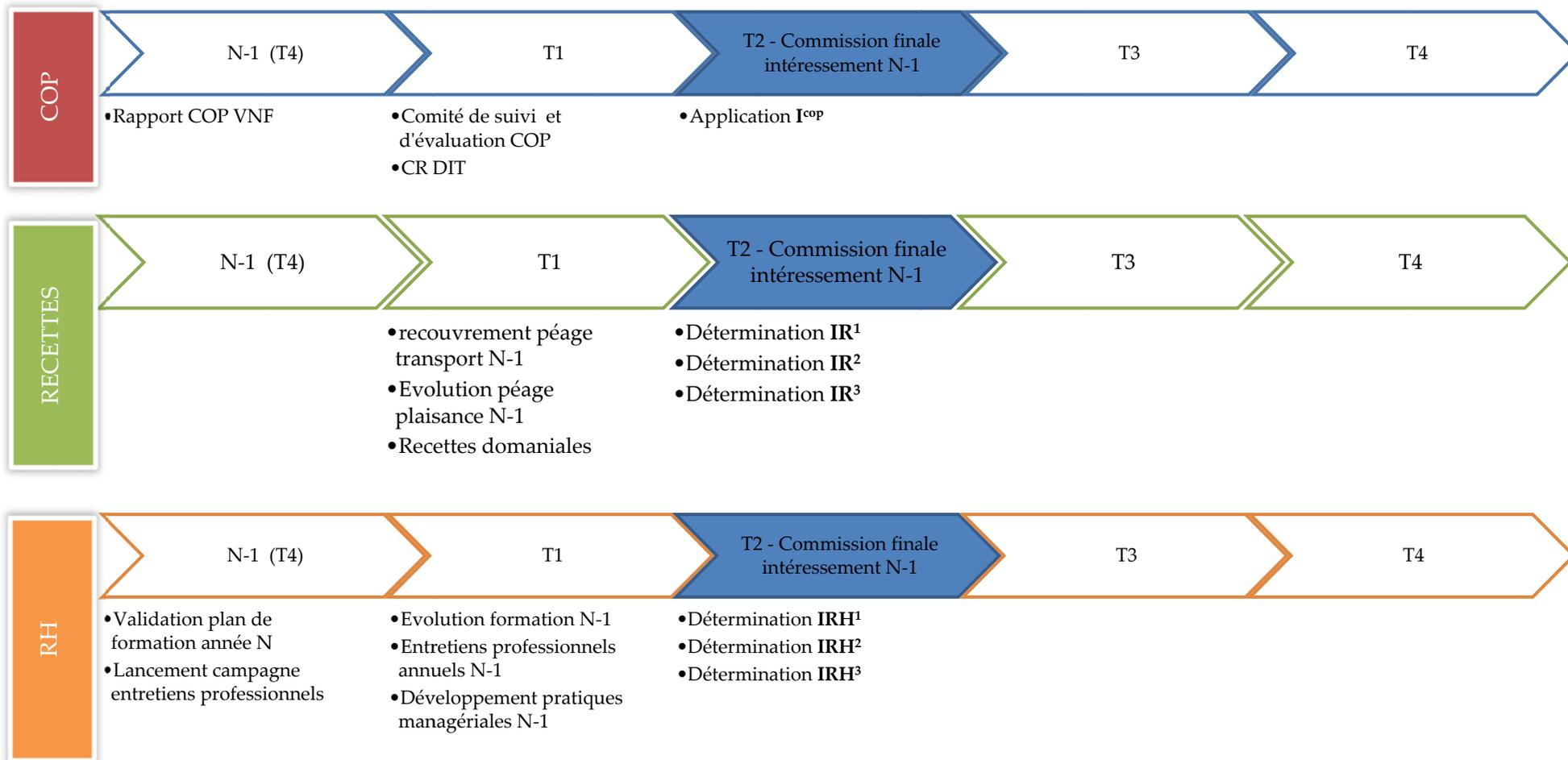
Comité de pilotage du DPM avec suivi particulier de l'avancement et de l'organisation des formations.

#### Objectif et déclenchement de tout ou partie du critère

##### Objectif de déploiement

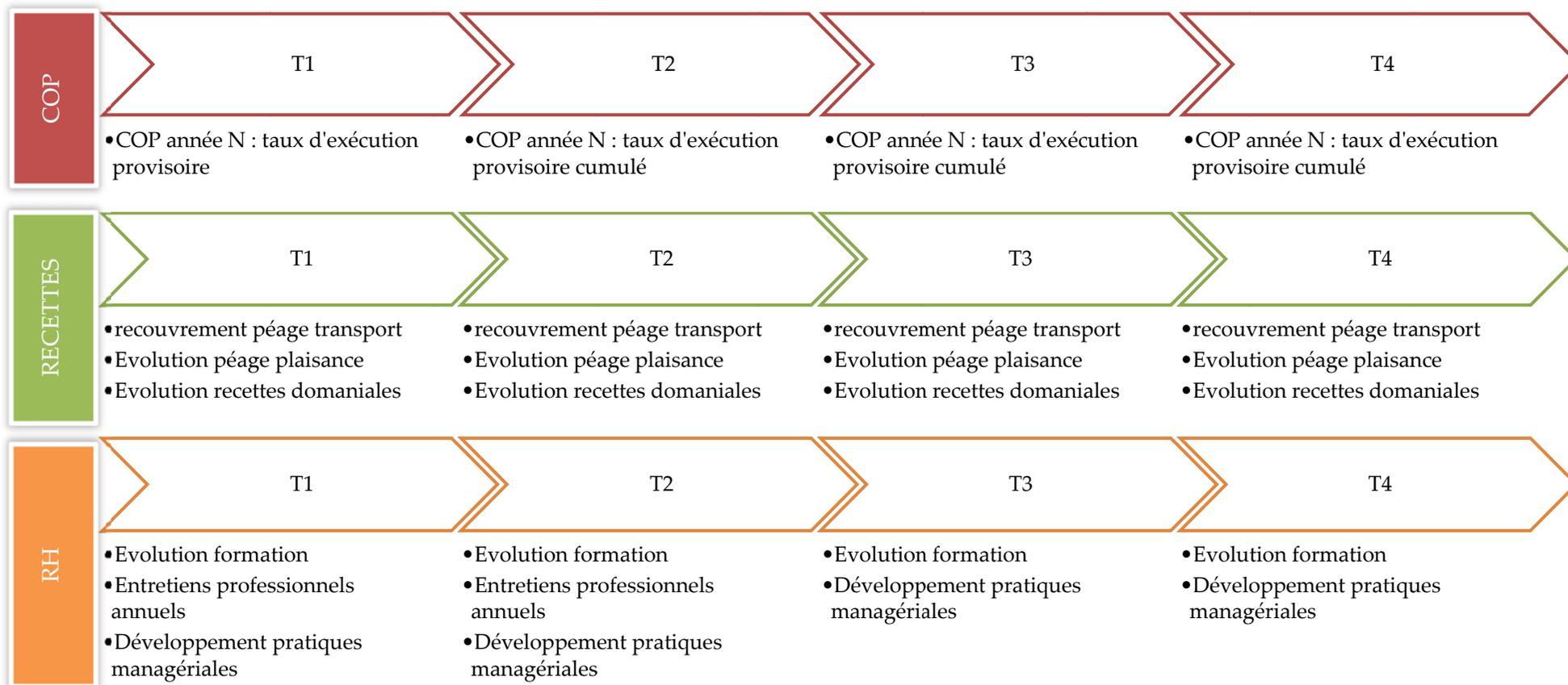
Cible 2012	Cible 2013	Cible 2014
20% de l'encadrement éligible	60% de l'encadrement éligible	100% de l'encadrement éligible
Si TD < 20% alors IRH <sup>3</sup> = 0 Si TD >= 20% alors IRH <sup>3</sup> = 100%	Si TD < 60% alors IRH <sup>3</sup> = 0 Si TD >= 60% alors IRH <sup>3</sup> = 100%	Si TD < 80% alors IRH <sup>3</sup> = 0 Si TD >= 80% alors IRH <sup>3</sup> = TD

## Evaluation des critères et indicateurs de l'année N-1



## Suivi et information des critères et indicateurs de l'année N en cours

Chaque trimestre de l'année N, l'ensemble des critères et indicateurs feront l'objet d'une évaluation dont les éléments explicatifs, les taux d'évolution et leurs perspectives pour l'année en cours serviront à établir une simulation théorique en Euro de l'intéressement au titre de l'année N. Dans ce cadre, la commission de suivi de l'intéressement pourra proposer et valider les actions de communication trimestrielles à l'intention de l'ensemble des agents régis par la convention collective de Voies navigables de France.



Critère	Indicateur	Définition	Pondération globale	Pondération détaillée	Seuil de déclenchement et progression	Objectif pleinement atteint	Calcul
<b>COP</b>	<b>I<sup>cop</sup></b>	Taux d'exécution du Contrat d'objectifs et de performance	40%	-	50% des cibles de l'année N Progressif	100% des cibles de l'année N	$I^{\max} * 0,4 * I^{\text{cop}}$
<b>Recettes</b>	<b>IR<sup>1</sup></b>	Taux de recouvrement des péages marchandises	30%	40%	Strictement supérieur à 82% Progressif	Si au moins 90% année N	$I^{\max} * 0,3 * IR^1 * 0,4$
<b>Recettes</b>	<b>IR<sup>2</sup></b>	Taux de progression des péages plaisance		30%	Positif Progressif	Si au moins 5% année N	$I^{\max} * 0,3 * IR^2 * 0,3$
<b>Recettes</b>	<b>IR<sup>3</sup></b>	Taux de progression des recettes domaniales		30%	Positif Progressif	Si au moins 6% année N	$I^{\max} * 0,3 * IR^3 * 0,3$
<b>RH</b>	<b>IRH<sup>1</sup></b>	Taux de progression du nombre moyen d'heures de formation par agent	30%	30%	Positif Progressif	Si au moins 10% par an année 2011 base 100	$I^{\max} * 0,3 * IRH^1 * 0,3$
<b>RH</b>	<b>IRH<sup>2</sup></b>	Taux de retour des entretiens professionnels annuels		40%	Strictement supérieur à 70% Progressif	100% de retour année N	$I^{\max} * 0,3 * IRH^2 * 0,4$
<b>RH</b>	<b>IRH<sup>3</sup></b>	Taux de déploiement du développement des pratiques managériales		30%	2012 : 20% 2013 : 60% 2014 : 80% Progressif	2012 : 20% 2013 : 60% 2014 : 100%	$I^{\max} * 0,3 * IRH^3 * 0,3$

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE AU VERSEMENT D'UN SUPPLEMENT D'INTERESSEMENT  
GENERAL AU TITRE DE L'EXERCICE 2011**

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu la loi n° 2006-1770 du 30 décembre 2006 pour le développement de la participation et de l'actionnariat salarié qui offre aux entreprises la possibilité de verser à leurs salariés un supplément d'intéressement,

Vu l'avis du comité d'entreprise du 26 juin 2012,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Il est décidé, à titre exceptionnel, le versement aux salariés de l'établissement d'un supplément d'intéressement général au titre de l'exercice 2011 à hauteur de 750 € bruts par agent.

**Article 2**

Le directeur général est autorisé à signer avec les organisations syndicales représentatives de l'établissement l'accord collectif fixant les conditions d'attribution et les modalités de versement de ce supplément d'intéressement général, ci-joint.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

# PROJET D'ACCORD RELATIF AU SUPPLEMENT D'INTERESSEMENT GENERAL AU TITRE DE L'EXERCICE 2011

## ENTRE LES SOUSSIGNES :

---

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**, établissement public à caractère industriel et commercial, inscrit au R.C.S. d'Arras sous le numéro 552 017 303, dont le siège social est situé 175 Rue Ludovic Boutleux - 62400 BETHUNE, représentée par Monsieur Marc PAPINUTTI , agissant en qualité de directeur général de l'établissement,

D'une part,

## ET :

---

**Syndicat CFDT des Transports de l'Artois et du Douaisis** représenté par son délégué syndical, Rudy DELEURENCE

D'autre part,

## **IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT :**

---

### **Préambule**

Le 16 juin 2009, Voies navigables de France et les organisations syndicales représentatives ont mis en place un accord relatif à l'intéressement du personnel de 2009 à 2011.

Cet accord qui avait pour objectif d'améliorer l'organisation et les résultats de l'établissement par la motivation de son personnel, le développement de l'implication individuelle et de l'efficacité collective, a produit les effets escomptés au cours de l'exercice 2011.

Dans un objectif de maintien de la motivation des salariés et de reconnaissance de l'effort collectif nécessaire à la croissance des résultats de l'Etablissement, le conseil d'administration de Voies navigables de France a décidé d'attribuer aux salariés un supplément d'intéressement au titre de l'exercice 2011.

### **Article 1 - Objet de l'accord**

Cet accord est conclu exclusivement aux fins de déterminer les modalités de répartition du supplément d'intéressement versé au titre de l'exercice 2011.

Il est convenu que le versement de ce supplément d'intéressement au titre de l'exercice 2011 ne devra en aucun cas être considéré comme créant un droit acquis des salariés de Voies navigables de France au versement d'un supplément d'intéressement pour les prochains exercices.

### **Article 2 - Montant du supplément d'intéressement**

Par délibération du 29 juin 2012, le conseil d'administration a approuvé l'attribution aux salariés de Voies navigables de France d'un supplément d'intéressement d'un montant de 750 € bruts au titre de l'exercice 2011 pour un salarié à temps plein présent toute l'année 2011.

### **Article 3 - Bénéficiaires**

Les dispositions du présent accord s'appliquent à l'ensemble du personnel, éligible à ce dispositif, lié à l'établissement par un contrat de travail à durée indéterminée ou déterminée, pendant tout ou partie de l'exercice et ayant atteint au moins un mois d'ancienneté dans l'établissement au cours de l'année 2011.

Pour la détermination de cette condition d'ancienneté, sont pris en compte tous les contrats exécutés au cours de la période de calcul et au cours des 12 mois qui la précèdent.

#### **Article 4 - Répartition du supplément d'intéressement**

Le supplément d'intéressement sera réparti au prorata de la durée de présence des bénéficiaires au cours de l'exercice clos par rapport à la durée de présence globale constatée sur l'exercice, au sein de Voies navigables de France.

Pour les salariés à temps partiel, il est tenu compte de la durée effective de travail, par rapport à la durée normale. Il n'est pas tenu compte des heures supplémentaires effectuées.

Les absences donnent lieu à un abattement de 1/365<sup>ème</sup> par jour d'absence.

Sont assimilées à des périodes de présence les congés légaux de maternité (*Article L 1225-17 du code du travail*), les congés d'adoption, les congés de paternité, les périodes d'absence pour accident du travail (y compris les accidents de trajet) ou maladie professionnelle, les congés payés et congés pour évènements familiaux, les journées de formation dans le cadre du plan de formation de l'établissement et les absences des représentants du personnel pour l'exercice de leur fonction ou pour les congés de formation spécifiques propres à chaque catégorie de représentant, figurant dans l'accord d'intéressement.

#### **Article 5 - Versement du supplément d'intéressement**

Le supplément d'intéressement sera versé en une seule fois à chaque bénéficiaire, au plus tard le 30 septembre 2012.

Il pourra être affecté au plan d'épargne d'entreprise dans les conditions fixées par ce dernier, dans un délai maximum de 15 jours à compter de la date à laquelle il aura été perçu, conformément aux dispositions de l'article R. 3332-12 du code du travail.

#### **Article 6 - Entrée en vigueur, dépôt et publicité**

Le présent accord entrera en vigueur à compter de son dépôt dans les conditions légales ci-après rappelées.

Dès sa signature, cet accord sera déposé en deux exemplaires (dont une version support papier signée et une version support électronique) auprès de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE) dont dépend l'établissement.

Il sera également remis en un exemplaire au greffe du conseil de prud'hommes.

Cet accord sera affiché dans l'établissement, sur les emplacements réservés à la communication avec le personnel.

\* \* \*

Fait à BETHUNE, le

En 10 exemplaires originaux

Le Directeur général  
Marc PAPINUTTI

Pour la CFDT  
Rudy DELEURENCE

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE  
A L'APPROBATION DE LA POLITIQUE DE SURETE DE  
VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**

Vu le code des transports,

Vu le code de la défense, notamment les articles L.1332-1 à L.1332-7 et R.1332-1 à R.1332-42,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu l'arrêté du 31 octobre 2007 portant désignation de l'établissement public Voies navigables de France en qualité d'opérateur d'importance vitale,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

La politique de sûreté de Voies navigables de France, ci-jointe, est approuvée.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

# POLITIQUE DE SURETE DE VNF

Dans le présent document, la sûreté désigne la prévention et la lutte contre tous actes illicites (terrorisme, malveillance, délinquance) à l'encontre des installations fluviales, de leurs usagers et du personnel de mise en œuvre. La sécurité fluviale désigne quant à elle la prévention des risques accidentels ou naturels et la lutte contre les sinistres, quelle que soit leur origine.

Porté par une croissance significative des trafics et soutenu par une réelle volonté des pouvoirs publics, VNF entre dans une ère nouvelle avec un projet ambitieux de report modal et de développement du transport fluvial. C'est pourquoi la sûreté doit être insérée le plus en amont possible de la conception de l'offre de service et à chaque niveau du management.

## La sûreté : un label de qualité

La notion de sûreté a évolué. Elle représentait jusqu'ici un champ supplémentaire de contraintes auquel il fallait se soumettre. Elle doit être aujourd'hui considérée comme une vraie composante stratégique de l'offre de service dans un contexte d'internationalisation où les normes imposées sont plus nombreuses et plus strictes. Elle n'est plus connotée comme une contrainte supplémentaire mais elle participe au label de qualité et de sérieux d'une prestation. Si aujourd'hui le terrorisme international est toujours d'actualité, il s'agit aussi de se prémunir contre d'autres formes de menaces. Elles vont du grand banditisme qui trouve un essor important dans toutes sortes de trafic, en passant par des actions de malveillance, comme forme d'expression d'idéologies politiques ou de contestation, à la petite délinquance qui fait partie du quotidien.

## La sûreté : une juste adéquation

Intégrant les mesures déjà prises pour la protection des points d'importance vitale que la qualification d'opérateur d'importance vitale impose à l'établissement, il convient de définir une politique de sûreté pour couvrir l'ensemble de son réseau et de ses activités. Cette politique doit être déclinée en tenant compte de la typologie des infrastructures concernées et être adaptée aux enjeux qu'elles représentent. Sa déclinaison en mesures et en dispositifs de protection doit être proportionnée aux risques et être juste suffisante pour ne pas être un frein à l'exploitation du réseau et pour conserver la maîtrise des coûts financiers et humains générés, dans le respect de la meilleure efficacité.

## La sûreté : l'appartenance au réseau des acteurs

Les activités de VNF s'intègrent dans un ensemble complexe constitué des règlements et des procédures « sûreté » appliquées par les acteurs qui interviennent d'une part dans la sphère des transports (par exemple, application du code ISPS aux ports maritimes), mais aussi d'autre part, dans des sphères connexes, comme celles relatives au tourisme ou aux ressources en eau. L'identification de correspondants au sein de ces entités (grands ports maritimes, opérateurs bord voie d'eau, gendarmerie nationale, police, douanes...), l'échange de bonnes pratiques et le partage d'informations sont des voies indispensables pour resserrer le maillage « sûreté » et pour faciliter le dialogue en cas de crise.

## La sûreté : 5 piliers

Inspirées des études conduites en la matière (plan de sécurité d'opérateur, sûreté du canal Seine – Nord Europe), les dispositions suivantes constituent le socle sur lequel repose la sûreté de l'établissement. Elles portent respectivement sur :

- le management de la sûreté,
- la protection des systèmes d'information,
- la protection des infrastructures,
- la sensibilisation du personnel à la sûreté,
- les capacités d'intervention en situation de crise,

# 1 – Management de la sûreté

## Un cadre original

Sous la tutelle du ministre chargé des transports, l'établissement s'appuie pour l'exécution de ses missions sur les compétences de personnels réunissant les salariés de droit privé et des agents de l'Etat dans les services mis à disposition. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013, l'ensemble des personnels sera regroupé au sein de l'établissement public Voies navigables de France. Riche de cette mixité, il s'agit de fédérer les savoir-faire et d'harmoniser les pratiques issues de cultures différentes.

Le statut d'opérateur d'importance vitale contraint VNF à des dispositions d'organisation et de planification pour la protection de ses points d'importance vitale.

Ces mesures sont à intégrer dans un dispositif plus large, étendu à l'ensemble de ses activités avec la volonté de la meilleure efficacité.

La nature et le périmètre des relations entre l'établissement et les autorités de l'Etat doivent être identifiés et entretenus. En effet, pour l'exercice de ses pouvoirs de police de la navigation intérieure, notamment lorsqu'une situation de crise le justifie, le représentant de l'Etat territorialement compétent dispose des services de VNF. De même, l'établissement informe l'autorité administrative territorialement compétente de tout événement susceptible de porter gravement atteinte à l'ordre public.

## Une décision affirmée

Le management de la sûreté s'appuie fortement sur la hiérarchie de l'établissement, comme le signe d'une volonté forte d'intégrer la problématique dans l'ensemble des activités. Ainsi, VNF se dote d'un directeur de la sécurité d'un niveau hiérarchique et d'une autorité suffisante, pour donner la meilleure lisibilité possible à cette fonction transverse et pour lui apporter la légitimité nécessaire afin de s'imposer à l'ensemble de l'établissement. De fait, cette autorité est le délégué pour la défense et la sécurité de l'opérateur d'importance vitale VNF, correspondant des autorités de l'Etat pour les questions relatives à la sécurité des activités d'importance vitale.

## Les différentes étapes

Le management de la sûreté suppose :

- de recueillir l'adhésion des directions métier du siège et de ses directions territoriales,
- de fixer un calendrier pour la mise en place de la politique de sûreté et de la pérenniser en l'intégrant dans les procédures propres à chaque direction,
- de rejoindre les réseaux « sûreté » en instaurant des procédures de partage d'information,
- de diffuser la culture « sûreté » et de responsabiliser chacun des collaborateurs,
- de coordonner et d'animer les structures locales chargées des questions de sûreté,
- de contrôler régulièrement le déroulement du processus et de le faire évoluer, au besoin, à partir des enseignements.

Le management de la sûreté s'appuie, dans chacune des directions territoriales, sur le responsable sécurité défense (RSD). Le directeur de la sécurité, nommé parmi les membres de la direction générale anime le management de la sûreté pour l'ensemble de l'établissement. Il est assisté dans ses fonctions par un chargé de mission pour la défense et la sécurité. En tant que « directeur de la sécurité » et comme « délégué pour la défense et la sécurité » de l'opérateur d'importance vitale VNF, il est le correspondant des autorités de l'Etat pour les questions relatives à la sécurité des activités d'importance vitale

## 2 – Protection des systèmes d'information

### Une politique de sécurité des systèmes d'information (SSI)

La protection des systèmes d'information suppose que l'établissement soit en mesure de garantir la disponibilité, l'intégrité, la confidentialité et la traçabilité de tout ou partie des informations, suivant leur criticité. La définition de ces critères, les procédures et les moyens à déployer pour les appliquer constituent la politique de sécurité des systèmes d'information de VNF. Cette politique porte sur l'informatique générale, sur l'informatique industrielle et sur l'informatique embarquée à bord des appareils nomades (smartphones, tablettes, ordinateurs portables...). Elle s'appuie sur une chaîne fonctionnelle dédiée, telle que recommandée par la circulaire n°901/DISSI/SCSSI du 2 mars 1994.

### Un rôle de coordonnateur

VNF est le coordonnateur de la mise en place et de l'interopérabilité des services d'information fluviale (décret n°2008-168 du 22 février 2008 relatif aux services d'information fluviale (SIF)) harmonisés sur les voies navigables communautaires, conformément aux règlements communautaires mentionnés à l'article 3 du décret précité, sur l'ensemble des réseaux concernés par la mise en œuvre des services d'information fluviale et mentionnés à l'article 7. Cette responsabilité est accompagnée nécessairement par la prise en compte de la protection des systèmes d'information concernés.

### Les actions à entreprendre

Dans un premier temps, il s'agit pour l'établissement d'appliquer les recommandations de la circulaire n°901/DISSI/SCSSI du 2 mars 1994 en constituant une chaîne fonctionnelle dédiée à la sécurité des systèmes d'information :

- nomination d'une autorité qualifiée pour la sécurité des systèmes d'information (AQSSI), responsable de la sécurité des systèmes d'information, interlocuteur du fonctionnaire de la sécurité des systèmes d'information du ministère de tutelle, et dont le rôle est :
  - de définir une politique de sécurité des systèmes d'information adaptée et d'en fixer les objectifs,
  - d'assurer la responsabilité globale du niveau de sécurité requis,
  - de veiller à la mise en œuvre des dispositions réglementaires,
  - de procéder aux arbitrages et aux contrôles.
- nomination des responsables de la sécurité des systèmes d'information (RSSI) dont le rôle est :
  - d'assister, de seconder, de conseiller l'AQSSI et de lui rendre compte,
  - d'assurer la gestion et le suivi des moyens de sécurité des systèmes d'information se trouvant sur le ou les sites où s'exercent leurs responsabilités.

Dans un deuxième temps, il s'agit de constituer un comité de pilotage pour la sécurité des systèmes d'information. Il est présidé par le directeur général délégué, par ailleurs désigné autorité qualifiée de sécurité des systèmes d'information (AQSSI) au sein de VNF (arrêté du 29 avril 2011 du MEDDTL). Il peut rassembler les différentes directions métier du siège et les directions territoriales. Il se réunit en tant que de besoin pour informer sur la nature des actions entreprises ou à entreprendre et sur leur avancement ou lorsque les circonstances l'exigent. Il accompagne le déploiement de la politique de sécurité des systèmes d'information pour l'établissement :

- suivi de l'exécution du marché d'accompagnement à la mise en œuvre d'un système de management de la sécurité de l'information,
- mise à niveau et la standardisation des outils informatiques,
- élaboration du plan d'action résilience pour les applications métier.

Qu'il s'agisse d'informatique bureautique ou d'informatique industrielle, les systèmes d'information constituent l'épine dorsale de VNF, autour de laquelle s'articule le fonctionnement opérationnel pour une offre fiable de services aux usagers dans une stratégie de développement de la voie d'eau. La protection des systèmes d'information constitue, avec la protection des infrastructures, les priorités de VNF.

## 3 – Protection des infrastructures

### Un réseau varié et important

VNF exploite un réseau d'une longueur importante, composé de voies de différents gabarits. Celles-ci sont équipées d'un grand nombre d'ouvrages comme des écluses, des barrages de navigation, des barrages réservoirs, des tunnels, des ponts canaux et des digues.

### Une démarche à étendre à l'ensemble du réseau

Le code de la défense (article L.1332-1) impose aux opérateurs d'importance vitale de coopérer à leurs frais à la protection de leurs installations et de leurs ouvrages les plus sensibles contre toutes menaces, notamment celles à caractère terroriste. Les points d'importance vitale (PIV) ont été identifiés à partir de la méthode d'analyse de risque préconisée par l'arrêté du SGDN daté du 12 mars 2007. Ils font l'objet de mesures particulières de protection.

C'est l'objet du plan de sécurité d'opérateur (PSO), établi en application du décret n°2006-212 du 23 février 2006 relatif à la sécurité des activités d'importance vitale.

Le PSO de VNF (réglementairement classé « CONFIDENTIEL DEFENSE » en raison des chapitres relatifs à la description des vulnérabilités et des études matricielles de risque), a été validé le 1<sup>er</sup> octobre 2008 par la commission interministérielle de défense et de sécurité

Des études équivalentes ont été conduites par la commission de sûreté du projet de canal Seine–Nord Europe. Le programme fonctionnel du projet de canal Seine–Nord Europe intègre les préconisations de la commission de sûreté concernant les contraintes techniques imposées aux futurs ouvrages et les contraintes d'exploitation des infrastructures.

Cette obligation ne s'applique pas aux autres infrastructures du réseau, jugées moins sensibles, mais dont la destruction ou la mise en indisponibilité pourrait malgré tout causer de nombreuses victimes ou perturber gravement la continuité des liens logistiques fluviaux.

C'est pourquoi, il convient, dans un contexte d'accroissement du trafic et de perspective d'ouverture importante à l'Europe du Nord via le projet de canal Seine–Nord Europe, d'étendre cette démarche d'analyse de risque à l'ensemble du réseau, en priorisant le réseau magistral, en considérant la menace terroriste mais aussi celles plus conventionnelles mais plus plausibles que sont la malveillance, la délinquance et le vandalisme.

### Des risques consentis

Il est impossible d'assurer la protection de l'ensemble des infrastructures qui constituent le réseau. C'est pourquoi, il s'agit pour le directeur général de l'établissement de définir quels sont les dommages et les perturbations que l'établissement choisit d'accepter et ceux qui sont considérés comme étant inacceptables.

Pour être calculée et équilibrée, cette prise de risque doit s'appuyer sur des études pragmatiques identifiant les menaces potentielles, leur probabilité d'occurrence et leurs répercussions sur les usagers, les personnels et sur la disponibilité du réseau.

## Actions identifiées

- première étape, une étude terrain :  
Nécessaire pour mettre en exergue le besoin de protection, une étude terrain sur un tronçon du réseau magistral doit permettre d'identifier concrètement les menaces, les scénarios dans lesquels elles pourraient s'appliquer et leurs répercussions sur l'exploitation, sur les usagers, sur les personnels et sur les riverains et de définir les dispositifs pour y faire face.
- deuxième étape, l'évaluation des risques :  
A partir de l'étape précédente, l'évaluation des risques combine les différents scénarios de menace retenus, l'analyse des vulnérabilités par type d'infrastructures concernées et l'appréciation des impacts en cas de réussite. Elle vise à réaliser une « matrice des risques » qui formalise l'évaluation de l'impact et de la vraisemblance d'une agression réussie et qui apporte l'aide attendue dans le choix des risques à consentir.
- troisième étape, la détermination des mesures de sécurité :  
Pour chaque infrastructure, la matrice des risques permet de prioriser les objectifs de sécurité comme buts à atteindre pour amener un risque identifié à un niveau acceptable, en agissant sur l'attractivité, la faisabilité, la vulnérabilité des infrastructures et les impacts potentiels. Ces objectifs conduisent à formuler des exigences de sécurité qui prennent en compte le contexte (enjeux, contraintes, coûts, réglementation...) et qui se déclinent en mesures dans un ou plusieurs des 5 domaines suivant :
  - planification de posture de protection,
  - sensibilisation et formation du personnel,
  - dispositifs de prévention,
  - dispositifs de protection,
  - organisation de crise.
- quatrième étape, un plan d'action pérenne :  
Il s'agit de traduire les mesures de sécurité en actions, qu'elles soient de nature organisationnelle, pédagogique ou matérielle.  
S'agissant des mesures de nature organisationnelle et pédagogique, elles font l'objet du management de la sûreté et de la sensibilisation du personnel.  
S'agissant des mesures de nature matérielle, chaque direction territoriale procède à leur évaluation technique et financière en appliquant les procédures évoquées supra. A partir des éléments obtenus, un plan d'action constitué de programmes de travaux sur plusieurs années est élaboré pour amener l'ensemble du réseau au niveau de risque attendu.  
Enfin, pour assurer la pérennité de la prise en compte de la sûreté, la démarche consistant à évaluer les risques et à déterminer les mesures de sécurité est intégrée dans chacun des processus liés aux infrastructures :
  - processus général du schéma directeur de maintenance des voies navigables
  - dossiers de prise en considération
  - cahiers des charges des concessions
  - critères d'attribution des conventions d'occupation temporaire.

La protection des infrastructures concerne en priorité le réseau magistral. Elle est considérée par linéaire logistique fluvial cohérent et doit être intégrée dans les processus existants sous la responsabilité des directions métier compétentes et des directions territoriales.

## 4 – Sensibilisation du personnel à la sûreté

Plus que par la multiplication des consignes et des dispositifs de protection, c'est par l'adhésion de son personnel que l'établissement doit parvenir à atteindre le niveau de sûreté requis par son statut d'opérateur d'importance vitale, adapté à celui qu'un gestionnaire d'infrastructures participant au développement européen se doit d'avoir.

### Recrutement

Pour certains postes à définir (postes nécessitant une décision d'habilitation, postes ouvrant connaissance à certaines données confidentielles d'entreprise, certains postes dans le métier des systèmes d'information, etc...), l'établissement doit procéder au recrutement ou à l'affectation avec toute la prudence nécessaire et s'assurer que l'offre d'emploi, la fiche de poste et le contrat de travail font mention de la nécessité d'une décision d'habilitation afin que le candidat s'engage en connaissance de cause.

Au-delà, une disposition législative alignant la situation des salariés de droit privé sur celle des agents publics (loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires) doit prévoir que ne peut avoir accès à un emploi de VNF une personne ayant subi une condamnation incompatible avec l'exercice de ses fonctions.

### Protection du secret de la défense nationale

VNF se conforme aux directives de l'instruction générale interministérielle sur la protection du secret de la défense nationale (IGI 1300 du 30 novembre 2011) qui décrit l'organisation générale de la protection du secret de la défense nationale. Elle définit les procédures d'habilitation et de contrôle des personnes pouvant avoir accès au secret. Elle détermine les critères, les niveaux et les conditions de classification des informations et supports concernés. Elle fixe les procédures et les contraintes à imposer aux concessionnaires, aux titulaires d'un contrat de partenariat, d'un marché ou d'un accord-cadre qui auraient besoin d'en connaître.

### Protection des informations sensibles détenues par VNF

Le code des marchés publics et l'impératif de protection du secret industriel et commercial fixe un ensemble de règles relatives au respect de la confidentialité et de la sécurité des informations échangées durant la procédure. Il en va de même pour la passation des contrats de partenariat. Un manquement à ces règles peut conduire un candidat à contester la légalité de la consultation, ayant pour effet l'annulation de la procédure, un important retard pour la réalisation du projet et des frais supplémentaires pour l'établissement.

Le respect de ces règles est important, tant sur le plan financier que sur le plan opérationnel, mais aussi pour l'image de VNF.

### Information et formation

Pour faire connaître la sûreté qui est souvent méconnue et dépréciée, des séances d'information, des stages de formation et d'exercices de gestion de crise doivent être organisés pour sensibiliser l'ensemble des collaborateurs de VNF, agent de l'Etat et contractuels du siège social et des directions territoriales, afin qu'ils soient ensemble des acteurs de la sûreté.

### Ecoute des signaux dits faibles et veille stratégique

L'écoute des signaux dits faibles et la veille stratégique représentent une démarche peu onéreuse au regard de l'intérêt que l'établissement peut en retirer. Chacun dans son domaine se doit d'être attentif aux informations ou aux bribes d'informations concernant les activités de VNF qu'il peut recueillir afin de les transmettre pour fusionnement et pour exploitation au service compétent.

La sûreté doit devenir un « état d'esprit », se traduisant de la part du personnel de VNF par une culture spécifique et par des automatismes quotidiens, dans le périmètre des tâches de chacun, qu'une stratégie d'information et de formation doit permettre d'atteindre.

## 5 – Capacités d'intervention en situation de crise

### Un dispositif d'astreinte

Au début de l'année 2011, VNF s'est doté d'un dispositif d'astreinte opérationnel 24 heures par jour et 365 jours par an. Ce dispositif s'intègre dans ceux existant déjà dans les directions territoriales et au sein du ministère chargé des transports. Son objectif est d'informer le directeur général de VNF de tout événement pouvant avoir une répercussion sur l'établissement, de relayer ces informations vers les autorités concernées et si les circonstances l'exigent, de proposer les décisions que la situation impose.

L'autorité d'astreinte de VNF dispose d'une mallette d'astreinte dématérialisée. Les procédures relatives à cette fonction doivent être harmonisées à l'ensemble de l'établissement en fédérant l'ensemble des expériences. En s'inspirant de la valise d'astreinte développée par la direction territoriale Nord - Est, un dispositif homogène articulé autour de celui du siège de VNF doit équiper l'ensemble des directions territoriales et des subdivisions de VNF, facilitant la circulation et la remontée des informations.

Les échanges d'informations entre les directions territoriales, le siège social de VNF et son ministère de tutelle doivent faire l'objet d'une instruction interne et d'un protocole d'accord VNF/ministère.

### Un plan de continuité d'activité (PCA)

VNF doit se doter d'un plan de continuité d'activité (PCA) répondant à un objectif d'anticipation et faisant partie intégrante de la politique de prévention des risques de l'entreprise. Celui-ci garantit la continuité des activités lors de la survenance d'un sinistre. Le PCA est un ensemble de mesures visant à assurer, selon divers scénarios de crise, y compris face à des chocs extrêmes, le maintien, le cas échéant de façon temporaire selon un mode dégradé, des prestations de services essentielles puis la reprise planifiée des activités. Le contenu du PCA relève d'un choix stratégique d'entreprise qui est fixé au préalable par le directeur général.

L'élaboration du PCA implique l'ensemble des directions métier et des directions territoriales de VNF, afin d'avoir l'assurance d'en faire un outil utile et partagé par tous.

### Un dispositif de gestion de crise

Le dispositif de gestion de crise a vocation à être activé dès lors qu'un événement imprévisible et irrésistible a des conséquences importantes sur le fonctionnement normal de l'établissement (poursuite des activités essentielles, compromission de son image, ...). Ce dispositif est l'organe essentiel de gestion de la crise : il permet de concentrer les forces actives de l'établissement pour une gestion opérationnelle de la situation de crise. Il doit être réactif, adaptable à la situation rencontrée, expérimenté et permettre la souplesse des effectifs.

Acté dans le PSO, il convient de formaliser sa création (son organisation, sa composition, les responsabilités de chacun de ses membres et des fonctions support, les relations avec ses correspondants, son implantation et ses équipements) et de s'entraîner à sa mise en œuvre à l'occasion d'exercices.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION PORTANT MANDAT AU DIRECTEUR GENERAL POUR REGULARISER  
LE POURVOI EN CASSATION DEVANT LE CONSEIL D'ETAT CONTRE L'ARRET DE LA  
COUR ADMINISTRATIVE D'APPEL DE MARSEILLE DU 19 DECEMBRE 2011 DANS LE  
CONTENTIEUX DU MARCHE DE LA DIGUE DE SETE**

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu le marché n°0052I0020 de réalisation de la digue fluvio-maritime de Sète,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Le directeur général est autorisé à se pourvoir en cassation devant le Conseil d'Etat contre l'arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille en date du 19 décembre 2011 rendu dans le contentieux du marché de réalisation de la digue fluvio-maritime de Sète.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

<p><b>DELIBERATION AUTORISANT LE DIRECTEUR GENERAL A SIGNER UN PROTOCOLE TRANSACTIONNEL AVEC LA SC JOB ROUGERIE RELATIF AU STATIONNEMENT DU BATEAU SAINT-YVES AU PORT DES CHAMPS-ELYSEES SUR LA SEINE</b></p>
---

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu la délibération du 25 février 2009 portant délégation de pouvoirs au directeur général de Voies navigables de France,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Mandat est donné au directeur général de Voies navigables de France à l'effet de signer avec la SC JOB ROUGERIE le protocole transactionnel, ci-joint, relatif au stationnement du bateau Saint-Yves au port des Champs Elysées sur la Seine.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

# PROTOCOLE D'ACCORD TRANSACTIONNEL

Entre,

La société civile **JOB-ROUGERIE**, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Paris sous le n°485 099 949, domiciliée Port des Champs Élysées Péniche St Paul, quai de la conférence, 75 008 Paris dans le 8ème arrondissement, représentée ci-après par Monsieur Jacques ROUGERIE, dûment habilité,

D'une part,

et,

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**, établissement public à caractère industriel et commercial de l'État, représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, Directeur général de Voies Navigables de France, agissant en vertu d'une délégation de pouvoirs délivrée par le conseil d'administration de Voies Navigables de France en date du 25 février 2009, domicilié 175 rue Ludovic Boutleux, 62400 à Béthune, désigné ci-après par « VNF »,

D'autre part,

**Vu,**

- le code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP),
- le code des transports,
- les articles 2044 à 2058 du code civil, portant dispositions en matière de transaction,
- l'article 124 de la loi de finances pour 1991 (n° 90-1168 du 29 décembre 1990),
- le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,
- le décret n° 91-796 du 20 août 1991 relatif au domaine confié par VNF,
- le décret n° 91-797 du 20 août 1991 relatif aux recettes de VNF,
- Le compte rendu de la réunion du 8 février 2012

Il est convenu ce qui suit :

### **Article 1 : Objet :**

La SC Job-Rougerie et VNF s'engagent à régler le différend qui les oppose, portant sur l'occupation du domaine public fluvial au port des Champs Elysées sur la commune de Paris (75) sur la rive droite de la Seine au niveau du PK au PK , dans le cadre d'un règlement amiable dont les modalités sont fixées par le présent protocole.

### **Article 2 : Contexte**

#### **Article 2.1 : Les propriétés :**

Il est admis par les deux parties que :

- 1) l'emplacement occupé par le bateau Saint-Yves relève de la compétence de VNF au titre du patrimoine que l'État lui a confié par décret n° 91-796 du 20 août 1991,
- 2) Le bateau Saint-Yves est la propriété de la SC Job Rougerie, selon l'extrait des inscriptions de droits réels mutation n°91695 en date du 5 octobre 2006,
- 3) Le bateau Mermoz a été racheté en septembre 2005,

#### **Article 2-2 : Énoncés des faits :**

En septembre 2005, monsieur Rougerie a fait connaître à VNF par courrier, son projet de faire l'acquisition du bateau MERMOZ situé au Port des Champs Elysées et de lui substituer un autre bateau. VNF a été informé à cette période et ne s'est pas opposé à cette permutation, qui était couramment consentie à cette période.

Par courrier de 2006, monsieur Rougerie prévenait les services de la direction interrégionale du Bassin de la Seine, avoir racheté le bateau MERMOZ et avoir commandé le réaménagement total du bateau Saint-Yves au chantier naval du Nord Van Praet.

Alors que le bateau Saint-Yves était installé dès le 13 octobre 2006, VNF dans le cadre de la refonte des procédures de gestion des bateaux-logement, n'avait pas encore statué définitivement sur le maintien ou non des principes de substitution de bateaux. Cette pratique constituait une dérogation au principe de l'inscription préalable des demandeurs de places sur la liste d'attente des bateaux-logement en Ile-de-France et pouvait créer des inégalités d'accès au domaine public fluvial.

A cette situation indécise, sont venus se greffer plusieurs imbroglios liés à la complétude de la demande de COT, à la dimension du bateau, etc.... Cela étant, les services gestionnaires ont procédé, à la constatation d'une occupation sans titre du domaine public fluvial appliquant les dispositions des articles L2122-1 à L2122-3, L2132-7 et L2132-9 du code général de la propriété des personnes publiques (CGPPP) et ce jusqu'au 28 février 2012. Le bateau était bien en place sans l'autorisation formelle préalable, c'est à dire bénéficiant d'une convention d'occupation temporaire délivrée par Voies Navigables de France.

Enfin, le bateau Mermoz a fait l'objet également d'un constat d'occupation sans titre du domaine public fluvial alors qu'il était au chantier du Nord Van Praet, mais en dehors de la zone d'activité confiée à ce dernier établissement.

### **Article 3 : Consentements des parties :**

Les parties conviennent que la situation dans laquelle elles se trouvent ne résulte que de faits qui se sont croisés entre un projet fluvial qui s'est réalisé sans être contredit alors qu'une doctrine, liée au principe de substitution des bateaux était en cours d'évolution.

La bonne foi de chacune des parties n'est pas mise en cause et les consentements précis et acceptés qui suivent démontrent leur intérêt, leur volonté et leur engagement à résoudre cette situation passée de manière définitive et pérenne pour les périodes à venir.

#### **3.1 – La SC Job-Rougerie s'engage à :**

- procéder à un paiement significatif de 15 000 euros à valoir sur l'arriéré de dettes inscrites dans les livres de l'agent comptable secondaire auprès de la direction interrégionale du bassin de la Seine,
- solliciter un délai de paiement pour apurer le montant des restes à recouvrer,
- présenter tous les documents nécessaires à la délivrance d'une convention d'occupation temporaire,

- maintenir exclusivement un usage de logement.

### 3.2 : VNF accepte de :

- délivrer une convention d'occupation temporaire à usage de logement au droit du Port des Champs Elysées au nom de monsieur Rougerie. La signature de cet acte sera concomitante avec la signature de ce protocole, et intégrera un effet rétroactif dans la convention d'occupation temporaire visée ci-dessus, puisque sa date d'effet sera celle de la date de départ du Mermoz de son emplacement au Port des Champs Elysées,
- procéder à l'annulation en droit des factures de stationnement du Mermoz pour la période allant jusqu'à mars 2011 alors que ce dernier était au chantier Van Praet,
- procéder à l'annulation en droit des factures de stationnement du Saint-Yves en corrigeant les éléments d'assiette.

### 3.3 – VNF et la SC Job-Rougerie s'engagent communément à :

- prendre en charge 50 % de la charge financière restant due à la date du 31 janvier 2012, déduction faite des redevances de stationnement du Mermoz, qui était en chantier,
- exécuter de bonne foi l'intégralité des obligations présentes au protocole d'accord transactionnel à compter de sa signature,
- considérer que le présent protocole a autorité de la chose jugée conformément à l'article 2052 du code civil.

## **Article 4 : Exécution des obligations :**

### **Obligations de monsieur Rougerie :**

#### 1) Paiement significatif de 15 000 euros à valoir sur l'arriéré de dettes :

L'Etat liquidatif (annexe 1) vaut, de la part de l'agent comptable secondaire, attestation d'encaissement effectif de la somme de 15 000 euros à valoir sur l'arriéré de redevances restant due,

#### 2) Obtention d'un délai de paiement :

Le courrier joint (annexe 2) adressé par la SC Job-Rougerie à l'agent comptable secondaire exprime bien cette demande établie sur la base de la somme de 30 022,85 euros, prévoyant un versement sur 18 mois,

#### 3) Fourniture de tous les documents nécessaires à la délivrance d'une convention d'occupation temporaire :

Lors de la réunion du 8 février 2012, la SC Job-Rougerie a remis toutes les pièces (listées en annexe 3) nécessaires à la délivrance de la convention d'occupation temporaire ainsi listées :

1. Extrait du registre d'immatriculation des bateaux datant de 2006, pour le Saint-Yves alors propriété de la Compagnie sablières de la Seine,
2. Extrait des inscriptions des droits réels, mutation enregistrée le 5 octobre 2006 sous le numéro 91695 au greffe du tribunal de commerce de Paris,
3. Certificat d'immatriculation du Saint-Yves mis à jour le 30 septembre 2008, propriété de la SC Job-Rougerie,
4. Autorisation spéciale de transport n°381/2007 délivrée le 28 juin 2007,
5. Rapport d'expertise technique réalisée par S François, expert fluvial et maritime, en date du 12 octobre 2005,
6. Statuts constitutifs de la SC Job-Rougerie,
7. Attestation sur l'honneur précisant que l'activité économique de la SC Job-Rougerie,
8. Photocopie du passeport de monsieur Jacques Rougerie,
9. Attestation d'assurance,
10. Photographie du Saint-Yves.

#### 4) Maintenir un usage de logement.

La déclaration sur l'honneur jointe engage la SC Job-Rougerie au maintien exclusif d'un usage logement dans les conditions définies par Voies navigables de France,

Obligations de Voies Navigables de France :

1) Délivrer une convention d'occupation temporaire :

L'acte d'autorisation est joint en annexe 5 au présent protocole, pour signature concomitante.

2) Procéder à l'annulation en droit des factures de stationnement du Mermoz :

Calculée sur la base de l'état liquidatif, l'annulation en droit correspondant au stationnement du Mermoz au droit du chantier Van Praet jusqu'en mars 2011, et liquidée pour un montant de 5 255,88 euros.

Obligations communes :

1) Prendre en charge 50 % de la charge financière restant due à la date du 31 janvier 2012 :

L'État liquidatif (annexe 8) joint présente le montant des restes à recouvrer arrêté à la date du 31 janvier 2012. L'application de l'engagement commun, objet de ce point, fixe le montant à la charge respective des deux parties à 39 022,85 euros.

**Article 5 : Liberté d'action et d'expression :**

Monsieur Rougerie et VNF reconnaissent avoir librement exprimé tant leur position que leurs concessions mutuelles dans le seul but de trouver les solutions d'une conciliation pour régler leur différend. De même qu'ils reconnaissent n'avoir fait l'objet d'aucune contrainte particulière et d'aucune action ayant tenté de manipuler leur jugement.

**Article 6 : Concessions réciproques :**

Les termes de ce protocole viennent se substituer, annuler et clore toutes actions contentieuses ou d'autres natures, pour chacune des parties, sur l'objet de tous les titres exécutoires émis par VNF aux dépens de la SC Job Rougerie, pour la période du 1er juin 2005 au 30 avril 2011.

**Article 7 : Contestation :**

L'inexécution ou la mauvaise exécution par l'une des parties d'une de ses obligations relève de la compétence du tribunal administratif de Paris.

**Article 8 : Annexes :**

- 1) Annexe 1 : Etat liquidatif transactionnel validé par l'agent comptable secondaire et la SC Job Rougerie, faisant état des sommes restant dues et valant attestation d'encaissement de la somme de 15 000 euros,
- 2) Annexe 2 : Demande et accords de délais de paiement,
- 3) Annexe 3 : La convention d'occupation temporaire signée accompagnée des pièces justificatives nécessaires.

**Article 9 : Ampliation :**

Le présent protocole d'accord sera transmis pour ampliation à :

- Direction interrégionale du bassin de la Seine, service du développement et des affaires domaniales et l'arrondissement Seine-Amont,
- Agence comptable secondaire.

**Article 10 : Élection de domicile :**

Voies navigables de France : 2 quai de Grenelle, 75 732 Paris cedex 15,

Société civile Job-Rougerie : Port des Champs Elysées quai de la Conférence, 75 008 Paris.

Fait en 3 exemplaires, à

,le

.

Pour Voies navigables de France,

Pour la Société civile Job Rougerie,

Monsieur Marc PAPINUTTI

Monsieur Jacques Rougerie

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE A L'APPLICATION DU TARIF SPECIFIQUE DE PEAGE DE  
NAVIGATION DE PLAISANCE AUX BATEAUX AYANT REÇU LE LABEL « BATEAU  
D'INTERET PATRIMONIAL »**

Vu le code des transports,

Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu le décret n°2007-1262 du 21 août 2007 définissant certaines exonérations du droit annuel de francisation et de navigation,

Vu le décret n°91-797 du 20 août 1991 modifié relatif aux recettes instituées au profit de Voies navigables de France,

Vu la délibération du 17 décembre 2010 relative à la fixation des tarifs spécifiques des péages de navigation de plaisance,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Il est ajouté un article 1-1 après l'article 1 de la délibération du 17 décembre 2010 susvisée ainsi rédigé :

« Article 1-1 :

Les bateaux ayant reçu le label bateau d'intérêt patrimonial bénéficient de réductions tarifaires. Les propriétaires doivent fournir un certificat de labellisation.»

## **Article 2**

Les autres articles de la délibération du 17 décembre 2010 sont maintenus.

## **Article 3**

Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 juin 2012**

**N° 02 /2012**

**DELIBERATION RELATIVE AUX JOURS ET HORAIRES D'OUVERTURE SUR LE CANAL  
DE LA MARNE AU RHIN – BRANCHE EST**

Vu le code des transports,

Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu le décret n° 2008-1321 du 16 décembre 2008 relatif à Voies navigables de France au transport fluvial et au domaine public fluvial, et notamment ses articles 28 et 34,

Vu la délibération du 25 février 2009 portant délégation de pouvoirs du conseil d'administration au directeur général de Voies navigables de France, modifiée par la délibération du 17 décembre 2010,

Vu la délibération du 29 mars 2012 du conseil d'administration relative aux horaires et jours d'ouverture des ouvrages de navigation sur le canal de la Marne au Rhin – branche Est,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Au tableau annexé à la délibération du 29 mars 2012 susvisée, les jours et horaires de navigation sont modifiés de la façon suivante :

**3° Voies à exploitation saisonnalisée (du Nord-Est)**

Dans l'encadré « **Cas particuliers** », les mentions suivantes sont supprimées :

- CMR Est :

- pont levis de Malzéville
  - pont levant Bazin à Nancy
- *Fermeture des ponts mobiles de 12h00 à 12h30 et de 13h30 à 14h00*

## **Article 2**

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

## **Article 3**

La décision entrera en vigueur dès publication au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE AUX DATES DE CHOMAGES  
DES CANAUX ET RIVIERES CANALISEES CONFIES A VNF  
POUR LA PERIODE DU 1<sup>ER</sup> JANVIER 2012 AU 31 DECEMBRE 2012**

Vu le code des transports,

Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu le décret du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de navigation,

Vu le décret n° 2008-1321 du 16 décembre 2008 relatif à Voies navigables de France au transport fluvial et au domaine public fluvial, et notamment ses articles 28 et 34,

Vu la délibération du 16 décembre 2011 du conseil d'administration relative aux dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiées à VNF pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Au tableau annexé à la délibération du 16 décembre 2011 susvisée, les dates de chômages pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2012 sont remplacées par les dates de chômages figurant au tableau annexé à la présente délibération, pour les ouvrages qui y sont mentionnés.

## **Article 2**

Au moins un mois avant la date 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 aux réseaux (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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

## Du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012

### Chômage modifié

#### 3° Seine et canaux annexes

DESIGNATION DES VOIES NAVIGABLES		NUMERO de la section concernée	DEBUT D'ARRET de la navigation	FIN D'ARRET de la navigation	OBSERVATIONS
<i>Seine aval</i>	Ecluse d'Amfreville – sas de 141m x 12m	309	10 Septembre 2012	05 octobre 2012	Risque de perturbations

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 29 JUIN 2012**

**N° 02/2012**

**DELIBERATION RELATIVE A L'AUTORISATION DONNEE  
AU DIRECTEUR GENERAL DE FINALISER ET DE SIGNER UNE CONVENTION  
DE MAÎTRISE D'OUVRAGE AVEC L'ETAT POUR LA CONDUITE DE LA  
CONCERTATION, LA REALISATION DES ETUDES PREALABLES ET DU PROGRAMME  
DES AMENAGEMENTS COMPENSATOIRES A L'UTILISATION DU BARRAGE  
AGRICOLE DE BREISACH POUR LA RETENTION DES CRUES DU RHIN**

Vu le code des transports,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies navigables de France,

Vu les délibérations du conseil d'administration de Voies navigables de France du 30 juin 2004 et 28 juin 2006,

Vu la convention du 6 décembre 1982 modifiant et complétant la convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la convention du 4 juillet 1969 entre la République Française et la République fédérale d'Allemagne sur l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier,

Vu la convention de financement entre la République Fédérale d'Allemagne et Voies navigables de France, signée respectivement les 7 septembre 2004 et 15 septembre 2004,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1<sup>er</sup>**

Mandat est donné au directeur général de Voies navigables de France pour finaliser et signer avec l'Etat la convention de maîtrise d'ouvrage ci-jointe, relative à la réalisation du programme, des études préalables ainsi que de la concertation nécessaires à la réalisation des mesures compensatoires à réaliser sur le territoire français dans le cadre de l'utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin. Le directeur général est autorisé à prendre tous actes et décisions en application de la convention.

**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

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

# **Utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin**

## **Convention de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation du programme, des études préalables ainsi que de la concertation nécessaires à la réalisation du projet**

ENTRE

L'Etat français, représenté par M. le Préfet du Haut-Rhin

Dénommé ci-après l'Etat,

**d'une part,**

ET

L'établissement public à caractère industriel et commercial Voies navigables de France (VNF), dont le siège est situé 175, rue Ludovic Boutleux – BP 820 – Béthune Cedex, représenté M. Marc PAPINUTTI son directeur général, agissant en vertu d'une décision du conseil d'administration en date du 29 juin 2012,

Dénommé ci-après VNF,

**d'autre part,**

Vu le code des transports,

Vu la convention du 6 décembre 1982 entre la République Française et la République Fédérale d'Allemagne, modifiant et complétant la Convention additionnelle du 16 juillet 1975 à la convention du 4 juillet 1969 relative à l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier ;

Vu la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 modifiée dite « Loi MOP » sur la maîtrise d'ouvrage publique et ses relations avec la maîtrise d'œuvre privée, et notamment son article 2-III ;

Vu le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de VNF ;

Vu le décret n°91-796 du 20 août 1991 modifié relatif au domaine confié à VNF ;

Vu les délibérations du conseil d'administration de Voies navigables de France du 30 juin 2004 et du 28 juin 2006.

Vu le rapport de la 53<sup>ème</sup> réunion de la Commission Permanente pour l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier des 6 et 7 octobre 2004 (point 6-4.2) ;

Vu la convention de financement entre le Land de Bade-Wurtemberg et VNF, signée respectivement les 7 et 15 septembre 2004 ;

Vu l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2012 portant autorisation au titre des articles L214-1 à L214-6 du Code de l'Environnement Voies navigables de France et le Land de Bade-Wurtemberg – Regierungspräsidium Freiburg à modifier l'utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin.

## PREAMBULE

Le projet d'utilisation du barrage agricole de Breisach pour la rétention des crues du Rhin consiste à modifier les modes de gestion du barrage pour permettre de retenir un volume d'eau de 9,3 millions de m<sup>3</sup> d'eau et assurer ainsi, avec l'ensemble des mesures existantes ou à venir sur le Rhin supérieur (de Bâle à Worms), un niveau de protection des riverains situés à l'aval d'Iffezheim équivalent à celui qui préexistait avant la canalisation du Rhin supérieur lors des crues importantes du Rhin (crues bicentennales, de taux de retour statistique de 200 ans).

Les mesures d'aménagement du Rhin pour la rétention des crues du fleuve ont été inscrites, et notamment ce projet, dans la convention franco-allemande du 6 décembre 1982.

Le projet prévoit ainsi de pouvoir relever la cote du niveau de la retenue du barrage agricole de Breisach de 1,5 m au maximum (ce qui arrivera une fois tous les cinquante ans, en moyenne statistique), permettant de stocker de manière temporaire le volume d'eau souhaité (9,3 millions de m<sup>3</sup> au maximum).

L'élévation du niveau de la retenue derrière le barrage va entraîner la submersion par les eaux du Rhin, de terrains forestiers en Allemagne, à l'amont de Breisach, et d'une partie de l'île du Rhin sur la rive française. Elle va également entraîner l'élévation du niveau de la nappe phréatique sur les deux rives du Rhin.

Pour corriger ces impacts, des mesures correctrices et compensatoires ont été prévues ; elles consistent sur le territoire français, notamment, dans :

- la mise en place de systèmes de pompages dans les bourgs de Vogelgrun et Geiswasser ;
- des interventions sur le cours d'eau « Le Griengissen » (maîtrise de l'alimentation du cours d'eau, réfection et aménagements d'ouvrage de franchissement du cours d'eau, élargissement du cours d'eau à l'aval de Vogelgrun et réalisation d'un ouvrage de rejet dans le Grand Canal d'Alsace) ;
- le rehaussement de la RD 52 sur 2 km entre Vogelgrun et Geiswasser ;
- la mise en œuvre de procédures d'indemnisation pour les propriétaires et exploitants concernés par les impacts résiduels qu'il n'est pas possible de corriger par des mesures techniques.

Le projet concernant une opération de protection contre les inondations, sa réalisation n'entre pas directement dans les missions de VNF et reste une prérogative de l'Etat. Toutefois, le financement de cette opération, intégralement prise en charge par l'Allemagne, fait l'objet d'une convention entre le Land de Bade-Wurtemberg et VNF. Cette convention (jointe en annexe 5) attribue à VNF la responsabilité des travaux ainsi que l'ensemble des fonds nécessaires à la réalisation de ces mesures compensatoires.

L'Etat souhaite donc désigner VNF comme Maître d'Ouvrage pour la réalisation des études préalables et du programme qui doivent permettre le l'engagement de la phase de maîtrise d'œuvre.

## CECI ETANT EXPOSE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT

### Article 1 Objet de la Convention

La présente convention a pour objet, conformément aux dispositions du titre premier de la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 (III de l'article 2), de désigner VNF, à titre gracieux, comme Maître d'Ouvrage pour la réalisation du programme de l'opération exposée en préambule et des études préalables nécessaires à l'élaboration de ce programme.

L'Etat, pour sa part se porte garant des moyens et dispositions à mettre en œuvre pour l'accomplissement de ces missions et pour la réalisation de l'opération.

## **Article 2 Les missions assurées par VNF**

VNF, assure, notamment, les missions suivantes :

1. préparation des marchés nécessaires à la réalisation du programme de l'opération et des études préalables, sélection de l'assistant ou des assistants à maîtrise d'ouvrage requis, rémunération de ces derniers ;
2. gestion financière, comptable et administrative afférentes aux missions conduites ;
3. suivi des prestations, validations, orientations générales pour la production des documents à remettre ;
4. organisations des liens nécessaires entre les divers prestataires et les acteurs concernés, ce dernier point avec l'aide de l'Etat ;
5. remises des documents finalisés dans le cadre de ces missions.

## **Article 3 Le rôle de l'Etat**

L'Etat, notamment représenté par les services de la Préfecture du Haut-Rhin et les services publics qui en dépendent, s'engage à tout mettre en œuvre pour que VNF puisse accomplir au mieux les prestations en lien avec son rôle de Maître d'Ouvrage pour la réalisation du programme de l'opération et des études préalables.

En particulier, l'Etat pilotera la concertation entre VNF et les autres maîtres d'ouvrage (collectivités, conseils généraux, communes, ...), aidera à faire aboutir les délibérations en amont, et à établir des conventions bilatérales avec les collectivités ou organismes concernés par les travaux.

De même, l'Etat s'engage à mettre tout en œuvre pour faire aboutir dans les meilleurs délais les procédures administratives et réglementaires en lien avec l'opération, notamment la réalisation d'une enquête parcellaire.

Pour cela, l'Etat, sous l'égide de M. le Préfet du Haut-Rhin :

- instaure un comité de pilotage rassemblant les services de l'Etat, de ses établissements publics, ainsi que des représentants du Regierungspräsidium Freiburg, pour faire le point régulièrement sur le dossier et débattre sur les problèmes qui pourraient être soulevés lors de la mise en œuvre du projet ;
- met en place une instance de concertation et d'information, rassemblant divers collectivités et organismes concernés par le projet, ainsi que des représentants du Regierungspräsidium Freiburg et de VNF ; cette instance devra permettre un examen de l'avancée du projet le plus en amont possible (programme) et, ainsi, favoriser l'accord des différents maîtres d'ouvrages sur les travaux à mener.

## **Article 4 Les modalités et conditions de financement**

Le financement de l'opération est assuré conformément aux termes de la convention signée entre le Land de Bade-Wurtemberg et VNF qui figure en annexe 5 de la présente convention.

VNF perçoit ainsi directement les montants indiqués dans la convention de financement de la part du Land de Bade-Wurtemberg.

Ainsi que cela est précisé à l'article 4 de la dite convention de financement, les études, les réalisations ainsi financées restent cependant propriété de la République Française.

## **Article 5 Délais, remise des documents et bilan**

VNF s'engage à terminer les missions qui lui incombent dans le cadre de la présente convention (programme et études préalables) dans un délai maximal de trois ans à compter de sa signature.

Il est cependant rappelé que l'arrêté préfectoral du 6 janvier 2012 spécifie que les travaux devront connaître un commencement d'exécution avant le 6 janvier 2014. De ce fait des éléments permettant de respecter cette obligation devront impérativement être à disposition avant cette date.

Un planning indicatif est joint à la présente convention en annexe 3.

Les documents finalisés sont mis à la disposition de l'Etat dès leur achèvement.

En fin de réalisation des prestations, VNF établira et remettra à l'Etat un bilan général de l'opération. Ce bilan exposera également le résultat des réunions et des discussions et décisions arrêtées lors de celles-ci en accord avec l'Etat pour l'avancement de l'opération.

#### **Article 6 Durée de validité de la Convention**

La présente convention prend effet à compter de sa signature par les deux parties.

La présente Convention reste applicable jusqu'au jour de la remise du programme et des études préalables à l'Etat.

#### **Article 7 Modification de la Convention**

Toute modification de la présente convention devra s'effectuer par voie d'avenant.

#### **Article 8 Résiliation de la Convention**

La résiliation du présent contrat peut être demandée à tout moment par l'une des parties. Cette demande doit être adressée par écrit avec accusé de réception aux autres parties et en exposer les motifs. Faute d'accord entre les parties dans un délai de 3 mois à compter de la réception de la demande, celui-ci sera résilié de plein droit

#### **Article 9 Contestation - Résolution des litiges**

En cas de différends relatifs à l'interprétation ou à l'exécution de la présente convention, les parties s'engagent à rechercher une solution à l'amiable.

Si à la date de la remise, il subsiste des litiges entre VNF et certains de ses cocontractants au titre de l'opération, VNF est tenu de remettre à l'Etat tous les éléments en sa possession pour que celui-ci puisse poursuivre les procédures engagées par ses soins et notamment une notification aux cocontractants du retour des attributions de la maîtrise d'ouvrage à l'Etat.

A défaut d'accord amiable, le litige sera porté devant le Tribunal Administratif de Strasbourg.

#### **Article 10 Annexes**

Annexe 1 : Arrêté préfectoral du 6 janvier 2012.

Annexe 2 : Plan de situation avec indication des travaux à mener en territoire français.

Annexe 3 : Planning prévisionnel de l'opération

Annexe 4 : Etat d'avancement de l'opération à fin avril 2012

Annexe 5 : Convention de financement entre le Land de Bade-Wurtemberg et VNF

A Strasbourg, le	A Béthune, le
Le Préfet du Haut-Rhin	Le Directeur Général de Voies navigables de France  Marc PAPINUTTI