

BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France

Année 2011 N°34
6 octobre 2011

Conseil d'administration n°04/2011 du 6 octobre

- | | |
|---|-------|
| - Délibération relative à l'approbation du projet « Voies navigables 2013
– Relance pour la voie d'eau » | P 2 |
| - Délibération relative à une convention d'expérimentation de la décentralisation
de 9,5 km de la Scarpe supérieure entre Arras et Fampoux | P 24 |
| - Délibération relative à une autorisation d'engager une action récursoire pour
les dommages causés au pont de Saint-Romain des Isles | P 25 |
| - Délibération relative à l'autorisation donnée au directeur général de finaliser et
de signer un avenant à la convention de financement des travaux d'abaissement
de l'autoroute A29 | P 26 |
| - Délibération relative à l'admission en non-valeur de six créances | P 34 |
| - Délibération relative à la conclusion d'une convention attributive de subvention
au profit du syndicat mixte port fluvial | P 36 |
| - Délibération relative aux investissements sur le site du port public de Frouard | P 56 |
| - Délibération relative à la conclusion de l'avenant n°1 au marché de reconstruction
du barrage de CHATOU | P 59 |
| - Délibération relative à la signature d'un contrat pour un projet de développement
et de valorisation économique du canal des deux mers et des territoires riverains | P 103 |
| - Délibération relative à l'avenant au contrat de projets inter-régional Plan Rhône
2007-2013 | P 132 |
| - Délibération autorisant le directeur général à signer une convention pour la
fourniture d'un bateau de service rhénan | P 158 |
| - Délibération relative au dispositif de concertation avec les usagers de VNF -
attribution des commissions locales | P 178 |
| - Délibération relative aux modifications des dates de chômages des canaux et rivières
canalisées confiés à VNF pour la périodes du 1 ^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2011 | P 179 |

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

SÉANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE À L'APPROBATION DU
PROJET «VOIES NAVIGABLES 2013 - RELANCE POUR LA VOIE D'EAU »**

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 27 septembre 2011 du comité d'entreprise,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1er

Le projet « Voies navigables 2013 – relance pour la voie d'eau », ci-joint, est approuvé.

Article 2

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER



VOIES NAVIGABLES 2013 – RELANCE POUR LA VOIE D'EAU
VERS UNE RELANCE DYNAMIQUE DES VOIES NAVIGABLES

Sommaire

Préambule : les enjeux et les attendus

I. Intensifier la politique commerciale et partenariale de VNF au service des usagers et des territoires desservis

Constat

Des actions diversifiées mais une promotion commerciale et un réseau portuaire à développer qui complète un domaine public au potentiel identifié. Des atouts durables à consolider et à mieux faire partager

Propositions :

Objectif : Renforcer l'attractivité et l'efficacité des chaînes logistiques des voies navigables et développer les atouts socio-économiques, touristiques et environnementaux des voies navigables à travers des partenariats multi-acteurs

Modalités :

1. Dynamiser la politique commerciale de VNF en lien avec les acteurs économiques et territoriaux, accroître le périmètre des espaces portuaires et renforcer leur gouvernance.

2. Une valorisation au service de l'hydroélectricité, de la qualité urbaine, de la biodiversité et du développement touristique des territoires.

II. Optimiser l'investissement réalisé : pour un réseau modernisé et sécurisé à l'horizon 2018

Constat

Un investissement qui doit être poursuivi et renforcé pour un réseau à fiabiliser

Propositions

Objectif : Contribuer à l'essor d'un transport durable et compétitif à l'échelle européenne

Modalités :

1. Amplifier les investissements en adéquation des enjeux de compétitivité du réseau national

2. Poursuivre le développement des grands projets fluviaux pour un maillage efficace du territoire

III . Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens

Constat

Un nécessaire renforcement de la compétitivité du réseau

Propositions

Objectif : Consolider et fiabiliser le niveau de service du réseau principal à vocation de fret notamment du grand gabarit

Modalités : Adapter le service par catégorie de voies navigables et renforcer la professionnalisation des métiers

Préambule : Les enjeux et les attendus

En 2010 par sa croissance très forte des trafics, le transport fluvial a montré toutes ses capacités à répondre aux enjeux sociétaux, économiques et environnementaux du XXI^{ème} siècle dans la ligne du Grenelle Environnement.

Les décisions prises, dès ce début d'année, dans un contexte économique très difficile, ont pour but de relancer le transport fluvial et la voie d'eau dans ces prochaines années :

- Dès 2011, l'accroissement très sensible des ressources de VNF (70 M€ par an) ;
- La décision prise par le Gouvernement de faire évoluer, à compter du 1er janvier 2013, Voies navigables de France vers une « Agence nationale des voies navigables », établissement public administratif disposant de la capacité de gestion de l'ensemble de ses agents. Cette décision s'est traduite par un projet de loi adopté en Conseil des ministres le 31 août 2011. A l'exception des parties de service exerçant des fonctions régaliennes (police de la navigation ou police de l'eau), les services de navigation auparavant mis à la disposition de VNF et qui sont aujourd'hui placés sous son autorité fonctionnelle fusionneront avec les services de VNF dans l'établissement public administratif de l'Etat qui prend le nom d'« Agence nationale des voies navigables ». Les missions de VNF seront complétées notamment par la gestion hydraulique, la valorisation de son patrimoine et l'exploitation, à titre accessoire, de la puissance hydraulique pour conforter sa mission de gestion hydraulique, augmenter la part du fret fluvial et sa place dans le transport multimodal et sa contribution à l'aménagement du territoire et au développement du tourisme fluvial et des activités nautiques ;
- L'établissement d'un projet d'établissement visant à fixer les objectifs stratégiques de VNF puis de la future Agence ;
- Le contrat d'objectifs et de performance signé avec l'Etat traduisant les engagements réciproques d'ici 2013 ;
- La poursuite du projet de Seine-Nord Europe.

Il s'agit donc d'un ensemble de mesures exceptionnelles pour la voie d'eau alors que l'établissement s'appuie sur une expérience de maintenant 20 ans de gestionnaire du réseau d'infrastructures fluviales.

Ces décisions très ambitieuses ont pour objectif de relancer la place de la voie d'eau dans ce siècle et de répondre aux besoins de l'économie des territoires et des flux en croissance tout en préservant le réseau existant et en jouant un rôle écologique majeur pour les eaux de surface.

Les voies navigables constituent l'une de nos grandes richesses nationales tant en terme de transport, qu'en terme de préservation de la biodiversité et de la qualité de l'eau. Bénéficiant de qualités intrinsèques de plus en plus reconnues sur le plan économique et écologique, elles trouvent leur place parmi les conclusions du Grenelle Environnement et au cœur des politiques publiques d'aménagement du territoire.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) et demain l'Agence nationale des voies navigables fait ainsi partie des structures confortées dans leur rôle moteur en faveur du développement durable. Son champ d'activité est vaste, et sera même étendu pour prendre en compte l'ensemble des problématiques actuelles, comme l'est aussi le potentiel de développement et de modernisation de ses activités.

VNF assure le maintien de la ressource en eau, contribue à la biodiversité et offre de multiples leviers d'aménagement du territoire

L'eau douce est un bien commun de première nécessité dont la ressource peut devenir rare à l'heure du changement climatique. La maîtrise de cette ressource est une attente sociale et sociétale de première importance.

VNF s'inscrit dans une stratégie de développement durable en particulier pour exploiter et entretenir la voie d'eau dans le cadre d'une gestion optimisée de la ressource en eau et respectueuse de l'environnement. En tant que gestionnaire du plus grand réseau hydraulique de France comprenant plus de 6000 km de rivières, fleuves et canaux navigables, l'une des fonctions parfois méconnues de VNF est d'assurer le maintien de la ressource en eau, d'agir pour l'amélioration de sa qualité et de mettre en œuvre les actions nécessaires à la préservation de la biodiversité.

Au-delà de cette fonction hydraulique, les voies navigables disposent de multiples leviers en termes d'aménagement du territoire et offrent des potentialités qui méritent d'être développées tant sur le plan énergétique qu'économique ou touristique (hydro-électricité, pôles de logistique intermodale, tourisme fluvial, aménagements urbain...). VNF s'emploie à la valorisation de ce patrimoine exceptionnel qui reste à développer davantage en lien avec les acteurs économiques et territoriaux. L'ensemble de ces projets seront menés dans le respect de la préservation de la biodiversité.

VNF accompagne l'essor du transport fluvial et les objectifs de report modal et se fixe comme priorité le développement du trafic fluvial commercial sur le réseau à grand gabarit

Fait marquant de ces dernières années, le transport fluvial a connu une évolution significative des volumes transportés (+8,6% en 2010). La contraction des échanges liée à la crise économique mondiale a moins affecté le mode fluvial que la route et le fer.

Cet essor structurel du mode fluvial a notamment été porté par la volonté des chargeurs de diversifier leurs logistiques et de recourir aux modes les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement. Favorisé par le développement du transport fluvial à l'échelle européenne, cet essor en France est aussi lié à la mobilisation des transporteurs fluviaux sur des marchés prometteurs tels que les conteneurs, les produits recyclables...

Cette dynamique a également été soutenue par la montée en puissance de l'action de VNF et les investissements importants réalisés sur le réseau national à grand gabarit dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens 2005-2008, du contrat annuel de performance 2009 et du Plan de relance.

La confiance des acteurs a également été particulièrement soutenue par les perspectives de développement du réseau fluvial et plus particulièrement encore par la décision annoncée par le Président de la République en faveur de la réalisation de la liaison Seine-Nord Europe.

Le mode fluvial a aussi bénéficié de la dernière réforme des ports maritimes. En associant le gestionnaire d'infrastructure qu'est VNF dans les organes de gouvernance de ces grandes plateformes de transit et de redistribution, le Gouvernement a marqué sa volonté d'intégrer pleinement le mode fluvial comme mode pertinent au service de l'hinterland maritime.

Le Grenelle Environnement a permis de souligner l'intérêt du fluvial comme mode alternatif au mode routier dans un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de nos consommations d'énergies fossiles. La loi cadre issue de cette grande consultation nationale, des débats parlementaires qui ont suivi et des arbitrages gouvernementaux donne au mode fluvial des objectifs ambitieux. La loi fixe également des orientations pour les activités environnementales et énergétiques pour lesquelles VNF est particulièrement impliquée.

VNF est force de propositions et d'actions pour plus de performance du service rendu

Parallèlement au Grenelle Environnement, la réforme de l'Etat et les objectifs annoncés dans ce domaine par le Président de la République et le Gouvernement suscitent de fortes évolutions au sein des administrations et des organismes publics.

Le projet présenté ci-après vise à créer les conditions d'une nouvelle dynamique durable pour les voies navigables et les services fluviaux. Il veille à concilier les objectifs du Grenelle de l'environnement et la prise en compte des constats et propositions formulés dans le cadre de la révision générale des politiques publiques. Ce grand projet pour les voies navigables propose des options alternatives concernant le devenir du réseau et une optimisation de l'équilibre économique et financier de VNF et sa mise en œuvre sera favorisée par les dispositions prévues dans le projet de loi relatif à la création de l'Agence nationale des voies navigables.

La concertation prévue avec les parties prenantes

L'élaboration de ce projet s'est accompagnée de nombreuses présentations d'information et de concertation avant qu'il soit soumis au Conseil d'Administration le 6 octobre 2011 :

- au comité d'entreprise de l'établissement (13 mai et 1er juillet 2011),
- aux organisations professionnelles représentant les différents acteurs de la voie d'eau à savoir la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), le Comité des armateurs fluviaux (CAF) ainsi qu'à l'association la Glissoire,
- à la commission nationale des usagers (11 mai 2011),
- à l'Union des ports de France et à l'Association française des ports intérieurs,
- aux associations de protection de la nature et de l'environnement,
- aux organisations syndicales de l'Etat et de Voies navigables de France,
- aux directions territoriales de VNF.

Concernant le réseau secondaire, VNF étudiera avec les collectivités territoriales les possibilités d'accroître l'offre de service par des moyens supplémentaires qu'elles mettraient à disposition et la possibilité de mettre en place des contrats multi-employeurs permettant de

créer des emplois à temps plein en complément d'une activité d'exploitation des voies navigables.

La compatibilité de ce projet avec les autres évolutions envisageables pour le réseau d'infrastructures fluviales

Le projet proposé est compatible avec une démarche de décentralisation si les collectivités veulent assurer des compétences comme le Conseil régional de Bourgogne l'expérimente actuellement sur son réseau.

I - Intensifier la politique commerciale et partenariale de VNF au service des usagers et des territoires desservis

Résumé : accroître la part du transport fluvial, nécessite que soient engagées de nouvelles actions commerciales et développés des partenariats avec l'ensemble des acteurs économiques et territoriaux. Pour accroître la performance des nouvelles chaînes logistiques, et l'économie des places portuaires, VNF propose également un redimensionnement du périmètre des espaces portuaires sous concession et le renforcement de leur gouvernance afin d'associer les collectivités concernées et des investisseurs privés.

Bénéficiant d'un domaine public au potentiel identifié, les voies navigables disposent de nombreux atouts pour accroître la valeur du réseau. Aussi, VNF propose de mener des actions de valorisation au service des grands enjeux énergétiques et environnementaux comme l'hydroélectricité, la qualité urbaine, la biodiversité... et des actions au service du développement économique des territoires et du tourisme

Objectif : renforcer l'attractivité et l'efficacité des chaînes logistiques des voies navigables et développer les atouts socio-économiques, touristiques et environnementaux des voies navigables à travers des partenariats multi-acteurs

Le constat : des actions diversifiées mais une promotion commerciale et un réseau portuaire à développer qui complète un domaine public au potentiel identifié.
Des atouts durables à consolider et à mieux faire partager

En plus de la fiabilisation et de la modernisation de l'infrastructure sur le grand gabarit, les conditions de développement du trafic nécessite une profonde transformation de la chaîne logistique. VNF a déjà mis en place des outils en direction des chargeurs, des ports et des transporteurs pour provoquer et accompagner cette mutation, notamment avec l'arrivée de Seine-nord Europe.

VNF conduit avec l'Etat une politique d'aide à la profession. Cette politique permet d'accompagner le renouvellement de la flotte et la modernisation des unités existantes. Toutefois, elle ne doit pas contribuer à créer une surcapacité structurelle L'Etablissement développe également une politique de filière par contractualisation concourant au développement des trafics et une politique de grands comptes permettant d'élaborer et de développer avec les grandes entreprises de nouvelles chaînes logistiques fluviales. VNF poursuit également sa politique d'aide aux embranchements fluviaux visant à diminuer les coûts des installations de chargement/déchargement pour les entreprises s'implantant bord à voie d'eau, en contrepartie d'engagements de trafics. Le renforcement de ces politiques est au cœur du projet.

Par ailleurs, la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire demande aux grands ports qu'ils modernisent les infrastructures fluviales et développent les services fluviaux. Conformément à cette loi, **VNF a intégré les organes de gouvernance (conseils de développement et de surveillance des grands ports maritimes)**, et se trouve de ce fait associé à l'objectif du Gouvernement de doubler les dessertes non routières de ces grands espaces d'échanges internationaux.

Au travers de ces instances et sur le bassin de la Seine du Conseil de coordination interportuaire, VNF souhaite développer avec les acteurs des places portuaires des stratégies en faveur des infrastructures favorisant les interfaces mer/fleuve (grand canal du Havre, Chantiers multimodaux, écluses de Havre Port 2000), et des modes d'exploitation pour contribuer à la croissance des trafics. Il souhaite également que soient favorisées des pratiques commerciales communes visant à la performance des chaînes logistiques incluant ports maritimes et ports intérieurs à l'image des contrats de progrès déjà engagés sur la majorité des grands axes fluviaux en hinterland des grands ports maritimes.

VNF, gestionnaire du domaine public fluvial, a engagé une réflexion portant sur la dynamisation des ports intérieurs. En effet, **30% des tonnages transportés sur les voies navigables françaises sont issus des ports fluviaux sous concession VNF.**

Au stade actuel, les analyses conduites par l'Etablissement démontrent que le périmètre des concessions (périmètre historique) ne répond plus aux enjeux industriels modernes. La mondialisation des échanges et les aléas conjoncturels des marchés conduisent à favoriser l'émergence de pôles portuaires comme le sont déjà les Ports autonomes de Paris et de Strasbourg. C'est aussi l'objet de la mission du Préfet de bassin sur l'axe Rhône-Saône. Au-delà de la question du périmètre (taille critique) et du maillage territorial, la réflexion doit également porter sur la modernisation de la gouvernance et notamment sur l'association des collectivités territoriales. Plusieurs initiatives sont à l'étude avec les partenaires portuaires et les collectivités sur les ports de la Moselle et sur les ports du Rhin (Mulhouse, Bâle, Weil) sous la responsabilité du Préfet de région Alsace. Il s'agit également d'un enjeu majeur dans le cadre de la création des quatre plateformes de Seine-Nord Europe.

Annuellement, il s'agira aussi de réaliser un vrai dialogue de gestion avec les concédants de VNF et d'adapter l'accompagnement de fin de contrat aux situations particulières. Enfin il est proposé que VNF mette en place un fond de développement des ports intérieurs.

Proposition : dynamiser la politique commerciale de VNF en lien avec les acteurs économiques et territoriaux et accroître le périmètre des espaces portuaires et renforcer leur gouvernance via une instance de coordination par bassin et un schéma directeur de bassin placé sous l'égide du préfet coordinateur de bassin

VNF propose également d'**intensifier sa politique commerciale** et d'assurer une promotion accrue en lien avec les autres acteurs concernés et le programme d'investissement.

Différentes initiatives de promotion économique et commerciale seront poursuivies et amplifiées dans le cadre d'**une démarche partenariale** au cours de ces prochaines années.

Aussi, VNF organisera régulièrement des conventions d'affaires en France et en Europe permettant de créer des contacts privilégiés avec les chargeurs et logisticiens et d'inciter les industriels à étudier des alternatives logistiques fluviales. Il cofinancera des campagnes de promotion mettant en exergue les atouts du mode fluvial et sa compétitivité. L'établissement renforcera sa politique de partenariat avec les acteurs socio-économiques (fédérations professionnelles, grands chargeurs, organismes fluviaux européens...).

Les voies navigables constituent un milieu naturel aux usages multiples. Un des rôles de VNF est de veiller à la prise en compte de ces différents usages et ainsi d'accroître la valeur pour la collectivité.

Compte tenu de la rareté des ressources naturelles et des nouveaux besoins des acteurs économiques comme du grand public, le patrimoine que constituent les voies navigables et les terrains bord à voie d'eau sont autant d'opportunités de valorisation économique, financière et touristique.

Le domaine confié en gestion à Voies navigables de France se compose de **40 000 hectares de voies navigables et de terrains bord à voie d'eau**. Au-delà des voies et des ouvrages qui en constituent la principale composante (16 000 ha), VNF dispose d'un patrimoine qui est essentiellement lié aux servitudes de services (chemins de halage, bassins réservoirs pour 19 500 ha), au développement des activités de la voie d'eau (ports et plateformes multimodales, pour 1 300 ha) et de terrains jouxtant le réseau fluvial dont la vocation est diverse (terrains de dépôts, terrains naturels, espaces à reconverter).

Le patrimoine bâti se compose quant à lui de 300 bâtiments liés à la maintenance et à l'exploitation, et de 2 500 maisons éclésières dont la plupart sont aujourd'hui occupées par des agents en lien avec l'exploitation et la maintenance des équipements. La rénovation de ces maisons est un enjeu tout particulier du contrat d'objectifs et de performance. La valorisation du patrimoine immobilier permettra principalement de contribuer à financer la restauration des maisons éclésières et des bâtiments administratifs.

<p>Proposition : une valorisation au service de l'hydroélectricité, de la qualité urbaine, de la biodiversité et du développement touristique des territoires</p>
--

Afin de dégager l'ensemble des potentiels offerts par le domaine public fluvial, VNF a achevé avec **France Domaine l'inventaire du domaine public fluvial** et a établi son **Schéma pluriannuel de stratégie immobilière**. Désormais, l'arrêté de remise du patrimoine confié à VNF doit être pris et sera accompagné d'une convention entre lui et l'Etat précisant les droits et responsabilités de l'établissement.

L'établissement a, outre les études conduites visant à la dynamisation des activités portuaires évoquées ci-dessus, étudié le potentiel de certains terrains bord à voie d'eau permettant d'envisager soit des **cessions d'actifs pour un nombre réduit d'opérations**, soit des **opérations de développement et de valorisation** à l'image de l'opération conduite sur le site de Port Rambaud à Lyon. Ces opérations permettent des transitions entre les villes et la voie d'eau tenant compte des impératifs des milieux urbains et du transport fluvial. Elles sont aussi source de recettes à terme pour VNF.

L'établissement a, parallèlement, étudié le **potentiel hydroélectrique** sur le domaine qui lui est confié. D'ores et déjà, le **réseau géré par VNF comprend 145 installations de centrales et micros centrales hydroélectriques**. Ces installations sont exploitées par des particuliers pour un chiffre d'affaires annuel estimé à 21 millions d'euros. Dans la configuration actuelle des textes, le retour financier pour VNF de cette activité est de 0.4 million d'euros (Taxe hydraulique perçue au titre de l'autorisation d'occupation domaniale).

Les études conduites ces derniers mois sur 280 sites ont permis d'estimer le potentiel de production encore mobilisable sur le réseau navigable à **165 MW pour une production de 950 GWh**.

VNF souhaite que ce **potentiel soit mis au service des objectifs du Grenelle Environnement** au travers de partenariats avec des professionnels de la production électrique dans le respect de la préservation de la biodiversité. Cette activité annexe pourrait, dès lors que les conditions législatives seraient remplies, générer à l'horizon de 30 ans un retour pour l'Etablissement plusieurs dizaines de millions d'euros.

Cette démarche d'équipement du réseau est d'ores et déjà envisagée dans le cadre d'un **contrat de partenariat public/privé pour la reconstruction des barrages des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse**.

Le domaine public fluvial constitue également un espace de biodiversité. L'Etablissement en partenariat étroit avec les Agences de l'eau souhaite déployer dans le cadre d'une **convention cadre nationale**, en cours de négociation pour le début 2012, une politique active en faveur de la gestion de la ressource en eau, de sa qualité ainsi que de la constitution de la **trame bleue** (rétablissement des continuités écologiques au droit des ouvrages de navigation) et développer des espaces de préservation des espèces (frayères) et plus généralement apporter sa contribution aux objectifs de bon état écologique des masses d'eau dans le cadre des SDAGE en complément des besoins propres à ses missions. Soucieux de contribuer aux objectifs de qualité des eaux, VNF poursuivra le déploiement de son label environnemental et poursuivra sa politique de suppression des produits phytosanitaires. Il mettra également en place les règlements d'eau sur l'ensemble de ces ouvrages. Le cadre de ce travail intégrera les associations de protection de l'environnement, éventuellement en partenariat.

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

Le domaine public fluvial constitue le plus souvent un levier touristique important.

A ce titre, il représente l'une des composantes de l'offre touristique française appréhendée au niveau national et promue sur les marchés émetteurs intérieurs et étrangers par l'agence Atout-France. Cette forme de « tourisme bleu » sur lequel prospèrent 363 entreprises (chiffre 2007) contribue fortement à l'aménagement des territoires concernés et génère des retombées économiques importantes notamment en milieu rural ou urbain.

Si les voies du réseau secondaire ne bénéficient pas toutes d'une forte attractivité, de nombreux sites disposent de capacités de développement liées à l'activité fluviale. Le canal du Midi en est le principal emblème avec un tourisme fluvial important générant de fortes retombées économiques pour les collectivités traversées. VNF propose d'impulser avec les collectivités locales des projets visant à renforcer le potentiel touristique des canaux et des villes traversées. Ces partenariats en faveur du développement des activités, ont pour objectifs d'intéresser les collectivités locales à leur réseau et de les inciter à demander le transfert de compétence.

Cette politique commerciale et partenariale fera l'objet d'une consultation annuelle des commissions territoriales, nationales et locales des usagers et sera mise en ligne sur l'internet après adoption au conseil d'administration. Elle sera déclinée par axe, notamment sur le réseau Freycinet.

II - Optimiser l'investissement réalisé pour un réseau sécurisé et modernisé à l'horizon 2018

Résumé : les évolutions de trafics attendues nécessitent de renforcer la fiabilité du réseau, qui malgré les investissements réalisés présente encore un retard important de remise en état. Les études conduites par l'établissement permettent de définir le bon niveau de programmation. Aussi, VNF préconise une amplification des investissements en faveur du réseau. VNF souhaite également poursuivre le développement du réseau en assurant le développement des grands projets fluviaux pour garantir un maillage efficace du territoire et répondre aux attentes du Grenelle Environnement

Objectif : contribuer à l'essor d'un transport durable et compétitif à l'échelle européenne

Le constat : un investissement qui doit être poursuivi et renforcé

Malgré une évolution significative des investissements dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens COM 2005-2008, amplifié en 2009 et 2010 par le Plan de relance de l'économie, le niveau de fiabilité du réseau et notamment du réseau à grand gabarit doit continuer à être amélioré rapidement.

L'audit qui avait été mené par les responsables de la mission RGPP a corroboré ce constat et souligné que le seul maintien des investissements à son niveau actuel ne permettrait pas d'inverser la tendance.

VNF a par ailleurs engagé dès 2007-2008 un recensement exhaustif des ouvrages et de leur état, des diagnostics de fiabilité qui a permis d'élaborer des estimations de travaux de gros entretiens et de remise en état. En complément VNF a travaillé sur une analyse complète des enjeux et sur un outil performant d'aide à la programmation et à la priorisation des investissements.

Sa démarche est innovante parmi les gestionnaires d'infrastructure : elle consiste à budget donné à déterminer les investissements protégeant la puissance publique contre les conséquences les plus graves et les plus inacceptables d'une intervention différée.

La proposition décrite ci-dessous porte sur une période de 10 ans. Elle s'appuie sur une analyse de risques permettant d'objectiver l'ensemble des enjeux de performance (navigation de fret, de plaisance, gestion de la ligne d'eau) mais aussi les obligations et les contraintes de l'exploitation du réseau (respect des réglementations, pénibilité et dangerosité de l'exploitation des ouvrages les plus vétustes, disponibilités des moyens..) afin d'établir une priorisation éclairée des investissements.

Proposition : amplifier les investissements en adéquation avec les enjeux de compétitivité du réseau national

La proposition de VNF porte sur un investissement d'environ 2 530 millions d'euros sur la période 2010-2018 soit près de 2700 sur 10 ans (soit 2009/2018) dont **840 millions d'euros pour la période 2010-2013**. Elle répond aux besoins liés à la remise en état du réseau à forte fréquentation, aux besoins de modernisation de certains ouvrages nécessaires pour garantir et optimiser l'exploitation (barrages manuels, écluses) et permettre ainsi les gains de productivité notamment en matière d'effectifs. Elle répond également aux prescriptions réglementaires telles que les ouvrages de franchissement piscicole des barrages de navigation et aux opérations de développement du réseau afin d'asseoir les objectifs de report modal.

La poursuite et l'amplification de la modernisation du réseau au regard des priorités données à l'usage des voies

Le niveau de remise en état et en sécurité du réseau est proposé à près de 1 200 millions d'euros (880 pour la remise en état et plus de 310 pour la sécurité). Ces investissements permettent de rattraper le retard en termes de régénération sur le réseau à fort trafic de commerce et sur les voies à forte fréquentation touristique et ainsi d'en assurer la fiabilité. Il permet également d'assurer une gestion patrimoniale du reste du réseau (remise en état des équipements d'une fragilité extrême) et d'assurer la sécurité du réseau vis-à-vis des agents, des usagers et des riverains.

S'y ajoutent plus de 400 millions d'euros de modernisation portant principalement sur les méthodes d'exploitation (automatisation, regroupements de commande et téléconduite) et sur la reconstruction de 50 barrages manuels.

La mise en conformité environnementale d'ouvrages porte quant à elle sur un montant d'investissement de 120 millions d'euros sur la période consacrés aux rétablissements des continuités écologiques (notamment en lien avec la reconstruction des barrages manuels).

Enfin, les travaux liés au développement du transport fluvial sont estimés à plus de 800 millions d'euros et comportent notamment les opérations de développement du réseau accompagnant la réalisation du canal Seine-Nord Europe en cohérence avec les travaux des réseaux belges, les prévisions de réalisation de l'accroissement de gabarit de la section de Bray-Nogent sur Seine, l'accroissement du gabarit du canal du Rhône à Sète et des opérations ponctuelles d'accroissement de gabarit des écluses (Couzon sur la Saône, Méricourt sur la Seine, Clévant à l'entrée port de Nancy Frouard).

L'avancement et la programmation de ces investissements (y compris ceux liés à la sécurité des usagers) feront l'objet d'une consultation annuelle des commissions territoriales, nationales et locales des usagers et sera mise en ligne sur l'internet après adoption au conseil d'administration. Ils seront complétés par une présentation synthétique sur chaque axe du « rectangle de navigation actuel » et celui programmé à 10 ans afin de donner la lisibilité aux investissements de VNF.

Tableau de répartition prévisionnelle des investissements par services 2010-2013

Investissement (en M€)	Exécution 2010	EPRD 2011	Cadrage 2012	Cadrage 2013
SIEGE	1 440 657	1 709 000	5 300 000	6 950 000
DIRBS	71 361 312	73 669 000	77 500 000	85 955 000
DIR NPDC	28 393 630	31 876 520	33 300 000	45 865 000
DIR NE (dont DL 52)	33 934 571	32 372 000	32 050 000	35 975 000
DIR SRM	22 680 457	26 150 000	27 100 000	33 640 000
DIR CE (dont DL 44)	6 545 383	8 407 000	8 900 000	10 325 000
DIR S	13 090 213	13 508 000	14 400 000	18 090 000
DIR SO	7 766 013	7 780 000	8 500 000	10 200 000
Total	185 212 238	195 471 520	207 050 000	247 000 000

(*) dont 51 M€ au travers d'un PPP pour la reconstruction des barrages manuels de l'Aisne et de la Meuse

Le programme de rénovation ci-dessus, d'un montant de 840 millions d'euros, a été arrêté dans le cadre de l'élaboration du contrat de performance entre l'Etat et VNF, pour la période 2010-2013.

Il constitue la première phase d'un programme d'investissement à moyen terme (horizon 2018) élaboré à partir d'une analyse stratégique et rationnelle des risques (sécurité, obligations réglementaires, fiabilité des modes d'exploitation, etc.) au regard des objectifs de performance de l'infrastructure et des objectifs de niveau de service rendu aux usagers. Au final, ce programme contribuera à atteindre les objectifs de report modal fixé par la « loi Grenelle ». (cf annexe 1 : programme d'investissement).

Poursuivre le développement des grands projets fluviaux pour un maillage efficace du territoire

La réalisation du projet Seine-Nord Europe constitue la priorité de l'Etablissement dans le cadre de la réalisation des grands projets d'investissement pour la France et l'Europe.

Ce grand projet, **emblématique du Grenelle Environnement**, est un facteur majeur de développement du transport fluvial, de développement de l'hinterland des grands ports maritimes et constitue un levier important pour l'économie des territoires et des chaînes logistiques intermodales.

Une nouvelle étape a été franchie vers la mise en chantier de Seine-Nord Europe. Le dialogue compétitif lié au Contrat de Partenariat Public-Privé de ce projet est effectivement lancé en avril 2011, la phase de négociation avec les partenaires privés est engagée et pourra s'achever par la **signature d'un contrat à l'automne 2012, rendant possible le lancement des travaux au début de l'année 2013 et une mise en service du canal en 2017.**

Seine-Nord Europe permet de doter la France d'un système de transport compétitif propre, connecté aux grands réseaux européens d'échanges internationaux et moins sensible au risque de moyen terme (hausse du prix du pétrole, taxation carbone...). Il constitue également un relais de croissance essentiel pour des régions durement touchées par la crise, démultipliant les investissements et l'emploi local.

Seine Nord Europe s'inscrit dans le respect des contraintes environnementales et un observatoire de l'environnement est d'ores et déjà actif qui est en charge de faire l'état des lieux et de suivre les différentes phases du projet.

Le financement de Seine-Nord Europe via un partenariat public-privé (PPP) permet à l'Etat d'initier ce grand projet, tout en partageant le poids total de l'investissement et en optimisant au final le projet. VNF constituera un interlocuteur de choix dans ce dialogue avec les groupements privés et les collectivités impliquées, expérimentant par là même de nouvelles synergies, de nouveaux modes de gouvernance et la génération de nouveaux revenus.

Deux autres liaisons feront l'objet d'études approfondies en vue de préparer les débats publics inscrits à la loi Grenelle I. Il s'agit des études portant sur la **liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et la Moselle** intégrant une éventuelle connexion fluviale entre la Saône et le Rhin et les études portant sur l'**aménagement de la Seine-Amont entre Bray et Nogent**. Les deux grands débats publics se dérouleront respectivement en 2011 pour Bray-Nogent et en 2012 pour Saône-Moselle.

Pour ces grands projets fluviaux, **VNF s'engage au respect des calendriers et de l'exigence de qualité, de transparence et de concertation dans la conduite des différentes procédures.**

Pour l'ensemble de ces projets majeurs ainsi que pour les affaires européennes et l'innovation, VNF adaptera son organisation en créant une direction adaptée à ces enjeux.

III - Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens

Résumé : face aux enjeux d'accroissement de la part modale de la voie d'eau, la compétitivité du réseau doit être renforcée pour assurer les conditions de développement du mode. L'offre de service doit évoluer et répondre au juste service attendu sur les réseaux que ce soit en terme d'exploitation ou en terme de maintenance. Pour ce faire, VNF propose une offre adaptée par catégorie de voies et une professionnalisation des métiers.

Objectif : consolider et fiabiliser le niveau de service du réseau principal à vocation de fret

Le constat : un nécessaire renforcement de la compétitivité du réseau

Bien qu'il n'irrigue qu'une partie du territoire national, le réseau français de voies navigables est un des plus étendu d'Europe. Plus de 6 000 km de voies sont confiés à Voies navigables de France. Ce réseau est très hétérogène.

Comme dans le domaine ferroviaire, la France a conservé un important réseau de voies secondaires, aux standards du XIXe siècle : sur une bonne partie de ce réseau, circulent épisodiquement des bateaux de marchandises, mais la navigation y est principalement de plaisance et de tourisme.

La France a peu investi jusqu'à ces dernières années sur ce réseau, qui était vétuste et en très mauvais état (écluses, barrages manuels, digues).

Le réseau à grand gabarit est un réseau adapté à l'économie actuelle, comparable à celui de nos voisins européens, et capable d'accueillir des automoteurs modernes de 1300 à 3000t et des convois poussés de 4400 t. Il dessert les principaux ports maritimes (Rouen, le Havre, Dunkerque, Marseille Fos) et les grandes agglomérations (Paris, Nancy, Metz, Strasbourg, Lyon, Lille). Le transport fluvial y fait tous les jours la preuve de sa compétitivité: c'est sur ce réseau, qui concentre 90% des trafics, que VNF relevera le défi du Grenelle Environnement, qui fixe aux modes alternatifs à la route l'objectif de doubler leur part de marché avant 2020, en se fixant comme priorité le développement du trafic fluvial sur le grand gabarit.

On doit y associer une partie du réseau à petit gabarit, qui contribue à l'alimentation des grandes artères et à une distribution plus fine des territoires via un mode socialement accepté, sur lequel les bateaux Freycinet trouvent leur équilibre économique.

Sur le reste du réseau à petit gabarit, la fréquentation est aujourd'hui majoritairement assurée par la plaisance. Le maintien d'un transport de commerce et son développement restent recherchés en priorité par VNF, les conditions de son accueil restant tributaires des caractéristiques du réseau. Néanmoins sur ce réseau à vocation touristique, l'offre de service globale proposée par VNF constitue un socle adapté aux enjeux prioritaires décidés en accord avec l'Etat tout en étant un gage vis-à-vis des collectivités. Ce socle peut tout à fait être renforcé par une contribution complémentaire de ces dernières tant en matière

d'investissement que de renfort de l'offre de service, notamment dans la perspective de décentralisation à terme.

Quelle que soit l'intensité du trafic qu'il accueille, le réseau des voies navigables nécessite des moyens pour assurer sa gestion hydraulique notamment le maintien de la ligne d'eau et des équilibres hydrauliques et écologiques, l'alimentation des canaux, la gestion des crues. C'est cette gestion qui garantit l'ensemble des usages autres que la navigation (alimentation en eau potable, eau industriel comme le refroidissement des centrales, irrigation, etc).

Proposition : adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire et renforcer la professionnalisation des métiers

Les études approfondies et travaux conduits par VNF sur l'état du réseau, les besoins en terme de maintenance et de régénération, les niveaux de service et l'efficacité des organisations permettent aujourd'hui de proposer une option alternative avec des niveaux de service adaptés aux enjeux de chaque itinéraire et un renforcement de la qualité de la maintenance par la professionnalisation des métiers.

VNF propose un projet construit sur une nouvelle segmentation du réseau. Cette nouvelle approche se base sur les enjeux et trafics actuels et projetés et tient compte de la répartition des trafics sur l'année ainsi que de la continuité du réseau. On distingue ainsi **deux catégories de réseaux** sur lesquelles peut se développer une gamme d'offres de service adaptée à leurs enjeux. Ce projet est adossé à une évolution des organisations de la maintenance et de l'exploitation qui permet d'optimiser les effectifs et de renforcer la professionnalisation des personnels particulièrement sur les opérations liées à la maintenance et à la gestion hydraulique du réseau.

Le réseau principal, à vocation de fret, est constitué de voies à grand gabarit et de voies connexes. Ce réseau doit voir son offre de service renforcée afin d'accroître sa compétitivité et de réussir le report modal ambitionné par le Grenelle de l'environnement. Il convient ainsi d'ouvrir l'ensemble du grand gabarit 24h/24 (avec un éventuel passage à la demande en période nocturne), et de fiabiliser les ouvrages nécessaires à sa performance, le réseau connexe restant en cible à 12h journalières. Quand le trafic et les potentialités de développement du trafic le justifient sur le réseau, des adaptations supplémentaires pourront être mises en place au-delà de celle indiquées ci-dessus, notamment pour la logistique urbaine.

Le réseau secondaire à exploitation saisonnière dont les enjeux sont essentiellement tournés vers la plaisance, le tourisme et les loisirs nautiques, n'est fréquenté qu'une partie de l'année. Les moyens consacrés à la navigation peuvent donc être concentrés sur les périodes de l'année concernées, en faisant notamment appel à des contrats saisonniers qui se substituent aux actuels contrats de vacataires. Dans les périodes creuses de l'année, les usagers pourront bénéficier d'un passage à la demande (à l'instar de l'expérimentation pour Peugeot sur le canal du Rhône au Rhin). Les moyens, dimensionnés pour assurer la gestion hydraulique et la maintenance, pourront répondre à ce type de demandes ponctuelles de navigation.

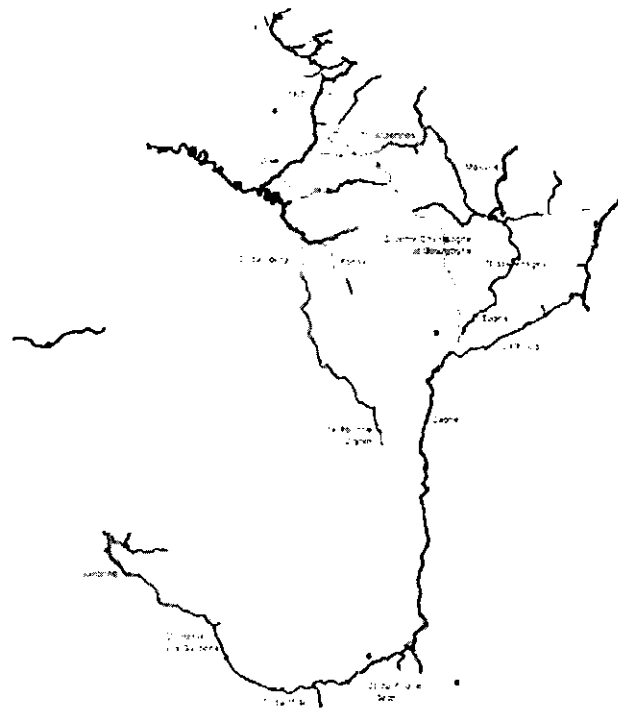
Si l'évolution du trafic et ses potentialités de développement le justifient sur le réseau, une réévaluation de l'offre pourra être mise en place au-delà de celle indiquées ci-dessus, notamment pour la logistique urbaine. Cette réévaluation devra tenir compte des trafics concernés, de leur durabilité et des moyens mobilisables : ceux-ci devront continuer de permettre le respect de maîtrise des effectifs de VNF ou être soutenus par l'aide des collectivités ou de nos partenaires.

Carte de l'offre de service : objectif 2018

Offre de service

- Réseau de service grand gabarit (au moins 120 t)
- Réseau de service grand gabarit (au moins 100 t)
- Réseau de service grand gabarit (au moins 70 t)
- Réseau de service grand gabarit (au moins 50 t)
- Réseau de service grand gabarit (au moins 30 t)
- Réseau de service grand gabarit (au moins 15 t)

0 50 100
km



Les atouts et impacts de la nouvelle offre de service

La mise en œuvre de ce mode d'exploitation saisonnier permet de dégager le renfort nécessaire à l'exploitation du grand gabarit 24H/24 et au développement sur l'ensemble du réseau d'une maintenance préventive et spécialisée. Cette dernière permettra d'assurer sur l'intégralité du réseau le socle des missions de VNF, à savoir la gestion hydraulique et l'entretien du réseau. Cette solution permet également de préserver les services attendus par les utilisateurs du réseau, tout en intégrant les réductions d'effectifs fixées par la réforme de l'Etat.

Les ajustements de l'offre sur le réseau à exploitation saisonnière, la poursuite de la modernisation des méthodes d'exploitation des écluses (automatisations, téléconduites et regroupement de commandes) et la reconstruction des ouvrages aujourd'hui manœuvrés à la main permettent, d'une part d'assurer le renforcement du grand gabarit pour le passage aux 24H/24 et de la maintenance mais aussi de répondre aux exigences **de gain de productivité de l'activité tout autant que de sa sécurité et de celles des hommes et des femmes qui l'assurent.**

Des mesures générales de réorganisation et de rationalisation des autres domaines et filières permettent ainsi de répondre aux attentes de la RGPP à horizon 2013 (-271 ETP) et de poursuivre au-delà l'optimisation des moyens.

L'effort déployé est important dans l'organisation des missions pour en assurer la robustesse et la pérennité, en renforçant de plus la visibilité de fonctions majeures, pas toujours suffisamment mises en évidence jusqu'ici, comme par exemple, la gestion hydraulique du réseau.

L'accompagnement des évolutions d'organisation

Le projet envisagé, permis par le transfert des services et l'affectation des agents de l'Etat au sein de l'établissement public, constitue une mutation pour l'organisation des missions des agents de la voie d'eau avec des besoins de redéploiement des postes, et une importante professionnalisation des métiers de la maintenance.

Le rythme des départs en retraite, bien que difficilement prévisible à ce jour, ainsi que le temps d'évolution des organisations du travail permettront de ne pas recourir à des mobilités géographiques imposées.

Des mobilités fonctionnelles seront toutefois mises en œuvre (évolution de métiers) notamment pour renforcer la maintenance courante et spécialisée du réseau ou encore la maîtrise d'ouvrage des investissements (réduction si besoin de la maîtrise d'œuvre interne). Elles s'accompagneront de formations qualifiantes et valorisantes pour les agents concernés qui pourront être définies dans le cadre de négociations locales, et bénéficier de programmes nationaux.

Une enquête spécifique sera mise en œuvre dès cet automne 2011 sur les métiers, les compétences et le projet. Elle servira de base à un observatoire social partagé, qui inclura les risques psychosociaux et le ressenti des réformes.

Annexe I : programme d'investissement

Ce programme s'inscrit dans un programme à plus long terme devant conduire aux principales réalisations ci-après :

- réalisation des opérations de développement du réseau accompagnant la réalisation du Canal Seine Nord Europe en cohérence avec les travaux des réseaux belges, prévision de réalisation de l'accroissement de gabarit de la section de Bray –Nogent, accroissement du gabarit du Canal du Rhône à Sète, diverses opérations ponctuelles d'augmentation de dimensions d'écluses (Couzon sur la Saône, de Méricourt sur la Seine) ;
- modernisation de 50 barrages manuels, notamment sur l'Aisne, la Meuse, la Marne, l'Yonne, la Seine Amont ;
- l'automatisation ou la télégestion de la Seine amont, de la Seine aval, de la Moselle canalisée, du canal des Vosges ;
- pour les ouvrages non modernisés ou non couverts par une opération de développement :
 - remise en état de tous les ouvrages situés sur le Grand Gabarit et des équipements vitaux disposant d'une durée d'usage résiduelle de moins de 10 % des ouvrages des autres voies Il s'agira notamment d'intervenir à ce titre sur les ouvrages de la Seine (amont/aval), de la Moselle, et de la Saône ;
 - remise en état de tous les ouvrages situés sur les voies de très forte fréquentation touristique en complément (Canal du Midi, Petit Saône, Canal de la Marne au Rhin autour du plan incliné d'Arzwiller ...) ;
 - remise en état des ouvrages ou de la partie des ouvrages (équipements) contributifs à la gestion hydraulique ; (par exemple : barrages mécanisés et biefs de la Seine, des canaux du Nord-Pas de Calais et de Picardie – latéral à l'Oise, Oise à l'Aisne, mais également de la Moselle ...) ;
 - remise en état des parties d'ouvrages ayant dépassé leur durée d'usage (risque de défaillance quasi certain) quelle que soit la voie sur laquelle ils se situent ;
- traitement de tous les équipements concourant à la sécurité directe des usagers, exploitants et mainteneurs, et riverains ;

Cela concerne essentiellement les interventions sur digues, réparties sur environ 3800 km de biefs, et barrages réservoirs (9 ouvrages prioritaires) dans le cadre du respect des dispositions découlant du décret 2007-1735 relatif à la sécurité des ouvrages hydrauliques. Il s'agit également de traiter les enjeux de sécurité directe des usagers et agents au contact des ouvrages (2000 ouvrages concernés, notamment sur les canaux du Rhône au Rhin, de Champagne à Bourgogne, de la Marne au Rhin, des Vosges, du Nivernais, ...) ;
- réalisation de la continuité piscicole sur les voies déjà classées à ce titre (les classements sont en cours de révision) hors barrages manuels non reconstruits. Cela concerne plus de 150 ouvrages.

Dans ce cadre, le programme 2011-2013 est évalué à 840 millions d'euros et se décline comme suit :

Modernisation et conformité environnementale

- 15 (Coudray, Vives Eaux, Meaux sur la Seine Amont et la Marne, Apremont et Gray sur la Saône) des 120 barrages restant manuels seront reconstruits d'ici 2013 ; 60 sont en cible à horizon 2018 (dont une partie pourrait l'être sous forme de PPP comme sur l'Aisne et la Meuse) ; 20 sites équipés en passes à poissons (dont l'ensemble de la Seine Aval) d'ici 2013 pour une cible d'une centaine à horizon 2018.
- La fin de l'automatisation des écluses simples du petit gabarit (principal connexe, secondaire et complémentaire) soit de l'ordre de 230 ouvrages traités et des regroupements de commande sur le Grand Gabarit (Seine Amont, Canal du Nord). Ce programme est complété d'une part de remise en état.

Remise en état et sécurité

Une grande partie du grand gabarit est remis en état (près de 150 écluses et 65 barrages dont 10 reconstruits : Seine Aval, Moselle, Dunkerque Escaut, une partie de la Seine Amont, Rhin) pour une fiabilité maximale en complément du programme d'opérations de développement spécifiques qui optimisent ses caractéristiques.

Les voies touristiques extrêmement fréquentées sont également remises en état de façon prioritaire (Canal du Midi et Petite Saône).

Les digues de criticité la plus élevée (460 km) sont traitées ou en cours et une partie des digues de criticité suivante est également prise en charge (170 km soit environ 15 % du linéaire de cette classe) : soit plus de 25 % du linéaire total des digues à traiter.

Les barrages de navigation et prise d'eau sont également remis en état en priorité hors barrages manuels (cf. programme ci-dessus), seuils et ouvrages éventuellement à reconstruire soit environ 200 ouvrages (avec un poids financier particulier de la Seine Aval et la Moselle).

Un quart des barrages réservoirs est traité (en privilégiant les ouvrages à plus fort enjeu de sécurité en fonction de la maturité des dossiers)

800 km de berges sont prises en charge pérennisant à la fois le réseau fluvial et ses abords.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A UNE CONVENTION D'EXPERIMENTATION DE LA
DÉCENTRALISATION DE 9,5 KM DE LA SCARPE SUPERIEURE ENTRE ARRAS ET
FAMPOUX**

Vu le code des transports,

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

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

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à finaliser et à signer avec l'Etat et la communauté urbaine d'Arras (CUA) une convention d'expérimentation de la décentralisation d'une section de 9,5 km de la Scarpe supérieure entre Arras et Fampoux.

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 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A UNE AUTORISATION D'ENGAGER UNE ACTION
RECURSOIRE POUR LES DOMMAGES CAUSÉS AU PONT DE SAINT-ROMAIN DES
ISLES**

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 rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables est autorisé à engager une action récursoire en justice à la suite du jugement prononcé par le tribunal administratif de Dijon le 10 mai 2011 condamnant l'établissement public à indemniser les départements de Saône-et-Loire et de l'Ain de l'intégralité des préjudices résultant du heurt du bateau « Le Laura » au pont de Saint-Romain des Isles.

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 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A L'AUTORISATION DONNEE AU DIRECTEUR GENERAL
DE FINALISER ET DE SIGNER UN AVENANT A LA CONVENTION DE FINANCEMENT
DES TRAVAUX D'ABAISSMENT DE L'AUTOROUTE A29**

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 convention de financement des travaux d'abaissement de l'autoroute A29 passée entre Voies navigables de France et la société SANEF du 28 décembre 2009,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général est autorisé à finaliser et à signer avec la SANEF, sur la base du projet ci-joint, un avenant à la convention de financement des travaux de l'abaissement de l'A 29, portant sur l'adaptation du régime de la taxe sur la valeur ajoutée aux travaux liés aux ouvrages de la concession, sur des précisions de la zone abaissée en fonction de la zone de tracé du canal Seine-Nord Europe et sur les modalités de versement d'un montant libératoire pour compenser les charges d'entretien complémentaires liées à l'abaissement de l'autoroute.

Article 2

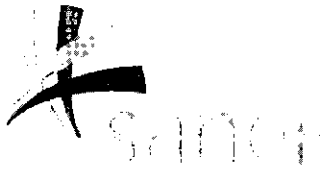
La présente délibération sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER



AUTOROUTE A29 – SECTION AUBIENS / SAINT-QUENTIN
CANAL SEINE-NORD EUROPE

**AVENANT n°1 à la CONVENTION 2-09-0187 DE
FINANCEMENT
DES TRAVAUX D'ABAISSEMENT
DU PROFIL EN LONG AU PR 240 SUR A29**

Entre les soussignés :

Sanef – concessionnaire de l'État, inscrite au RCS Nanterre sous le numéro de B 632 050 019, dont le siège social est 30, boulevard Gallieni, 92130 Issy-les-Moulineaux, représentée par Monsieur François Gauthey, directeur général,

ci-après dénommée « **Sanef** »

d'une part,

et :

Voies navigables de France – établissement public à caractère industriel et commercial, EPIC, immatriculé au RCS TC Arras n°B552 017 303, dont le siège est 175, rue Ludovic Boutleux – BP 30820 – 62408 Béthune Cedex, représenté par Monsieur Marc Papinutti en sa qualité de directeur général habilité à l'effet des présentes en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du...

désigné dans ce qui suit par « **VNF** »

d'autre part.

Vu :

- la loi n°85-704 du 12 juillet 1985 sur la maîtrise d'ouvrage publique ;
- l'article 124 de la loi de finances pour 1991 n°90-1168 du 29 décembre 1990 ;
- la loi n°2009-122 du 4 février 2009 relative au plan de relance ;
- le décret n°60-1441 du 26 décembre 1960 modifié portant statut de Voies Navigables de France et notamment ses articles 13, 14 et 16 ;
- l'article 5 alinéa 1^{er} du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement ;
- le décret publié le 11 septembre 2008 déclarant « d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe et de ses aménagements connexes » ;
- la circulaire n°87-88 du 27 octobre 1987 relative aux modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques concernant la construction et l'aménagement des autoroutes concédées.

IL A ETE EXPOSE CE QUI SUIT :

La convention n°2-09-0187 signée entre VNF et Sanef précise en son article 8.2 que les remboursements des sommes engagées par Sanef seront effectués par VNF toutes taxes comprises sur présentation de factures émises par Sanef faisant apparaître le taux et le montant de la TVA.

A la demande de VNF, les services comptables de VNF et Sanef se sont rapprochés et sont convenus que le remboursement de la TVA ne s'appliquerait que sur les prestations réalisées en propre par Sanef.

Par ailleurs les éléments de calage du canal et plus spécifiquement du pont-canal assurant le franchissement d'A29 étaient à la signature de la convention déduits de plusieurs documents extraits de l'Avant Projet Sommaire établi par VNF, les études complémentaires menées par VNF ont permis de préciser ce calage dans le référentiel RGF 93.

EN CONSEQUENCE, IL EST CONVENU CE QUI SUIT :

Les termes de la convention 2-09-0187 sont modifiés par les dispositions suivantes :

ARTICLE 3 - CONSISTANCE DE L'OPERATION

L'article 3.1.1 de la convention est modifié comme suit

3.1.1 - Caractéristiques essentielles de l'A29

L'A29 rétablie respecte les caractéristiques suivantes :

Profil en travers

- nombre de voies : 2 x 2 voies,
- largeur de voie : 3.50 m,
- largeur de TPC : dans la zone définie par VNF, compatible avec l'appui central du pont canal et à minima 3.50 m dont deux BDG de 1 m minimum. Afin d'assurer une homogénéité avec le reste de la section abaissée et sauf avis contraire formulé lors des inspections préalables à la mise en service, le dispositif de retenue et le marquage horizontal respecteront un TPC de 2.60 m,
- largeur de BAU : 3.00 m.

Sous ouvrage d'art, la hauteur libre est de 5.00 m (dont 0.20 m de revanche d'entretien).

Tracé en plan - Profil en long

A29 est conforme aux normes de l'ICTAAL catégorie L1.

Le profil en long de l'A 29 au droit de l'ouvrage « pont canal » devra être réalisé conformément aux documents suivants :

- tracé et profil en long n° 03340 COB 41019 DWG 0162 A A du 03/12/07,
 - le plan de visibilité 030340 COB 41019 DWG 0164 A A du 3/12/07,
 - le plan d'assainissement 030340 COB 41019 DWG 0163 A A du 3/12/07,
 - la note technique 030340 COB 41019 DOC 0054 A A du 6/12/07.
-
- L'axe du canal Seine-Nord Europe au droit du croisement avec l'A29 sera positionné dans un fuseau entre le profil V1.53 + 35m et le profil V1.55 + 2m du plan de tracé n° 03340 COB 41019 DWG 0162 A A du 03/12/07. Cette latitude permet, de conserver une marge d'erreur sur l'épaisseur du tablier qui n'a fait l'objet que d'une pré-étude et de s'assurer du respect de la hauteur libre de 5.00m tout en laissant la possibilité d'une optimisation du tracé du canal.
 - Les études d'abaissement de l'A29 doivent donc permettre le positionnement de l'axe du canal dans ce fuseau. Néanmoins, les études doivent préciser la limite exacte, côté profil V1.55+ 2m, du fuseau en fonction des contraintes de Sanef eu égard aux rabattements des voies autoroutières avant le viaduc.
 - Les travaux d'abaissement de l'A29 doivent permettre le positionnement des points extrêmes du pont canal entre
 - à l'ouest, le point $x = 694\ 137.46$; $y = 6\ 970\ 693.38$
 - à l'est, le point $x = 694\ 272.38$; $y = 6\ 970\ 697.22$Dans le système RGF 93

Dispositifs de retenue

- en TPC : séparation des deux sens de circulation par une DBA y compris dans la zone ou la plateforme permet la réalisation d'un TPC élargi à 3.50 m,
- réalisation de deux ITPC de part et d'autres de la zone de travaux constituées d'éléments métalliques démontables permettant le basculement de la circulation d'une chaussée à l'autre,
- en accotement : ils sont compatibles avec l'assainissement rétabli et les appuis de rive.

Chaussées

L'A29 est classée comme Voirie du Réseau Structurant (VRS) avec un dimensionnement pour un Hiver Exceptionnel (HE).

ARTICLE 8 - DISPOSITIONS FINANCIERES

L'article 8 de la convention est modifié comme suit :

8.1 - Principe de financement

VNF s'engage à prendre en charge la totalité du financement des travaux, objet de la présente convention selon les conditions définies ci après.

Postes remboursés sur justificatifs :

- le poste 6, travaux généraux
- le poste 9, maîtrise d'œuvre
- le poste 11, contrôle extérieur
- le poste 12, communication
- le poste 13, déplacement de réseaux.

Postes forfaitisés, en euros courants :

- le poste 7- Balisage DESC
- le poste 8 - Fibre - Équipements spécialisés
- le poste 10 - Renforcement des mesures d'exploitation - Mise en conformité (PIS – SYCAR)
- le poste 14 - Maîtrise d'ouvrage réalisation => correspondant à 3 % du montant des postes 6 à 13.

8.2 - Modalités de versement de la participation de VNF

Les remboursements des sommes engagées par Sanef, seront effectués par VNF toutes taxes comprises sur présentation de factures émises par Sanef faisant apparaître le taux et le montant de la TVA selon les modalités suivantes :

Facturation hors TVA :

Le poste 6, travaux généraux
Le poste 9, maîtrise d'œuvre
Le poste 11, contrôle extérieur
Le poste 12, communication
Le poste 13, déplacement de réseaux.

Facturations avec TVA :

Le poste 7- Balisage DESC
Le poste 8 - Fibre - Équipements spécialisés
Le poste 10.- Renforcement des mesures d'exploitation - Mise en conformité (PIS – SYCAR)
Le poste 14.- Maîtrise d'ouvrage réalisation.

Premier appel de fonds et appels de fonds intermédiaires

Sanef procède aux appels de fonds auprès de VNF selon l'échéancier suivant :

- à la signature de la présente convention, à la demande de la Sanef, une avance correspondant à 20% du montant estimé à l'article 7, soit la somme de 2 934 870 € HT,
- dès le démarrage des travaux, et dès que l'avance provisionnelle de 20 % aura été consommée, des acomptes au minimum trimestriels en fonction de l'avancement des travaux. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des travaux visé par le directeur de la construction de la Sanef.

Le cumuli des fonds appelés ne pourra excéder 95% du montant visé à l'article 7.

Solde

Après achèvement de l'intégralité des prestations objet de la présente convention, Sanef présentera le relevé de dépenses final non forfaitisées sur la base des dépenses constatées (décompte général définitif intégrant les révisions éventuelles).

Il est précisé ici que selon les règles Sanef :

- les prestations intellectuelles font généralement l'objet de marchés révisés selon l'indice Syntec
- les marchés de travaux font généralement l'objet de marchés révisés selon le ou les indices TP les plus adaptés.

Sur la base du relevé des dépenses final, Sanef procédera auprès de VNF, selon le cas, soit au remboursement du trop perçu, soit à la présentation d'une facture pour règlement du solde.

8.3 Facturation et recouvrement

Les sommes dues à Sanef, au titre de la présente convention, sont réglées dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la facture qui est adressée à la direction financière et comptable de Voies navigables de France.

À défaut, le montant dû est passible d'intérêts moratoires calculés au taux d'intérêts légal majoré de deux points.

Les dates et les références de paiement sont portées par courrier à la connaissance de Sanef.

VNF se libère des sommes dues au titre de la présente convention par versement au compte ouvert de Sanef à :

Crédit Lyonnais de Reims :	30002	07962	0000061589 L	89
	Code banque	Code guichet	Numéro de compte	Clé

Le comptable assignataire de la dépense est l'Agent comptable principal de VNF à Béthune.

Les domiciliations des Parties pour la gestion des flux financiers sont :

VNF => 175, rue Ludovic Boutleux
62400 Béthune

Sanef => 30, boulevard Gallieni
92130 Issy-les-Moulineaux

ARTICLE 10 - GESTION ULTERIEURE DE L'OUVRAGE

L'article 10 de la convention est modifié comme suit :

Sanef gère l'A29 tant au cours des travaux qu'après son rétablissement.

A l'issue des travaux de rétablissement, VNF verse à Sanef un montant libératoire pour compenser les charges d'entretien complémentaires liée à ces modifications du profil autoroutier, (augmentation des surfaces d'espaces verts, déblais de grande hauteur et risbermes justifiant un suivi spécifique, entretien de nouveaux ouvrages d'assainissement) à hauteur de 87 909 euros.

Ce montant est versé pour solde de tous comptes.

ARTICLE 17 - MESURES D'ORDRE

L'article 17 de la convention est modifié comme suit :

Les frais de timbre et d'enregistrement seront à la charge de celle des Parties qui entendrait soumettre la présente convention et ses avenants à cette formalité.

Pour l'exécution de la présente convention, les Parties font élection de domicile en leur siège respectif.

Le présent avenant à la convention est établi en 2 exemplaires originaux, **un pour chacun des signataires**.

À Béthune, le
Le directeur général de Voies
navigables de France

À Issy-les-Moulineaux, le
Le directeur général de Sanef

Marc Papinutti

François GAUTHEY

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

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

Vu le code des transports,

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

Vu le décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique,

Vu les délibérations du 4 octobre 2000 et du 1^{er} octobre 2003 relatives aux procédures de remises gracieuses et d'admission en non-valeur,

Vu l'avis de la commission d'admission en non-valeur et remises gracieuses dans sa séance du 26 septembre 2011,

Vu le rapport présenté en séance,

Le conseil d'administration de Voies navigables de France

DECIDE

Article 1

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

- la SARL AMAZIE d'un montant global de 48 612,76 € correspondant aux redevances de stationnement des bateaux FOEN, HEGOA, MYSTRAL, IZARRA, OURAGAN,
- Monsieur GAILLIOT Daniel d'un montant global de 30 159,51 € correspondant à des péages marchandises au titre des années 2003 à 2008,
- Monsieur GOURGUES Patrick d'un montant global de 52 387,43 € correspondant aux redevances de stationnement du bateau TETRAS,
- Monsieur HUMBERT Rémy d'un montant global de 32 147,24 € correspondant à des péages marchandises au titre des années 2000 à 2006 et aux redevances de stationnement de bateaux,

- la SARL MOTO PIECES 52 d'un montant de 22 993,52 € correspondant à une redevance domaniale relative à une convention immeuble bâti,
- Monsieur SPELLE Henri d'un montant global de 29 394,17 € correspondant aux redevances de stationnement du bateau ELAN,

sont admises en non-valeur.

Article 2

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A LA CONCLUSION D'UNE CONVENTION ATTRIBUTIVE
DE SUBVENTION AU PROFIT DU SYNDICAT MIXTE PORT FLUVIAL
PARIS-OISE**

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 rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à attribuer une subvention au syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise pour la réalisation d'une interface portuaire fluviale sur la plate-forme de Longueil, conformément aux projets de conventions joints en annexe, sous réserve d'ajustements finaux .

Article 2

Dans le cadre de cette opération, le conseil d'administration donne mandat au directeur général de négocier le contenu d'une convention d'occupation temporaire (COT) assortie d'une tarification progressive, adaptée aux enjeux induits par la mise en service de la liaison Seine-Escaut.

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

CONVENTION CADRE
relative à la réalisation de la plate-forme multimodale à
Longueil-Sainte-Marie - Phase 1 : création du port

ENTRE

L'Etat, ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable, des transports et du logement, représenté par le préfet de la région Picardie, Monsieur Michel DELPUECH, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 51 rue de la République à Amiens,

La région Picardie, représentée par son président, Monsieur Claude GEWERC, faisant élection de domicile en l'Hôtel de Région, 11 Mail Albert 1er à Amiens, dûment habilité par en date du

Le département de L'Oise, représenté par son président, Monsieur Yves ROME, faisant élection de domicile en l'Hôtel de Département, 1 rue Cambry à Beauvais, dûment habilité par en date du

Voies navigables de France (VNF), établissement public industriel et commercial inscrit au registre du commerce de Béthune sous le n° RCS Arras TGI-B 552 017 303, dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 30820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par son directeur général, Monsieur Marc PAPINUTTI, dûment habilité par le conseil d'administration en date du 6 octobre 2011 ;

ci-après dénommés les partenaires financeurs,

d'une part,

ET

Le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise représenté par son président, Monsieur Philippe MARINI, faisant élection de domicile en l'Hôtel de Ville, à Compiègne,

ci-après dénommé le syndicat mixte,

d'autre part,

- Vu le programme opérationnel de compétitivité (POC) 2007-2013, et notamment la mesure 3.4.2 pour laquelle la réalisation de la phase 1 du projet de la plate-forme multimodale à Longueil-Ste-Marie (création du port) est éligible ;
- Vu le contrat de projet Etat-région (CPER) 2007-2013 du 12 juillet 2007, relatif à la réalisation de la phase 1 du projet de la plate-forme multimodale à Longueil-Ste-Marie (création du port) et inscrivant les subventions respectives de l'Etat, de la région, du département et de VNF pour son financement ;
- Vu la révision à mi-parcours du CPER 2007-2013 du, inscrivant les subventions complémentaires respectives de l'Etat et de la région pour le financement du projet du port ;
- Vu la délibération du conseil général de l'Oise du 7 octobre 2010 portant sur l'inscription du montant de leur participation au fonctionnement du syndicat mixte et du montant de sa subvention aux dépenses d'investissement du projet du port ;
- Vu la délibération de l'agglomération de la région de Compiègne du 13 avril 2010 portant sur l'inscription de sa participation pour la réalisation du projet du port ;
- Vu la délibération de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées du 30 mars 2010 portant sur

- l'inscription de sa participation pour la réalisation du projet du port ;
- Vu la délibération du syndicat mixte du 14 janvier 2011 relative à l'autorisation de programme du montant total prévisionnel de l'opération consistant en la création du port ;
 - Vu la délibération de la commission permanente du conseil régional de Picardie en date du 21 octobre 2011, autorisant le Président à signer la présente convention ;
 - Vu la délibération de la commission permanente du conseil général de l'Oise du 10 octobre 2011, autorisant le Président à signer la présente convention ;
 - Vu la délibération du conseil d'administration de VNF du 6 octobre 2011, autorisant le Directeur à signer la présente convention ;
 - Vu la délibération du comité syndical en date du octobre 2011, autorisant le président à signer la présente convention ;
 - Vu la décision du 10 juillet 2008 des présidents du conseil régional d'Ile-de-France, de Picardie et du Nord /Pas-de-Calais relatif à la mise en œuvre du réseau de plate-formes multimodales sur le corridor Seine-Escaut ;
 - Vu la décision du 5 avril 2011, de lancer le dialogue compétitif en vue de l'attribution d'un contrat de partenariat pour les travaux du canal Seine-Nord Europe
 - Vu le protocole de gouvernance des plate-formes multimodales du canal Seine-Nord Europe signé le 19 mai 2011.

Il est convenu ce qui suit :

Préambule

Dans le cadre des réflexions menées à l'échelle de la vallée de l'Oise, le bureau d'études SAMARCANDE a réalisé en 2005, pour la communauté de communes de la Plaine d'Estrées, une étude stratégique d'optimisation de la fonction logistique associant le Creillois et le Compiégnois.

Il a été identifié la nécessité de mettre en place une plate-forme multimodale fluviale localisée au sein de la plus grande zone logistique de la région, à savoir la zone d'aménagement concerté (ZAC) Paris-Oise à Longueil-Sainte-Marie. Il s'agit, à travers ce projet, de conforter la filière logistique de l'Oise et du Sud de la région picarde au service du tissu industriel, notamment la vallée de l'Oise. De plus, cette filière logistique se nourrit de la proximité de la région Ile-de-France qui constitue un marché essentiel alimenté notamment par les ports du Havre mais aussi du Nord de l'Europe. Il s'agit enfin d'apporter une alternative à la route.

Cette orientation stratégique a depuis été confortée par la décision d'engager le canal Seine-Nord Europe qui permettra de favoriser le report modal de la route vers le fluvial des flux de conteneurs destinés à la région parisienne et provenant des ports d'Europe du Nord.

Par ailleurs, cette plate-forme fluviale étant à terme trimodale avec l'embranchement fer, constitue un outil de renforcement de la compétitivité des entreprises de la vallée de l'Oise. Les études de marché ainsi menées ont mis en évidence la possibilité d'atteindre pour les conteneurs un flux export (depuis le port fluvial vers les ports maritimes) correspondant à près de 60 % du flux import (depuis les ports maritimes vers le port fluvial), donnant ainsi toute sa pertinence à la solution fluviale.

D'ores et déjà, le projet tel qu'il est défini en 1^{ère} phase correspondant au plan de financement détaillé dans la présente convention, correspond à un potentiel d'activité estimé pour le fluvial à 18 000 EVP, à 100 000 tonnes de granulats et à 80 000 tonnes d'autres vracs, à l'horizon de 4 ans.

Article 1 - Objet de la convention

La présente convention a pour objet de préciser le cadre général des engagements de l'Europe, de l'Etat, de la région Picardie, du département de l'Oise, de VNF et du syndicat mixte, à la **réalisation de la phase 1 (port fluvial) du projet de la plate-forme multimodale située à Longueil-Ste-Marie**, dont le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise assure la maîtrise d'ouvrage.

Article 2 - Présentation du projet du port

2.a. Aménagement (1^{ère} phase)

Le projet d'aménagement du port, sur environ 14 ha, comprend 3 zones :

- **Zone "conteneurs"** de 3,32 ha environ
 - zone de stockage
 - 1 quai de 190 ml représentant la zone de (dé)chargement des bateaux
 - parking poids lourds
 - voirie et entrée poids lourds - poste de garde
 - espace piétonnier et espace vert

Extensions possibles de la zone de stockage conteneurs (environ 3ha50)
- **Zone "vrac"** de 7,50 ha environ
 - zone de stockage
 - 1 quai de 90 ml et 2 ducs d'albe pour le déchargement
 - 1 ponton avec rampe déportée et 2 ducs d'albe pour le chargement
 - voirie et entrée poids lourds
- **Zone "espace écologique humide"** de 3,28 ha environ
 - ru de Gaillant créé et méandré en pente douce
 - espace végétal et humide réalisé autour et le long du ru

2.b. Activité de la plate-forme multimodale

Elle porte sur au moins 3 domaines :

- l'activité "conteneurs"
- l'activité "vrac"
- l'activité "granulats"

Elle repose sur la désignation d'exploitants qui peuvent être différents pour chacune de ces activités, mais qui peuvent être également les mêmes. Ils seront désignés dans le cadre d'une mise en concurrence qui mettra notamment en avant la capacité à développer le trafic de la plate-forme multimodale fluviale.

Celle-ci évoluera avec la création du Canal Seine-Nord Europe qui doit permettre de générer des volumes significativement plus importants aux activités de la plate-forme multimodale fluviale. C'est dans cet esprit qu'ont été prévues des extensions possibles.

De la même façon, la possibilité de créer un embranchement ferroviaire est étudiée et fera l'objet de propositions ultérieures. Cet élément est mis en perspective dans les mises en concurrence engagées pour désigner des exploitants.

2.c. Calendrier de l'opération

La durée totale de l'opération 2008-2013 présente 4 phases principales :

- les études commencées depuis juillet 2008 et se terminant en 2012 ;
- la maîtrise d'œuvre commencée en juillet 2010 (avant-projet en novembre 2010, projet définitif en novembre 2011) ;
- la demande d'autorisation au titre de la Loi sur l'eau en 2011 (instruction du dossier, enquête publique, arrêté préfectoral pour septembre 2011) ;
- les travaux de juin 2012 à juin 2013 pour une mise en service du port prévue en juillet 2013 ;
- l'exploitation de la plate-forme multimodale à compter de juillet 2013.

Article 3 - Montant global de l'opération

Le montant global des dépenses prévisionnelles, comprenant l'acquisition foncière, les études, les travaux, les salaires et honoraires, est estimé à 17 220 000 € HT.

Le montant de l'assiette subventionnable de 14 220 000 € HT est obtenu une fois la déduction faite des recettes nettes*. Celles-ci sont estimées à 150 000 €/an et calculées sur une période de 20 ans, soit 3 M €.

* recettes nettes = recettes d'exploitation (redevances perçues des exploitants) moins les charges (frais de fonctionnement et de trésorerie).

Dépenses	Coût estimatif € HT
Acquisition foncière (≈16 ha)	1 416 000
Etudes	940 000
Travaux	14 068 632
Salaires et honoraires	795 368
TOTAL =	17 220 000

Dépenses financées par les recettes (recettes nettes : 150 000 €/an sur 20 ans)	3 000 000
---	------------------

TOTAL dépenses subventionnables =	14 220 000
--	-------------------

Article 4 - Plan de financement

Le plan de financement ci-dessous indique les montants des subventions des partenaires financeurs, ainsi que les montants des contributions des collectivités membres du syndicat mixte.

Recettes	Montant €	Taux
Subventions des partenaires financeurs :		
Etat (CPER 2007-2013)	3 340 000	74,68%
Conseil Régional de Picardie (CPER 2007-2013)	3 340 000	
Voies Navigables de France (CPER 2007-2013)	2 000 000	
Europe : FEDER (POC 2007-2013)	1 940 000	
Total Partenaires financeurs =	10 620 000	
Collectivités membres du Syndicat Mixte :		
Conseil Général de l'Oise	2 600 000	25,32%
Agglomération de la Région de Compiègne	600 000	
CC Plaine d'Estrées	400 000	
Total Membres du Syndicat Mixte =	3 600 000	
TOTAL recettes =	14 220 000	100,00%

Des conventions particulières entre le syndicat mixte, maître d'ouvrage et les cofinanceurs seront signées afin de fixer les modalités de versement de la subvention propre à chaque partenaire.

En ce qui concerne le FEDER, sa participation est subordonnée aux engagements des autres partenaires qui s'engagent en conséquence à produire tous documents nécessaires au versement effectif de la subvention du FEDER (délibérations, attestations de versements, ...).

Article 5 – Engagements du syndicat mixte et des partenaires du projet

Le syndicat mixte a la responsabilité pleine et entière de la maîtrise d'ouvrage des travaux réalisés et des installations mises en place au titre de l'opération.

Dans la limite de leurs compétences et selon leurs priorités, les partenaires du projet s'engagent à soutenir le développement de la plate-forme multimodale fluviale et, dans la perspective de la mise en service de la nouvelle liaison Seine-Nord Europe et de ses quatre plate-formes, à assurer la cohérence globale de l'offre de services logistiques et portuaires sur l'ensemble de cette liaison.

Le FEDER ayant seul financé les études, le préfet de région Picardie (SGAR), s'engage à communiquer aux autres partenaires les résultats de ces dernières, dès lors que le dossier de travaux est déposé.

Une convention d'occupation temporaire sera signée entre VNF et le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise pour la mise à disposition du domaine public fluvial nécessaire à l'exploitation du port.

Une convention de financement précisant les modalités de versement des sommes dues par VNF sera signée entre VNF et syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise.

Article 6 - Modalités de suivi

Un comité de suivi associant les différents signataires de la présente convention sera mis en place pour la réalisation de ce projet. Il sera composé :

- pour l'Etat : du préfet de Région ou ses représentants ;
- pour la région de Picardie : du président du conseil régional ou de son représentant ;
- pour le département de l'Oise : du président du conseil général ou de son représentant ;
- pour VNF : de son directeur général ou de son représentant ;
- pour le syndicat mixte :
 - . d'un représentant du conseil général de l'Oise,
 - . d'un représentant de la communauté de communes de la Plaine d'Estrées
 - . d'un représentant de l'agglomération de la région de Compiègne.

Ce comité de suivi aura pour mission d'assurer le suivi de la convention et de ses modalités opérationnelles de mise en œuvre. Il se réunira autant que de besoin et au minimum deux fois par an. Les réunions seront organisées par le syndicat mixte.

A ce comité de suivi, succèdera, après la mise en service du port, un conseil de développement qui sera créé par le syndicat mixte. Ce conseil de développement sera composé :

- des représentants du syndicat mixte, suscités ;

- des représentants des partenaires financeurs, suscités ;
- des représentants des exploitants du port (conteneurs, vrac, granulats, ...) ;
- des représentants la société civile : citoyens, acteurs économiques, institutionnels et associatifs.

Le conseil de développement permettra d'échanger sur tous les sujets contribuant au bon fonctionnement de la plate-forme de Longueil-Ste-Marie et au développement du trafic fluvial.

Article 7 - Actions de communication

Le syndicat mixte doit mentionner le concours financier des partenaires et en faire état sur l'ensemble des documents établis (plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du financement.

Le syndicat mixte s'engage par ailleurs à informer les partenaires de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative à l'opération.

Les modalités relatives à l'organisation des manifestations, y compris les inaugurations, doivent faire l'objet d'une concertation préalable entre les partenaires financiers de l'opération.

Outre les supports de communication classiques mentionnés ci-dessus, toute subvention d'investissement devra intégrer comme support de publicité : le panneau de chantier et la plaque pérenne.

- **Panneau de chantier**

Dans le cadre de travaux, le syndicat mixte érige sur le site de l'opération un panneau d'affichage indiquant de façon claire la participation des financeurs et logo. La maquette du panneau doit être préalablement validée par les partenaires financiers. Ce panneau devra être implanté de façon à être vu du public pendant toute la durée de réalisation de l'opération. Les financeurs se réservent le droit en complément de ce panneau, de communiquer sur l'opération en cours par ses propres moyens.

- **Plaque pérenne**

Lorsque l'opération est achevée et le panneau de chantier déposé, une plaque d'information permanente doit être apposée sur le(s) bâtiment(s) et/ ou équipement(s) de façon à être visible par le public. Le syndicat mixte peut faire le choix de réaliser la plaque d'information permanente, dont la maquette sera préalablement validée par les partenaires financiers, avant son apposition qui interviendra au plus tard trois mois après l'achèvement de l'opération et / ou au plus tard le jour de l'inauguration de la réalisation.

Les modalités d'application de la présente clause propres à chaque partenaire seront détaillées dans les conventions particulières.

Article 8 - Date d'effet et durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de la date de notification.

Elle expire le 31 décembre 2015, soit 2 ans après la fin de programmation CPER et du POC 2007-2013 ; le 31 décembre 2013 étant la date limite d'éligibilité des dépenses pour ces deux programmes.

Article 9 - Modification de la convention

Toute modification de la présente convention fait l'objet d'un avenant qui est soumis à l'approbation de l'ensemble des partenaires.

Article 10 - Contrôles

Le syndicat mixte s'engage à faire ressortir directement dans ses écritures, la comptabilité propre aux opérations concernées par la présente convention.

Le syndicat mixte s'engage à faciliter le contrôle par l'Union européenne, l'Etat, la région, le département et VNF ou par toute personne habilitée à cet effet de la réalisation du projet et de l'emploi des fonds, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Les modalités de contrôle de chaque partenaire seront détaillées dans les conventions particulières.

Article 11 - Résiliation de la convention

A la demande expresse et motivée de l'une des parties (exemple : refus de payer par l'un des partenaires financeurs justifié par un manquement significatif dans la mise en œuvre de la convention, empêchement consécutif à un cas de force majeure par le syndicat mixte), la présente convention pourrait être résiliée avant son terme.

Cette résiliation ne serait effective de plein droit qu'à l'expiration d'un délai de 6 mois après réception par le syndicat mixte d'un courrier en recommandé avec accusé de réception dénonçant celle-ci et adressé en copie à l'ensemble des signataires. Ce délai de 6 mois sera mis à profit pour trouver une solution de conciliation entre les signataires.

Jusqu'à l'expiration du délai de conciliation, les parties continueront de respecter leurs engagements contractuels, les partenaires financeurs acquitteront les dépenses réalisées et justifiées.

A la date de résiliation, il sera procédé par le syndicat mixte à un état définitif des dépenses et recettes réalisées, des engagements financiers restant à honorer, permettant le cas échéant de réexaminer la participation financière de la structure souhaitant résilier son engagement.

En tout état de cause, cette résiliation ne pourra pas entraîner un remboursement des subventions perçues et qui auront été utilisées pour acquitter les montants des travaux ou autres postes de dépenses déjà réalisés. De plus, le montant de la partie de la subvention correspondant aux travaux réalisés lors de l'élaboration de l'état définitif des dépenses et recettes, et qui n'aurait pas été versé précédemment, sera également à régler par le partenaire financier au syndicat mixte.

Cet article ne s'applique pas à la subvention au titre du FEDER. Les conditions d'obtention de la subvention prévue sont réglées par une convention particulière propre aux financements européens.

Article 12 - Litiges

Tous litiges auxquels pourraient donner lieu l'interprétation et l'exécution des clauses de la présente convention sont de la compétence exclusive du tribunal administratif d'Amiens.

Amiens, le
en sept exemplaires

Pour l'Etat
le préfet de la région Picardie

Pour la région Picardie
le président du conseil régional

Michel DELPUECH

Claude GEWERC

Pour le département de l'Oise
le président du conseil général,

Pour Voies navigables de France
le directeur général,

Yves ROME

Marc PAPINUTTI

Pour la communauté de communes de
la Plaine d'Estrées,
le président,

Pour l'agglomération de la région de Compiègne,
le 1^{er} vice-président,

Marcel FOUET

Robert TERNACLE

Pour le syndicat mixte de la Plate-forme multimodale Paris-Oise
le président,

Philippe MARINI

CONVENTION ATTRIBUTIVE DE SUBVENTION

N°...../.....

ENTRE

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE, établissement public à caractère industriel et commercial, immatriculé au RCS du TGI d'Arras n° B552 017 303, dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 30820 - 62408 BETHUNE Cedex, représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, directeur général,

désigné ci-après « VNF »

ET

Le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise
représenté par son président, Monsieur Philippe MARINI, dûment habilité par délibération du

désigné ci-après « le bénéficiaire »,

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 4311-1 et suivants,

Vu le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960, modifié, portant statut de Voies navigables de France, et notamment ses articles 13, 14, 16 et 17,

Vu l'article 5 du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissements,

Vu la délibération du conseil d'administration de Voies navigables de France du 6 octobre 2011,

Vu la demande de subvention formulée par le bénéficiaire le 26 mai 2011,

PREAMBULE

Etant rappelé :

- que la réalisation du port fluvial Paris-Oise s'inscrit dans un projet de plate-forme multimodale (voies fluviale, routière et ferrée) ; le port fluvial consistant en la phase 1 – tranche 1 et la desserte ferroviaire en la phase 2 de ce projet ;
- que le montant de la phase 1 du projet, création du port fluvial Paris-Oise, est inscrit au contrat de projet Etat-région (CPER) 2007-2013 du 12 juillet 2007, et au programme opérationnel de compétitivité (POC) 2007-2013 ;
- que les collectivités membres du syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise ont délibéré pour inscrire le montant de leur participation (autorisation d'engagement pluriannuel et autorisation de programme) : la communauté de communes de la Plaine d'Estrées en date du 30 mars 2010, l'agglomération de la région de Compiègne en date du 13 avril 2010 et le conseil général de l'Oise en date du 7 octobre 2010 ;

- que le syndicat mixte a délibéré pour inscrire un montant total prévisionnel de l'opération (autorisation de programme n°2 – BP 2011) en date du 14 janvier 2011.

Paris-Oise Port Intérieur, située à Longueuil-Sainte-Marie, est une plate-forme logistique qui prévoit de se développer en réalisant les interfaces nécessaires aux trafics fluvial et ferroviaire. La plate-forme offrira 24 hectares supplémentaires, situés au débouché sud du canal Seine-Nord Europe, en valorisant l'Oise, élément majeur de la liaison fluviale européenne Seine-Escaut entre Conflans et Gand.

Il est apparu important pour VNF de favoriser l'émergence de cette plate-forme qui contribue au développement de nouveaux trafics fluviaux de conteneurs et de vracs en mobilisant les chargeurs des différentes filières industrielles, principalement vers le sud, mais également vers le nord, en y apportant une contribution financière qui fait l'objet d'un acte séparé dans le cadre du CPER Picardie.

Le lancement du dialogue compétitif pour l'attribution du contrat de partenariat en vue des travaux de construction du canal SNE le 5 avril 2011 à Nesle par le Président de la République a aussi contribué à mobiliser les acteurs économiques des différentes filières pour s'y préparer entre 2012 et 2017.

Un enjeu majeur de la préparation du projet SNE est le développement des 4 plates-formes multimodales dans l'optique d'une pré-commercialisation dès 2013 et d'une mise en service en 2017 en même temps que le canal.

A cet effet, lors du comité consultatif du 19 mai 2011 les parties prenantes au développement de ces PFM (Etat, VNF, grands ports maritimes et le port autonome de Paris, régions et départements) ont signé un protocole d'accord qui fixe la feuille de route et les principes du développement des 4 PFM.

Le périmètre géographique de cette structure de gouvernance couvre naturellement les 4 PFM du canal SNE mais vise également à garantir la cohérence de l'ensemble du maillage portuaire de la liaison, notamment grâce à l'implication des collectivités territoriales concernées par la liaison (IDF, Haute-Normandie, Picardie et Nord-Pas-de-Calais) ainsi que grâce à la présence des trois grands ports maritimes (Le Havre, Rouen et Dunkerque) et Ports de Paris.

A ce titre, le port de Longueuil fait partie du périmètre concerné par les travaux de la structure de préfiguration des PFM du canal SNE.

Dans la perspective de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2017 et du développement des 4 plates-formes multimodales sur le nouveau canal, le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise, maître d'ouvrage et exploitant de la plate forme de POPI et VNF ont décidé de réunir leurs intérêts communs afin d'assurer une cohérence dans l'offre de services logistiques et portuaires et permettre un développement optimal du port de Longueuil et des plates-formes multimodales générant le trafic fluvial sur la liaison Seine-Escaut.

CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 - Objet

La présente convention a pour objet de préciser le cadre général des relations et les modalités de versement de la subvention, entre VNF et le syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise dans le cadre du développement de la plate-forme multimodale située à Longueuil-Sainte-Marie, notamment pour la phase de préparation de l'ouverture du canal Seine-Nord Europe entre 2012 et 2017, puis après l'ouverture du canal Seine-Nord Europe.

Article 2 - Comité technique VNF / syndicat mixte

Il est convenu, d'assurer une coordination avec le développement du projet de canal Seine-Nord Europe pour :

- ⇒ coordonner les modalités de développement et de commercialisation en vue d'assurer une synergie des ports intérieurs de la liaison Seine-Escaut dans le d'optimiser le report modal ;
- ⇒ assurer aux co-financeurs des PFM du canal SNE, et notamment à la région de Picardie et au département de l'Oise, un partage commun des objectifs de développement du trafic fluvial ;
- ⇒ contribuer à court terme entre 2012 et 2017 aux objectifs d'amorçage de la liaison Seine-Escaut, à travers des expérimentations de nouvelles filières et offres logistiques ;
- ⇒ assurer un développement équilibré des différentes plates-formes de la liaison à partir de 2017.

Un comité technique est créé pour accompagner la définition et la mise en place des services sur le futur port de Longueuil-Sainte-Marie.

Il est composé de représentants des deux partenaires, spécialistes des thèmes susceptibles d'être abordés.

Le comité technique est notamment chargé de :

- ⇒ servir de plate-forme d'échange entre partenaires sur la situation du marché des transports et son évolution ;
- ⇒ servir de plate-forme de coordination entre les partenaires sur les opérations de communication voire la mise en place de manifestations communes ;
- ⇒ préparer la mise en service opérationnelle du site. Il s'agit notamment :
 - de contribuer à l'élaboration du cahier des charges des consultations ;
 - lors du choix des exploitants des terminaux, vrac et conteneur, de l'étude des différentes offres, de la participation aux auditions éventuelles des candidats ;
 - de préciser l'adaptation du site aux besoins d'opérateurs tiers, notamment les bateliers : gestion des déchets, équipements de sécurité et services à apporter ;
 - de l'optimisation de la politique tarifaire.

Plus généralement, le comité peut préciser si nécessaire la stratégie d'ensemble du site, et notamment son articulation avec la future mise en service de la liaison Seine-Escaut.

Le comité se réunit, en tant que de besoin, à la demande de l'un ou l'autre des deux partenaires. En particulier, trois phases apparaissent essentielles :

- ⇒ lors de l'analyse des offres relatives à l'exploitation des terminaux (approximativement durant l'automne 2011) ;
- ⇒ lors de la finalisation des offres (même période) ;
- ⇒ lors de la mise en œuvre des terminaux (2012-mi 2013).

Un avis écrit produit par les services de Voies navigables de France peut, le cas échéant, être transmis via le comité technique au comité syndical du port fluvial Paris-Oise

L'ensemble des documents mis à la disposition du comité technique, notamment ceux ayant une vocation commerciale, reste confidentiel et à ce titre ne peut pas faire l'objet d'une transmission à des tiers sans accord des deux partenaires.

Article 3 - Description des travaux

Article 3.1 - Description des travaux

Les travaux consistent en la création des deux ports, conteneurs et vracs, le long de l'Oise canalisée.

Une annexe technique et financière indiquant le coût de l'opération, les dépenses éligibles, le plan de financement et le calendrier de réalisation prévisionnel est jointe à la présente convention.

Article 3.2 - Modalités d'exécution des travaux

Commencement des travaux :

Le bénéficiaire est autorisé à commencer les travaux dès que son dossier de demande de subvention est réputé complet, en application de l'article 5 alinéa 1^{er} du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement. Il en informera par écrit le service mentionné à l'article 4.3 dans un délai de 12 mois à compter du commencement des travaux, qui devront intervenir dans un délai de 18 mois à compter de la signature de la convention.

Délai d'achèvement des travaux :

Le bénéficiaire s'engage à réaliser l'opération au plus tard dans un délai de 24 mois après le début d'exécution de celle-ci, sauf prorogation éventuelle accordée par VNF avant l'expiration du délai initial défini à l'article 11 de la présente convention.

Le bénéficiaire devra fournir une demande écrite et motivée à cet effet.

Cette prorogation devra être constatée par avenant à la présente convention.

En cas d'abandon du projet, le bénéficiaire s'engage à informer sans délai et par écrit le service mentionné à l'article 3.3.

Suivi des travaux :

Le bénéficiaire est maître d'ouvrage des travaux.

Article 3.3 - Interlocuteur du bénéficiaire

Dans le cadre de cette convention, le bénéficiaire dispose d'un correspondant unique qui est le service instructeur suivant :

Siège : direction du développement
Service : division politique foncière et domaniale
Adresse : 175, rue Ludovic Boutleux – 62408 Béthune Cedex
Téléphone : 03 21 63 24 23

Article 4 - Montant de la subvention

Article 4.1 - Coût global de la dépense éligible

Le coût global prévisionnel de la dépense est de 17,2 millions d'euros HT.

Article 4.2 - Montant de la subvention

4.2.1. - Compte tenu du coût global HT prévisionnel des travaux mentionné au 4.1, le montant maximum prévisionnel de la subvention est de 2 000 000 euros.

4.2.2. - Le bénéficiaire s'engage à restituer à VNF les sommes non utilisées au titre de la subvention, ainsi que les sommes éventuellement trop perçues si le montant global HT définitif des travaux s'avère inférieur au montant prévisionnel indiqué au 4.1.

Article 5 - Modalités de versement de la subvention

Le versement de la subvention s'effectue de la manière suivante :

Une avance de 30 % est versée dès l'entrée en vigueur de la présente convention, soit 600 000 €.

ET

Le paiement de la subvention fera l'objet d'acomptes au fur et à mesure de l'avancement des travaux selon un calendrier préalablement fixé, annexé à la présente convention.

Le montant total des acomptes ne dépassera pas 80 % de la subvention. Le solde de 20 % sera versé à l'issue de la réception des travaux éligibles.

Pièces justificatives nécessaires au versement de la subvention :

L'ensemble des justificatifs doit être établi au nom du bénéficiaire.

Tous les versements sont effectués au vu d'un certificat administratif établi par l'ordonnateur et de l'état récapitulatif détaillé des dépenses effectuées.

Le bénéficiaire déposera un état récapitulatif des mandats émis et certifiés payés par le comptable public assignataire. Cet état est destiné à remplacer la production des copies des factures acquittées.

Compte à créditer :

Le comptable assignataire est l'agent comptable principal de Voies navigables de France.

Les paiements sont effectués au compte ouvert au nom du bénéficiaire :

Titulaire : Trésorerie Compiègne Municipal

Banque : BDF de Compiègne

Code banque : 30001

Code guichet : 00309

N° de compte : E 602 0000000

Article 6 - Contrôle

Voies navigables de France se réserve le droit de requérir toutes pièces justificatives complémentaires afin de s'assurer du bon déroulement des travaux financés.

Article 7 - Documents relatifs aux travaux achevés

Le bénéficiaire s'engage à fournir à VNF tous les documents relatifs aux travaux et susceptibles de l'intéresser au plus tard dans un délai de 6 mois à compter de l'achèvement desdits travaux.

Article 8 - Modification de la convention

Article 8.1 - Modifications affectant les modalités de la convention

Toute modification affectant les modalités de la présente convention pourra éventuellement faire l'objet d'un avenant signé des parties avant l'expiration du délai initial prévu à l'article 12 de la présente convention. Le bénéficiaire devra fournir une demande écrite et motivée à cet effet.

Article 8.2 - Modifications affectant le bénéficiaire

Le bénéficiaire s'engage à notifier immédiatement à VNF toute modification affectant sa personne (changement de dénomination, de statut, de structure de capital, cession, fusion, etc.).

Article 9 - Publicité

Le bénéficiaire s'engage à assurer la publicité de la subvention versée par VNF, notamment par le biais d'une communication à l'égard du public et par l'implantation de panneaux d'affichage sur les lieux des travaux.

Article 10 - Pièces constitutives

Les pièces constitutives de la convention sont le présent document et l'annexe technique et financière constituée des documents suivants :

- un calendrier prévisionnel des travaux ;
- un plan de situation ainsi que les éléments techniques des travaux ;
- un plan de financement général et particulier.

Article 11 – Durée de la convention

La présente convention prend effet à compter de la date de sa signature et prendra fin à la remise intégrale des documents relatifs aux travaux achevés, laquelle devra intervenir au plus tard dans un délai de 5 années à compter de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 12 - Non-respect des obligations : sanction / résiliation

En cas de non-respect de leurs obligations, une démarche de conciliation sera entamée par les parties, à la demande unilatérale de l'une d'elles.

Faute de satisfaire aux obligations de la convention 1 mois après le commencement de la démarche de conciliation, VNF mettra en demeure le bénéficiaire de satisfaire aux obligations de la convention, par lettre recommandée avec accusé de réception.

VNF se réserve le droit, à l'expiration d'un délai de 2 mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé réception valant mise en demeure, de mettre fin, unilatéralement et à tout moment, à la présente convention, en cas de non respect de l'une des ses clauses ou de l'une des clauses de l'un quelconque des avenants à ladite convention, et d'exiger le reversement partiel ou total des sommes versées, notamment dans les cas suivants :

- non-exécution partielle ou totale de l'objet de la convention ;
- différence entre le plan de financement joint en annexe et le plan de financement final qui amènerait un dépassement du taux maximum de cumul des aides publiques directes ;
- changement dans l'objet de la subvention sans autorisation préalable ;
- dépassement du délai d'exécution maximum prévu à l'article 4.2 de la présente convention.

La résiliation de la convention ne dispense pas le bénéficiaire de ses obligations de compte rendu d'emploi et n'ouvre à aucun droit à dédommagement que ce soit.

Article 13 - Litiges

Les litiges qui peuvent intervenir à l'occasion de la présente convention relèvent du tribunal administratif de Lille.

Fait à Béthune,

Le
En exemplaires

Pour le bénéficiaire,
Le président du Syndicat mixte,

Le directeur général de
Voies navigables de France,

Le contrôleur général
auprès de VNF,

M. Philippe MARINI

M. Marc PAPINUTTI

M. Jean DEULIN

ANNEXE

1) Coûts d'investissements

Le financement global du projet est assuré dans le cadre du CPER 2007-2013 pour un montant total de 17,2 M€.

Montant des investissements

Dépenses	Coût estimatif € HT
Acquisition foncière (≈16 ha)	1 416 000
Etudes	940 000
Travaux	14 068 632
Salaires et honoraires	795 368
TOTAL =	17 220 000

Dépenses financées par les recettes (recettes nettes : 150 000 €/an sur 20 ans)	3 000 000
---	------------------

TOTAL dépenses subventionnables =	14 220 000
--	-------------------

Tableau de financement (M€ HT)

Recettes	Montant €	Taux
Subventions des partenaires financeurs :		
Etat (CPER 2007-2013)	3 340 000	74,68%
Conseil Régional de Picardie (CPER 2007-2013)	3 340 000	
Voies Navigables de France (CPER 2007-2013)	2 000 000	
Europe : FEDER (POC 2007-2013)	1 940 000	
Total Partenaires financeurs =	10 620 000	
Collectivités membres du Syndicat Mixte :		
Conseil Général de l'Oise	2 600 000	25,32%
Agglomération de la Région de Compiègne	600 000	
CC Plaine d'Estrées	400 000	
Total Membres du Syndicat Mixte =	3 600 000	
TOTAL recettes =	14 220 000	100,00%

2) Calendrier de réalisation prévisionnel

- Décembre 2011 : lancement du marché « travaux ».
- Juin 2012 : lancement des travaux.
- Juillet 2013 : ouverture de la plate-forme.

3) Description technique

Le futur site portuaire comprend trois zones :

⇒ la zone « conteneur » (3,32 ha)

- zone de stockage ;
- un quai de 190 ml permettant les opérations fluviales ;
- un parking PL ;
- la voirie et les entrées PL ainsi que le poste de garde ;
- un espace piétonnier et un espace vert ;
- une zone équipée pour l'accueil de conteneurs de marchandises dangereuses.

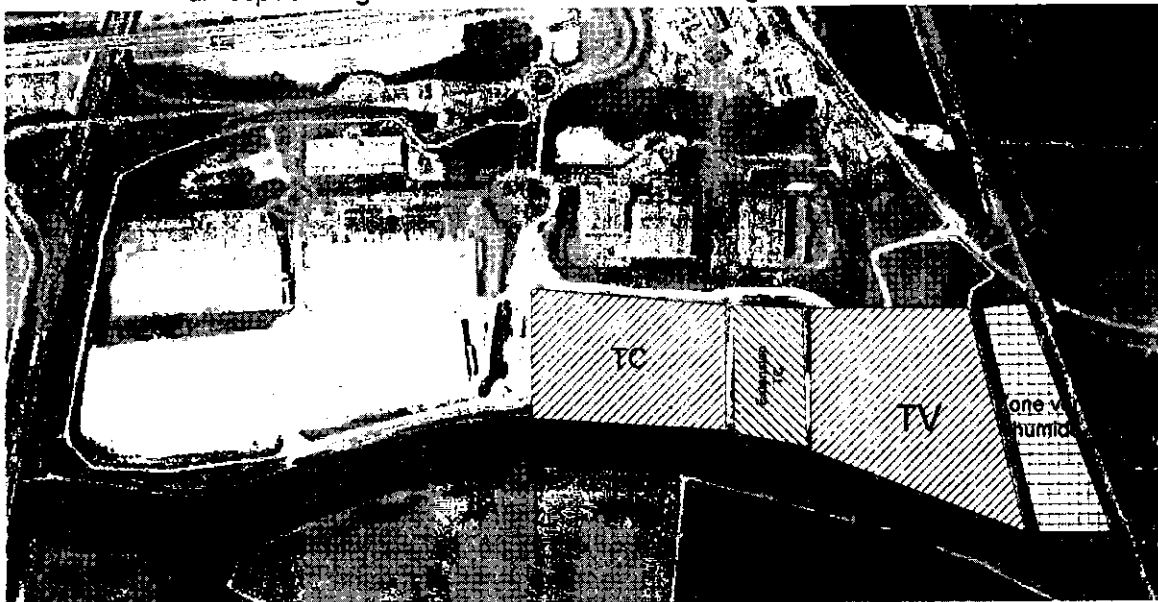
Une extension possible de la zone de stockage de 3,5 ha est préservée.

⇒ la zone « vrac » (7,5 ha)

- une zone de stockage ;
- un quai de 190 ml et deux ducs d'albe ;
- un ponton et une rampe déportée ;
- la voirie et l'entrée PL.

⇒ la zone « espace écologique humide » (3,28 ha)

- ru de Gaillant créé et en méandre en pente douce ;
- un espace végétal et humide autour et le long du ru.



CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE AUX INVESTISSEMENTS
SUR LE SITE DU PORT PUBLIC DE FROUARD**

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 conseil d'administration du 25 février 2009 portant délégation de pouvoirs au directeur général de Voies navigables de France,

Vu le cahier des charges de concession du port public de Frouard à la chambre de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France reçoit mandat pour autoriser la réalisation des investissements mentionnés en annexe à la présente délibération et projetés par la chambre de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle, dans le cadre de la concession du port de Frouard.

Article 2

Le directeur général de Voies navigables de France reçoit mandat pour accorder, par avenant à la concession susvisée, une indemnisation de la chambre de commerce et d'industrie de Meurthe-et-Moselle, sur la base de la valeur nette comptable des investissements nette des subventions reçues et du solde des comptes de la concession, à la date de la fin de concession, pour les investissements autorisés par l'article 1^{er}, sous réserve :

- ⇒ qu'ils constituent pour le concédant des biens de retour ;
- ⇒ que Voies navigables de France ait préalablement donné son accord sur la durée d'amortissement des investissements dans les comptes du concessionnaire et sur le niveau des subventions reçues par le concessionnaire et affectées aux investissements considérés dans l'avenant.

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

ANNEXE
RELATIVE AUX PROJETS D'INVESTISSEMENTS DE LA CCI DE MEUTHE ET MOSELLE

Site de Nancy-Frouard

- création d'une plate-forme de 10 000 m², de résistance 28 t/m², en bordure de quai sur 190 mètres ;
- imperméabilisation de la plate-forme ;
- installation d'un bassin d'orage adapté à la surface de la plate-forme ;
- renforcement du mur de quai en pierre par une cuirasse de 6 mm d'épaisseur munie de glissières verticales ;
- stabilisation de l'assise des deux voies ferrées bordant le quai par une nappe de graves-ciment et un rééquipement en traverses béton ;
- clôture en grillage rigide de 2,50 m ;
- poste de contrôle par badges ;
- portails d'accès camions et trains.

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A LA CONCLUSION DE L'AVENANT N°1 AU MARCHE DE
RECONSTRUCTION DU BARRAGE DE CHATOU**

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° 09 21 I 018 de reconstruction du barrage de Chatou notifié au groupement d'entreprises BOUYGUES TP / QUILLE / EMCC le 21 avril 2009,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à signer l'avenant n° 1, joint en annexe, au marché n° 09 21 I 018 de reconstruction du barrage de Chatou.

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

MARCHÉS PUBLICS DE TRAVAUX

AVENANT n° 1

A. Identification de la personne morale de droit public qui a passé le marché et du titulaire

EXE4

Ministère, collectivité territoriale ou établissement
Voies navigables de France
Direction interrégionale du bassin de la Seine
Service de la navigation de la Seine
2, quai de Grenelle
75732 PARIS Cedex 15
Tél : 01 40 58 29 99

Titulaire du marché de travaux objet du présent avenant :**Le groupement solidaire constitué par les sociétés :**

La Société BOUYGUES TP, Société Anonyme au capital de 37 730 520 €, dont le siège social est sis au 1 avenue Eugène Freyssinet, Guyancourt – 78061 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES, inscrite sous le numéro B 407 985 308 RCS Versailles, représentée par Bertrand BURTSHELL, Directeur Travaux Publics Région Parisienne ;

La Société QUILLE, Société Anonyme au capital de 15 255 000 €, dont le siège social est sis au 4 rue Saint Eloi – 76000 ROUEN, inscrite sous le numéro 680 500 881 RCS Rouen, représentée par Jean-Michel MENDRET, agissant en qualité de Directeur Général ;

La Société EMCC, Société par Actions Simplifiée au capital de 4 000 000 €, dont le siège social est sis au 7 rue Ernest Flammarion – ZAC du Petit Le Roy – Chevilly-Larue – 94659 RUNGIS CEDEX, inscrite sous le numéro 712 060 797 RCS Créteil, représentée par Patrick AMATHIEU, agissant en qualité de Directeur d'Agence ;

Dont le mandataire est la société : BOUYGUES Travaux Publics

Le nouveau co-traitant du groupement solidaire en remplacement de la Société Quille est :

La Société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE, Société Anonyme au capital de 907 360 €, dont le siège social est sis rue Pierre et Marie Curie – 31670 LABEGE, inscrite sous le numéro 722 069 366 RCS TOULOUSE, représentée par Patrick HOGUET, agissant en qualité de Directeur Général ;

Objet du marché :

Reconstruction du barrage de Chatou et démolition du barrage existant

Montant initial du marché :

42 008 624,98 € TTC

Date de signature du marché :

17 avril 2009

Date de notification du marché :

21 avril 2009

Montant du marché après avenant n°1 :

49 415 294,55 € TTC

Marché N° **09 21 I 018 0**

Avenant N°1

Le marché dont la désignation est précisée en page 1, est modifié dans les conditions fixées aux articles suivants.

Article premier : Objet de l'avenant

L'objet du présent avenant n°1 porte sur les cinq points suivants :

- la cession et le transfert des droits et obligations de la société QUILLE à la société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS France (article 2),
- le report du délai partiel n°1 au 31 décembre 2010 modifiant la clause de l'article 3.3 de l'acte d'engagement (article 3) ;
- la rémunération de l'accélération des travaux réalisés en 2010 au titre de la passe rive gauche du nouveau barrage et de celle des travaux restant à réaliser en Seine (articles 4,5 et 6)
 - a) la fixation du nombre de jours ouvrés de retard cumulés pour la réalisation des travaux des tranches ferme et conditionnelle n°1, non imputables au Titulaire, et nécessitant accélération des travaux pour l'achèvement de la pose du clapet de la passe rive gauche, prévu testé et couché dans sa fosse au plus tard le 30 novembre 2010 (délai partiel n°1 selon l'article 3.3 de l'acte d'engagement) ;
 - b) la fixation du coût de l'accélération nécessaire au rattrapage du nombre de jours ouvrés restant sur chemin critique des travaux des tranches ferme et conditionnelle n°1, non imputables au Titulaire et déduction faite du nombre jours après report du délai partiel n°1 au 31 décembre 2010 ;
 - c) par extension, la fixation du coût des accélérations 2011 et 2012 nécessaires à l'absorption des quantités et travaux supplémentaires sur chemin critique des travaux en Seine et relatifs aux tranches conditionnelles n°2 et n°3 ;
- la fixation de prix nouveaux définitifs selon les modalités de l'article 14 du CCAG travaux (article 7) ;
- l'augmentation des quantités initialement prévues en fonction des travaux déjà réalisés et des études d'exécution validées par la Maîtrise d'œuvre, comprenant notamment l'augmentation des quantités de liernes et butons et des aciers HA, ainsi que l'ajustement de certaines quantités du DQE ;
- les modifications administratives et techniques apportées à la nature de certains travaux et à leurs conditions de réalisation (articles 10 et 11)
 - d) la modification des dispositions techniques prévues par le marché sur les points faisant l'objet de propositions techniques du Titulaire validées sous conditions et relatives à l'exécution de certains travaux ou parties d'ouvrage (article 10),
 - e) intégration de sujétions d'exécution complémentaires pour les travaux des tranches conditionnelles TC2 et TC3 (article 11), par extension de l'application en 2011/2012 de prix nouveaux.

Sont annexés au présent avenant :

- annexe 1a : le tableau récapitulatif du nombre de jours ouvrés de retard retenus sur chemin critique des travaux des tranches ferme et conditionnelle n°1, non imputables au Titulaire du Marché de Travaux,
- annexe 1b : le tableau récapitulatif du nombre de jours ouvrés supplémentaires de mobilisation de l'atelier nautique rendue nécessaire pour faire face aux événements extérieurs,
- annexe 2 : le tableau justificatif de la valorisation de l' accélération des travaux en 2010,
- annexe 3 : le bordereau des prix nouveaux rémunérant des travaux supplémentaires non prévus au marché du Titulaire,
- annexe 4 : le détail quantitatif estimatif précisant les nouvelles quantités du marché du Titulaire,
- annexe 5 : les dispositions techniques relatives aux mesures prévues pour l'exécution de certains travaux ou parties d'ouvrage, à l'initiative du Titulaire et validées par la Maîtrise d'œuvre (FSMM n° 9001 à 9010),
- annexe 6 : le planning prévisionnel des travaux précisant notamment les ateliers accélérés en Seine en 2011 et 2012,
- annexe 7 : l'arrêté portant modification de l'arrêté inter préfectoral n°08-109/DDD du 13/08/2008 autorisant VNF à reconstruire le barrage de Chatou.

Article 2 : Cession et transfert de droits

Vu le regroupement par scission de la branche d'activité « Ouvrages d'Art » des sociétés NORPAC, QUILLE, et DV CONSTRUCTION avec la société VSL France, société entièrement détenue par BOUYGUES CONSTRUCTION, pour former l'entité BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE à compter du 1er juillet 2010, acté par le Tribunal de Commerce DE TOULOUSE le 02 juillet 2010,

Vu le PV de l'assemblée générale mixte des actionnaires de la société VSL France du 30 juin 2010 et notamment .

- la deuxième résolution par laquelle la société VSL France prend en charge l'actif et le passif de la branche "Ouvrages d'Art" de la société QUILLE.
- la treizième résolution par laquelle la dénomination de la société VSL France est modifiée pour devenir BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE.

Vu le courrier du 6 juillet 2010 par lequel la société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE, dont le siège social est situé rue Pierre et Marie Curie – 31 670 LABEGE, accepte la reprise de l'intégralité des contrats en cours et se substitue dans les charges et engagements donnés par la société QUILLE, ainsi que dans tous les droits et actions pouvant résulter des engagements reçus.

Les droits et obligations de la société QUILLE tels qu'ils résultent du marché 09 21 I 018 0 notifié le 24 avril 2009 sont cédés et transférés à la société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE en ce qui concerne l'exécution des travaux de reconstruction du Barrage de Chatou, ce qui est accepté par l'ensemble des signataires du présent avenant.

Le groupement d'entreprises solidaires, titulaire du marché, est désormais composé des Sociétés :

La Société BOUYGUES TP, Société Anonyme au capital de 37 730 520 €, dont le siège social est sis au 1 avenue Eugène Freyssinet, Guyancourt – 78061 SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES, inscrite sous le numéro B 407 985 308 RCS Versailles, représentée par Bertrand BURTSCHHELL, agissant en qualité de Directeur Travaux Publics Région Parisienne;

La Société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE, Société Anonyme au capital de 907 360 €, dont le siège social est sis rue Pierre et Marie Curie – 31 670 LABEGE, inscrite sous le numéro 722 069 366 RCS TOULOUSE, représentée par Patrick HOGUET, agissant en qualité de Directeur Général .

Et

La Société EMCC, Société par Actions Simplifiée au capital de 4 000 000 €, dont le siège social est sis au 7 rue Ernest Flammarion – ZAC du Petit Le Roy – Chevilly-Larue – 94659 RUNGIS CEDEX, inscrite sous le numéro 712 060 797 RCS Créteil, représentée par Patrick AMATHIEU, agissant en qualité de Directeur d'Agence :

Dont le mandataire est la société : BOUYGUES TP.

La domiciliation bancaire du marché est inchangée.

La notification du présent avenant n°1 vaudra prise d'effet du transfert entre QUILLE et BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE.

Article 3 : Modification des délais du marché

L'article 3.2 de l'acte d'engagement est modifié comme suit :

Tranche	Délai
Ferme	43 mois
TC1	24 mois
TC2	21 mois
TC3	24 mois
TC4	11 mois
TC5	19 mois

L'article 3.3 de l'acte d'engagement est modifié comme suit :

L'alinéa :

« Délai partiel n°1 au 30/11/2010 : tout batardeau arasé au droit des passes et clapet de passe rive gauche testé et couché dans sa fosse »

est remplacé par :

« Délai partiel n°1 au 31/12/2010 : tout batardeau arasé au droit des passes et clapet de passe rive gauche testé et couché dans sa fosse »

Le délai est donc prolongé de **23 jours ouvrés** soit 31 jours de calendrier.

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N°1

Article 4 : Coût de l'accélération 2010 nécessaire au rattrapage du nombre de jours de retard sur chemin critique

Le présent article fixe le coût de l'accélération 2010 nécessaire au rattrapage du nombre de jours de retard sur chemin critique après déduction du nombre jours résultant du report du délai partiel n°1 au 31 décembre 2010, soit un total de **58 jours ouvrés (détail en annexe 1a)**.

Le coût de l'accélération des travaux en 2010 correspond :

- à la rémunération des heures complémentaires réalisées par le Titulaire et identifiées par la Maîtrise d'œuvre comme étant effectives soit en horaires élargis pour les travaux de terrassement, et de pose des équipements hydromécaniques soit en jours supplémentaires de battage (horaires fixés par arrêté inter-préfectoral), soit en travaux postés (2 postes de jour 6h-14h et 14h-22h) pour les travaux de ferrailage, coffrage, liernage et butonnage et autres extractions y compris fonctionnement de la grue à tour ;
- à la rémunération du matériel et autres énergies supplémentaires pour accompagnement des mesures d'accélération ;
- à la rémunération de travaux supplémentaires par prix nouveaux ayant comme objectif de réduire l'impact des contraintes nouvelles sur le chemin critique des travaux après achèvement des études d'exécution correspondantes.

Les trois (3) tableaux fournis en annexe 2 définissent dans le détail les rémunérations correspondantes au nombre d'heures complémentaires effectives et nécessaires à la réalisation des travaux dans les délais impartis et comprennent l'ensemble des pertes de rendement consécutives à la mise en poste de certains ateliers tels que :

- la mise en place du ferrailage de la pile P3 et de la culée P4 ainsi que du radier de la première passe devant s'accommoder d'une densité de butons plus importante,
- la pose et dépose du coffrage, y compris traitement des reprises de bétonnage supplémentaires,
- la mise en œuvre et l'enlèvement des liernes et butons et débutonnage de nuit quand rendu nécessaire pour des questions de sécurité,
- l'extraction des matériaux en fond d'enceinte devant s'accommoder d'une densité de butons plus importante.

Les moyens supplémentaires déployés, rendus nécessaires pour permettre l'accélération de travaux en 2010, sont rémunérés par les prix nouveaux définitif suivants :

2010	Prix	Intitulé	Indice	P.U.	Montant en € H.T.
	PN43a	Main d'œuvre GC	TP02	Ft	854 390,00 € HT
	PN43b	Main d'œuvre HEM	TP13	Ft	121 725,00 € HT
	PN43c	Matériel GC	TP02	Ft	447 389,00 € HT
	PN43d	Matériel HEM	TP13	Ft	130 431,00 € HT
	PN43e	Travaux supplémentaires	TP02	Ft	101 480,00 € HT
Total Accélération 2010 : PN 43a + 43b + 43c + 43d + 43e					1 655 415,00 € HT

Article 5 : Coût de l'accélération 2011 nécessaire pour absorption des quantités et travaux supplémentaires

Le présent article fixe le coût des accélérations 2011 nécessaire pour absorption des quantités et travaux supplémentaires sur chemin critique des travaux en Seine.

➤ Accélération 2011 hors impact des drains (prix nouveaux PN52a et 52b) :

2011	Prix	Intitulé	Indice	P.U.	Montant en € H.T.
	PN52a	Main d'œuvre GC	TP02	Ft	311 111,00
	PN52b	Matériel GC	TP02	Ft	17 272,00

➤ Accélération 2011 pour absorption de l'impact des drains (prix nouveaux PN10b et 10c) :

2011	Prix	Intitulé	Indice	P.U.	Montant en € H.T.
	PN10b	Main d'œuvre GC	TP02	Ft	150 204,00
	PN10c	Main d'œuvre HEM	TP13	Ft	28 382,00

Total Accélération 2011 : PN 52a + 52b + 10b + 10c	506 969,00 € HT
--	------------------------

Article 6 : Coût de l'accélération 2012 nécessaire pour absorption des quantités et travaux supplémentaires

Le présent article fixe le coût forfaitaire de l'accélération 2012 nécessaire pour absorption des quantités et travaux supplémentaires sur chemin critique des travaux en Seine.

Total Accélération 2012 : PN 53 (Main d'œuvre GC)	386 948,00 € HT
---	------------------------

Il est appliqué l'indice TP02 sur le PN53

Article 7 : Fixation de prix nouveaux définitifs selon les modalités de l'article 14 du CCAG travaux

Par application de l'article 14 du CCAG, le présent avenant notifie au Titulaire les prix nouveaux unitaires ou forfaitaires définitifs dont les bordereaux de prix et les quantités estimatives sont fournis respectivement en annexes 3 et 4 du présent avenant n°1.

Article 8 : index de révision des prix

Les prix figurant à l'article 7 sont révisés selon les modalités de l'article 3.5 du CCAP avec les index suivants .

TP02	PN1, PN2, PN3a, PN4, PN5, PN6a, PN7, PN8, PN9, PN10, PN10a, PN10b, PN11, PN12, PN13, PN14, PN15, PN16, PN17, PN18, PN19, PN20, PN22, PN23, PN29, PN31, PN31a, PN32, PN34, PN35, PN36, PN37, PN38, PN39, PN43a, PN43c, PN43e, PN44, PN45a, PN45b, PN46, PN47, PN51, PN52a, PN52b, PN53, PN54, PN1101b, PN11201, PN11228, PN11241, PN21201, PN21241, PN31201, PN31243
TP12	PN41
TP13	PN10c, PN43b, PN43d

Article 9 : Modification du montant du marché

L'augmentation du montant initial du marché due à la fois :

- à des prestations non prévues au marché pour les mesures d'accélération devenues nécessaires en raison des jours de retard non imputables au Titulaire, et définies aux articles 4 et 5 du présent avenant,
- à des prestations non prévues au marché qui font l'objet des prix nouveaux de l'article 6 du présent avenant,
- des quantités estimées dans le Détail Quantitatif Estimatif (DQE) réévaluées durant l'exécution du marché de travaux et sur base des études d'exécution validées par la Maîtrise d'œuvre.

est estimée à un montant maximum de **6 192 867,53 Euros H.T.**, portant le montant du marché après avenant n°1 à **41 317 135,91 Euros H.T.**, et correspondant à une augmentation de **19,44 %** du montant des tranches affermies (tranches ferme et conditionnelles n°1 – 2, 3 et 5)

Un nouveau détail quantitatif et estimatif (DQE) est fourni en annexe 4 au présent avenant n°1.

En conséquence les paragraphes « Évaluation des travaux » et « Décomposition en tranches » de l'article 2.1 de l'acte d'engagement du marché sont modifiés comme suit :

« Évaluation des travaux

L'évaluation de l'ensemble des travaux, telle qu'elle résulte du détail estimatif, est :

• Montant hors TVA :			41 317 135,91 €	
• TVA au taux de	19,6	%.	soit	8 098 158,64 €
• TVA au taux de		%.	soit	
• TVA au taux de		%.	soit	
• Montant TVA incluse :				49 415 294,55 €
Arrêté en lettres à	Quarante-neuf millions quatre cent quinze mille deux cent quatre-vingt-quatorze Euros et cinquante-cinq cents			

Décomposition en tranches

Tranches du marché	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)
Tranche Ferme	16 579 593,96	3 249 600,42	19 829 194,37
Tranche Conditionnelle n°1	8 489 972,44	1 664 034,60	10 154 007,04
Tranche Conditionnelle n°2	6 195 889,14	1 214 394,27	7 410 283,42
Tranche Conditionnelle n°3	5 734 227,88	1 123 908,66	6 858 136,54
Tranche Conditionnelle n°4	3 253 252,49	637 637,49	3 890 889,98
Tranche Conditionnelle n°5	1 064 200,00	208 583,20	1 272 783,20
Montant total du marché	41 317 135,91	8 098 158,64	49 415 294,55

».

Il est acté que les prix du marché n°21102 / 31102 / 31441 / 31442 / 31443 / 31444 / 41102, notifiés de manière provisoire par ordres de service de la Maîtrise d'œuvre, sont transférés de leur tranche d'affectation du marché initial à la tranche ferme.

L'article 2.2.2 de l'acte d'engagement relatif à la créance présentée en nantissement ou cession est également modifié comme suit :

« **Groupement solidaire**

Le montant maximal, TVA incluse, de la créance que **nous pourrons** présenter en nantissement ou céder est ainsi de : [nombre] _____

».

Article 10 : Dispositions techniques validées sous conditions et relatives à l'exécution de certains travaux ou parties d'ouvrage

Les dispositions techniques suivantes ont été modifiées par rapport au marché ; elles concernent les travaux des tranches ferme et conditionnelles TC1/TC2/TC3 et sont réputées sans incidence financière et sans incidence planning sur le marché du Titulaire.

Il s'agit de proposition à l'initiative du Titulaire et validées techniquement par la Maîtrise d'œuvre par le biais des fiches de suivi (FSMM) jointes en annexe 5 de l'avenant n°1.

Disposition n°1 relative à la réalisation de la structure des clapets du barrage (FSMM n°9005)

La réalisation des clapets du barrage avec des caissons de torsion étanches de type « tube de torsion », en lieu et place des caissons de torsion ouverts de type « ventre de poisson » prévus au marché, est acceptée sous les conditions suivantes :

- L'intérieur des caissons de torsion doit être peint avec un système de peinture certifié ACQPA Im2ANI.
- Les caissons de torsion doivent être équipés de trous d'hommes pour permettre leur inspection intérieure lors des futures opérations de maintenance (inspection prévue réalisée en configuration passe batardée).
- Pour valider l'étanchéité au niveau des brides de raccordement des différents éléments constituant un caisson de torsion, et au niveau des couvercles de fermeture des trous d'hommes, les caissons de torsion seront testés en pression après montage à blanc en atelier et après montage final sur site.

Disposition n°2 relative au passage de l'injection répétitive et sélective (IRS) en injection globale unitaire (IGU) - (FSMM n°9006)

L'injection des tirants d'ancrage prévu au marché de type IRS (injection répétitive séparée selon le TA 95) est acceptée comme pouvant être remplacée par une injection de type IGU (injection globale unitaire).

Disposition n°3 relative aux micro-pieux pour ancrage du radier du barrage (FSMM n°9007)

Les pieux bétons diamètre 500 mm pour ancrage du radier prévus au marché sont remplacés par des micros pieux diamètre 200 mm de type 3 sous conditions de prise en compte des observations suivantes :

- fiches d'observations sur document n°120-A et 51-C,
- des recommandations de GINGER CEBTP en date du 2 septembre 2010 pour les micros pieux de contrôle.

Concernant la disposition n°3, le détail quantitatif estimatif modifié en annexe 4 tient compte des prix unitaires et quantités révisés relatifs aux micro-pieux à réaliser en lieu et place des pieux prévus initialement en radier du barrage.

Disposition n°4 relative à l'architecture automatisme (FSMM n°9008)

Diverses modifications mineures ont été proposées sur les équipements électriques de contrôle-commande. Sont acceptés les points suivants :

- Le remplacement de l'architecture automatisme prévue au marché (architecture redondante Schneider avec communication par réseau FIPIO) par une architecture redondante Schneider sous base de processeur Unity en réseau Ethernet.
- La juxtaposition de l'armoire de distribution et de l'armoire de commande
- La mise en place d'une centrale de mesure de réseau BT de type Socomec DIRIS A20, à la place des voltmètres et ampèremètres.
- La sortie de l'onduleur de l'armoire de distribution. L'onduleur devra être disposé sur une étagère.

Les autres demandes intégrées dans la FSMM n°9008 sont refusés.

Disposition n°5 relative au changement de teinte de finition des vérins demandée par la Maîtrise d'œuvre (FSMM n°9010)

Le système de peinture des corps de vérin prévu au marché (système certifié ACQPA de catégorie de corrosivité Im2) est remplacé par un système de peinture certifié ACQPA, de catégorie de corrosivité C5Mm, pour lequel la garantie de tenue sera conforme au fascicule 56 du CCTG, avec en complément l'application d'une couche de finition de teinte RAL 9007, compatible avec le système C5Mm.

Article 11 : Sujétions d'exécution complémentaires pour les travaux des tranches conditionnelles TC2 et TC3

Le traitement des reprises des rainures à batardeaux défini par l'ordre de service n°42 notifié par la maîtrise d'œuvre est intégré dans les tâches de ferrailage et/ou de bétonnage du planning des travaux du Titulaire.

Concernant les travaux de dragage des sédiments pollués en Seine, il est convenu la modification suivante :

- les sédiments réputés pollués au droit des enceintes batardeaux en Seine E4 et E5 seront dragués en eau par le Titulaire et rémunérés par les prix nouveaux PN12_10à12 et PN23_11-12 ; les volumes correspondants seront déduits des quantités prévues initialement extraites à sec et évacuées par le marché du Titulaire.
- les sédiments seront évacués et traités par une entreprise tierce (marché séparé) qui mettra à disposition du Titulaire les moyens d'évacuation nécessaires (barges) permettant au titulaire de tenir ses cadences d'extraction, après préavis du démarrage de cette opération sous 1 mois avec confirmation 8 jours par le Titulaire avant le démarrage des opérations de dragage.

L'opération de dragage des sédiments en Seine consiste à extraire par le Titulaire les sédiments :

- en 2011, au droit de l'enceinte E4 sur une épaisseur maximale de 1,30 m avec talus périmétral penté à 3H/2V et sans descendre en dessous de la cote 14.30 NGF (IGN 69),
- en 2012, au droit de l'enceinte E5 sur une épaisseur maximale de 1,30 m avec talus périmétral penté à 3H/2V et sans descendre en dessous de la cote 14.30 NGF (IGN 69).

Concernant les travaux de bétonnage pour la réalisation du génie civil du nouveau barrage, il est entendu que le Titulaire intègre les demandes spécifiques suivantes :

- réalisation des bétonnages pour plots inférieurs à 500 m³ sur la plage horaire 8h00 à 20h00.
- réalisation des bétonnages pour plots supérieurs à 500 m³ (bajoyers des piles et culées) en continu sur la plage horaire 6h00 à 24h00 à raison de deux (2) jours par an.

Article 12

Toutes les clauses du marché initial demeurent applicables tant qu'elles ne sont pas contraires aux dispositions contenues dans le présent avenant n°1, lesquelles prévalent en cas de différence.

Les parties renoncent à tous recours contentieux pour les modifications, objet du présent avenant n°1

Le représentant de la société BOUYGUES TRAVAUX PUBLICS REGIONS FRANCE affirme sous peine de résiliation du marché ou de mise en régie à ses torts exclusifs que la société pour laquelle il intervient ne tombe pas sous le coup de l'interdiction découlant de l'article 50 de la loi 52-401 du 14 avril 1952 modifié par l'article 56 de la loi 78-6753 du 17 juillet 1978.

Les réserves émises par le Groupement d'entreprises sur les ordres de services d'un numéro inférieur ou égal à 61 sont levées, à l'exception de celles relatives :

- à l'OS n°50 relatif aux études complémentaires préalables à la reprise des travaux de la passe à poisson

D. Signatures des parties

EXE4

Pour la société QUILLE

Cotraitant initial du marché

A . le

Pour la société BOUYGUES TP Régions France

Nouveau Cotraitant du marché

A . le

Pour la société BOUYGUES TP

Mandataire du marché

A . le

Pour la société EMCC

Cotraitant du marché

A . le

Le représentant du pouvoir adjudicateur
Pour le directeur général et par délégation,
le directeur inter régional du bassin de la Seine
(signature)

Monsieur Jean-Baptiste Maillard

E. Notification de l'avenant

EXE4

Reçu à titre de notification, une copie certifiée conforme du présent avenant n°1 au marché de travaux n°09 21 I 018 0.

A

le

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N°1

Annexe 1a

Tableau récapitulatif du nombre de jours de retard retenus sur chemin critique des travaux des tranches ferme et conditionnelle n°1, non imputables au Titulaire du marché de travaux

Evénement	Nombre de jours retenus	Causes extérieures à l'organisation du chantier du Titulaire des Travaux
Instabilité de la PAP en phase définitive	14	Dispositions complémentaires au marché et nécessaires à la pérennité de l'ouvrage en phase définitive
Ouvrages existants non répertoriés	17	Difficultés nécessitant la démolition d'ouvrages existants en rive gauche
Zone indurée	13	Difficultés d'ordre géotechnique en rive gauche
Mise en place des liernes et butons supplémentaires	9	Incidence de l'augmentation des quantités de butons et liernes sur les travaux de soutènement des enceintes et de mise en place des armatures pour béton armé
Augmentation des quantités de liernes et butons Démontage des butons		
Incidence de l'encombrement lié aux butons supplémentaires dans l'enceinte E2	5	
Réalisation massifs de béton	5	Incidence des mesures complémentaires au marché visant à faire face aux imprévus et à garantir la faisabilité de la passe rive gauche selon les délais du marché
Butons à +17,00	5	
Renard dans l'enceinte E2 du 18/06/2010	13	Difficultés d'ordre géotechnique en rive gauche
Reprises supplémentaires de bétonnage dans le radier de la passe RG	3	Incidence de la contrainte nouvelle de bétonnage par plots de 500 m ³
Augmentation des quantités d'aciers HA	20	Incidence de l'augmentation des quantités d'armatures pour béton armé
Difficultés de terrassements dans l'enceinte E2	14	Difficultés d'ordre géotechnique en rive gauche
Intempéries au sens des articles 4.2 et 3.4.1 du CCAP	5	Température inférieure à 0° pendant 2 jours minimum : 5 jours du 29/11/2010 au 03/12/2010 inclus
Sous-total des jours ouvrés de retard cumulé indépendant d'un défaut d'organisation du chantier	123	(y compris intempéries au sens du CCAP)
Variante technique tirants	-35	Suppression du 3 ^{ème} lit de tirants sous eau en rive gauche prévu au marché
Report des travaux de raccordement définitif du clapet RG en 2011	-7	Mise en place d'un dispositif provisoire de raccordement visant à minimiser le nombre de jours sur chemin critique
TOTAL en jours ouvrés de retard cumulé (retenus sur chemin critique des travaux)	81	(y compris intempéries au sens du CCAP)
Report du délai partiel n°1 au 31 décembre 2010	-23	Droit à délai supplémentaire de 23 jours ouvrés
Nombre de jours nécessaire à rattraper pour achèvement au 31 décembre 2010 des travaux de la passe rive gauche du nouveau barrage	58	Nombre de jour de référence pour le calcul de l'accélération correspondante

Annexe 1b

Tableau récapitulatif du nombre de jours ouvrés supplémentaires de mobilisation de l'atelier nautique rendue nécessaire pour faire face aux événements extérieurs

Événement	Nombre de jours retenus	Causes extérieures à l'organisation du chantier du Titulaire des Travaux
Ouvrages existants non répertoriés	17	Difficultés nécessitant la démolition d'ouvrages existants en rive gauche
Zone indurée	13	Difficultés d'ordre géotechnique en rive gauche
Renard dans l'enceinte E2 du 18/06/2010	13	Difficultés d'ordre géotechnique en rive gauche
Arrêté municipal d'ouverture de l'estacade retardé de 20 jours	20	Arrêté municipal n°2010ARR0247A notifié le 27/05/2010 prévu initialement au plus tard le 30/04/2010
TOTAL en jours ouvrés	63	

Les items retenus coïncident avec des événements extérieurs nécessitant la mobilisation supplémentaire de l'atelier nautique hors items associés à des variations de quantité (pour lesquels le matériel nautique est réputé rémunéré au travers des prix unitaires du DQE), et hors items associés à des travaux de terrassement et d'extraction pour lesquels le matériel supplémentaire est rémunéré par le prix du poste 6 défini à l'article 4 de l'avenant n°1.

Annexe 2

Tableau justificatif de la valorisation de l'accélération des travaux en 2010

I. Heures complémentaires de main d'œuvre intégrant les pertes de rendement :

Prix nouveau	Poste	Désignation	Prix sec en Euros H.T	Prix de vente en Euros H.T	Justification de la rémunération complémentaire
PN 43a GC	1.1	SAMT / Ferrailage en deux (2) postes de 40 heures	87 120 €	98 533 €	Travaux sous-traités à SAMT pour absorption des quantités supplémentaires d'armature HA (33 € H.T./h avec majoration de 10% FG_SAMT et pondération 1,131)
	1.2	SAMT / Chevauchement de 2h30 par semaine et par compagnon (induit par l'organisation en 2 postes)	12 342 €	13 959 €	68 jours postés avec 10 personnes en moyenne (33 € H.T./h avec majoration 10% FG_SAMT et pondération 1,131)
	1.3	SAMT / Majorations de taux horaire	11 616 €	13 138 €	Majoration du coût horaire (33 H.T./h) de 25% sur base de 1 280 h (majoration de 10% FG_SAMT et pondération 1,131)
	1.4	SAMT / Plus-value pour travaux postés (selon conditions d'indemnisations et primes SAMT)	30 346,76 €	33 660 €	6 936 heures postées sur base de 42h30 par semaine et par compagnon ouvrant droit à la prime journalière de 45 € H.T. salaires, charges et 10% FG_SAMT, hors pondération BTP)
	2.1	Travaux de terrassement en horaires élargis - 160 h complémentaires effectives (sous-traitance), pour pertes de rendement	5 280 €	5 972 €	Travaux sous-traités à VIALIS pour surmonter les difficultés de la zone indurée et d'autres ouvrages existants (33 € H.T. / j base marché, avec pondération 1,131)
	3.1	GC / deux (2) postes de 40 h - 11 940 h complémentaires effectives hors chevauchement, pour pertes de rendement	394 020. €	555 639 €	Travaux du Titulaire accélérés en propre pour coffrage et butonnage/liernage y/c grue à tour 33 € H.T./j base marché, avec pondération 1,409
	3.2	GC / Chevauchement de 2h30 par semaine et par compagnon (induit par le passage en deux postes)	39 682,50 €	55 913 €	14 s à 12 compagnons + 5 s à 17 compagnons + 11 s à 20 compagnons + 4 s à 2 compagnons 33 € H.T./j base marché, avec pondération 1,409
	3.3	GC / Plus-value pour travaux postés entre 35h et 42h30	29 761,88 €	41 934 €	Majoration du coût horaire de 25% sur base des à 12 compagnons + 5 s à 17 compagnons + 11 s à 20 compagnons + 4 s à 2 compagnons, (avec pondération 1,409)
	3.4	GC / Prime pour travaux postés (prime de Jour selon convention collective BTP)	25 289,46 €	35 642 €	20 443 heures postées en propre sur base de 42h30 par semaine et par compagnon ouvrant droit à la prime journalière de 14,82 € H.T. (salaires et charges sans pondération)
PN 43a		TOTAL		854 390 €	(cf. Décomposition du prix forfaitaire PN 43a)

Prix nouveau	Poste	Désignation	Prix sec en Euros H.T	Prix de vente en Euros H.T	Justification de la rémunération complémentaire
PN 43b HEM	4 1	Montage du ripeur . Main-d'œuvre complémentaire de montage-dépose du ripeur non prévu au marché	7 236 €	8 184 €	Montage : 3 personnes x 3 jours x 10 h Dépose : 2 personnes x 3 jours x 5 h à 45€/heure (majoration 34% FG_DIP et pondération 1,131)
	4.2a	DIP / Majoration de taux horaire 25%	5 113,44 €	5 783 €	Majoration du coût horaire (45 €/h) de 25% sur base de 339,2 h (majoration 34% FG_DIP et pondération 1,131)
	4.2b	DIP / Majoration de taux horaire 50%	14 134,32 €	15 986	Majoration du coût horaire (45 €/h) de 50% sur base de 468,8 h (majoration 34% FG_DIP et pondération 1,131)
	4 3	Repos compensateur automatique selon convention collective de l'UIMM sur base item 4.2a et 4.2b	61 675,30 €	67 970 €	Heures supplémentaires après majoration de 25% sur base de 339,2 h et de 50% sur base de 468,8 h (salaires, charges et 34% FG_DIP, hors pondération BTP) à 45€/heure
	4 4	Décalage en nov-décembre 2010 (de la majeure partie des tâches HEM) et superposition Génie Civil, y/c pertes de rendement	21 044,70 €	23 802 €	Différentiel d'heures en sus de 349 h au taux horaire de 45 €/h selon analyse comparative des interventions (majoration 34% FG_DIP et pondération 1,131)
PN 43b	TOTAL		121 725 €	(cf. Décomposition du prix forfaitaire PN 43b)	

2a. Matériels supplémentaires : Matériel GC

Prix nouveau	Poste	Désignation	Prix sec en Euros H.T	Prix de vente en Euros H.T	Justification de la rémunération complémentaire
PN 43c	5	Matériel nautique (mise en place des palplanches), travaux en propre	299 176,25 €	421 659 €	63 jours rémunérés à 6 693 € H.T. / J (prix nouveau déterminé sur base du sous-détail du prix 101, base march)
	6a	Matériel d'extraction accélération (travaux sous-traités à VIALIS)	13 997,52 €	15 834 €	Base 8 jours pour accélération à 1 979,25 € H.T/J (renard dans l'enceinte E2)
	6b	Matériel d'extraction immobilisation (travaux sous-traités à VIALIS)	8 748,45 €	9 896 €	Base 5 jours en immobilisation à 1 979,25 € H.T/J (renard dans l'enceinte E2)
PN 43c	TOTAL		447 389 €	(cf. Décomposition du prix forfaitaire PN 43c)	

2b Matériels supplémentaires - Matériel HEM

Prix nouveau	Poste	Désignation	Prix sec en Euros H.T	Prix de vente en Euros H.T	Justification de la rémunération complémentaire
PN 43d	7	Matériel électrique : surcoût Groupe électrogène 250 kVA	32 520.22 €	45 834 €	Base prix 101 du marché + 50% sur consommations supplémentaires propres à l'accélération
	8	Système d'alimentation provisoire vérins	22 645.86 €	25 617 €	Report des travaux de raccordement définitif du clapet RG en 2011 : travaux complémentaires et nécessaires aux essais du clapet rive gauche
	9	Sujétions pour travaux de pose des équipements HEM tenant compte du risque hydraulique supérieur en décembre	52 140.21 €	58 981 €	Sécurisation des opérations de pose des trois (3) clapets et vérins à l'aide de moyens de levage terrestre et d'un rippeur en lieu et place des moyens nautiques prévus au marché du Titulaire (hors main-d'œuvre rémunérée en item 4.1)
PN 43d		TOTAL		130 431 €	(cf. Décomposition du prix forfaitaire PN 43d)

3 Travaux supplémentaires rémunérés par prix nouveaux

Prix nouveau	Poste	Désignation	Prix sec en Euros H.T	Prix de vente en Euros H.T	Justification de la rémunération complémentaire
PN 43e	A6	Etudes complémentaires et modification de phasage	42 000 €	59 197 €	Action complémentaire au marché visant à garantir la faisabilité de la passe rive gauche selon les délais du marché
		Démolition des massifs BA par sciage	30 000 €	42 283 €	
PN 43e		TOTAL		101 480 €	(cf. Décomposition du prix forfaitaire PN 43e)

Total de l'accélération 2010 en Euros H.T.	1 655 415 €
---	--------------------

Annexe 3

Bordereau des prix nouveaux rémunérant des travaux supplémentaires non prévus au marché du Titulaire

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

PN1 Déchargement et mise en stock de palplanches fournies par VNF

Ce prix rémunère le déchargement et le stockage sur site de palplanches commandées par VNF pour la réalisation des rideaux et batardeaux de la tranche ferme du présent marché.

Ce prix nouveau comprend :

- L'amené et repli du matériel nautique nécessaire à la manutention des palplanches.
- La location du matériel nautique.
- La main d'œuvre.
- La camionnette de chantier.
- Le matériel de levage.
- Le chef de chantier.
- Les frais propres aux travaux.

Le PN 1 est un prix forfaitaire d'un montant de 32 800 € H.T (prix base mai 2009) pour une prestation débutant le 2 juin 2009 et devant se terminer au plus tard le 5 juin 2009. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

32 800 € H.T

PN2 Déchargement et mise en stock de palplanches fournies par VNF

Ce prix rémunère le déchargement et le stockage sur site de palplanches commandées par VNF pour la réalisation des rideaux et batardeaux d'une partie de la tranche ferme et d'une partie de la tranche conditionnelle 1 du présent marché.

Ce prix nouveau comprend :

- Le transfert du matériel nautique nécessaire à la manutention des palplanches.
- La location du matériel nautique.
- La main d'œuvre.
- Le matériel de levage.
- Le chef de chantier.
- Les frais propres aux travaux.

Ce prix comprend toute sujétion de stockage provisoire dans le cadre de la reprise ultérieure des palplanches par le Groupement d'entreprise avant leur mise en œuvre.

Le PN 2 est un prix forfaitaire d'un montant de 8 000 € H.T (prix base mois m0 du marché) pour une prestation devant se dérouler à partir de la semaine 45. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

8 000 € H.T

PN3a – Réalisation de sondages destructifs – zone indurée

Le prix PN3a rémunère la campagne de reconnaissance complémentaire réalisée dans l'objectif de repérer la zone indurée non décelée dans les campagnes géotechniques préalables interférant au droit des travaux de 2010

Ce prix nouveau comprend :

- Le relevé topographique des sondages par géomètre,
- L'aménée-repli du matériel de forage et carottage, y compris mise en place des sondeuses et aménagement du ponton,
- Les mises en station et transferts,
- Les sondages carottés, y compris plus-value pour profondeur supérieur à 10 m, ainsi que le conditionnement en caisses avec logs de sondages et rapport géotechnique,
- Les sondages au pénétromètre dynamique, y compris plus-value pour profondeur supérieure à 10 m,
- La fourniture du rapport de synthèse avec repérage de la zone indurée.

Le PN3a est un prix forfaitaire d'un montant de 43 166,00 € HT (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

43 166,00 € H.T

PN4 Fourniture et mise en œuvre de raccords de palplanches

Ce prix rémunère la fourniture et la mise en œuvre de raccords de palplanches. Il concerne des travaux de la tranche ferme et des tranches conditionnelles 1, 2 et 3 du présent marché. Il annule et remplace les prix 1202, 11202, 21202 et 31202.

Ce prix nouveau comprend :

- La fourniture de raccord (type C9), nuance S355 GP,
- La soudure des raccords par le groupement d'Entreprises,
- La réalisation du contrôle de conformité de ces soudures par le groupement d'Entreprises.

Le PN 4 est un prix au ml de raccord de palplanches d'un montant de 127,70 € H.T (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml

127,70 € H.T

PN5 Campagne de caractérisation des sédiments avant curage

Le prix rémunère la campagne de caractérisation des sédiments avant curage. Il concerne des analyses complémentaires relatives aux travaux de la tranche ferme et de la tranche conditionnelle 1 du présent marché.

Ce prix nouveau comprend :

- La mission d'ingénierie,
- L'implantation avec relevé GPS,
- Les prélèvements,
- Les analyses,
- La fourniture du rapport de synthèse,
- Le lavage du bateau utilisé pour réaliser les prélèvements.

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

Le PN 5 est un prix forfaitaire d'un montant de 15 700,00 € H.T (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

15 700 € H.T

PN6a Etude d'environnement du dragage des sédiments pollués du chantier de reconstruction du barrage de Chatou

Ce prix rémunère l'étude d'ingénierie prérequis au dragage des sédiments pollués du chantier de reconstruction du barrage de Chatou.

Ce prix nouveau comprend forfaitairement :

- Pour l'année 1 (2010) :

L'assistance dans la définition des opérations de dragage, étant entendu que la campagne de caractérisation des sédiments avant curage de l'année 1 a été déjà fait l'objet du prix nouveau PN5.

- Pour l'année 2 (2011) :

La caractérisation des sédiments : le détail de la prestation sera identique à celui du PN5.

- Pour l'année 3 (2012) :

La caractérisation des sédiments : le détail de la prestation sera identique à celui du PN5.

Le PN6a est un prix forfaitaire d'un montant de 62 549,70 € HT (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend l'ensemble des frais généraux et autres frais proportionnels, y compris aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

62 548,45 € H.T

PN7 Déchargement et mise en stock de palplanches fournies par VNF en février et mars 2010

Ce prix rémunère le déchargement et la mise en stock de palplanches fournies par VNF en février et mars 2010.

Ce prix nouveau comprend :

- La prise en charge de palplanches à l'aide de moyen de levage déjà présent sur le site.

Le PN7 est un prix unitaire d'un montant de 25,00 € H.T par tonne de palplanches (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Tonne

25,00 € H.T

PN8 Plus value pour la mise en œuvre du béton pompable longue distance

Ce prix rémunère la plus value pour la mise en œuvre du béton pompable longue distance.

Ce prix nouveau s'applique au volume de béton C40/50 prévu au marché pour la réalisation :

- du radier de la passe rive gauche,
- des piles et culées P3 et P4,
- des éléments préfabriqués et bétons de seconde phase des piles et culées P1, P2, P3 et P4,

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

- des premières et deuxièmes levées des piles et culées P1 et P2 sans ordre contraire de la part du groupement de maîtrise d'œuvre pour les postes « Fourniture et mise en œuvre de béton au-dessous de la cote 15.80 NGF »

La rémunération de base (hors plus value) du mètre cube mis en œuvre se fera selon le bordereau des prix du marché du Groupement d'Entreprises. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Plus value du M3 de béton pompable longue distance 14,80 € H.T

PN9 Seconde épreuve d'étude selon fascicule 65 CCTG sur béton

Ce prix rémunère forfaitairement l'épreuve d'étude selon fascicule 65 du CCTG pour le béton pompable longue distance non prévu au marché, toutes sujétions incluses.

Forfait 9 000,00 € H.T

PN10 Réalisation de drains équipés de piézomètres en une seule intervention dans l'enceinte E3

Ce prix rémunère forfaitairement la réalisation de drains équipés de piézomètres dans l'enceinte E3 en une seule intervention par voie fluviale permettant de déconnecter entièrement cette tâche nouvelle du chemin critique des travaux en Seine de 2010.

Ce prix comprend l'ensemble des études complémentaires ainsi que le suivi des piézomètres, y compris rapports d'expertise. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait 126 046,00 € H.T

PN10a/b/c Réalisation de drains équipés de piézomètres en une seule intervention dans l'enceinte E4

Ces prix rémunèrent forfaitairement la réalisation de drains équipés de piézomètres dans l'enceinte E4 en une seule intervention par voie terrestre, y compris les mesures d'accélération permettant de considérer la durée de cette tâche de douze (12) jours située sur le chemin critique des travaux en Seine 2011 comme étant nulle.

Ces prix comprennent l'ensemble des études complémentaires ainsi que le suivi des piézomètres et les opérations de rebouchage des drains, y compris rapports de suivi.

Ces prix forfaitaires sont payables à 90% après réalisation des drains, le solde étant payable à réception des rapports de suivi.

PN10a Réalisation de drains équipés de piézomètres dans l'enceinte E4

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait 122 234,00 € HT

PN10b E4 / Accélération GC

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait 150 204,00 € HT

Marché N° 09 21 1 018 0

Avenant N°1

PN10c E4 / Accélération HEM

Il est appliqué à ce prix l'indice TP13.

Forfait

28 382,00 € HT

PN11 Transport des sédiments par voie fluviale Chatou/Bonneuil

Ce prix rémunère le transport des sédiments pollués par voie fluviale Chatou/Bonneuil.

Ce prix nouveau comprend :

- Le transport des sédiments par voie fluviale Chatou / Bonneuil
- La gestion des barges chez Extract.

Le montant du prix nouveau PN 11 est de 20,40 euros HT par m³ (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend l'ensemble des frais généraux et autres frais proportionnels, y compris aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Les quantités définitives de sédiments extraits seront arrêtées par levés bathymétriques. En cas de contradiction dans les mesures, seule la bathymétrie après dragage, réalisée par FIT-Conseils agissant en tant que contrôleur extérieur, sera prise en compte dans le métré.

Il est entendu que le Groupement d'entreprises confirme avoir défini par ailleurs dans le cadre de son marché n° 09 21 1018 les méthodes de gestion et de suivi des sédiments pollués en cours de chantier ainsi que les mesures d'accompagnement et de contrôle nécessaires à la protection de l'environnement.

m³

20,40 € H.T

PN12 Amenée et repli du matériel de dragage des sédiments pollués

Ce prix rémunère l'amenée-repli du matériel de dragage des sédiments pollués du chantier de reconstruction du barrage de Chatou.

Ce prix comprend forfaitairement :

- Amenée/repli du matériel de dragage au prix du marché de base de EMCC,
- Plus-value pour mobilisation en urgence du matériel.

Le PN12 est un prix forfaitaire d'un montant de 25 590,00 € HT (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend l'ensemble des frais généraux et autres frais proportionnels, y compris aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

25 590,00 € H.T

PN13 Transport des sédiments par voie fluviale Chatou/Gennevilliers

Ce prix rémunère le transport des sédiments pollués par voie fluviale Chatou/Gennevilliers

Ce prix nouveau comprend :

- Le transport des sédiments par voie fluviale Chatou / Gennevilliers,
- La gestion des barges chez Extract.

Marché N° 09 21 1018 0

Avenant N°1

Le montant du prix nouveau PN 11 est de 9,80 euros HT par m³ (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend l'ensemble des frais généraux et autres frais proportionnels, y compris aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Les quantités définitives de sédiments extraits seront arrêtées par levés bathymétriques.

Il est entendu que le Groupement d'entreprises confirme avoir défini par ailleurs dans le cadre de son marché n° 09 21 1018 les méthodes de gestion et de suivi des sédiments non pollués en cours de chantier ainsi que les mesures d'accompagnement et de contrôle nécessaires à la protection de l'environnement.

m³

9,80 € H.T

PN14 Elimination des sables lavés inertes

Ce prix rémunère l'élimination des sables lavés inertes des sédiments pollués des enceintes E2 et E3.

Ce prix nouveau comprend :

- Le chargement des sédiments prétraités,
- Le transport des sédiments.

Le montant du prix nouveau PN14 est de 22,71 euros HT par tonne (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Le prix nouveaux PN14 s'applique sur les quantités de sédiments éliminés en filière d'élimination des sables lavés inertes et issues des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD).

Tonne

22,71 € H.T

PN15 Elimination des refus de grillage

Ce prix rémunère l'élimination des refus de grillage des sédiments pollués des enceintes E2 et E3.

Ce prix nouveau comprend :

- Le chargement des sédiments prétraités,
- Le transport des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire vers la filière d'élimination ISDND la plus proche,
- Les frais d'élimination ISDND,
- TGAP.

Le montant du prix nouveau PN15 est de 119,66 euros HT par tonne (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Le prix nouveaux PN15 s'applique sur les quantités de sédiments éliminés en filière d'élimination des refus de grillage et issues des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD).

Tonne

119,66 € H.T

PN16 Elimination de la fraction fine déshydratée en biocentre (phase E2)

Ce prix rémunère l'élimination de la fraction fine déshydratée en biocentre (phase E2) des sédiments pollués des enceintes E2 et E3.

Ce prix nouveau comprend :

- Le chargement des sédiments prétraités,
- Le transport des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire vers la filière d'élimination biocentre la plus proche,
- Les frais de biocentre.

Le montant du prix nouveau PN15 est de 126,65 euros HT par tonne (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Le prix nouveaux PN16 s'applique sur les quantités de sédiments éliminés en filière d'élimination biocentre et issues des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD).

Tonne

126,65 € H.T

PN17 Elimination de la fraction fine déshydratée en biocentre (phase E3)

Ce prix rémunère l'élimination de la fraction fine déshydratée en biocentre (phase E3) des sédiments pollués des enceintes E2 et E3.

Ce prix nouveau comprend :

- Le chargement des sédiments prétraités,
- Le transport des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire vers la filière d'élimination biocentre la plus proche,
- Les frais de biocentre.

Le montant du prix nouveau PN17 est de 116,17 euros HT par tonne (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Le prix nouveaux PN17 s'applique sur les quantités de sédiments éliminés en filière d'élimination biocentre et issues des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD).

Tonne

116,17 € H.T

PN18 Elimination des sédiments déshydratés en ISDD (classe 1)

Ce prix rémunère l'élimination des sédiments déshydratés en ISDD (classe 1) des sédiments pollués des enceintes E2 et E3.

Ce prix nouveau comprend :

- Le chargement des sédiments prétraités,
- Le transport des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire vers la filière d'élimination ISDD la plus proche,
- Les frais d'élimination ISDD,
- TGAP.

Le montant du prix nouveau PN18 est de 197,16 euros HT par tonne (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Le prix nouveaux PN18 s'applique sur les quantités de sédiments éliminés en filière d'élimination ISDD et issues des Bordereaux de Suivi des Déchets (BSD).

Tonne

197,16 € H.T

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

PN19 Traitement des sédiments (enceinte E2)

Ce prix rémunère le traitement des sédiments pollués de l'enceinte E2.

Ce prix nouveau comprend :

- Le traitement des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire

Le montant du prix nouveau PN19 est de 96,42 euros HT par m³ (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Il est entendu que le Groupement d'entreprises confirme avoir défini par ailleurs dans le cadre de son marché n° 09 21 I018 les méthodes de gestion et de suivi des sédiments non pollués en cours de chantier ainsi que les mesures d'accompagnement et de contrôle nécessaires à la protection de l'environnement.

m³

96,42 € H.T

PN20 Traitement des sédiments (enceinte E3)

Ce prix rémunère le traitement des sédiments pollués de l'enceinte E3.

Ce prix comprend :

- Le traitement des sédiments depuis le lieu de prétraitement retenu par le Titulaire

Le montant du prix nouveau PN20 est de 103,41 euros HT par m³ (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend les déboursés ainsi que l'ensemble des frais généraux, marges, aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix brut l'indice TP02.

Il est entendu que le Groupement d'entreprises confirme avoir défini par ailleurs dans le cadre de son marché n° 09 21 I018 les méthodes de gestion et de suivi des sédiments non pollués en cours de chantier ainsi que les mesures d'accompagnement et de contrôle nécessaires à la protection de l'environnement.

m³

103,41 € H.T

PN22 Diagnostic des voiries du chemin de halage et proposition technique de renforcement

Ce prix rémunère forfaitairement le diagnostic des voiries du chemin de halage et la proposition technique du renforcement.

Ce prix comprend :

- La réalisation du levé altimétrique,
- La campagne de carottages des structures existantes,
- La réalisation d'essais de déflexion,
- La rédaction d'un diagnostic avec proposition technique,
- La réalisation d'un plan de projet.

Le montant du prix nouveau PN22 est de 10 592,00 euros HT (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

10 592 € H.T

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N°1

PN23 Extraction et chargement dans les barges des vases en fond de Seine

Ce prix rémunère au mètre cube en place l'extraction des sédiments pollués ou non en fond de Seine hors des enceintes batardeaux. Ce PN est un sous-détail du prix 31 421 du Marché, prévu initialement en tranche conditionnelle TC3, pour lequel l'opération d'extraction et le chargement dans les barges est rattachée à la tranche ferme TF du marché n° 09 21 1018.

La bathymétrie de référence avant dragage RBS_044_004E11 sera transmise au Titulaire par VNF.

Ce prix comprend :

- Mobilisation du matériel, hors amenée-repli supplémentaire (PN12).
- Extraction et chargement dans les barges,
- Suivi et contrôle des MES en phase d'extraction.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

m³

28,60 € H.T

PN29 Epreuves d'étude sur béton C40/50 (en complément du PN9)

Ce prix rémunère en complément du PN9 les épreuves d'étude du béton C40/50 pompable longue distance non prévu au marché, étant entendu que celles réalisées pour le béton pompable flèche ont été rémunérées par les prix du marché.

Ce prix nouveau comprend forfaitairement :

- La réalisation d'un prototype,
- La réalisation de l'étude thermique.

Le prix nouveau PN29 comprend la réalisation d'un prototype pour un montant de 3 171,32 € HT et la réalisation de l'étude thermique pour un montant de 7 752,11 € HT, soit un montant total de 10 923,43 € HT (prix base mois m0 du marché). Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

10 923,21 € H.T

PN31 Coffrage et décoffrage de reprises de bétonnage verticales

Ce prix rémunère le coffrage et le décoffrage des surfaces de reprises de bétonnage verticales et celles rendues nécessaires par la contrainte de bétonnage par plots de 500 m³, y compris les surfaces de reprises reconnues comme figurant sur les plans du marché et/ou résultant de l'application des règles de l'art, et pour lesquelles les surfaces correspondantes seront déduites des quantités de coffrage plan soigné, prévues rémunérées dans les prix du marché.

Le traitement des reprises de bétonnage se fera conformément au document FFB / SETRA de Juin 2000 : « Recommandation pour l'exécution des reprises de bétonnage » pour lequel le §3.3 « Obtention d'une rugosité améliorée » est modifié comme suit :

- Dans le paragraphe 3.3.1, l'utilisation des moyens mécaniques mentionnés au 2ème paragraphe, est prohibée. En cas de difficulté à obtenir des résultats satisfaisants, un traitement par eau sous pression peu après le début de prise pourra être soumis à l'approbation de la Maîtrise d'oeuvre ;
- Dans le paragraphe 3.3.3, dans le paragraphe relatif à la solution du grillage ou métal déployé ; la dépose de cet élément doit être systématique. Parmi les solutions mentionnées pour le traitement de surface pour éliminer les granulats, un repiquage de surface pourra, avec accord du Maître d'Œuvre, remplacer ou compléter les méthodes préconisées (soufflage air+eau ou eau sous pression).

Par ailleurs, les surfaces de reprise devront être parfaitement nettoyées avant le bétonnage. Après accord du Maître d'Œuvre, l'entreprise pourra mettre en place des formes de pente et / ou des puisards permettant d'évacuer les eaux chargées lors des phases de nettoyage, et ainsi d'éviter la sédimentation sur les reprises de bétonnage.

Le prix PN31 rémunère au mètre carré de surface traitée :

- la main-d'œuvre nécessaire à la pose des fournitures pour coffrage, la dépose après découpage si nécessaire pour décoffrage, le traitement par soufflage air+eau ou eau sous pression ou repiquage si nécessaire, ainsi que pour l'application du Sikalatex ;
- et la fourniture de métal déployé type Strémaform, bastaings, étais et autres tiges de maintien et d'ancrage ainsi que la fourniture de Sikalatex ou équivalent, prêt à l'emploi pour traitement autant que de besoin après approbation de la Maîtrise d'œuvre.

Ce prix comprend l'acheminement des fournitures sur site, leur évacuation du chantier en filière réglementaire ainsi que tout matériel nécessaire au traitement (jet haute pression, matériel de repiquage...) en nombre suffisant pour palier à toute panne de matériel.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

m²

170,00 € H.T

PN31a Coffrage et décoffrage de reprises de bétonnage verticales complémentaires dans le radier E3

Ce prix rémunère le coffrage et le décoffrage les surfaces de reprises de bétonnage verticales rendues nécessaires par la contrainte de bétonnage par plots de 500 m³ dans le radier de l'enceinte E3 (175m² à traiter).

Le prix PN31 rémunère au mètre carré de surface traitée :

- la fourniture de métal déployé type Strémaform, bastaings, étais et autres tiges de maintien et d'ancrage ainsi que la fourniture de Sikalatex ou équivalent, prêt à l'emploi pour traitement autant que de besoin après approbation de la Maîtrise d'œuvre.

Ce prix comprend l'acheminement des fournitures sur site, leur évacuation du chantier en filière réglementaire ainsi que tout matériel nécessaire au traitement (karcher, matériel de repiquage).

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

17 150,00 € H.T

PN32 Traitement de reprise horizontale – DR+TS3+EL+repiquage éventuel

Ce prix rémunère le traitement des surfaces de reprises de bétonnage horizontales immergées, conformément au document FFB/SETRA de Juin 2000 : « Recommandation pour l'exécution des reprises de bétonnage » dans l'objectif de l'obtention d'une rugosité améliorée ; le traitement sera de type « eau sous pression (TS3) » et « élimination de l'eau libre (EL) » avec emploi si nécessaire d'un désactivant ou d'un retardateur de prise (DR) après soumission à l'approbation de la Maîtrise d'œuvre.

Par ailleurs, les surfaces de reprise devront être parfaitement nettoyées avant le bétonnage. L'attention de l'Entrepreneur est attirée sur le risque de sédimentation sur les surfaces horizontales de reprise.

Après accord du Maître d'œuvre, l'entreprise pourra mettre en place des formes de pente et/ou des puisards permettant d'évacuer les eaux chargées lors des phases de nettoyage, et ainsi d'éviter la sédimentation sur les reprises de bétonnage.

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

Le prix PN32 rémunère au mètre carré de surface traitée :

- la main-d'œuvre nécessaire au talochage fin après bétonnage préalable au traitement,
- la fourniture et l'application si nécessaire d'un désactivant ou retardateur de prise après approbation de la maîtrise d'œuvre,
- la main d'œuvre nécessaire au traitement par soufflage air+eau ou eau sous pression et repiquage si nécessaire sur béton durci,
- la main d'œuvre nécessaire au nettoyage et à l'évacuation des sédiments ou autres gravats.

Ce prix comprend l'acheminement des fournitures sur site, leur évacuation du chantier en filière réglementaire ainsi que tout matériel nécessaire au traitement (jet haute pression, matériel de repiquage...) en nombre suffisant pour palier à toute panne de matériel.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

m²

43,00 € H.T

PN34 Coupleurs diamètre 14

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Hérisson de diamètre 14.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

18,19 € H.T

PN35 Coupleurs diamètre 16

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Hérisson de diamètre 16.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

20,84 € H.T

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

PN36 Coupleurs diamètre 20

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Herisson de diamètre 20.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

26,13 € H.T

PN37 Coupleurs diamètre 25

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Herisson de diamètre 25.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

32,92 € H.T

PN38 Coupleurs diamètre 32

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Herisson de diamètre 32.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.
Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

41,42 € H.T

PN39 Coupleurs diamètre 40

Ce prix rémunère les coupleurs pour aciers HA Herisson de diamètre 40.

Ce prix comprend toutes les sujétions liées à la mise en place des coupleurs (ou manchons), y compris les filetages des armatures de part et d'autre du coupleur.

Ce prix s'applique à l'ensemble des manchons mis en œuvre suivant les plans d'exécution en excluant les cas suivants :

- Manchons mis en œuvre pour assurer la continuité du ferrailage de radier entre enceintes.
- Manchons mis en œuvre lors de la réalisation des pièces préfabriquées des locaux techniques.
- La moitié des manchons mis en œuvre pour assurer la continuité des armatures transversales horizontales au-dessus des charnières.

Ce prix rémunère les manchons à l'unité après bétonnage de la partie d'ouvrage concernée.
Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Unité

54,41 € H.T

PN41 Etudes, fourniture et montage de circuits électriques complémentaires pour l'éclairage des passes.

Ce prix rémunère forfaitairement l'étude, la fourniture, le montage et les essais de fonctionnement de la commande indépendante d'éclairage des trois passes du barrage.

Ce prix comprend :

- la fourniture, la pose et le raccordement des matériels de commande de l'éclairage de la passe RD au niveau de l'armoire de commande locale du clapet A,
- la fourniture, la pose et le raccordement des matériels de commande de l'éclairage de la passe centrale au niveau de l'armoire de commande locale du clapet B,
- la fourniture, la pose et le raccordement des matériels de commande de l'éclairage de la passe RG au niveau de l'armoire de commande locale du clapet C,
- la prise en compte de ces circuits de commande indépendants au niveau de la supervision,
- les tests de fonctionnement.

Elle comprend également toutes les sujétions liées à l'adaptation des armoires, nécessaires pour recevoir les nouveaux matériels. Il est appliqué à ce prix l'indice TP12.

Le forfait

5 040,00 € HT

PN43 Moyens complémentaires pour accélération des travaux de la passe rive gauche – Année 2010

Les prix PN43 rémunèrent forfaitairement les moyens additionnels nécessaires aux travaux de génie civil de la tranche conditionnelle n°1 listés à l'annexe 2.

PN43a / Accélération 2010 – Main d'œuvre GC

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

854 390,00 € HT

PN43b / Accélération 2010 – Main d'œuvre HEM

Il est appliqué à ce prix l'indice TP13.

Forfait

121 725,00 € HT

PN43c / Accélération 2010 – Matériel GC

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

447 389,00 € HT

PN43d / Accélération 2010 – Matériel HEM

Il est appliqué à ce prix l'indice TP13.

Forfait

130 431,00 € HT

PN43e / Accélération 2010 – Butonnage complémentaire à +17 dans E2

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

101 480,00 € HT

PN44 Etudes complémentaires de la passe à poissons

Ce prix rémunère forfaitairement les études complémentaires de la passe à poissons du chantier de reconstruction du barrage de Chatou.

Le Titulaire optimisera la solution pré-identifiée de manière conjointe avec la Maitrise d'œuvre lors de la réunion du 18/01/2011 et rappelée par le Groupement d'Entreprises dans le courrier CHATOU/NDU/cri/10.04/2011-037. La Maitrise d'œuvre se réserve la possibilité de demander au Titulaire des adaptations à la solution soumise à l'approbation de la Maitrise d'œuvre, dès lors que des optimisations manifestes seraient identifiées.

Ce prix forfaitaire comprend :

- l'ensemble des études complémentaires de la passe à poissons présentées dans le courrier référence CHATOU/NDU/cri/10.04/2011-037,
- les adaptations et/ou compléments des études qui s'avèreraient nécessaires à réception par la Maitrise d'œuvre de la solution proposée par le Titulaire.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

50 600,00 € HT

PN45a Essais de carottage et de déflexion

Ce prix rémunère forfaitairement :

- les essais de carottage et de déflexion sur la chaussée du Quai du Nymphée côté terre,
- toutes les sujétions liées à ces travaux.

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait **2 820,00 € HT**

PN45b Travaux de réfection provisoire de la chaussée du Quai du Nymphée

Ce prix rémunère forfaitairement :

- la réfection provisoire de la chaussée du Quai du Nymphée côté Seine sur 60 m².
- toutes les sujétions liées à ces travaux.

Il est entendu que la structure provisoire pourra le cas échéant être conservée en structure définitive si les travaux ultérieurs en rive droite ne génèrent pas de désordres au niveau de la chaussée en question.

Les travaux de réfection définitive qui s'avèreraient ultérieurement nécessaires resteront à la charge du Titulaire dès lors qu'il pourra être démontré que l'organisation des travaux et les méthodes retenues par le Titulaire seront à l'origine des désordres potentiels constatés.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait **16 541,83 € HT**

PN46 Abandon et reprise études EXE de Génie Civil

Ce prix rémunère forfaitairement les études d'exécution du génie civil abandonnées ou reprises après notification au Titulaire le retour au phasage initial des travaux par ordre de service n°61.

Ce prix forfaitaire s'appuie sur le constat effectué conjointement par le Titulaire et la Maîtrise d'œuvre le 01/03/2011 sur les études d'exécutions réalisées au titre des travaux de la tranche conditionnelle n°3.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait **106 695,00 € HT**

PN47 Fourniture et mise en œuvre de joints d'étanchéité pour écrans BA

Ce prix rémunère au mètre linéaire la fourniture et la mise en œuvre de joints d'étanchéité pour écrans en béton armé sur piles et culées P4, P3 et P2.

Il concerne des travaux des tranches conditionnelles 1, 2 et 3.

Ce prix nouveau comprend :

- la fourniture du joint d'étanchéité type note de musique,
- l'ensemble des moyens de mise en œuvre, y compris la nacelle élévatrice,
- l'ensemble des fournitures complémentaires et moyens de fixation,
- la main d'œuvre nécessaire à la fixation et au réglage du joint.

Le PN47 est un prix au ml de fixation de joints d'un montant de 41,20 € HT (prix base mois m0 du marché). Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml **41,20 € HT**

PN51 Reprises d'études complémentaires du mur guideau

Ce prix rémunère forfaitairement les reprises d'études complémentaires du mur guideau, conformément à l'Ordre de Service n°76.

Ce prix forfaitaire intègre l'ensemble des reprises d'études d'exécution qui s'avéreront éventuellement nécessaires au regard des solutions techniques proposées par le Titulaire.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfiques. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait**53 383,47 € HT****PN52 Moyens complémentaires pour accélération des travaux de la passe centrale – Année 2011**

Délaï complémentaire 2011 pris en compte :

Evénement	Nombre de jours retenus sur CC	Causes extérieures à l'organisation du chantier du Titulaire des Travaux
Augmentation de la quantité d'aciers HA	12	
Reprises de bétonnage complémentaires	3	
Augmentation des quantités de liernes et boutons à déposer	3	
Anticipation des travaux avant le 1 ^{er} avril 2011	-4	
TOTAL	14	

Les prix PN52 rémunère forfaitairement les moyens additionnels nécessaires aux travaux de génie civil de la tranche conditionnelle n°2 pour absorber les événements listés ci-dessus afin de respecter la DP2, conformément au planning joint en annexe 6.

Ces prix forfaitaires sont payables à hauteur de :

- 10% à fin juin 2011
- 28% à fin juillet 2011
- 21% à fin août 2011
- 35% à fin septembre 2011
- 6% à fin octobre 2011

PN52a / Accélération 2011 – Main d'œuvre GC

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait**311 111,00 € HT****PN52b / Accélération 2011 – Matériel GC**

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait**17 272,00 € HT**

PN53 Moyens complémentaires pour accélération des travaux de la passe rive droite – Année 2012

Délai complémentaire 2012 pris en compte :

Evénement	Nombre de jours retenus sur CC	Causes extérieures à l'organisation du chantier du Titulaire des Travaux
Augmentation de la quantité d'aciers HA	14	
Reprises de bétonnage complémentaires	3	
TOTAL	17	

Le prix PN53 rémunère forfaitairement les moyens additionnels nécessaires aux travaux de génie civil de la tranche conditionnelle n°3 pour absorber les événements listés ci-dessus afin de respecter la DP3, conformément au planning joint en annexe 6.

Ce prix forfaitaire est payable à hauteur de :

- 9% à fin avril 2012
- 10% à fin juin 2012
- 26% à fin juillet 2012
- 18% à fin août 2012
- 29% à fin septembre 2012
- 8% à fin octobre 2012

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Forfait

386 948,00 € HT

PN54 Reprises d'études d'exécution de la passe à poissons

Ce prix rémunère forfaitairement les reprises d'études complémentaires de la passe à poissons, conformément à l'Ordre de Service n°80.

Ce prix forfaitaire intègre l'ensemble des reprises d'études nécessaires à l'achèvement de cette partie d'ouvrage.

Ce prix comprend l'ensemble des frais de chantier, frais proportionnels et aléas et bénéfices. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

24 947,00 € HT

PN_1101b Planche d'essais n°2 : Essais de traction sur micropieux

Ce prix rémunère forfaitairement la réalisation d'un essai préalable de traction sur micropieux selon les normes en vigueur. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

La rémunération de ce prix se fera après réception du rapport d'essais correspondant.

Le forfait 23 500,00 € HT

PN_11201 Amenée et repli du matériel de forage des micropieux

Ce prix rémunère forfaitairement l'amenée et le repli du matériel de forage des micropieux. Il annule et remplace le prix 11201 de la TC1 du marché.

Ce prix rémunère forfaitairement :

- l'amenée et le repli de l'atelier de forage des pieux : ce prix ne s'applique qu'une seule fois ; aucune indemnité supplémentaire d'amené/repli ne sera rémunérée s'il s'avère que le matériel mis en place initialement par le Titulaire doit être remplacé pour mener à bien l'objectif de forage des micropieux,
- les dépenses d'immobilisation pour les périodes où ces matériels présents sur le chantier ne sont pas utilisés, pour quelque raison que ce soit.

Ce prix forfaitaire sera réglé à hauteur de 70% dès la mise en service de l'atelier de forage et à hauteur de 100% après le repliement des installations de forage. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait 34 000,00 € HT

PN_11228 Réalisation des micropieux pour ancrage du radier

Ce prix rémunère la réalisation des micropieux de type 3 pour ancrage du radier dans l'enceinte E2. Il annule et remplace le prix 11228 de la TC1 du marché.

Ce prix rémunère au mètre linéaire la réalisation et le contrôle de micropieux de type 3 diamètre 200 mm pour ancrage du radier de la culée rive gauche dans les différentes couches de sol.

Les prix correspondant comprennent notamment :

- la réalisation de micropieux à sec à l'abri de l'enceinte batardeau,,
- le forage dans la craie,
- la fourniture de tubes N80,
- l'équipement du dispositif de forage pour une vidange sans nuisance sonore,
- la fourniture du rapport de forage,
- les contrôles à la traction suivant norme en vigueur,
- l'évacuation et la mise en décharge des déblais,
- la fourniture et la mise en œuvre du coulis d'injection et des tubes aciers des micropieux,
- la mise en œuvre de liaison entre les micropieux et le radier.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml 243,00 € HT

PN_11241 Réalisation des micropieux pour ancrage du radier

Ce prix rémunère au mètre linéaire la réalisation et le contrôle de micropieux de type 3 diamètre 200 mm pour ancrage du radier de la passe rive gauche (enceinte E3) dans les différentes couches de sol. Il annule et remplace le prix 11241 de la TC1 du marché.

Les prix correspondant comprennent notamment :

- la réalisation de micropieux à sec à l'abri de l'enceinte batardeau,
- le forage dans la craie,
- la fourniture de tubes N80,
- l'équipement du dispositif de forage pour une vidange sans nuisance sonore,
- la fourniture du rapport de forage,
- les contrôles à la traction suivant norme en vigueur,
- l'évacuation et la mise en décharge des déblais,
- la fourniture et la mise en œuvre du coulis d'injection et des tubes aciers des micropieux,
- la mise en œuvre de liaison entre les micropieux et le radier.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml

243,00 € HT

PN_21201 Amenée et repli du matériel de forage des micropieux

Ce prix rémunère forfaitairement l'amenée et le repli du matériel de forage des micropieux. Il annule et remplace le prix 11201 de la TC2 du marché.

Ce prix rémunère forfaitairement :

- l'amenée et le repli de l'atelier de forage des pieux : ce prix ne s'applique qu'une seule fois ; aucune indemnité supplémentaire d'amenée/repli ne sera rémunérée s'il s'avère que le matériel mis en place initialement par le Titulaire doit être remplacé pour mener à bien l'objectif de forage des micropieux,
- les dépenses d'immobilisation pour les périodes où ces matériels présents sur le chantier ne sont pas utilisés, pour quelque raison que ce soit.

Ce prix forfaitaire sera réglé à hauteur de 70% dès la mise en service de l'atelier de forage et à hauteur de 100% après le repliement des installations de forage. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

17 000,00 € HT

PN_21241 Réalisation des micropieux pour ancrage du radier

Ce prix rémunère la réalisation des micropieux pour ancrage du radier. Il annule et remplace le prix 21241 de la TC2 du marché.

Les prix correspondant comprennent notamment :

- la réalisation de micropieux à sec à l'abri de l'enceinte batardeau,,
- le forage dans la craie,
- la fourniture de tubes N80,
- l'équipement du dispositif de forage pour une vidange sans nuisance sonore,
- la fourniture du rapport de forage,
- les contrôles à la traction suivant norme en vigueur,
- l'évacuation et la mise en décharge des déblais,

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N°1

- la fourniture et la mise en œuvre du coulis d'injection et des tubes aciers des micropieux.
- la mise en œuvre de liaison entre les micropieux et le radier.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml

243,00 € HT

PN_31201 Amenée et repli du matériel de forage des micropieux

Ce prix rémunère forfaitairement l'amenée et le repli du matériel de forage des micropieux. Il annule et remplace le prix 31201 de la TC3 du marché.

Ce prix rémunère forfaitairement :

- l'amenée et le repli de l'atelier de forage des pieux : ce prix ne s'applique qu'une seule fois ; aucune indemnité supplémentaire d'amené/repli ne sera rémunérée s'il s'avère que le matériel mis en place initialement par le Titulaire doit être remplacé pour mener à bien l'objectif de forage des micropieux,
- les dépenses d'immobilisation pour les périodes où ces matériels présents sur le chantier ne sont pas utilisés, pour quelque raison que ce soit.

Ce prix forfaitaire sera réglé à hauteur de 70% dès la mise en service de l'atelier de forage et à hauteur de 100% après le repliement des installations de forage. Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

Le forfait

17 000,00 € HT

PN_31243 Réalisation des micropieux pour ancrage du radier

Ce prix rémunère la réalisation des micropieux pour ancrage du radier. Il annule et remplace le prix 31243 de la TC3 du marché.

Les prix correspondant comprennent notamment :

- la réalisation de micropieux à sec à l'abri de l'enceinte batardeau,,
- le forage dans la craie,
- la fourniture de tubes N80,
- l'équipement du dispositif de forage pour une vidange sans nuisance sonore,
- la fourniture du rapport de forage,
- les contrôles à la traction suivant norme en vigueur,
- l'évacuation et la mise en décharge des déblais,
- la fourniture et la mise en œuvre du coulis d'injection et des tubes aciers des micropieux,
- la mise en œuvre de liaison entre les micropieux et le radier.

Il est appliqué à ce prix l'indice TP02.

ml

243,00 € HT

Annexe 4

Détail quantitatif estimatif précisant les nouvelles quantités du marché du Titulaire

DQE modifié après Avenant n°1

Marché N° 09 21 | 018 0

Avenant N°1

VNF - Reconstruction du Barrage de Chatou et Démolition du barrage existant
Détail Quantitatif Estimatif (DQE)

Tableau récapitulatif

Tranches du marché	Montant du Marché initial			Montant après Avenant n°1			Ecart H.T.
	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	
Tranche Ferme	13 198 346,89	2 586 875,99	15 785 222,88	16 579 593,96	3 249 600,42	19 829 194,37	3 381 247,07
Tranche Conditionnelle n°1	6 545 321,00	1 282 882,92	7 828 203,92	8 489 972,44	1 664 034,60	10 154 007,04	1 944 651,44
Acc_2010							

96

Marché N° 09 21 1 018 0 Avenant N°2

**VNF - Reconstruction du Barrage de Chatou et Démolition du barrage existant
 Détail Quantitatif Estimatif (DQE)**

Tableau récapitulatif

Tranches du marché	Montant du Marché initial			Montant après Avenant n°1			Ecart H.T.
	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	
Tranche Conditionnelle n°2 (y/c Acc 11)	5 109 268,00	1 001 416,53	6 110 684,53	6 195 889,14	1 214 394,27	7 410 283,42	1 086 621,14
Acc 2011							
Tranche Conditionnelle n°3 (y/c Acc 12)	5 936 080,00	1 163 471,68	7 099 551,68	5 734 227,88	1 123 908,66	6 858 136,54	-201 852,12
Acc 2012							

**VNF - Reconstruction du Barrage de Chatou et Démolition du barrage existant
Détail Quantitatif Estimatif (DQE)**

Tableau récapitulatif

Tranches du marché	Montant du Marché initial			Montant après Avenant n°1			Ecart H.T.
	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	
Tranche Conditionnelle n°4	3 271 052,49	641 126,29	3 912 178,78	3 253 252,49	637 637,49	3 890 889,98	-17 800,00
Tranche Conditionnelle n°5	1 064 200,00	208 583,20	1 272 783,20	1 064 200,00	208 583,20	1 272 783,20	0,00
Montant total du marché y/c Acc 2011 et 2012	35 124 268,38	6 884 356,60	42 008 624,98	41 317 135,91	8 098 158,64	49 415 294,55	6 192 867,53

Mois d'établissement des prix : selon article 3.5.1 du CCAP, les prix sont réputés établis sur la base des conditions économiques du mois d'octobre 2008.

En synthèse :	Montant du Marché initial			Montant après Avenant n°1			Ecart H.T.
	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	Montant (€ H.T.)	T.V.A. (19,6%)	Montant (€ T.T.C.)	
Accélération 2010/2011/2012				2 549 332,00	499 669,07	3 049 001,07	2 549 332,00
Augmentations de liernes, butons et aciers	2 355 540,00	461 685,84	2 817 225,84	4 633 991,00	908 262,24	5 542 253,24	2 278 451,00
Travaux supplémentaires (PN hors accélération)				2 219 727,69	435 066,63	2 654 794,32	2 219 727,69
Autres ajustements de quantités	32 768 728,38	6 422 670,76	39 191 399,14	31 914 085,22	6 255 160,70	38 169 245,92	-854 643,16

Marché N° 09 21 | 018 0 Avenant N°2



DQE révisé

(Source fichier Excel Avenant_1-DQE_14-02-2011.xls -- 19 pages)

Marché N° 09 21 1 018 0

Avenant N° 1

Annexe 5

Dispositions techniques relatives aux mesures prévues pour l'exécution de certains travaux ou parties d'ouvrage, à l'initiative du Titulaire et validées par la Maîtrise d'œuvre (FSMM n° 9001 à 9010)

(15 pages)

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N° 1

Annexe 6

Planning prévisionnel des travaux restant à réaliser

(1 page)

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N° 1

Annexe 7

**Arrêté portant modification de l' arrêté interpréfectoral n° 08-109/DDD du 13/08/2008
autorisant VNF à reconstruire le barrage de Chatou**

Marché N° 09 21 I 018 0

Avenant N° 1

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A LA SIGNATURE D'UN CONTRAT
POUR UN PROJET DE DEVELOPPEMENT ET DE VALORISATION
ECONOMIQUE DU CANAL DES DEUX MERS ET DES TERRITOIRES RIVERAINS**

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 rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à signer, avec la région Aquitaine et l'Etat, le contrat spécifique, joint en annexe, pour un projet de développement et de valorisation économique du canal des Deux-Mers et des territoires riverains, dans la limite d'une participation financière de 4,574 M€.

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

**CONTRAT REGIONAL SPECIFIQUE DE DEVELOPPEMENT ET DE VALORISATION
ECONOMIQUE DU CANAL DES DEUX MERS ET DES TERRITOIRES RIVERAINS**

PLAN D'ACTIONS 2011-2013

SOMMAIRE

AXE 1 INFRASTRUCTURE ET PATRIMOINE

- ACTION 1 Restauration et modernisation des écluses et autres ouvrages courants
- ACTION 2 Restauration des maisons éclusières d'agents ou en attente de valorisation
- ACTION 3 Réhabilitation du pont canal d'Agen
- ACTION 4 SIG

AXE 2 ENVIRONNEMENT

- ACTION 5 Confortement berges
- ACTION 6 Plan paysager
- ACTION 7 Optimisation gestion de l'eau

AXE 3 CULTURE

- ACTION 8 Numérisation des archives canaux historiques

AXE 4 ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES

- ACTION 9 Mise en place de services associés à la Voie Verte
- ACTION 10 Schéma de développement et d'accueil de la Voie d'Eau
- ACTION 11 Promotion interrégionale
- ACTION 12 Réseau d'observation du tourisme
- ACTION 13 Etudes stratégiques

AXE 1 : INFRASTRUCTURE ET PATRIMOINE
ACTION 1 : RESTAURATION ET MODERNISATION DES ECLUSES
ET AUTRES OUVRAGES COURANTS

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- assurer la sécurité sur l'ensemble de l'itinéraire ;
- fiabiliser le niveau de service (ouvrages de navigation, chenal) ;
- moderniser le réseau afin d'améliorer la capacité ou les conditions d'exploitation ;

Contexte :

Modification des dérivations :

Sur les 22 écluses du Canal de Garonne en Aquitaine, 9 sont équipées de dérivations à l'air libre; les 13 autres étant dotées de dérivations enterrées.

Les dérivations à l'air libre posent des problèmes (fuites, difficultés de gestion des débits, contraintes sur les remblais) liés à leur conception.

Changements de portes d'écluses :

31 % des portes d'écluses datent des années 1920/1930 et sont aujourd'hui en fin de vie, entraînant des défauts d'étanchéité, des pannes et des usures prématurées des organes de manœuvre. Les autres datent des années 70 (48 % des portes) et des années 90/2000 (21 % des portes).

Restauration des maçonneries d'écluses :

Le Canal latéral à la Garonne, sur la région Aquitaine (subdivision Aquitaine), est composé de 23 écluses (de la n°22 à la 53 + descente en Baise), comprenant 26 sas.

Des travaux de restauration générale des maçonneries ont été effectués, notamment à la fin des années 90, sur 10 écluses, pour 11 sas restaurés. Mais depuis l'an 2000, cette campagne de restauration a été stoppée. Actuellement, 15 écluses ont besoin de travaux de restauration. Ces besoins correspondent essentiellement à des réparations de fuites plus ou moins importantes au niveau des bajoyers.

Etanchement des maçonneries d'aqueduc :

101 aqueducs sont présents sur le canal de Garonne en Aquitaine. 10 sont fuyards. Il est proposé d'en étanchéfier 3 sur le présent programme.

Description de l'action :

Modification des dérivations :

Le programme proposé vise à modifier ces dérivations pour résorber ces dysfonctionnements. 4 dérivations ont déjà été modifiées avant 2010. Le programme propose la réalisation de 4 des 5 dérivations restantes (33, 38, 39 et 43), pour un montant

de 470 000 € (117 500 € par dérivation).

Une dérivation enterrée est à réparer d'ici 2013 (34) pour un montant de 80 000€.

Changements de portes d'écluses :

Le programme proposé vise à renouveler parmi ces unités les portes les plus endommagées. Sur le présent contrat, il est ainsi proposé de changer 5 portes sur les 15 des années 1920/1930, pour un montant de 1 000 000 € (200 000 € par porte). Le programme de changement perdurera après 2013 pour les 10 portes restantes.

Restauration des maçonneries d'écluses :

Les travaux à mettre en œuvre comprennent donc des forages et injections de coulis de ciment dans les bajoyers, restauration des radiers et murs de chute, et décapage et rejointoiement de l'ensemble des maçonneries constituant les ouvrages, y compris les perrés extérieurs (amont et val).

L'état de dégradation diffère selon les écluses. Sur 2011-2013, il est proposé de restaurer entièrement les 4 écluses prioritaires (n° 52, 47, 44, 42), pour un montant d'environ 225 000€ par écluse, soit un total de 900 000€.

Etanchement des maçonneries d'aqueduc :

Les travaux consistent en la réalisation d'un chemisage de la voute et rejointoiement des maçonneries de 3 aqueducs, pour un coût de 150 000 €.

Méthodologie :

Les priorités de l'année sont déterminées à n-1 par la Direction régionale qui les évalue et les transmet au siège de VNF pour affectation des crédits.

Le programme annuel est présenté à n-1 au Comité de pilotage qui en prend acte.

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- Modification des dérivation : dérivation des 6 écluses réalisées
- Changements de portes d'écluses : 5 portes sur les 15 des années 1920/1930 changées
- Restauration des maçonneries d'écluses : 4 écluses prioritaires (n° 52, 47, 44 et 42) restaurées
- Etancheification des aqueducs : 3 aqueducs étanchéifiés

Coût de l'action : 2,600 M€

Plan de financement :

Région : 0,780 M€
VNF : 1,820 M€

	Modification des dérivation : 550 000 €	Changements de portes d'écluses : 1 000 000 €	Restauration des maçonneries d'écluses : 900 000 €	Etancheification de 4 aqueducs : 150 000 €
Région :	165 000 €	Région : 300 000 €	Région : 270 000 €	Région : 45 000 €
VNF :	385 000 €	VNF : 700 000 €	VNF : 630 000 €	VNF : 105 000 €

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : **2011-2013**

AXE 1 : INFRASTRUCTURE ET PATRIMOINE
ACTION 2 : RESTAURATION DES MAISONS ECLUSIERES D'AGENTS
OU EN ATTENTE DE VALORISATION

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Maintenir en état un patrimoine lié à l'histoire et à la vie du canal
- Conserver aux abords du canal un environnement architectural de qualité
- Améliorer les conditions de vie des agents occupants

Contexte :

En Aquitaine, 63 bâtiments sont situés sur le domaine Public fluvial.

Ce parc est occupé à 15,9% à usage de logement par des agents du service navigation, à 33,3% par des tiers, à 9,5% en locaux de travail du service navigation.

La vacance touche 33,3% des occupations potentielles : dès lors qu'ils ne sont plus nécessaires à l'exercice des missions du gestionnaire du canal, les bâtiments concernés sont orientés vers des activités principalement touristiques (cf. fiche Axe 4 – Action 9).

Enfin 8% du patrimoine immobilier bâti n'appelle pas d'occupation humaine (lavoir, transformateurs...)

Le parc immobilier occupé par les agents du service navigation, outre son importance quantitative (un tiers des occupations en Aquitaine) est constitué essentiellement de maisons éclésières qui, par leur situation stratégique au droit des écluses que par leur typologie architecturale caractéristique, sont emblématiques du paysage canal.

L'état de ces maisons éclésières est très variable suivant les sites, mais certaines pathologies justifient des rénovations structurelles (clos couvert).

D'autre part, elles n'offrent plus un niveau de confort acceptable et nécessitent des interventions en matière d'isolation thermique, de chauffage, d'équipements sanitaires. Enfin une action soutenue sur l'installation ou la révision des systèmes d'assainissement doit permettre de contribuer à une meilleure qualité de l'eau.

Description de l'action :

Restauration et entretien lourd de 20 maisons éclésières, en priorisant les postes d'investissements suivants :

- clos/couvert
- assainissement
- isolation thermique et phonique
- chauffage
- mises aux normes, notamment électriques

Méthodologie : diagnostics techniques et travaux

Critère de mesure et/ou d'évaluation :	
<ul style="list-style-type: none"> • diagnostics techniques réalisés • travaux réalisés 	
Coût de l'action :	0,2 M€
Plan de financement :	
VNF :	0,2 M€
Responsable du financement régional :	
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011-2013	

AXE 1 : INFRASTRUCTURE ET PATRIMOINE
ACTION 3 : REHABILITATION DU PONT CANAL D'AGEN

Maître d'Ouvrage : Voies Navigables de France

Pilote : Voies Navigables de France

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Restaurer et entretenir le patrimoine, maintenir les conditions de navigabilité

Contexte :

Le Canal de Garonne traverse la ville d'Agen et constitue un élément fort du paysage urbain agenais et un espace d'activités et de loisirs (promenade, vélo, sports nautiques, plaisance) apprécié des agenais.

Le Pont Canal d'Agen :

Le Duc d'Orléans pose sa première pierre, le 25 Août 1839. Cet ouvrage remarquable est terminé en 1849. Par ses dimensions, 539 mètres, ses 23 voûtes en anse de panier, appuyé sur 22 piles, il constitue un des monuments majeurs de la ville d'Agen. Il est en outre le pont canal en maçonnerie le plus long de France.

Entièrement maçonné en pierre de taille, il enjambe la Garonne, aux abords du centre-ville. Une écluse et un plan d'eau situés à proximité aval de l'ouvrage achèvent la majesté du site.

Aujourd'hui, cet ouvrage nécessite d'être restauré par la reprise de l'étanchéité de la cuvette. La restauration des maçonneries est en outre envisagée.

Les travaux d'étanchement sont évalués à 3,6 M€ HT.

Les travaux de restauration des maçonneries sont évalués à 4,6M€ HT.

L'étude de restauration des maçonneries du pont et des écluses (niveau AVP) est évaluée à 0.25 M€. Le cofinancement se répartirait entre VNF (maître d'ouvrage), la Région, le Département, la Communauté d'agglomération à 25% chacun.

Cette action pourrait s'intégrer dans un programme plus large de valorisation des espaces. L'étude de valorisation du site à estimée à 0.2 M€, dont 10% VNF et 30% pour chaque financeur, la maîtrise d'ouvrage étant alors portée par la communauté d'agglomération.

Un comité de pilotage spécifique pourrait être constitué pour définir et suivre l'opération.

Description de l'action :

Le présent contrat concerne principalement la maîtrise d'œuvre de l'étanchement et une première tranche de travaux.

Les travaux d'étanchement consisteront en :

- Evacuation des limons
- Dépose de bordure en pierre et de revêtement en béton
- Mise en place d'une membrane étanche sur chemins

de halage et canal

- Béton projeté
- Remplacement de bordure pierre
- Répose de bordure pierre
- Réfection de revêtement en béton désactivé

- Reprise de l'escalier vers la plaine de la Garonne

L'étude de maîtrise d'œuvre se déroulera sur 2011-2012 pour un montant total de 500 000 €.

Le programme de travaux d'étanchement se déroulera par tronçons suivant 3 ou 4 tranches. Une décomposition définitive sera proposée à l'issue de l'étude de maîtrise d'œuvre :

Tranche 1 : 2013
 Tranche 2 : 2014
 Tranche 3 : 2015
 Tranche 4 : 2016 éventuellement

Concernant les maçonneries et abords, le comité de pilotage définira le plan de financement.

Méthodologie : Etudes et Travaux

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- travaux d'étanchement réalisés
- comité de pilotage constitué

Coût de l'action : **2,15 M€**

Plan de financement :

Etanchement	1,7M€	Maçonneries : études	0,25M€	Intégration au tissu urbain : études	0,2M€
Région : 850 000 €		Région :	62 500 €	Région :	60 000 €
VNF : 850 000 €		VNF :	62 500 €	VNF :	20 000 €
		Département :	62 500 €	Département :	60 000 €
		Communauté d'agglo :	62 500 €	Communauté d'agglo :	60 000 €

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : **2011-2013**

AXE 1 : INFRASTRUCTURE ET PATRIMOINE
ACTION 4 : SIG

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Se doter des outils de connaissance et de gestion du canal par la mise en place d'un Système d'Information Géographique

Contexte : action interrégionale

Actuellement la connaissance sur le Canal des Deux Mers est éclatée entre tous les acteurs de la voie d'eau (institutionnels, professionnels, usagers), avec très peu de partage et de capitalisation. Par ailleurs, le savoir est souvent empirique. Cela entraîne des analyses partielles et parfois sujettes à caution.

Les objectifs visent à :

- aider à l'élaboration de stratégie et à la prise de décision,
- disposer d'outils partagés de gestion, d'information, de communication et de concertation,
- suivre et évaluer les politiques menées.

Trois types d'actions sont envisagées :

- connaissance de l'offre, de la demande et des retombées économiques par la création d'un observatoire économique et touristique,
- connaissance et suivi de l'état du domaine (infrastructure, bâtiments, arbres...) en s'appuyant sur un système d'informations géographiques,
- création d'un centre de ressources interactif par la numérisation des archives historiques du canal.

Description de l'action :

Le SIG est destiné à apporter une meilleure connaissance du réseau et ainsi d'en optimiser sa gestion.

L'étape actuelle de la démarche de travail est axée sur la constitution du patrimoine de données localisées.

Depuis le lancement de la démarche, le service dispose des données suivantes :

- référentiels IGN (données cartographiques de base),
- socle de données (référentiel local composé des objets élémentaires indispensables à la localisation des données métiers) constitué en 2009,
- limites du DPF de canal du midi numérisées

Désormais l'effort se porte sur les thématiques suivantes :

- numérisation des limites du DPF du canal latéral à la Garonne et de la Garonne (opération 2010)
- gestion des plantations : observatoire du chancre coloré, développement d'une application SIG de gestion des plantations (démarche nationale initiée et suivie par la DIR Sud-Ouest), lancement du plan de gestion des plantations du canal latéral à la Garonne

- gestion du patrimoine immobilier bâti : développement d'une solution SIG de gestion (démarche nationale initiée et suivie par la DIR Sud-Ouest)
- SIG équipements fluviaux
- Inventaire GPS des ouvrages réalisé en régie par les subdivisions (opération 2010)

Methodologie :

Mise en place d'une organisation :

- poste d'administrateur de données localisées créé en 2008,
- comité de pilotage (qui sera élargi progressivement aux collectivités territoriales partenaires),
- professionnalisation du réseau des opérateurs SIG répartis dans les services : animation, formation, mise à niveau de l'équipement informatique,
- mise en place d'un réseau d'opérateurs GPS en subdivision : équipement, animation, formation,
- appui d'une assistance à maîtrise d'ouvrage.

Mise en place d'une architecture de stockage dans l'attente du SIG fédératif VNF.

Chaque volet de la démarche intègre la dimension de partage des données : compatibilité des données, échanges avec les partenaires.

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- patrimoine constitué
- conventions d'échanges de données signée

Coût de l'action interrégionale :	300 000€
Région Midi Pyrénées :	50 000 €
Région Languedoc-Roussillon:	à déterminer
Région Aquitaine	30 000 €
VNF	220 000 €
	dont 70 000€ dans le cadre du présent contrat

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011-2013

AXE 2 : ENVIRONNEMENT
ACTION 5 : CONFORTEMENT BERGES

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Lutter contre l'érosion en particulier liée au batillage
- Faire des économies d'eau
- Lutter contre les inondations de zones sensibles
- Développer la fonction socio-économique des bords de voie d'eau
- Préserver la biodiversité et les paysages

Contexte :

Le diagnostic des berges du canal des deux mers réalisé sur la période novembre 2009 à mai 2010 a permis de mettre en évidence des problèmes de stabilité présents sur la totalité du linéaire de canaux gérés par la DIRSO de VNF. Le réseau du canal de Garonne est le plus dégradé. Les raisons en sont : protections de berges plus anciennes, configuration des berges moins favorables (pentes et hauteurs)....

Ce diagnostic a également permis de hiérarchiser, chiffrer et programmer les interventions sur les tronçons dégradés.

Pour la région Aquitaine, sur les 200 km de berges du canal, 2,5 km sont classés en priorité 1 (intervention à court terme) correspondant aux secteurs les plus dégradés, 11 km en priorité 2 et 41 km à surveiller.

En parallèle, le diagnostic approfondi sur les digues est mené par la DIRSO. Il doit identifier les digues les plus critiques, notamment au titre de la sécurité des biens et personnes. A ce jour, 1,8 km a été inspectés et classés en criticité 2 (intervention à moyen terme) et 2 km ont été classés en criticité 1 (interventions à longs termes).

Description de l'action :

Les défenses de berges sous maîtrises d'ouvrage VNF auront principalement pour objectifs d'améliorer les fonctions physiques (érosion, économies d'eau, lutte contre les inondations) et d'assurer la pérennité des activités fluviales et terrestres.

VNF a réalisé un audit approfondi sur les berges de l'ensemble du Canal des Deux Mers, permettant de :

- caractériser l'état physique des berges et définir le niveau de service à atteindre (objectifs recherchés),
- analyser les sites suivant un ensemble de composantes (paysages, topographie, activités humaines environnantes, risques, enjeux hydrauliques, faune et flore...)
- arrêter les priorités d'intervention et les choix des techniques de restauration (génie végétal, tunage, gabions, enrochements, palplanches, techniques mixtes) en fonction des objectifs recherchés et des spécificités des sites traités.

Le programme de travaux s'appuie sur l'audit réalisé.

Méthodologie :
études et travaux

Critère de mesure et/ou d'évaluation :	
<ul style="list-style-type: none"> - résultats de l'audit validés - 2,5 km des berges en priorité 1 restaurées - 6 km de berges et digues restaurées au total 	
Coût de l'action :	1,5 M€
Plan de financement :	
Région :	0,450 M€
VNF :	1,050 M€
Responsable du financement régional :	
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011-2013	

AXE 2 : ENVIRONNEMENT
ACTION 6 : PLAN PAYSAGER

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Protection et mise en valeur des paysages et des plantations

Contexte :

La superficie du domaine public fluvial (hors plan d'eau) est estimée à 2 000 ha sur les 3 régions soit 400 ha en région Aquitaine. Au-delà du critère des surfaces, la qualité environnementale du milieu se caractérise par ses lisières plantées représentant plus de 200km en Aquitaine, offertes à la faune et à la flore (2 rives avec chacune sa lisière intérieure et extérieure).

Ces boisements ont, au fil du temps, changé d'objectif : (besoins de la marine au 17^e siècle, puis, ameublement, production de bois : platanes, peupliers...). Ils sont aujourd'hui pris en compte principalement pour leurs aspects environnementaux et paysagers, sachant que leur impact technique de soutien des berges n'est pas neutre.

A la suite de la démarche entamée sur le canal du midi, il est nécessaire aujourd'hui de la poursuivre et de se doter d'une vision paysagère des plantations du canal latéral compte tenu du vieillissement général et naturel des plantations (et du risque potentiel d'une épidémie de chancre coloré du platane).

Il s'agit également de se construire un point de vue commun entre partenaires pour faciliter la gestion de ce patrimoine arboré.

Des modes d'analyse différenciés doivent être construits selon la diversité des séquences paysagères : urbain/rural ; zones intermédiaires en péri urbain : canal du midi/canal latéral, etc...

Le résultat de la démarche qui devrait être engagée devra établir des principes d'intervention incluant des partis de restauration du linéaire planté, validés par tous les partenaires puis des déclinaisons opérationnelles sous forme de plan de gestion sous SIG et sous forme d'opérations de replantations.

Description de l'action :

- études pour orientations adaptées aux objectifs souhaités en terme de politique paysagère , plan de gestion des plantations
- travaux : mise en place d'un programme « paysage » de régénération des plantations

Méthodologie :

Résultats attendus :

2011 : cahier des charges à présenter aux partenaires et lancement de l'étude

2012 : résultats

2013 : 1eres replantations

Critère de mesure et/ou d'évaluation :	
production du cahier de référence et plan de gestion / 1eres opérations de replantations.	
Coût de l'action :	0,3 M€
Plan de financement :	
Région :	90 000 €
VNF :	60 000 €
Etat :	60 000 €
FEDER :	90 000 €
Responsable du financement régional :	
Calendrier prévisionnel de réalisation :	
Études : 2011-2012	
Travaux : 2013	

AXE 2 : ENVIRONNEMENT
ACTION 7 : OPTIMISATION GESTION DE L'EAU

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Gestion durable de la ressource hydraulique

Contexte :

Les études conduites par VNF entre 2005 et 2007 ont mis en évidence la nécessité de conduire un programme de modernisation des outils de gestion quantitative de l'eau sur les barrages, les rigoles et les canaux de Garonne et du Midi.

Les interventions porteront notamment sur l'instrumentation du réseau (sondes, capteurs, PC, ...) permettant le recueil des données, la conception et la mise en place d'outils d'aide à la décision, l'automatisation et/ou la télégestion de certains équipements (épanchoirs, dérivations, vannes...), l'étanchéité du réseau et l'optimisation de la gestion de la ressource.

Description de l'action :

Mise en place de dégrilleurs automatiques :

Actuellement les déchets accumulés au droit des dérivations sont nettoyés manuellement par les éclusiers, qui les évacuent en les faisant passer dans le bief inférieur, ne faisant que reporter le problème à l'écluse située en aval. Afin de récupérer les déchets accumulés et ainsi agir à la fois sur la qualité de l'eau, sur l'envasement, et la gestion des débits, il est proposé la mise en place de dégrilleurs automatiques, permettant une extraction des déchets qui seront ensuite acheminés vers des décharges réglementées. Il est proposé de mettre en place cet équipement sur 1 site test, pour un coût de 150 000 €, sur les 4 à installer en Aquitaine, de le suivre et en faire le retour d'expérience. En complément des dégrilleurs, 10 cadres de vannages de dérivations doivent être adaptées pour un montant de 50 000€.

Optimisation de la gestion :

Une étude de définition d'une stratégie d'aide à la décision pour l'optimisation de la gestion de l'eau sur le canal de Garonne a été menée durant l'année 2007. Cette étude sous maîtrise d'ouvrage VNF, cofinancée par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées et l'Agence de l'eau, a été confiée au bureau d'étude Hydratec.

Les interventions prévues s'appuient sur la stratégie bâtie dans le cadre de cette étude, à savoir :

1- une amélioration de la connaissance des ouvrages et des flux transités dans le canal de Garonne. : comptage des volumes prélevés dans le canal, amélioration du comptage des volumes prélevés en Garonne, comptage des volumes restitués au milieu naturels ; Le montant de cette étude est évalué à 100 000 € ;

2- des travaux sur les biefs : la diminution des infiltrations sur les biefs les plus fuyards doit être poursuivie en priorité pour enrayer la progression des ces pertes, et pouvoir anticiper le traitement de nouvelles infiltrations qui viendraient à se développer. Cette

action sur les berges est financée dans l'axe2 -action 5 ;

3- l'automatisation de la gestion de l'eau : l'automatisation des manœuvres de vannes de décharge permettrait de réaliser des économies d'eau en ajustant le débit transité aux besoins réels du canal ; en alimentant une base de données avec archivage hiérarchisé, les capteurs de niveaux d'eau et de position de vannes permettrait de dégager des tendances sur l'importance des besoins, et de détecter d'éventuelles fuites susceptibles de prendre de l'importance. Le montant de cette action est estimé à 400 000€ pour l'automatisation de 15 vannes sur 21. La mission de maîtrise d'œuvre prévue à la sous-action 1 précisera ces données.

Méthodologie : équipements et travaux

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- Mise en place de dégrilleurs automatiques : 1 dégrilleur réalisé et suivi ; retour d'expérience validé
- Amélioration de la connaissance des ouvrages et des flux transités : étude réalisée
- Automatisation de la gestion de l'eau : 15 vannes automatisées sur 21 à automatiser

Coût de l'action : **0,7 M€**

Plan de financement :

Région :	0,210
FEDER :	0,210
VNF :	0,280

Mise en place de dégrilleurs automatiques : 200 000 €	Amélioration de la connaissance des ouvrages et des flux transités : 100 000 €	Automatisation de la gestion de l'eau : 400 000 €
---	--	---

Région :	60 000 €	Région :	30 000 €	Région :	120 000 €
FEDER :	60 000 €	FEDER :	30 000 €	FEDER :	120 000 €
VNF :	80 000 €	VNF :	40 000 €	VNF :	160 000 €

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : **2011-2013**

AXE 3 : CULTURE
ACTION 8 : NUMERISATION DES ARCHIVES CANAUX HISTORIQUES

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Enjeux/Objectifs recherchés :

Conserver, restaurer et valoriser le patrimoine culturel lié au Canal en vue d'une meilleure connaissance de ce patrimoine

- Dématérialisation des archives historiques dans un but de plus large accessibilité aux chercheurs et du grand public. Cette action a été recommandée lors du classement du canal du Midi par l'UNESCO.
- Création d'un espace d'évocation et de consultation des archives numérisées au profit du grand public et des universitaires.

Contexte : Action chartre interrégionale

Le Service de la Navigation du Sud-Ouest, Direction inter régionale de VNF a en charge la gestion et la conservation des archives du Canal des Deux Mers. Ce patrimoine exceptionnel se compose de plusieurs milliers de documents représentant un volume avoisinant 200 mètres linéaires de rayonnage. Tous ces documents sont originaux et couvrent la période comprise entre le XVII^e siècle et nos jours. Ces collections constituent des éléments cohérents de valeur inestimable.

Le Canal des Deux Mers faisant partie intégrante du patrimoine des trois régions, a vocation à être intégré dans les démarches de numérisation entreprises par les Conseils régionaux.

Description de l'action : action interrégionale

Création d'une banque de données numérisées des archives historiques du canal du Midi et du Canal de Garonne et des embranchements (archives antérieures à 1898)

- repérage et sélection des séries
- préparation physique des documents
- restauration et numérisation externalisées des documents
- création de la banque de données (serveurs et matériels informatiques)

Méthodologie :

- Afin d'assurer le lancement et le suivi de cette action, il est proposé de constituer un Comité de pilotage (VNF, Régions, État (DRAC) et archives départementales) et des groupes de travail techniques.
- Ils piloteront et valideront différentes prestations :
- prestations intellectuelles (repérage et sélection des séries)
- prestations de services (restauration et numérisation)
- acquisition de matériel (banque de données)

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- sélection des séries réalisée
- restauration et numérisation réalisées

• banque de données constituée	
Coût de l'action interrégionale :	400 000 €
Sur un programme de numérisation des documents sur la partie la plus prestigieuse des archives (30% du volume), l'investissement peut être évalué à :	
• Numérisation, restauration, banque de données :	250 000 €
• Aménagement d'un espace d'évocation et de consultation	<u>150 000 €</u>
• Total	400 000 €
Plan de financement :	
Région Aquitaine :	50 000 €
Région Midi-Pyrénées :	200 000 €
Région Languedoc-Roussillon:	50 000 €
Feder (Programme Languedoc-Roussillon):	50 000 €
VNF :	50 000 €
	dont 17 000 € pour le présent contrat
Responsable du financement régional :	
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011 – 2013	

AXE 4 : ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES
ACTION 9 : MISE EN PLACE DE SERVICES ASSOCIES A LA VOIE VERTE
ACTION 9A : DONT MAISONS ECLUSIERES
ACTION 9 B : DONT MOULIN DE MAZERAC

Maître d'Ouvrage : Porteur de projets

Pilote :

Enjeux/Objectifs recherchés :

- répondre à la demandes en services aux usagers via des appels à projets sur le bâti de VNF

Contexte :

La voie verte du Canal de Garonne en Aquitaine est entièrement réalisée, et la continuité terrestre est assurée jusqu'à la limite du département de l'Aude. L'ambition est à présent de doter la voie verte de plus de services (points d'accueil, espaces thématiques, informations, restauration, hébergement, stations vélos) et d'ouverture vers les territoires riverains.

Par ailleurs, 33,3% des maisons éclésières sont vacantes à ce jour, et les villages traversés recèlent de bâtiments inoccupés que les collectivités souhaitent transformer. Leur ré-affectation vers des activités touristiques liées à la voie verte et à la navigation, à la découverte des territoires « fluviaux », pourrait contribuer à répondre aux attentes et renforcer ce produit touristique.

Description de l'action :

1) Etude :

- Diagnostic sur le bâti disponible sur le DPF et dans les territoires pouvant répondre à des objectifs de services, d'animations
- Enquête sur les attentes des publics fréquentant les voies vertes longeant des voies navigables
- Définition du type de prestations en matière de points d'accueil, d'information, d'hébergement de restauration, d'animation (espaces thématiques) de services, autres ... suivant les besoins des différents utilisateurs du canal et les attentes des structures locales d'animation des territoires (pays, communautés de communes)
- Scénarios de mise en œuvre : propositions des sites à valoriser et évaluation des coûts d'investissements

2) mise en œuvre du schéma de services de la voie verte : travaux de réhabilitation de bâtiments identifiés (maisons éclésières, bâtiments communaux...) pour création de points d'accueil, d'information, de services vélo, d'hébergements de qualité spécifiques, d'espaces thématiques portés par des maîtres d'ouvrage locaux publics ou privés.

Méthodologie : études et travaux

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- enquête de satisfaction des usagers terrestres réalisée
- stratégie de mise en place des services associés identifiée et mise en œuvre

Coût de l'action :				900 000 €	
Plan de financement :					
maisons éclusières :	400 000 €	moulin Mazerac :	500 000 €		
Région :	50 000€	Région :	100 000 €		
Départements :	50 000 €	Départements :	50 000 €		
Porteurs de projet :	300 000 €	VNF	50 000 €		
		Porteurs de projets :	300 000 €		
Responsable du financement régional :					
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011-2013					

AXE 4 : ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES
ACTION 10 : SCHEMA DE DEVELOPPEMENT ET D'ACCUEIL DE LA VOIE D'EAU
ACTION 10 A : DONT ETUDE GLOBALE
ACTION 10 B : DONT REALISATIONS OPERATIONNELLES

Maîtres d'Ouvrages : VNF - Régions - CRT

Pilote : VNF - Régions - CRT

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Meilleur équilibre canal de Garonne / canal du Midi
- Adéquation offre de services et besoin

Contexte :

Demandeurs de services sur et autour de la voie d'eau, les usagers navigants ont une réponse parfois insuffisante ou inadaptée, et hétérogène suivant les secteurs et les différents lieux d'accueil. Aussi, en complément de l'action en faveur des services liés à la voie verte, une adaptation/modernisation des équipements et services fluviaux le nécessitant, sera entreprise. Cette action pourrait concerner notamment le site de Castets en Dorthe, le territoire du Val de Garonne et l'Agenais, et permettrait de :

- Renforcer l'attractivité de ces secteurs de navigation et ainsi contribuer à la réduction du déséquilibre de fréquentation entre le Canal de Garonne et le Canal du Midi ;
- Apporter une réponse adaptée aux besoins des usagers tant sur le volet services immatériels qu'équipements, dans une logique d'itinéraire et de territoire ;
- Susciter et développer la découverte des territoires auprès des usagers ;
- Sensibiliser les usagers aux valeurs du canal.

Description de l'action :

1- Etude globale et définition de la stratégie

1-1 Sur les équipements

- inventaire de l'offre de service et d'équipements
- précision du besoin à partir de l'analyse des études de connaissance et au moyen d'interviews des usagers
- croisement offre/besoin afin de déterminer les secteurs stratégiques
- définition du programme d'interventions (travaux)

1-2 Diagnostic de la promotion

- benchmarking des labels, outils de promotion (port exemplaire, pavillon bleu,)
- diagnostic des outils existants (rivières et canaux du midi notamment) en lien avec l'action *stratégie promotionnelle commune*
- analyse de la pertinence pour le canal des deux mers, dont latéral, de mettre en place ces outils, voire de créer un label
- proposer des mesures

2 – Réalisations opérationnelles

- travaux
- promotion

Méthodologie : études, travaux, prestations

Critère de mesure et/ou d'évaluation :			
Coût de l'action de interrégionale:		1 M€	
Plan de financement :			
Etude globale :	100 000 €	Réalisations opérationnelles :	900 000 €
Région :	35 000 €	Région :	300 000 €
Départements :	35 000 €	Départements :	225 000 €
VNF :	30 000 €	Autres (CT, privés) :	375 000 €
Responsable du financement régional :			
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011-2013			

**AXE 4 : ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES
ACTION 11 : PROMOTION INTERREGIONALE**

Maître d'Ouvrage : Régions /CRT

Pilote : Régions /CRT

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Mieux faire connaître dans le cadre d'une action collective la destination fluviale des régions concernées (canal des deux mers, Lot et Baïse) sous le label « rivières et canaux du Midi »
- Envisager un positionnement fluvial/vélo de la destination reposant sur une offre de services qualifiée et diversifiée
- Densifier les flux de fréquentation à l'ouest du réseau
- Rechercher une meilleure articulation entre la promotion de la destination fluviale et les atouts de l'offre terrestre

Contexte : charte interrégionale

Chaque collectivité a sa propre stratégie de promotion, mais il n'existe pas de stratégie globale sur la destination fluviale Sud Ouest, notamment vis-à-vis des marchés internationaux.

Ainsi, les actions de promotion viseront à :

- Mieux faire connaître la destination fluviale du Sud Ouest (Canal, Lot, Baïse, et Tarn) ;
- Attirer des clientèles touristiques, en particulier vers les nouveaux services mis en place ;
- Encourager l'interactivité territoires traversés / Canal ;
- Rééquilibrer la fréquentation « Est/Ouest » sur le Canal des Deux Mers, ce qui se traduit en Aquitaine par la recherche d'une augmentation de la fréquentation

Description de l'action :

- Campagnes de promotion des axes navigables du sud de la France (canal des deux mers, Lot, Baïse) en faveur du tourisme fluvial, du tourisme terrestre associé et des territoires riverains, dans des salons spécialisés en France et à l'étranger, lors de rencontres de journalistes in situ.
- Réalisation et diffusion de supports de promotion (papier, internet, médias)

Méthodologie :

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

Coût de l'action interrégionale : 700 000 €

Région Midi-Pyrénées :	300 000 €
Région Aquitaine :	300 000 €
VNF :	100 000 €

dont 50 000€ dans le cadre du présent contrat

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : **2011-1013**

**AXE 4 : ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES
ACTION 12 : RESEAU D'OBSERVATION DU TOURISME**

Maître d'Ouvrage : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE et CRT

Pilote : VOIES NAVIGABLES DE FRANCE - CRT

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Améliorer la connaissance du gestionnaire de la voie d'eau et des partenaires publics responsables du développement sur les pratiques et les impacts du tourisme fluvial et terrestre
- aider à l'élaboration de stratégie et à la prise de décision, notamment en faveur du développement touristique et économique
- disposer d'outils partagés de gestion, d'information, de communication et de concertation
- suivre et évaluer les politiques menées

Contexte : charte interrégionale

Actuellement la connaissance du canal des deux mers est éclatée entre tous les acteurs de la voie d'eau (institutionnels, professionnels, usagers) avec très peu de partage et de capitalisation. Par ailleurs, le savoir est souvent empirique. Cela entraîne des analyses partielles et parfois sujettes à caution.

Descriptif de l'action interrégionale :

- Mettre en place un observatoire interrégional du Canal des Deux Mers (associant les trois Régions, les CRT, des représentants des usagers, l'Observatoire National du Tourisme fluvial...)
- Définir et conduire des études spécifiques sur le canal des deux mers intéressant l'ensemble des acteurs : enquête de satisfaction des clients des bateaux à vocation économique, complétant les études de satisfaction des usagers navigants et terrestres réalisées entre 2008 et 2011;
- analyse de la demande : mesure des fréquentations, des niveaux de satisfaction, connaissance des comportements des usagers fluviaux et terrestres, quantification des retombées économiques, ...

Méthodologie :

- Animation d'un réseau
- Réalisation d'enquêtes
- mise en place d'outils de mesures

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- enquêtes de satisfaction des usagers réalisées

Coût de l'action interrégionale : 100 000 €

Plan de financement :

Région Aquitaine :	25 000 €
Région Midi-Pyrénées :	25 000 €
Région Languedoc-Roussillon :	25 000 €
VNF :	25 000 €

dont 8 300 € pour le présent contrat

Responsable du financement régional :
Calendrier prévisionnel de réalisation : 2011 - 2013

AXE 4 : ECONOMIE ET TOURISME DES TERRITOIRES
ACTION 13 : ETUDES STRATEGIQUES

Maître d'Ouvrage : DREAL

Pilote : DREAL

Enjeux/Objectifs recherchés :

- Contribuer à l'élaboration d'un projet de développement économique maîtrisé pour le canal en confrontant les usages actuels et leurs potentiels d'avenir, et les attentes des acteurs
- Mieux connaître les fonctions du canal génératrices de retombées économiques locales et leurs perspectives d'évolution
- Faire émerger une représentation collective du canal (valeurs, fonctions) au dire des acteurs qui le vivent et/ou en sont responsables

Contexte :

Les fonctions actuelles du canal des deux mers sont multiples:

- destination touristique et de loisirs pour usagers navigants et terrestres
- vecteur de transport d'eau pour l'irrigation, l'eau potable, l'industrie, la production d'électricité
- composante des paysages des territoires traversés
- couloir de vie pour la biodiversité
- patrimoine culturel et historique
- support d'aménagement du territoire (espace public, lieu de vie)
- atout de communication pour le Sud-Ouest

Certaines de ces fonctions génèrent des retombées économiques sur les territoires traversés, dont la connaissance est incomplète et éparse ; d'autre part, la pérennité économique de ces fonctions reste à appréhender.

Parallèlement à cette réalité économique, les acteurs des territoires traversés ont une vision de ces fonctions, expriment des attentes en matière de valorisation / développement, et souhaitent concrétiser des projets.

Description de l'action :

1- Identifier les fonctions génératrices de retombées économiques sur les territoires traversés; rassembler les données existantes permettant de quantifier et de qualifier ces fonctions et leurs effets économiques; compléter par les données manquantes; évaluer les perspectives d'évolution (force / faiblesse, opportunité / risque) de chacune de ces fonctions au regard du contexte socioéconomique

2- Interroger tous les acteurs concernés par le canal (élus, Etat, VNF, entreprises, représentants d'usagers) sur leurs visions et attentes des valeurs et fonctions du canal, celles à maîtriser, à développer, voire à initier ou à abandonner. Faire apparaître les éléments dominants, compatibles ou divergents

3- Confronter les approches du 1 et du 2 : identifier les grandes tendances, les priorités, mais aussi les arbitrages nécessaires et les conditions de mise en oeuvre.

Méthodologie

1. Approche économique: travail bibliographique et étude complémentaire
2. Approche sociologique: audit territorial
3. Confrontation entre souhaité et réalisable, et présentation lors d'un séminaire réunissant les acteurs concernés .

Critère de mesure et/ou d'évaluation :

- Réalisation de l'étude économique
- Nombre et qualité des acteurs interviewés
- Réalisation du séminaire de restitution

Coût de l'action interrégionale: **100 000 €**

Plan de financement :

Etat	20 000 € dont 6 700 € pour le présent contrat
Région Aquitaine	20 000 €
Région Midi-Pyrénées	20 000 €
Région Languedoc-Roussillon	20 000 €
VNF	20 000 € dont 6 700 € pour le présent contrat

Responsable du financement régional :

Calendrier prévisionnel de réalisation : **2011-2013**

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE A L'AVENANT AU CONTRAT DE PROJETS INTER-
REGIONAL PLAN RHONE 2007-2013**

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 4 avril 2007 relatif au contrat de projets interrégional Plan Rhône 2007-2013,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à signer l'avenant, joint en annexe, au contrat de projets inter-régional Plan Rhône 2007-2013.

Article 2

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

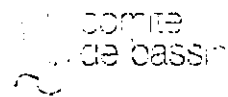
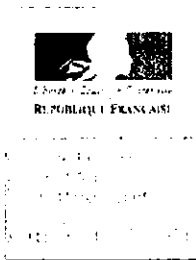
Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER

Avenant
portant modification
du Contrat de Projets Interrégional Plan Rhône
2007-2013



Rhône-Alpes



Compagnie Nationale du Rhône
L'ENERGIE A L'ETAT PUR



Entre :

- L'Etat, représenté par Jean-François CARENCO, Préfet de la région Rhône-Alpes, Préfet du Rhône et coordonnateur du bassin Rhône Méditerranée,
- La Région Bourgogne, représentée par M. François PATRIAT, Président du Conseil régional de Bourgogne,
- La Région Franche-Comté, représentée par Marie-Guite DUFAY, Présidente du Conseil régional de Franche-Comté,
- La Région Rhône-Alpes, représentée par Jean-Jacques QUEYRANNE, Président du Conseil régional de Rhône-Alpes,
- La Région Provence Alpes Côte d'Azur, représentée par Michel VAUZELLE, Président du Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur,
- La Région Languedoc-Roussillon, représentée par Christian BOURQUIN, Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon,
- Le Comité de bassin, représenté par Michel DANTIN, Président,
- L'Agence de l'eau Rhône-Méditerranée et Corse, représentée par Martin GUESPEREAU, Directeur de l'Agence,
- L'Agence de l'Environnement et de la maîtrise de l'Energie, représentée par Philippe VAN DE MAELE, Président,
- Voies Navigables de France, représenté par Marc PAPINUTTI, directeur général,
- La Compagnie Nationale du Rhône représentée par Michel MARGNES, Président,

VU les décisions du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 6 mars 2006,

VU la circulaire du Premier ministre relative à la préparation des Contrats de projets du 6 mars 2006,

VU les circulaires du Délégué Interministériel à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires relatives à la préparation des contrats de projets Etat-Régions du 23 mars et du 14 avril 2006, à la préparation du volet territorial des contrats de projets Etat-Régions du 24 mai 2006, et à la formalisation des contrats de projets Etat-Régions du 24 novembre 2006,

VU le mandat donné par le Premier ministre le 18 juillet 2006 au préfet de la Région Rhône-Alpes, Préfet coordonnateur du bassin Rhône-Méditerranée, et complété par les mandats donnés par le Délégué Interministériel à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires les 20 novembre et 14 décembre 2006,

VU le contrat de projets interrégional Plan Rhône signé le 21 mars 2007 entre les partenaires précités,

VU la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional de Bourgogne en date du 27 juin 2011,

VU la délibération de la Commission permanente du Conseil régional de Franche-Comté en date du 8 juillet 2011,

VU la délibération du Conseil régional de Rhône-Alpes en date du

VU la délibération de l'Assemblée plénière du Conseil régional de Provence Alpes Côte d'Azur en date du 24 juin 2011,

VU la délibération de la Commission permanente du Conseil régional de Languedoc-Roussillon en date du 23 juin 2011,

VU la délibération du conseil d'administration de l'ADEME du _____ autorisant le Président à signer,

VU la délibération du conseil d'administration de Voies Navigables de France en date du _____ portant approbation du présent avenant au contrat de projet,

VU la convention Etat-CNR en date du 7 mars 2007 autorisant le Président Directeur général à signer,

VU la décision du Comité directeur du Plan Rhône du 14 avril 2011,

Il est convenu ce qui suit :

ARTICLE 1^{er} :

Le montant prévisionnel du FEDER Rhône-Alpes indiqué dans la maquette du volet Culture et Patrimoine passe de 2 M € à 4 M€.

La maquette ainsi modifiée figure en annexe 1.

ARTICLE 2 :

Le montant global que consacre chaque partenaire dans le cadre du volet Inondations n'est pas modifié.

Il est uniquement procédé à des ajustements entre les différents sous-volets.

La Région Rhône-Alpes globalise sa contribution sur les sous-volets « réduction des aléas », « réduction de l'aléa hors digues », « réduire la vulnérabilité » et « savoir mieux vivre avec le risque » et ne contribue plus au sous-volet « coordonner les efforts sur les affluents ».

La Région Languedoc-Roussillon augmente sa contribution sur les sous-volets « réduction des aléas (+1,3M€) et « fonctionnement du SYMADREM » (+0,1M€), et la diminue sur les sous-volets « réduction de la vulnérabilité » (-0,5M€) et « savoir mieux vivre avec le risque » (-0,9M€).

La maquette financière du volet intégrant cette nouvelle répartition et le nouveau montant du FEDER au titre du POP (13,3M€) figure à l'annexe 2.

ARTICLE 3 :

Le montant global que consacre chaque partenaire dans le cadre du Volet Qualité des eaux, ressource et biodiversité reste inchangé.

Il est uniquement procédé à des ajustements financiers entre les différents sous-volets.

Pour le sous-volet 1 « lutter contre la micropollution qui menace la qualité de la ressource », la contribution de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse diminue de 8M€, celle de la Région Provence Alpes Côte d'Azur de 0,4M€.

Pour le sous-volet 2 « poursuivre et amplifier la restauration fonctionnelle des tronçons court-circuités et des secteurs artificialisés », la contribution de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse est diminuée de 4M€, celle de la Région Provence Alpes Côte d'Azur de 0,6M€ et celle de la Compagnie Nationale du Rhône de 4M€.

Pour le sous-volet 3 « Rétablir progressivement la circulation des poissons migrateurs sur le Rhône et ses affluents », la contribution de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse est augmentée de 16M€, celle de la Région Provence Alpes Côte d'Azur de 1M€ et celle de la Compagnie Nationale du Rhône de 6,5M€.

Pour le sous-volet 4 « participer sur ce territoire à la création d'une infrastructure écologique reposant sur des modalités de gestion et de valorisation des milieux naturels rhodaniens », la contribution de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse diminue de 1,5M€ et celle de la Compagnie Nationale du Rhône de 1M€.

Pour le sous-volet 5 « réaliser les études nécessaires à une meilleure connaissance du fonctionnement du fleuve et structurer la production et la mise à disposition de l'information », la contribution de l'Agence de l'Eau Rhône-Méditerranée et Corse diminue de 2,5M€ et celle de la Compagnie Nationale du Rhône de 1,5M€.

Le montant FEDER Rhône-Alpes passe de 5M€ à 6.5M€.

L'enveloppe de 3M€ de FEDER au titre du POP est intégrée à la maquette.

La maquette financière ainsi modifiée figure à l'annexe 3.

ARTICLE 4 :

Une ligne intitulée « Etudes énergie dans les process et utilités industrielles de la vallée du Rhône et de ses principaux affluents » est créée dans la maquette financière du Volet Energie.

En fin d'introduction de la partie consacrée au volet Energie dans le contrat de projets interrégional dans sa version initiale est ajouté le paragraphe suivant :

« En parallèle des objectifs de développement de la production d'énergie du couloir rhodanien, il convient de maîtriser les besoins voire d'atteindre une plus grande sobriété des territoires en matière d'énergie. »

Il est ajouté au texte du contrat de projets interrégional dans sa version initiale le paragraphe suivant :

« Objectif 4 : maîtriser l'énergie, identifier les sources d'économie d'énergie et le recours aux énergies renouvelables solaire, géothermie, bioénergie. »

L'ADEME est prête, au côté des Régions partenaires, à accompagner les démarches permettant une meilleure identification des potentialités d'économie d'énergie dans les procédés et utilités industriels. Ces études pourront également évaluer le recours aux énergies renouvelables et notamment la récupération des calories des eaux fluviales.

Les installations devront être situées dans un couloir de 100km de part et d'autre du Rhône et de ses principaux affluents. »

Les montants figurant dans la maquette du volet ne sont pas modifiés.

La contribution de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie est globalisée entre les sous-volets « élaboration des schémas éoliens », « émergence des ZDE » et « études énergie dans les process et utilités industrielles de la vallée du Rhône et de ses principaux affluents ».

La maquette du volet modifiée, intégrant l'enveloppe de 6M€ de FEDER au titre du POP, figure en annexe 4.

ARTICLE 5 :

La nouvelle maquette financière du volet transport fluvial figurant à l'annexe 5 prend en compte les évolutions suivantes :

- la réduction de la ligne aménagement-équipement des ports fluviaux
- l'intégration de la participation de fonds FEDER au titre du POP à un niveau de 10,5M€
- l'augmentation de la ligne formation
- la clarification de l'implication des partenaires dans les études Saône-Moselle-Rhin
- l'intégration d'une sous-action innovation-recherche
- l'augmentation de la ligne réparation navale
- l'évolution de l'interface entre maritime et fluvial
- la construction d'un Système d'Information Fluvial

La contribution globale de la Région Provence Alpes Côte d'Azur est diminuée de 575 000 euros, celle de la Région Languedoc-Roussillon de 190 000 euros et celle de la région Bourgogne de 424 200 euros.

Le texte figurant à l'annexe 6 annule et remplace le texte figurant dans le contrat de projets interrégional dans sa version initiale.

ARTICLE 6 :

Le montant prévisionnel du FEDER Rhône-Alpes indiqué dans la maquette du volet Tourisme passe de 8 M € à 3,5 M€.

La maquette ainsi modifiée figure en annexe 7.

ARTICLE 7 :

La maquette générale modifiée figure en annexe 8. La maquette générale au format national figure en annexe 9.

Le

L'Etat,
Le Préfet de la Région Rhône-Alpes,
Préfet Coordonnateur de Bassin.

Le Comité de bassin,
Le Président

Jean-François CARENCO

Michel DANTIN

La Région Languedoc-Roussillon
Le Président du Conseil régional

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur
Le Président du Conseil régional

Christian BOURQUIN

Michel VAUZELLE

La Région Rhône-Alpes
Le Président du Conseil régional

La Région Bourgogne
Le Président du Conseil régional

Jean-Jack QUEYRANNE

François PATRIAT

La Région Franche-Comté
La Présidente du Conseil régional

L'Agence de l'Eau
Rhône Méditerranée et Corse
Le Directeur,

Marie-Guite DUFAY

Martin GUESPEREAU

La Compagnie Nationale du Rhône
Le Président Directeur Général

Michel MARGNES

Voies Navigables de France
Le directeur général

Marc PAPINUTTI

L'Agence de l'Environnement et
de la Maîtrise de l'Energie
Le Président

Philippe VAN DE MAELE

Annexe 1 : Maquette révisée du Volet Culture et Patrimoine

Financements	Etat (*)	FEDER Prévisionnel (Rhône- Alpes)	Rhône-Alpes	Languedoc- Roussillon	CNR	Autres Collectivités
Montants	3 M€	4 M€	5 M€	1,55 M€	3 M€	A déterminer

(*) Hors inventaire du patrimoine

NB : la mention FEDER est indicative et le programme LOLF concerné est le BOP 112 (FNADT.)

Annexe 2 : Maquette révisée du Volet Inondations

Version 06

Objets opérationnels/Opérations	Coût total sur la période 2007-2013	Localisation par région des opérations (Quatre régions)				Fonctionnement JEFEDER (Méditerranée)	Fonctionnement Agences (Est)	CMR	Fonctionnement Conseil Régional				Matière humaine (personnel)
		RA	PACA	LR	U				FC	LR	D	FC	
Réduction des coûts	222,00	20,00	140,40	58,60		80,70			43,02	18,30			81,48
Prévention des inondations	152,00		131,40	20,60		77,00			43,02	18,30			65,32
Plan de prévention des inondations (PPPI) dans les zones à risque (PPPI-ZR)	40,00	20,00	15,00	5,00		15,00							15,00
Réduction de l'aléa hors église	21,00	3,00	12,00	6,00		5,80	2,00	2,50	3,76	1,00			1,12
Plan de prévention des inondations (PPPI) dans les zones à risque (PPPI-ZR)	27,00	2,00	12,00	4,00		5,50	2,00	2,50	3,76	1,00			1,12
Réduction de l'aléa hors église	15,00					4,30	1,00		3,74	0,50			3,75
Plan de prévention des inondations (PPPI) dans les zones à risque (PPPI-ZR)	15,00					4,30	1,00		3,74	0,50			3,75
Plan de prévention des inondations (PPPI) dans les zones à risque (PPPI-ZR)	30,00					10,00	1,00	1,50	1,48	0,10			4,94
Plan de prévention des inondations (PPPI) dans les zones à risque (PPPI-ZR)	30,00					10,00	1,00	1,50	1,48	0,10			4,94
Coordonner les efforts sur les affluents	22,50	8,50		11,00	3,00	8,10					1,37	2,50	14,50
	22,50	8,50		11,00	3,00	8,10					1,37	2,50	14,50
Fonctionnement du SYNADREM									7,00	2,10			
									7,00	2,10			
Total Volet Inondations	310,50	38,50	155,40	87,60	3,00	108,40	4,00	4,00	98,90	23,90	1,37	2,50	99,30

Les données de cette maquette sont à destination des seuls membres du Comité de Pilotage de la Mission de Prévention des Inondations. Elles ne doivent pas être diffusées à l'extérieur de ce Comité de Pilotage.

Annexe 3 : Maquette révisée du Volet Qualité des eaux, ressource et biodiversité

N°	Action envisagée et objectifs	Tendance observée	Coût global maximum		Etat			Régions				ChR	Europe prévisionnel	Autres financements
			Agence	MEDD	Eau	Région Alpes	PACA	Lang. Rouss.	Total					
										10 M€	3 M€			
101	101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107	101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107	10 M€	3 M€	0,7 M€	2 M€	2,5 M€	3,5 M€	5,5 M€	5,5 M€	3 M€	2 M€ FEDER / 3,5 M€ FEDER RAI	20 M€	
201	201 - 202 - 203 - 204	201 - 202 - 203 - 204	30 M€	3 M€	0 M€	2 M€	1,4 M€	0,2 M€	5,6 M€	1,3 M€	3 M€ FEDER RAI	3,4 M€		
301	301 - 302 - 303 - 304	301 - 302 - 303 - 304	40 M€	3 M€	0 M€	3 M€	1,5 M€	0,3 M€	2,5 M€	5 M€	2,5 M€ POP / 5 M€ FEDER RAI	6,7 M€		
401	401 - 402 - 403 - 404	401 - 402 - 403 - 404	10 M€	3 M€	0,3 M€	2 M€	1 M€	0,5 M€	3,3 M€	0,5 M€	2 M€ FEDER / 3 M€ FEDER RAI	1,8 M€		
TOTAL DU VOLET QUALITE DES EAUX, RESSOURCE ET BIODIVERSITE														

Annexe 4 : Maquette révisée du Volet Energie

en M€	Objectifs opérationnels	Financement					Financement Conseils régionaux					Financement UE
		Etat (ADEME)	CNR	RA	PACA	LR	B	FC	FEDER POP 2010			
	Frais d'ingénierie de la CDR cristallines dans le cadre des missions d'intérêt général 75 M€ HT		75,00									75,00
	Inventaires, études de faisabilité hydroélectrique	3,16										
	Etudes de faisabilité de la Petite électricité 33 études	3,24		3,27	3,73							
	Évaluation des schémas régionaux											
	Émergence des ZDE	3,50										
	Études énergie dans les processus et unités industrielles de la Vallée de Riondes et de ses sous-bassins affluents											
	TOTAL VOLET ENERGIE	1,00	75,00	3,27	3,73	3,27	3,73	3,27	3,27	3,27	3,27	75,00

Annexe 6 : Volet transport fluvial

I- Un contexte favorable au développement du transport fluvial

La carte européenne des voies navigables met en évidence la formidable voie d'échanges que pourrait constituer l'itinéraire Rhône-Saône entre le cœur de l'Europe et la Méditerranée et également l'Asie. Avec la réserve de capacité disponible, y compris pour la traversée du noeud lyonnais (le Rhône pourrait accepter de 3 à 4 fois plus de trafic), le transport fluvial représente un moyen massifié et performant pour le transport de fret sans atteinte aux environnements naturels et humains traversés. Sa sûreté, ses performances environnementales en termes d'émission de gaz à effet de serre, (2 à 4 fois moins que la route) et de consommation d'énergie (3 fois moins que la route), de nuisances phoniques notamment, en font un mode de transport particulièrement respectueux de l'environnement qu'il convient de développer et de conforter, dans un contexte de saturation des infrastructures routières du sud de la France. Le débat public sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien qui s'est tenu au cours de l'année 2006 a d'ailleurs démontré l'intérêt de la population ainsi que des acteurs économiques et institutionnels pour le développement de la voie d'eau et du transport fluvial.

Depuis le début du précédent Contrat de Plan Etat-Région, le trafic fluvial sur le bassin Rhône-Saône est en croissance forte : il est passé respectivement de 1 milliard de t.km en 2000 à 1,5 milliard de t.km en 2005. Depuis l'ouverture en 2001 d'une première ligne régulière de conteneurs, les trafics sont passés de 3 000 Équivalents Vingt Pieds (EVP) en 2001 à 56 000 EVP en 2005. Les CPER 2000-2006 ont permis de rattraper partiellement le considérable retard d'équipement des ports fluviaux et d'accompagner l'essor du transport fluvial constaté depuis la fin des années 90.

En attendant l'ouverture d'une liaison inter bassin vers le nord, tout l'enjeu aujourd'hui est donc de poursuivre et amplifier l'effort engagé pour être à nouveau au rendez-vous en 2013 en s'appuyant notamment sur les réserves de capacités, le développement et la sécurisation des infrastructures, en saisissant les opportunités de développement du trafic conteneurisé comme celles offertes par le Port Autonome de Marseille, sans oublier le transport de vrac solide et liquide qui constitue une part importante du trafic. Plusieurs facteurs concourent à des perspectives de taux de croissance élevés pour les conteneurs au Port Autonome de Marseille. Parmi eux, l'exploitation dès 2009 du terminal de Fos2XL avec une capacité de 800 000 EVP. A noter également l'objectif du GPMM (ex PAM) réaffirmé en 2006 dans le cadre du débat public sur la politique des déplacements dans la vallée du Rhône et l'Arc Languedocien de rééquilibrer les modes d'acheminements terrestres, en passant respectivement, à l'horizon d'une dizaine d'années de 5 et 14% à 10 et 30% pour le fluvial et le ferroviaire.

Bien que la voie fluviale dispose d'importantes réserves de capacité et malgré la politique d'aménagement des installations portuaires mise en place, le potentiel développement du trafic fluvial dans le bassin Rhône-Saône est aujourd'hui confronté à des difficultés pour répondre à la croissance particulièrement forte de la demande de transport. Les métiers de la navigation fluviale suscitent peu de vocations chez les jeunes, la spécificité de la navigation sur le Rhône présente des caractéristiques qui nécessitent l'adaptation des équipages habitués aux fleuves septentrionaux. De plus, du fait de l'enclavement au nord, pour les bateaux à grand gabarit, la cale est insuffisante et peu évolutive, les infrastructures de réparation navale sont saturées. Les installations terrestres de stockage et de manutention des ports fluviaux pourraient se révéler souvent insuffisantes pour les volumes actuels de trafic. Il en est de même pour les infrastructures des interfaces entre le maritime et le fluvial à

Marseille/Fos et à Sète. Enfin les ouvrages de la voie fluviale (écluses, barrages...) doivent être modernisés, et adaptés aux caractéristiques des trafics actuels tant sur la Saône que sur le canal du Rhône à Sète.

Il convient donc de poursuivre les efforts engagés pour anticiper les fortes augmentations de trafic et permettre le transfert modal sur le fleuve afin de répondre à la demande croissante de déplacements dans la Vallée du Rhône (cf. débat public sur la politique des déplacements dans la Vallée du Rhône et l'Arc Languedocien, clôturé en juillet 2006).

II- Les objectifs du volet transport fluvial du CPIER Plan Rhône

Rattraper le retard et éviter l'engorgement du système portuaire, favoriser le transfert modal vers le mode fluvial, et anticiper la croissance à moyen terme, constituent les objectifs stratégiques à 10-15 ans pour le volet « Transport fluvial » du Plan Rhône élaboré dans un cadre partenarial et arrêté par le CIIACT du 6 mars 2006. Ces objectifs stratégiques s'appliquent sur un périmètre constitué de la Saône à grand gabarit avec ses ports entre Saint- Jean-de-Losne (Côte d'Or) et Lyon, les canaux au gabarit Freycinet, seul désenclavement actuel du bassin vers le nord, le Rhône et ses ports, ainsi que son débouché maritime à Marseille/Fos, et enfin le Petit Rhône d'Arles à St-Gilles et le canal du Rhône à Sète.

Lors du Conseil des Ministres du 29 mars 2006, le gouvernement a confirmé sa volonté de développer l'offre de transport complémentaire au mode routier, notamment le fluvial en s'appuyant sur les objectifs stratégiques du Plan Rhône.

C'est ainsi que dans le cadre du contrat interrégional «Plan Rhône», afin d'assurer le développement du transport fluvial pour gérer la demande croissante de déplacements dans la vallée du Rhône en assurant un meilleur équilibre et une complémentarité entre les différents modes de transports, l'État, les Régions territorialement concernées et Voies navigables de France ont décidé de financer, sur la période 2007-2013 les actions suivantes:

- Le développement de la compétitivité de la profession, à travers le soutien aux actions de formation et d'emploi, des aides à l'accroissement de la cale et à sa réparation et le soutien à des actions de recherche et innovation.
- La poursuite des études relatives au développement et au désenclavement du bassin et du schéma portuaire du bassin.
- L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux, notamment dans leur composante intermodale.
- L'appui à la réalisation d'embranchements fluviaux, afin de favoriser le report modal.
- La modernisation et le développement des infrastructures interfaces entre maritime et fluvial à Sète et à Fos.
- L'adaptation des infrastructures fluviales à l'accroissement du trafic : modernisation des ouvrages du Rhône de la Saône à grand gabarit, amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète.

III-Bilan à mi-parcours et présentation du POP FEDER

I- Bilan à mi-parcours

Au 31 décembre 2010, 50% des opérations sont programmées. Cette programmation par axe est la suivante:

- Développement de la compétitivité de la profession : 16%
- Poursuite des études : 10%
- Aménagement et l'équipement des ports fluviaux : 28%
- Appui à la réalisation d'embranchements fluviaux : 51%
- Modernisation et le développement des infrastructures interfaces entre maritime et fluvial à Fos : 40%
- L'adaptation des infrastructures fluviales à l'accroissement du trafic : 73%

Cet avancement, ainsi que l'évaluation réalisée par un cabinet d'étude, permettent d'établir le bilan suivant :

- Développement de la compétitivité : Le total de la ligne "Développement de la compétitivité" devrait peu évoluer, en raison d'une nouvelle répartition des sous-actions, de l'augmentation du montant consacré à la réparation navale et de l'intégration d'une ligne recherche et innovations.
- Etudes : Pour cet axe, le risque de sous-consommation est faible. Les montants en jeu sont peu importants à l'échelle du programme. La clarification des études éligibles au titre de cette action est maintenant possible.
- Aménagement-équipement des ports fluviaux : Le ralentissement économique constaté à la fin de l'année 2009 et au cours de l'année 2010 a induit un rythme de programmation par les porteurs de projets moins important que prévu. L'évaluation des perspectives de programmation qui a été effectuée, montre que, selon toutes probabilités, cet axe ne sera pas consommé dans son intégralité. Une programmation cible, autour de 65 millions d'euros environ, semble plus réaliste que les 74 millions d'euros prévus initialement.
- Appui aux embranchements fluviaux : En lien avec le niveau de programmation actuel qui est bon (51%), et les perspectives de nouvelles demandes, le risque de sous-consommation apparaît très faible pour cet axe. Au contraire, le niveau actuel pourrait rapidement être atteint et des besoins supplémentaires éventuellement insatisfaits. Les montants en jeu sont néanmoins peu importants.
- Interfaces entre maritime et fluvial :Le Grand port maritime de Marseille (GPM), est actuellement l'unique porteur de projet pour cet axe. En lien avec le niveau de programmation actuel et le montant des opérations en stock, le risque de sous-consommation apparaît faible pour cet axe, notamment si la régie régionale du port de Sète, qui n'était pas mentionnée parmi les bénéficiaires potentiels jusqu'à présent, devient éligible à l'issue de cette révision à mi-parcours. D'importants projets favorisant l'interface maritime et fluviale au niveau de port de Sète sont envisagés. Leurs impacts sur le

développement du trafic sur le Canal du Rhône à Sète et plus largement sur l'ensemble du bassin Saône-Rhône-Méditerranée sont élevés.

- Adaptation des infrastructures fluviales: En lien avec le niveau de programmation actuel et le montant des opérations en cours de programmation, le risque de sous-consommation apparaît faible pour cet axe. Le niveau d'engagement est important (73%), les projets les plus importants inscrits actuellement ont tous obtenus les autorisations administratives nécessaires.

2- Programme opérationnel plurirégional Plan Rhône

Le livre blanc de 2001, intitulé « la politique des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», répond à la stratégie de développement durable arrêtée par le Conseil Européen de Göteborg en juin 2001 et a pour objectif de concilier le développement économique et les demandes d'une société en matière de transports modernes et durables à l'horizon 2010. A cette fin, il préconise de nombreuses actions de transfert modal. Le transport par voie d'eau est notamment vu comme une véritable alternative compétitive perçue comme fiable, économique, peu polluante et peu bruyante.

Le principe d'inscrire dans le Programme Opérationnel pluriannuel FEDER un axe intitulé «Développer le transport fluvial par de nouvelles technologies et des capacités accrues de report modal vers le fleuve» a été approuvé le 21 avril 2010 (Axe III du POP Feder) par décision de la Commission européenne.

La stratégie énoncée au sein de l'Axe III du Programme opérationnel plurirégional (POP) Plan Rhône, répond pleinement à cet objectif de développement du transport fluvial et de report modal. Elle a pour objectif de développer le transport fluvial grâce à des actions ayant un effet d'entraînement à l'échelle interrégionale. Cette stratégie s'articule autour de trois objectifs et cinq sous objectifs :

- Objectif 1 : assurer les conditions d'un développement ambitieux du transport fluvial

sous-objectif 1 : assurer une capacité de réparation navale indispensable

sous-objectif 2 : construire et renforcer le système d'information fluviale

- Objectif 2 : Favoriser le transfert modal vers la voie d'eau

sous-objectif 1 : développer de nouvelles capacités multi-modales

sous-objectif 2 : conforter l'ouverture du Bassin Saône-Rhône vers la Méditerranée

- Objectif 3 : Actions innovantes, développement et recherche

La déclinaison opérationnelle de cette stratégie concerne les opérations suivantes:

- assurer une capacité de réparation navale indispensable : modernisation de la cale de hissage d'Arles
- construire et renforcer le système d'information fluviale : implantation de l'AIS et construction d'un réseau de fibres optiques
- développer de nouvelles capacités multi-modales: aménagement d'une plateforme industrielle pour manutention de conteneurs de type PW45'
- conforter l'ouverture du Bassin Saône-Rhône vers la Méditerranée : Amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète

- actions innovantes, développement et recherche

Ces actions apporteront l'effet levier indispensable pour la mise en œuvre du programme inter-régional contractualisé Plan Rhône:

- en accélérant, voire en permettant, la programmation de certains projets essentiels pour le bassin (réparation navale, système d'information fluviale)
- en mobilisant les différents acteurs (Innovation et Recherche)
- en renforçant le rôle inter-régional, voire international, de certaines structures du bassin comme la plateforme multimodale d'Arles (desserte de fluvio-maritimes) ou le canal du Rhône à Sète, dont le développement permet l'élargissement de l'arrière-pays des ports intérieurs et l'ouverture vers les autres pays de la méditerranée et nord et ouest-africains.

IV- Les financements et les modalités d'intervention des partenaires

1- Financement État

Sur la période 2007-2013, la participation de l'État est fixée à 43 M€. Ces crédits relèvent du programme 203 du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

Concernant les subventions Etat sur des opérations hors maîtrise d'ouvrage VNF, le service navigation Rhône-Saône, en tant qu'unité opérationnelle (UO), est délégataire des AE/CP Etat correspondants.

Par contre, concernant les subventions Etat sur des opérations sous maîtrise d'ouvrage VNF, la participation de l'Etat rentre dans le cadre de la dotation annuelle versée par l'Etat à VNF et contractualisée dans le contrat d'objectifs signé par ces deux parties. Ces crédits font l'objet d'une affectation directe de ce programme au budget de VNF.

2- Financement Voies Navigables de France

En complément, VNF intervient sur ses fonds propres au titre du volet fluvial du CPIER pour un montant de 14 M€.

3- Financement de la Compagnie Nationale du Rhône

La CNR intervient au titre de ses Missions d'Intérêt Général pour un montant de 33.5 M€.

4- Financement apporté par les Conseils régionaux

Les Régions interviennent dans le financement du volet fluvial selon une participation qui dépend de leur vision, des enjeux des opérations et de leur cohérence avec les politiques régionales menées. Les montants apportés par chacun des Conseils régionaux sont détaillés ci-dessous:

- Conseil régional de Bourgogne 8,3008M€
- Conseil régional de Franche Comté 0,5 M€
- Conseil régional Languedoc – Roussillon 32,835M€
- Conseil régional Provence Alpes Côte d'Azur 11,300 M€

- Conseil régional Rhône Alpes 14,625 M€

5- Autres financeurs

- Outre les maîtres d'ouvrage (les Chambres de Commerce et de l'Industrie...), les Conseils Généraux, les Agglomérations, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), pourront également apporter des financements.

- Financement FEDER régional: Certaines opérations bénéficient d'un financement au titre du FEDER Rhône Alpes.

- Financement FEDER pluri-régional: Certaines opérations bénéficient d'un financement au titre du POP FEDER 2007-2013. Le montant de la participation du FEDER est fixée à 10,5M€ pour un volume global arrêté à 42,5M€ d'opérations et un taux d'earmarking de 60%.

6- Modalités de financement

La maquette financière (voir tableau financier joint) présente le coût estimatif des projets, l'assiette de financement, sa répartition géographique, les taux de participations de l'État, de VNF, des Régions et des autres co-financeurs.

6-1 Le développement de la compétitivité de la profession

Les éléments de constat appellent à des interventions visant à accroître la concurrence pour améliorer la compétitivité globale du mode fluvial. Cela passe notamment par des actions volontaires permettant :

- de pérenniser et renforcer la profession de marinier et de disposer de spécialistes de la logistique fluviale,
- d'aider au développement d'une cale bien adaptée à notre bassin,
- de consolider nos outils de réparation navale
- de favoriser l'émergence par des démarches de recherche et d'innovation de nouvelles pratiques économes et favorables à l'intermodalité.

6.1.1 Formation.

Le renouvellement de la profession n'est aujourd'hui pas assuré, et les métiers du transport fluvial suscitent peu de vocations chez les jeunes ou les adultes. Il est donc nécessaire:

- de mettre en place des actions visant à faire connaître et à assurer la promotion de ces métiers (participation à des salons des métiers par exemple)
- de favoriser la mise en place d'écoles de proximité sur le bassin Rhône-Saône à destination de tous les publics (formation initiale du CAP au Bac+5 et formation continue) .

La réalisation d'un simulateur de navigation permettra d'offrir un outil de formation (initiale et continue), calé sur les spécificités de la navigation du bassin Rhône-Saône, qui présente des conditions

de navigation particulièrement délicates. Les actions de formation qui seront offertes par ce simulateur constitueront aussi un élément d'amélioration de la sécurité .

6.1.2 Aide à la cale

La cale est insuffisante, du fait de la progression de la demande et de l'enclavement au nord pour les bateaux à grand gabarit. Cela conduit à un déséquilibre structurel entre l'offre et la demande de transport.

Afin de compenser en partie cette situation d'enclavement et favoriser un accroissement de la cale, des subventions seront apportées pour l'acquisition, la modernisation et le transfert de cale depuis d'autres bassins (grandes unités) et pour la modernisation de la flotte Freycinet ou son accroissement par la construction de nouvelles unités plus modernes.

Des aides pourront également être prévues pour l'ouverture, l'exploitation de nouvelles lignes régulières sur le bassin Rhône -Saône et pour la réalisation d'opération innovante de transport fluvial (marchandises transportées, organisation logistique, gestion des déchets de la batellerie, efficacité énergétiques des bateaux...) dès lors que de nouveaux trafics le justifient.

La mise en place d'une structure d'aide à l'accompagnement à la création d'entreprises est prévue.

6.1.3. Réparation navale

La modernisation, la mise aux normes et le rallongement de la cale de halage d'Arles, afin d'accueillir les nouvelles unités de grandes longueurs, est une nécessité absolue. La réparation du slipway de Chalon-sur-Saône, afin de permettre les interventions sur les unités de moyenne longueur, est indispensable. La saturation de ces équipements rend fragile la réparation navale sur le bassin. Il est indispensable de poursuivre les réflexions et les travaux préparatoires à la réalisation d'un site supplémentaire pour les grands bateaux.

6.1.4. Innovation-recherche

Les initiatives en termes d'innovation et recherche dans le monde du transport fluvial souffrent d'un manque d'intérêt de la part des structures et organismes de recherche. Pourtant les axes de développement sont immenses, et leurs potentiels sur le développement industriel en régions importants. Il est donc proposé la création d'un axe qui aura pour objectif d'anticiper et de répondre à moyen terme aux besoins d'adaptation et de modernisation de la profession, en fédérant le dynamisme de multiples acteurs scientifiques et en incitant les industriels à développer des filières. Trois grands thèmes actuellement identifiés concernent les problématiques liées à la motorisation décarbonée, le transport fluvio-maritime avec la recherche de nouvelles carènes, le développement d'outils de formation innovants, et les questions de développement territorial du transport fluvial selon une approche systémique.

6-2 La poursuite des études relatives au développement et au désenclavement du bassin

Les études qui seront engagées concernent:

- des études relatives au désenclavement du bassin : Étude d'opportunité de réouverture du tunnel du Rove, études socioéconomiques de la liaison Saone-Moselle-Rhin en lien avec le bassin Rhône-Saône, études générales concernant le désenclavement du bassin par renforcement des interfaces intermodales au niveau des ports intérieurs.

- la déclinaison opérationnelle du schéma portuaire du bassin réalisé en 2009.
- l'amélioration de la desserte routière du Port Édouard Herriot
- la desserte fluviale de la zone de Champins en Franche-Comté.

6-3 L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux, notamment dans leur composante intermodale.

Les projets prévus sur les plates-formes portuaires publiques, identifiées à ce jour des différentes régions, concernent les infrastructures suivantes :

- Région Bourgogne : ports de Pagny, Chalon sur Saone et Mâcon , et autres ports
- Région Rhône-Alpes : ports de Villefranche, Lyon Édouard Herriot, Vienne-Salaise et Valence, et autres ports
- Région PACA : ports d'Avignon le Pontet et d'Arles, et autres ports
- Région Languedoc-Roussillon : ports de Beaucaire et l'Ardoise, et autres ports

Les projets présentés concerneront des aménagements présentant un caractère d'amélioration de la compétitivité des sites portuaires fluviaux, comme l'aménagement de plateformes, l'acquisition de matériel de manutention, la construction de quais et la réhabilitation de bâtiments, la mise en sécurité des installations portuaires... Dans ce cadre, d'autres installations portuaires pourront, selon la nature du projet présenté, compléter la liste des plate-formes portuaires publiques recensées à ce jour.

Les maîtrises d'ouvrage sont assurées par :

- le Syndicat Mixte du Technoport de Pagny pour le port de Pagny
- les CCI pour les ports de Chalon sur Saône, Mâcon Villefranche et Avignon (ports concédés par VNF)
- la CNR sur le Port Édouard Herriot et les autres zones portuaires de sa concession
- les CCI sur les ports de Vienne-Salaise, Valence, Arles inclus dans la concession CNR
- à déterminer pour les ports de Beaucaire et l'Ardoise.

6-4 L'appui à la réalisation d'embranchements fluviaux, afin de favoriser le report modal

Il s'agit de favoriser par cette action le report modal, en accompagnant les chargeurs pour des changements de modes logistiques. Cette action prévoit le financement d'études logistiques, des aides aux embranchements fluviaux, ainsi que des actions de promotion et de communication (colloques, plaquettes), afin d'attirer de nouveaux chargeurs pour la voie d'eau.

6- 5 La modernisation et le développement des infrastructures interfaces entre maritime et fluvial.

Les opérations prévues concernent le port de Fos et le port de Sète.

Pour le port de Marseille-Fos, il s'agit de conforter le réseau fluvial existant (réhabilitation et création de postes d'attente) ainsi que l'aménagement de terminaux fluviaux (pôle céréalier Tellines-Gloria et quais à barges sur Fos 2 XL). Ces projets sont en cohérence avec les opérations inscrites pour le port de Fos au titre du CPER PACA, qui prévoit la réalisation de la percée fluviale en fond de la darse 2 pour améliorer les conditions de sécurité et de régularité des convois fluviaux, en évitant les croisements des circulations fluviales et maritimes.

Pour le port de Sète, il s'agit de développer l'interface entre le maritime et le fluvial, par la construction de quais positionnés en extrémité du chenal de navigation fluvial et accessibles en toute sécurité aux bateaux fluviaux et aux navires maritimes. Ces quais sont directement raccordés aux silos céréaliers et au réseau ferré du port. Ces aménagements permettront notamment de faciliter et diminuer le temps de manutention des bateaux fluviaux et le transbordement de ces bateaux vers des navires maritimes.

6-6 L'adaptation des infrastructures fluviales à l'accroissement du trafic : modernisation des ouvrages de la Saône à grand gabarit et amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète.

Dans une logique d'axe, les actions d'adaptation des infrastructures fluviales concerneront, la Saône, le Rhône et le canal du Rhône à Sète.

6.6.1 Soutenir et accélérer la réalisation de l'Avant-projet sommaire d'itinéraires (APSI) de la Saône à grand gabarit :

Il s'agit d'adapter d'une part les capacités de l'infrastructure fluviale et d'autre part le niveau de service aux perspectives de développement du trafic sur l'ensemble de l'axe Rhône Saône, pour permettre une meilleure homogénéité du niveau de service, en renforçant la sécurité et la fiabilité. Les travaux envisagés concernent essentiellement les écluses ainsi que les barrages identifiés dans l'APSI.

6.6.2 Moderniser les infrastructures et la gestion des ouvrages de navigation du Rhône :

Les ouvrages seront adaptés et améliorés pour répondre aux critères de sécurité, de fiabilité et de disponibilité nécessaires à l'accroissement et aux évolutions du transport et aux attentes des usagers. Les services aux usagers seront développés pour tendre vers la notion de voie d'eau intelligente sur le Rhône dans une logique d'axe. La disponibilité des écluses sera étendue par la modernisation des moyens de conduite et l'évolution de leur gestion.

6.6.3 Amélioration des capacités du canal du Rhône à Sète :

Les enjeux de développement du port de Sète sont forts pour la région Languedoc-Roussillon, qui a prévu d'y réaliser des investissements importants dans le cadre du CPER 2007-2013. Le port de Sète, qui constitue le deuxième débouché maritime du bassin Rhône-Saône, doit être mieux desservi par le Canal du Rhône à Sète qu'il ne l'est à l'heure actuelle. L'objectif est de permettre, dans des conditions d'exploitation et de sécurité normales, le passage des bateaux de vrac et de transport de conteneurs de plus grande capacité. Ces améliorations passent notamment par le traitement de points singuliers comme les courbes des Aresquiers et de Repiquet, la réalisation de garages, l'amélioration des caractéristiques de navigation dans la ligne de Carnon, la création de postes d'attente et de quais, la reprise des hauteurs sous ouvrages, pour permettre le transport de conteneurs HC sur deux rangs.

6.6.4 Moderniser le réseau fluvial par la mise en place d'un système d'information fluviale:

Il s'agit d'équiper le réseau fluvial du triangle Sète-Fos-Pagny d'un système d'information fluviale (SIF), conformément aux prescriptions techniques contenus dans la Directive 2005/44/CE Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires.

Annexe 7 : Maquette révisée du Volet Tourisme

Objectifs opérationnels/Opérations	Coût total estimatif sur la période 2017-2019	Financement UE FEDER PO Rhône-Alpes (provisionnel)	Financement Etat (programmes 112 + 223)	Financ. Id	Financements Coexés Régionaux					Autres Financements	Financement du volet par milliards de budget	Observation
					RA	PACA	LR	B	FC			
Axe 1: améliorer le cadre de vie des riverains et valoriser les territoires par un tourisme de qualité	19 410		2 800			2 400						Le PO FEDER Rhône-Alpes ne financera que des opérations réalisées en Rhône-Alpes
Opération 1: améliorer le cadre de vie des riverains	2 210											
Opération 2: Valoriser et développer les territoires	1 200											
Opération 3: Valoriser le patrimoine culturel et développer le tourisme de qualité	3 200											
Opération 4: Valoriser le patrimoine naturel et développer le tourisme de qualité	7 200											
Axe 2 : Développer des activités structurantes aux et le long du fleuve	71 590		2 200			3 300	1 300		1 000			
Opération 1: Valoriser le patrimoine culturel et développer le tourisme de qualité	2 100											
Opération 2: Valoriser le patrimoine naturel et développer le tourisme de qualité	12 200											
Opération 3: Valoriser le patrimoine culturel et développer le tourisme de qualité	4 100											
Opération 4: Valoriser le patrimoine naturel et développer le tourisme de qualité	4 100											
Total volet tourisme	94 000	3 500	5 000	48 500	17 000	3 700	2 000	1 300	1 000			

Annexe 8 : Maquette financière générale révisée

Financière	Coût global estimé	Etat										CNR	Montant subvention des collectivités de l'Etat	Autres financements		
		AE	VNF	AGE	RE	AE	FC	LR	FACS	RA	RA					
Formation/emploi																
Culture et patrimoine																
Restoration																
Quatre des eaux potables																
Energie																
Transport/axe																
Tourisme																
Total																
Total général																

Tableau de financement de synthèse du CPIER Plan Rhône

Annexe 9 : Maquette générale format national révisé

PLAN RHÔNE		C2007-2013 2014	
Code	Description	EST	12M FINANCE 013
A00	...	88 470 000	88 470 000
A03.1	...	2 200 000	2 200 000
A03.11	...	1 100 000	1 100 000
A03.2	...	1 100 000	1 100 000
A03.21	...	1 100 000	1 100 000
A03.4	...	50 000 000	50 000 000
A03.41	...	50 000 000	50 000 000
A04	...	78 000 000	78 000 000
A04.1	...	78 000 000	78 000 000
A04.11	...	78 000 000	78 000 000
A07	...	87 800 000	87 800 000
A07.1	...	87 800 000	87 800 000
A07.11	...	87 800 000	87 800 000
A12	...	8 000 000	8 000 000
A12.1	...	8 000 000	8 000 000
A12.11	...	8 000 000	8 000 000
A15	...	25 000 000	25 000 000
A15.1	...	25 000 000	25 000 000
A15.11	...	25 000 000	25 000 000
TOTAL ANNEXE FINANCIERE CONTRACTUELLE		199 200 000	199 200 000

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION AUTORISANT LE DIRECTEUR GENERAL A SIGNER UNE
CONVENTION POUR LA FOURNITURE D'UN BATEAU DE SERVICE RHENAN**

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 convention entre la République fédérale d'Allemagne et la République française sur l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier du 10 juillet 1970,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Le directeur général est autorisé à signer la convention, ci-jointe, pour la construction et la fourniture d'un bateau de service rhénan.

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



Vereinbarung
zwischen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
und Voies Navigables de France

**über die Beschaffung eines Arbeitsschiffes Rhein
für Voies Navigables de France**

Convention
entre la Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest
et Voies Navigables de France

**pour la fourniture d'un bateau de travail rhénan
pour Voies Navigables de France**

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest,
im Folgenden "WSD SW" genannt

und

Voies Navigables de France,

im Folgenden "VNF" genannt

La Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest,
dénommée ci-après « WSD SW »

et

Voies Navigables de France,

dénommé ci-après « VNF »

vom Wunsch geleitet, die Beziehungen zwischen beiden Ämtern im Geiste der langjährigen deutsch-französischen Freundschaft zu vertiefen und gemeinsam für die wasserbaulichen Bauwerke und die Schifffahrt am Oberrhein Verantwortung zu tragen

und

in Anerkennnis der im Auftrag der Fachstelle für Maschinenwesen Südwest beim Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz in Koblenz (FMSW) zweckmäßig gebauten neuen Typ-Arbeitsschiffe Rhein, wie z.B. das MS Plittersdorf, das im Jahr 2010 für das Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg (WSA Freiburg) den Betrieb aufgenommen hat

und

im Lichte des Beschlusses vom 31.05.2011 und 26.06.2011 der Ständigen Kommission, eingerichtet durch Artikel 14 des Vertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Ausbau des Rheins zwischen Kehl/Straßburg und Neuburgweier/Lauterburg vom 04. Juli 1969; betont die Ständige Kommission die Bedeutung

désireux d'approfondir les relations entre les deux services dans un esprit d'amitié franco-allemande de longue date, et de porter ensemble la responsabilité des ouvrages hydrauliques et de la navigation sur le Rhin supérieur

et

en reconnaissance du nouveau type de bateau de travail rhénan très fonctionnel que le service Maschinenwesen Südwest du Wasser- und Schifffahrtsamt Koblenz à Coblenz (FMSW) a fait construire, comme par exemple le MS Plittersdorf, que le Wasser- und Schifffahrtsamt Freiburg (WSA Freiburg) a mis en service en 2010

et

à la lumière de la note du 31/05/2011 et du 26/06/2011 de la Commission Permanente, instituée par l'article 14 de la convention entre la République française et la République Fédérale d'Allemagne au sujet de l'aménagement du Rhin entre Strasbourg/Kehl et Lauterbourg/Neuburgweier du 4 juillet 1969 :

La Commission Permanente souligne

und Notwendigkeit von leistungsfähigen Arbeitsschiffen für den Rhein und die Staustufen. Weiterhin stellt die Ständige Kommission fest, dass die neuen Typ-Arbeitsschiffe Rhein der WSD SW diesen Anforderungen gerecht werden. Auch bittet die Ständige Kommission die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) das Amtshilfegesuch von VNF zur Beschaffung eines Schiffes positiv zu beantworten.

Im Bestreben zudem, die Zusammenarbeit der deutschen und französischen Schifffahrtsbehörden am Rhein zu intensivieren, und insbesondere, um die Kapazitäten für Maßnahmen und wechselseitige Hilfe auf den deutsch-französischen Abschnitt des Rheins zu verstärken

aber auch vor dem Hintergrund, dass die nachfolgend beschriebenen Leistungen auf Bitten von VNF von der WSD SW freiwillig durchgeführt werden

wie folgt übereingekommen:

ARTIKEL 1 – GEGENSTAND DER VEREINBARUNG

Die vorliegende Vereinbarung regelt die Modalitäten zur Beschaffung eines Arbeitsschiffes für VNF.

Dabei werden die gleichen Ausschreibungsunterlagen zu Grunde gelegt, die anlässlich der Beschaffung des Arbeitsschiffes für das WSA Freiburg im Jahr 2010 („MS Plittersdorf“) verwendet wurden.

Der Bau des Schiffes wird durch die FMSW beauftragt und begleitet.

Die Übergabe an VNF erfolgt in Gamsheim.

ARTIKEL 2 – INHALT DER LEISTUNGEN

a) Planung

Das zu beschaffende Schiff soll auf den bereits vorhandenen Planungen der FMSW basieren, sodass voraussichtlich keine weiteren schiffbaulichen Planungen erforderlich werden.

VNF ist allein verantwortlich für die Meldung etwaiger Änderungswünsche bezüglich der vorhandenen Planungsunterlagen, z. B. aufgrund gesetzlicher, technischer oder sonstiger Bestimmungen der französischen Republik.

l'importance et la nécessité de bateaux de travail performants pour l'entretien du Rhin et des chutes. Par ailleurs, la Commission Permanente constate que les nouveaux types de bateau de travail rhénan de WSD SW répondent à ces exigences. La Commission Permanente demande à la Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) de répondre favorablement à la demande d'assistance entre administrations de VNF pour la fourniture d'un bateau.

Par ailleurs, soucieux de renforcer la coopération et la collaboration des services de navigation français et allemand sur le Rhin, et en particulier de renforcer les capacités d'intervention et d'entraide mutuelle sur la partie franco-allemande du Rhin

mais aussi étant donné que les prestations décrites ci-dessous sont exécutées par WSD SW de manière volontaire, à la demande de VNF

conviennent ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention fixe les conditions de fourniture d'un bateau de travail pour VNF.

A ce titre, les mêmes documents que ceux établis pour l'appel d'offre pour la fourniture en 2010 du bateau de travail du WSA Freiburg (« MS Plittersdorf ») serviront de base.

La construction du bateau sera commandée et suivie par FMSW.

La livraison à VNF s'effectuera à Gamsheim.

ARTICLE 2 – DETAIL DES PRESTATIONS

a) Plans

Le bateau à construire sera basé sur les plans existants de FMSW afin qu'aucun travail de modification des plans existants ne soit à prévoir.

VNF est seul responsable de la notification de tout souhait de modification par rapport aux plans existants, par exemple sur la base de dispositions réglementaires, techniques ou toutes autres dispositions de la République française.

Die abschließende Liste der von VNF gewünschten Änderungen liegt dieser Vereinbarung als Anlage bei.

Änderungswünsche nach Abschluss dieser Vereinbarung können von der FMSW abgelehnt werden.

b) Vergabe

Die Leistung wird durch die FMSW im offenen Verfahren EU-weit ausgeschrieben und unter Anwendung der deutschen Vergabevorschriften vergeben.

c) Bau

Der Bau des Schiffes erfolgt durch eine im Zuge eines Vergabeverfahrens zu beauftragenden Werft.

Die Werft übergibt der FMSW hierbei als Sicherheit eine Vertragserfüllungsbürgschaft in Höhe von 5 % der Auftragssumme.

d) Bauleitung / Teilfeststellungen

Die erforderliche Bauleitung (einschließlich Bauüberwachung) und Teilfeststellungen werden durch die FMSW wahrgenommen.

Die FMSW kann sich hierzu auch fachkundiger Dritter, wie z. B. dem Germanischen Lloyd, zur Unterstützung bedienen.

Es ist VNF freigestellt die FMSW bei allfälligen Terminen mit maximal drei Personen zu begleiten.

e) Probefahrt

Die Probefahrt für die Abnahme der Beschaffungsleistung wird von der FMSW begleitet.

Es ist VNF freigestellt, die FMSW dabei mit maximal drei Personen zu begleiten.

f) Schiffsattest

Das Schiffsattest für die Zulassung des Schiffes auf dem Rhein wird bei der deutschen ZSUK (Zentrale Schiffsuntersuchungskommission) beantragt.

Es ist VNF freigestellt die FMSW bei der damit verbundenen Schiffsbesichtigung und Probefahrt für die Zulassung durch die ZSUK mit maximal drei Personen zu begleiten.

g) Informativ: Schiffsregister

Die Registrierung im Schiffsregister wird von VNF beantragt und durchgeführt (keine Leistung der WSD SW).

La liste approuvée des modifications souhaitées par VNF est jointe en annexe à cette convention.

Les souhaits de modification après la conclusion de cet accord peuvent être rejetés par FMSW.

b) Adjudication

Le marché sera passé par FMSW avec un appel d'offre européen ouvert et conformément à la réglementation allemande relative aux marchés publics.

c) Construction

La construction du bateau sera confiée au chantier de construction navale retenu à l'issue de la procédure de mise en concurrence.

Le chantier naval remet à FMSW comme assurance un cautionnement pour l'exécution du contrat à hauteur de 5% du montant du marché.

d) Conduite des travaux / Opérations de réception partielle

La nécessaire conduite des travaux (y compris la surveillance du chantier) et les opérations de réception partielle seront assurées par FMSW.

A ce titre, FMSW peut se servir de l'appui de tierce partie compétente, telle que le Germanischer Lloyd.

Il est possible pour VNF d'accompagner FMSW à toutes les réunions avec au maximum trois personnes.

e) Voyage d'essai

Le voyage d'essai pour la réception de la prestation de fourniture est accompagné par FMSW.

Il est possible pour VNF d'accompagner FMSW pour cet essai avec au maximum trois personnes.

f) Certificat de visite

Le certificat de visite pour la navigation sur le Rhin sera établi par la ZSUK (Commission de visite des bateaux du Rhin de Mayence).

Il est possible pour VNF d'accompagner FMSW pour la visite du bateau et l'essai effectués par la ZSUK à ce titre avec au maximum trois personnes.

g) Pour information : registre d'immatriculation

L'immatriculation sera demandée et traitée par VNF (aucune prestation de WSD SW).

h) Übergabe

Das Schiff wird durch die Werft bis zur Schleuse Gambsheim überführt.

Dort erfolgt die Übergabe des Schiffes sowie der Bestandspläne in deutscher Sprache durch die FMSW an VNF.

Falls französischsprachige Unterlagen vorhanden sind werden diese ebenfalls übergeben.

Die Bestandspläne enthalten die erforderlichen Unterlagen für den Betrieb und die weitere Unterhaltung des Schiffes, sowie für eventuelle Änderungen des Schiffes nach Ablauf der Verjährungsfristen. Weiterhin wird der Nachweis der Schwimmstabilität und die Betriebsanleitungen der maßgeblichen technischen Elemente (z.B. Motoren) übergeben, sowie die erforderlichen Dokumente für die Anmeldung des Schiffes beim französischen Schiffsregister (Anlage 3). Weitere Berechnungen und Statiken werden nicht übergeben.

i) Gewährleistung

Etwaige Mängelansprüche werden bis zum Ablauf der Verjährungsfristen ausschließlich von der FMSW gegenüber der Werft geltend gemacht. Folgende Fristen werden mit der Werft vereinbart:

- 2 Jahre auf das gesamte Schiff
- 5 Jahre auf die Bestandspläne

Diese Fristen beginnen mit der Abnahme des Schiffes durch die FMSW gegenüber der Werft.

Die Abnahme erfolgt in Gambsheim.

Die Werft übergibt der FMSW als Sicherheit eine Gewährleistungsbürgschaft in Höhe von 2 % der Auftragssumme.

Vor Ablauf der Verjährungsfristen führen FMSW und VNF auf Initiative der VNF einen gemeinsamen Besichtigungstermin zur Feststellung etwaig vorhandener Mängel durch.

Mängel, die nach Ablauf der Verjährungsfristen auftreten, werden allein durch VNF bearbeitet. Die FMSW kann hierbei auf Anfrage von VNF beratend tätig werden. Diese Beratungsleistung ist der WSD SW durch VNF nach der jeweils geltenden Kostenerstattungs Vorschrift des Bundes (KEV) zu erstatten.

Während der Verjährungsfristen ist VNF verantwortlich dafür, die Wartungsarbeiten fristgerecht nach Vorgabe des Herstellers durch die vom Hersteller zugelassenen Firmen durchzuführen.

h) Remise du bateau

Le bateau sera convoyé par le chantier naval jusqu'aux écluses de Gambsheim.

A cet endroit aura lieu la remise du bateau et des plans de récolement en langue allemande par FMSW à VNF.

Si des documents en langue française sont disponibles, ils seront aussi remis.

Les plans de récolement contiennent les schémas nécessaires pour l'exploitation et l'entretien futur du bateau, ainsi que pour la réalisation d'éventuelles modifications du bateau après la période de garantie. En outre, le document prouvant la stabilité en flottaison et les instructions de fonctionnement des éléments techniques pertinents (par exemple moteurs), ainsi que les documents nécessaires pour l'immatriculation du bateau en France seront aussi remis (Annexe 3). Les autres notes de calcul et de statique ne seront pas remises.

i) Garantie

Jusqu'à expiration des délais de garantie, toutes les réclamations seront émises exclusivement par FMSW auprès du chantier naval. Les délais suivants seront convenus avec le chantier naval :

- 2 ans sur le bateau complet
- 5 ans sur l'exactitude des plans de récolement.

Ces délais débutent à partir de la prise en charge du bateau par FMSW auprès du chantier naval.

Cette prise en charge a lieu à Gambsheim.

Le chantier naval remet à FMSW comme assurance un cautionnement de garantie à hauteur de 2 % du montant du marché.

Avant l'expiration des délais de garantie, FMSW et VNF mènent à l'initiative de VNF une visite commune afin d'identifier les défauts éventuels.

Les défauts qui surviennent après la période de garantie seront traités uniquement par VNF. FMSW peut à ce titre être consulté par VNF. Cette prestation de conseil sera dédommée par VNF à WSD SW conformément à la disposition relative au dédommagement de l'État fédéral en vigueur (KEV).

Pendant la période de garantie, il est de la responsabilité de VNF d'effectuer les opérations de maintenance dans les délais requis (tels que spécifiés par le fabricant) et par des prestataires agréés par le fabricant.

j) Hinweise:

- Dolmetschleistungen Deutsch-Französisch / Französisch-Deutsch und Übersetzungsarbeiten sind nicht Gegenstand dieser Vereinbarung.
- Das Risiko einer Insolvenz der Werft -begrenzt auf das Schiff, welches Gegenstand dieser Vereinbarung ist- liegt bei VNF.

ARTIKEL 3 – Terminplanung

- Vergabeverfahren in 2011/2012
- Bau in 2012/2013
- Übergabe in 2013 (ca. 1 ½ Jahre nach Beauftragung)

Diese Termine sind unverbindliche Angaben.

ARTIKEL 4 – Urheberrechte

Es ist VNF nicht gestattet, das Schiff ohne Zustimmung der WSD SW und der Werft nachzubauen. Es ist VNF nicht gestattet die Bestandspläne für andere Zwecke als für Betrieb und Unterhaltung oder für eventuelle Änderungen dieses Schiffes nach Ablauf der Verjährungsfristen zu verwenden.

ARTIKEL 5 – ANSPRECHPARTNER FÜR DIE DURCHFÜHRUNG DER VEREINBARUNG

Ansprechpartner im Rahmen der Durchführung (bis zum Ende der Gewährleistungsphase) ist die FMSW mit Sitz in Koblenz

und

VNF, vertreten durch:
Subdivision de Gambsheim

Kontakte zu beauftragten Firmen werden während der Vertragsabwicklung und innerhalb der Verjährungsfristen allein durch die FMSW wahrgenommen.

ARTIKEL 6 – BETRAG DER FINANZIELLEN BETEILIGUNG

Die Kosten für die Leistungen nach Artikel 2 werden auf voraussichtlich maximal 1.624.000.- Euro (einschl. MWST) geschätzt. Die Kosten werden vollständig von VNF finanziert. Die Kosten sind nach Erteilung des Auftrags für den Bau des Schiffes an die Werft und mit der Schlussrechnung bekannt. Die Kosten teilen sich auf in:

j) Remarques :

- Les prestations d'interprétation et de traduction Allemand-Français / Français - Allemand ne font pas partie du présent accord.
- Le risque d'une faillite du chantier naval est assumé par VNF pour la fourniture du bateau objet de la présente convention.

ARTICLE 3 - Planning

- Passation du marché en 2011/2012
- Construction en 2012/2013
- Livraison en 2013 (environ 1 an et demi après passation de la commande)

Ces dates sont données à titre indicatif.

ARTICLE 4 – Propriété intellectuelle

Il n'est pas permis à VNF de faire reproduire le bateau sans le consentement de WSD SW et du chantier naval. Il n'est pas permis à VNF d'utiliser les plans de récolement sauf à des fins d'exploitation, d'entretien ou d'éventuelles modifications du bateau après la période de garantie.

ARTICLE 5 – INTERLOCUTEUR POUR L'EXECUTION DE LA CONVENTION

L'interlocuteur dans le cadre de l'exécution (jusqu'à la fin de la période de garantie) est le FMSW basé à Coblenz

et

VNF, représenté par :
Subdivision de Gambsheim

Les contacts avec les entreprises prestataires ne sont pris que par FMSW pendant l'exécution du marché et pendant la période de garantie.

ARTICLE 6 – MONTANT DE LA PARTICIPATION FINANCIERE

Le coût des prestations décrites au paragraphe 2 est estimé au maximum à 1 624 000 € TTC. Ce coût est financé en totalité par VNF. Ce coût sera connu précisément après l'attribution du marché de construction du bateau au chantier naval et à la réception du décompte final. Ce coût est décomposé comme suit :

1.) Investitionskosten:

Die Investitionskosten umfassen den Bau des Schiffes, die Überführung nach Gamsheim und die Übergabe von Bestandsplänen in deutscher Sprache, die Beauftragung Germanischer Lloyd.

Die beschriebenen Investitionskosten betragen voraussichtlich maximal 1.400.000 Euro (einschl. MwSt.).

VNF bezahlt die Investitionskosten direkt an die Werft gegen Vorlage der Rechnungen der Werft und Bestätigung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit der Rechnungen durch die FMSW.

2.) Nebenkosten:

Die Nebenkosten umfassen die Bauleitungskosten, die Baunebenkosten, die Beteiligung an Planungskosten und die Kosten für sonstige Bauausgaben (einschl. Zulassung durch die ZSUK).

Die Nebenkosten betragen 16 % der „Investitionskosten einschl. MwSt.“. VNF bezahlt die Nebenkosten an die WSD SW.

Hinweis: Der Satz von 16 % entspricht den einschlägigen Verwaltungsvorschriften der WSV.

Auf die Erstattung der Nebenkosten wird keine Mehrwertsteuer erhoben.

Hinweise:

- Die Rechte an den Planungen gemäß Artikel 4 sind mit den Kosten aus 1. und 2. abgegolten.
- Kosten für Änderungswünsche nach Beauftragung werden gemäß der jeweils geltenden deutschen Kostenerstattungs-vorschrift (KEV) gesondert in Rechnung gestellt.
- Sollten die Angebotspreise über oben genannter Schätzung liegen, so ist das weitere Vorgehen unverzüglich zwischen den Parteien dieser Vereinbarung festzulegen.

ARTIKEL 7 – ZAHLUNGSMODALITÄTEN

Zahlungszeitpunkte:

Die Zahlungen durch VNF erfolgen zu insgesamt vier Zeitpunkten aufgrund von Rechnungen der Werft:

- Mit Beauftragung des Schiffbaus (25 % der Auftragssumme)

1.) Les coûts d'investissement :

Les coûts d'investissement incluent la construction du bateau, son convoyage à Gamsheim et la livraison des plans de récolement en langue allemande, ainsi que la prestation de la Germanische Lloyd.

Le montant maximum des coûts d'investissement ci-dessus est estimé à 1 400 000 euros TTC.

Les coûts d'investissement sont payés par VNF directement au chantier naval sur présentation de factures du chantier naval certifiées par FMSW (certification de l'exactitude dans les faits et comptable).

2.) Les coûts annexes :

Les coûts annexes incluent les coûts de conduite des travaux, les coûts annexes de construction, la participation aux coûts d'établissement des plans et les coûts des autres dépenses de construction (incluant la prestation de la ZSUK).

Les coûts annexes sont calculés à hauteur de 16% des « coûts d'investissement TTC ». Les coûts annexes sont payés par VNF à WSD SW.

Remarque : Ce taux de 16% correspond à la réglementation en vigueur applicable à la WSV).

Les coûts annexes sont exonérés de la TVA.

Remarques :

- Les droits d'usage des plans de conception conformément à l'article 4 sont financés par les coûts décrits au 1 et 2.
- Les coûts des demandes de modifications qui interviendraient après la passation de la commande seront facturés séparément conformément à la disposition relative au dédommagement de l'État fédéral (KEV) en vigueur.
- Au cas où les prix des offres seraient supérieurs à l'estimation ci-dessus, les suites à donner seraient à déterminer sans délai par les deux parties de cette convention.

ARTICLE 7 – MODALITES DE PAIEMENT

Versements :

Les paiements sont effectués par VNF en quatre étapes sur la base de factures du chantier naval :

- Lors de la passation de la commande de construction du bateau (25% du coût total des prestations)

- Wenn der Schiffskörper mit seinen Aufbauten vollständig geschweißt ist (20 % der Auftragssumme)
- Nach Einbau der festen Ausrüstung, z.B. Antriebsanlage, Ruderanlage (30 % der Auftragssumme)
- Nach Übergabe des Schiffes und der Bestandsunterlagen in der Staustufe Gamsheim (25% der Auftragssumme + Nachträge, Abrechnung erfolgt als detaillierte Schlussrechnung)
- A l'issue de l'assemblage complet par soudure de la coque et des superstructures (20% du coût total des prestations)
- Après installation des équipements fixes, par exemple système de propulsion, gouvernail (30% du coût total des prestations)
- A la livraison du bateau et des plans de récolement au niveau de la chute de Gamsheim (25% du coût total des prestations + suppléments, le solde sera présenté sous forme de décompte final détaillé)

Hinweis: Die FMSW erhält für die erste Rate (Vorauszahlung) von der Werft eine Bankbürgschaft.

Remarque : Pour le premier versement (acompte), FMSW reçoit de la part du chantier naval un reçu bancaire.

Für jede Zahlung wird VNF von der FMSW zwei Rechnungen erhalten :

Pour chaque paiement, VNF recevra de la part de FMSW deux factures :

- eine Rechnung von der Werft für die Investitionskosten
- eine andere Rechnung von der WSD SW für die Nebenkosten in Höhe von 16% der „Investitionskosten einschf. MWST“

- l'une du chantier naval correspondant aux coûts d'investissement
- l'autre de WSD SW correspondant aux coûts annexes, à hauteur de 16 % des « coûts d'investissement TTC »

Rechnungen:

Factures :

Von der FMSW werden VNF vorgelegt:

FMSW fournira à VNF les éléments suivants :

- Eine Kopie des Beschaffungsvertrages zwischen FMSW und Werft.
- Belege der Rechnungen der Werft einschließlich der Bestätigung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit durch die FMSW.

- Une copie du contrat conclu entre FMSW et le chantier naval
- La certification des factures émises par le chantier naval, y compris certification de l'exactitude dans les faits et comptable par FMSW.

Die Rechnungen werden von der FMSW -so schnell wie möglich- mit einem Begleitschreiben per Fax und per Post (beides im Original, deutsch) gesandt an:

Les factures seront adressées aussi vite que possible par FMSW, avec un courrier d'accompagnement, par fax et courrier (documents originaux, en allemand) à :

Voies Navigables de France
Subdivision de Gamsheim
2, route de l'III
BP 61019
F-67761 Gamsheim cedex
Tel. : 0033 - 3 88 59 76 00
Fax : 0033 - 3 88 59 76 01

Voies Navigables de France
Subdivision de Gamsheim
2, route de l'III
BP 61019
F-67761 Gamsheim cedex
Tél. : 0033 - 3 88 59 76 00
Fax : 0033 - 3 88 59 76 01

VNF bestätigt umgehend den Erhalt der Fax (Begleitschreiben der FMSW und Rechnung).

VNF confirme sans délai la réception des fax (lettre d'accompagnement de FMSW et facture).

Zahlungsfristen :

Délais de paiement :

Vorbemerkung: Eine rechtliche Grundlage des Vertrages zwischen der FMSW und der Werft für den Bau des Schiffes ist die Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil B (VOL/B) - Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen. Die öffentliche Hand in der Bundesrepublik Deutschland muss diese vereinbaren. Nach Paragraph 17 Absatz 1 der VOL Teil B „hat die Zahlung des Rechnungsbetrags binnen

Remarque préliminaire : La base juridique du contrat passé entre le chantier naval et FMSW pour la construction du bateau est la «Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen », Partie B (VOL/B) - « Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Leistungen », qui régit les appels d'offres et la passation des marchés publics en République Fédérale d'Allemagne. D'après le paragraphe 17 partie 1 de la VOL, par-

30 Tagen nach Eingang der prüfaren Rechnung zu erfolgen". Maßgebend hierbei ist der Eingang der Rechnung bei der FMSW. Die FMSW wird -so schnell wie möglich- die Rechnung zunächst sachlich und rechnerisch prüfen und danach an VNF faxen und senden. Die Fristen für die Zahlung der Rechnungen durch VNF sind so bemessen, dass die vertragliche Zahlungsfrist zwischen FMSW und Werft eingehalten wird.

Die geprüften Rechnungsbeträge sind von VNF innerhalb von:

- 42 Tage nach Erhalt der ersten Rechnung
- 21 Tage nach Erhalt aller weiteren Rechnungen

auf die in dem Begleitschreiben der FMSW angegebenen Konten der Werft (Investitionskosten) und der WSD SW (Nebenkosten) zu überweisen (IBAN und BIC nach SWIFT-Code).

Die genannten Fristen beginnen mit Übersendung der Rechnung als Fax.

Die Anweisungen der Zahlungen durch VNF an die Werft sind der FMSW zeitgleich mitzuteilen.

Für verspätete Überweisungen können Verzugszinsen nach deutschem Recht (§ 288 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) in Höhe von 8 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz) verlangt werden.

ARTIKEL 8 – ANSPRECHPARTNER FÜR DIE ÜBERWACHUNG DER VEREINBARUNG

8.1 - für VNF:
Arrondissement Territorial de Strasbourg

8.2 - für die WSD SW:
Dezernat Regionales Management der WSD SW

ARTIKEL 9 – UNEINIGKEIT

Im Fall der Uneinigkeit zwischen den Parteien sind zunächst die Ansprechpartner für die Überwachung der Vereinbarung anzurufen.

Für diese Vereinbarung sowie für den abzuschließenden Vertrag zwischen FMSW und Werft gilt ausschließlich deutsches Recht. Als Gerichtsstand wird der Dienstsitz der WSD Südwest, Mainz, vereinbart.

tie B, « le paiement du montant de la facture doit intervenir dans les 30 jours après réception de la facture vérifiable ». Ce qui fait foi dans le cadre de la présente convention est la réception de la facture par FMSW. FMSW adressera – aussi vite que possible – la facture, vérifiée et certifiée préalablement par FMSW, par fax et par courrier à VNF. Le délai de paiement des factures par VNF doit donc être adapté pour que le délai global de paiement soit conforme au contrat passé entre le chantier naval et FMSW.

Les montants des factures certifiées seront à régler par VNF dans un délai de :

- 42 jours après réception de la première facture
- 21 jours après réception des factures suivantes

sur les comptes du chantier naval (coûts d'investissement) et de WSD SW (coûts annexes) dont les coordonnées (IBAN et BIC selon le Code SWIFT) seront indiquées sur le courrier d'accompagnement.

Les délais ci-dessus courent à partir de l'envoi des factures par fax.

Les informations de paiement de VNF au chantier naval sont à communiquer sans délai à FMSW.

Pour les paiements en retard, des intérêts moratoires peuvent être facturés en vertu du droit allemand (selon le § 288 du BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) à hauteur de 8 % au dessus du taux de base).

ARTICLE 8 - INTERLOCUTEUR POUR LE CONTRÔLE DE LA CONVENTION

8.1 - pour VNF :
l'Arrondissement Territorial de Strasbourg

8.2 - pour la WSD SW :
Dezernat Regionales Management de la WSD SW

ARTICLE 9 - DESACCORD

En cas de désaccord entre les parties, il est nécessaire de s'adresser tout d'abord aux interlocuteurs pour le contrôle de la convention.

Le droit allemand s'applique à cette convention et au marché conclu entre FMSW et le chantier naval. Il est décidé que la juridiction compétente est celle dans laquelle est situé le siège de WSD Südwest, c.-à.-d. Mayence.

ARTIKEL 10 – ANLAGEN

Anlage 1: Übersichtszeichnungen des Rheinarbeitsschiffes MS Plittersdorf

Anlage 2: Liste der Änderungen gegenüber den Ausschreibungsunterlagen, die anlässlich der Beschaffung des Arbeitsschiffes für das WSA Freiburg im Jahr 2010 („MS Plittersdorf“) verwendet wurden.

Anlage 3: Liste der für die Schiffsanmeldung zu übergebenden Dokumente

ARTICLE 10 - ANNEXE

Annexe 1 : Plans du type de bateau de travail rhénan (MS Plittersdorf)

Annexe 2 : Liste des modifications à apporter aux documents ayant servi à l'appel d'offre du bateau de travail qui a été mis en service au WSA Freiburg en 2010 (« MS Plittersdorf »)

Annexe 3 : Liste des documents à fournir pour l'immatriculation du bateau

Mainz, den 24.08. 2011

Für die:

Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Béthune, le

2011

Pour :

Voies Navigables de France



Heinz-Josef Joeris
Heinz-Josef Joeris
Präsident der
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest

Marc Papinutti
Directeur Général
de Voies Navigables de France

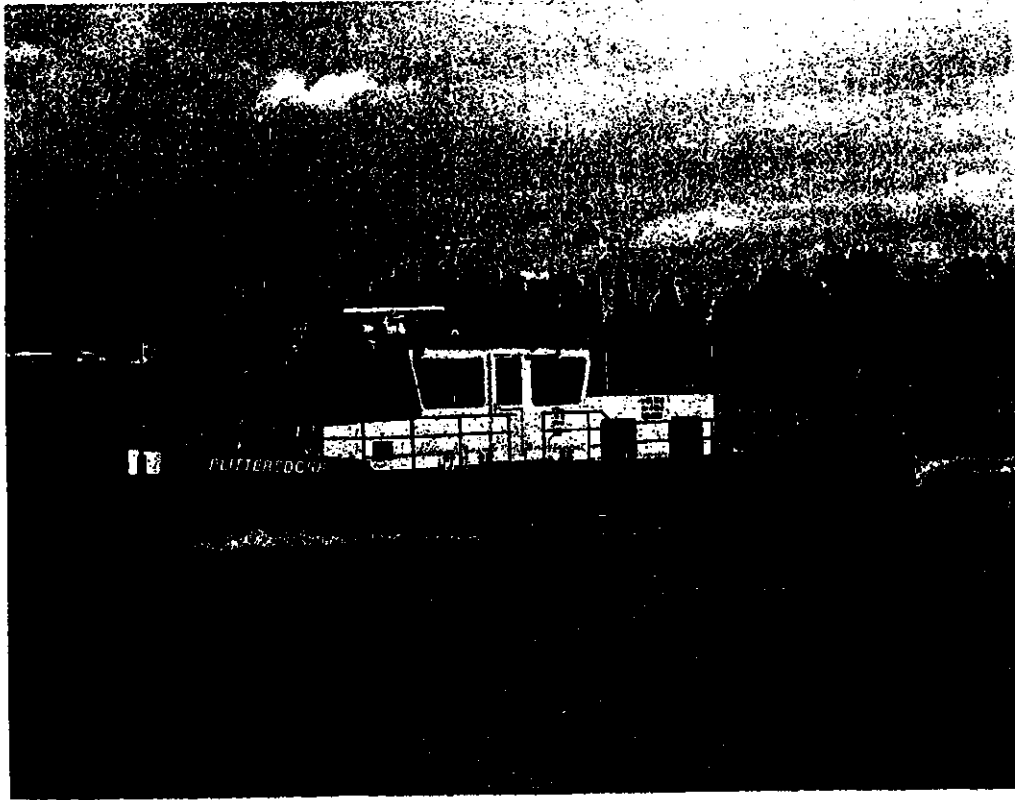
Anlage 1:

**Übersichtszeichnungen
des Rheinarbeitsschiffes
MS Plittersdorf**

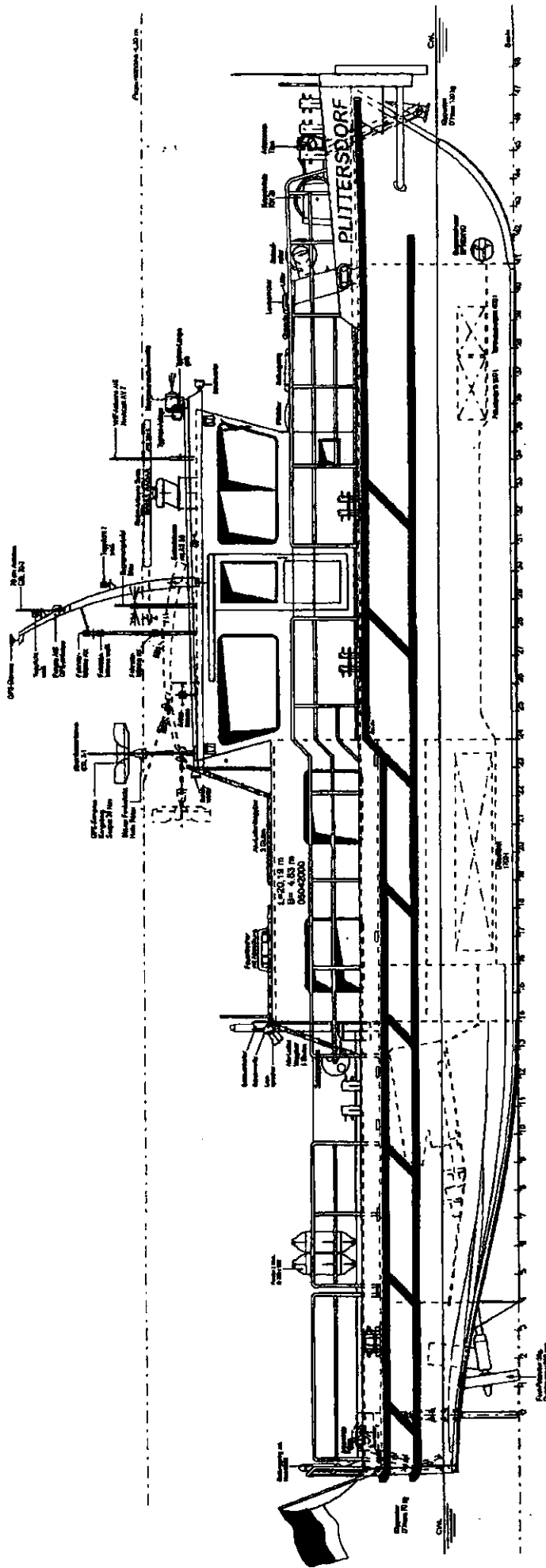
Annexe 1 :

**Plans du type de bateau de
travail rhénan (MS Plittersdorf)**

MS Plittersdorf

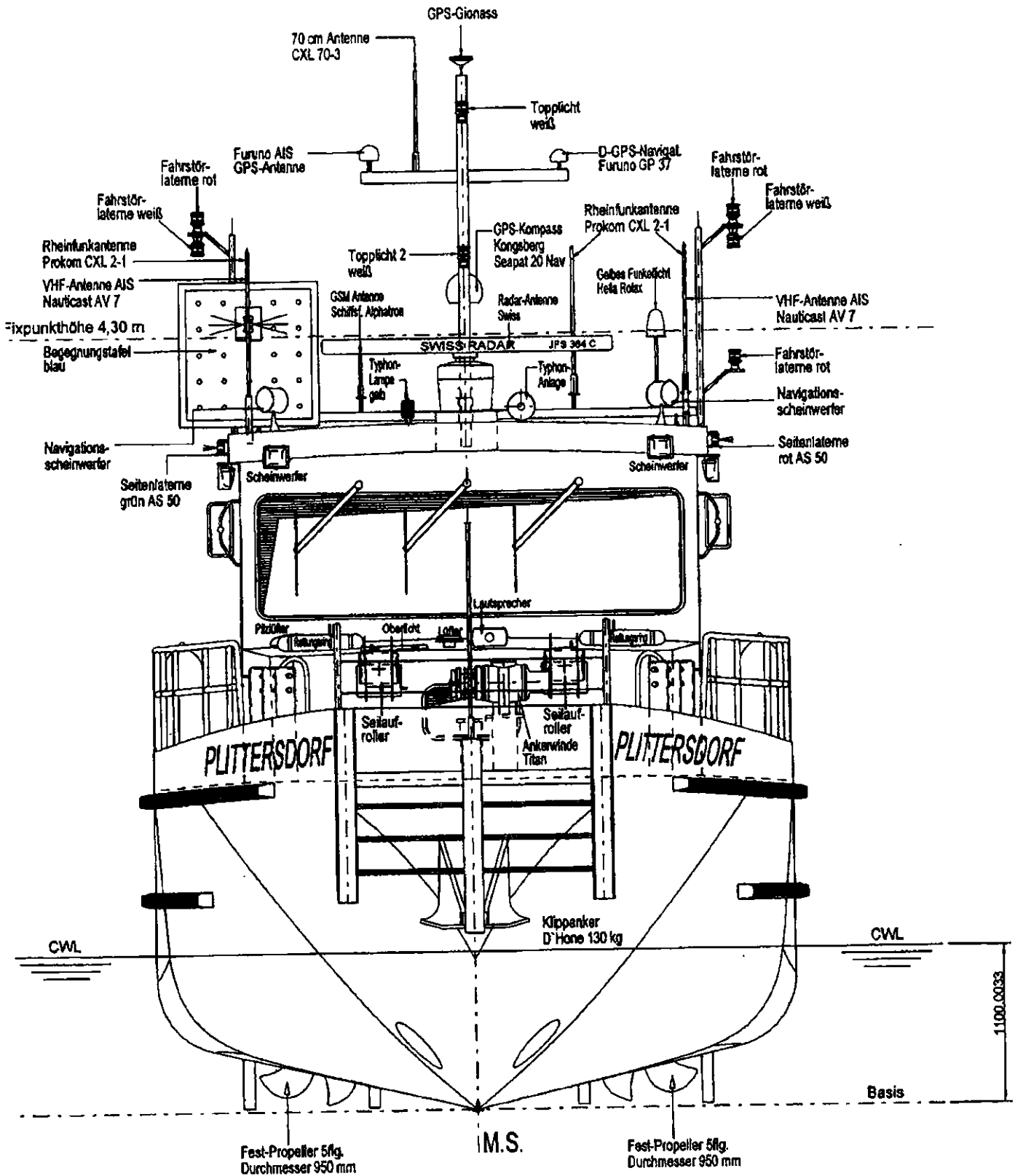


Fotos: WSA Freiburg, Herr Fritz, 31.05.2011



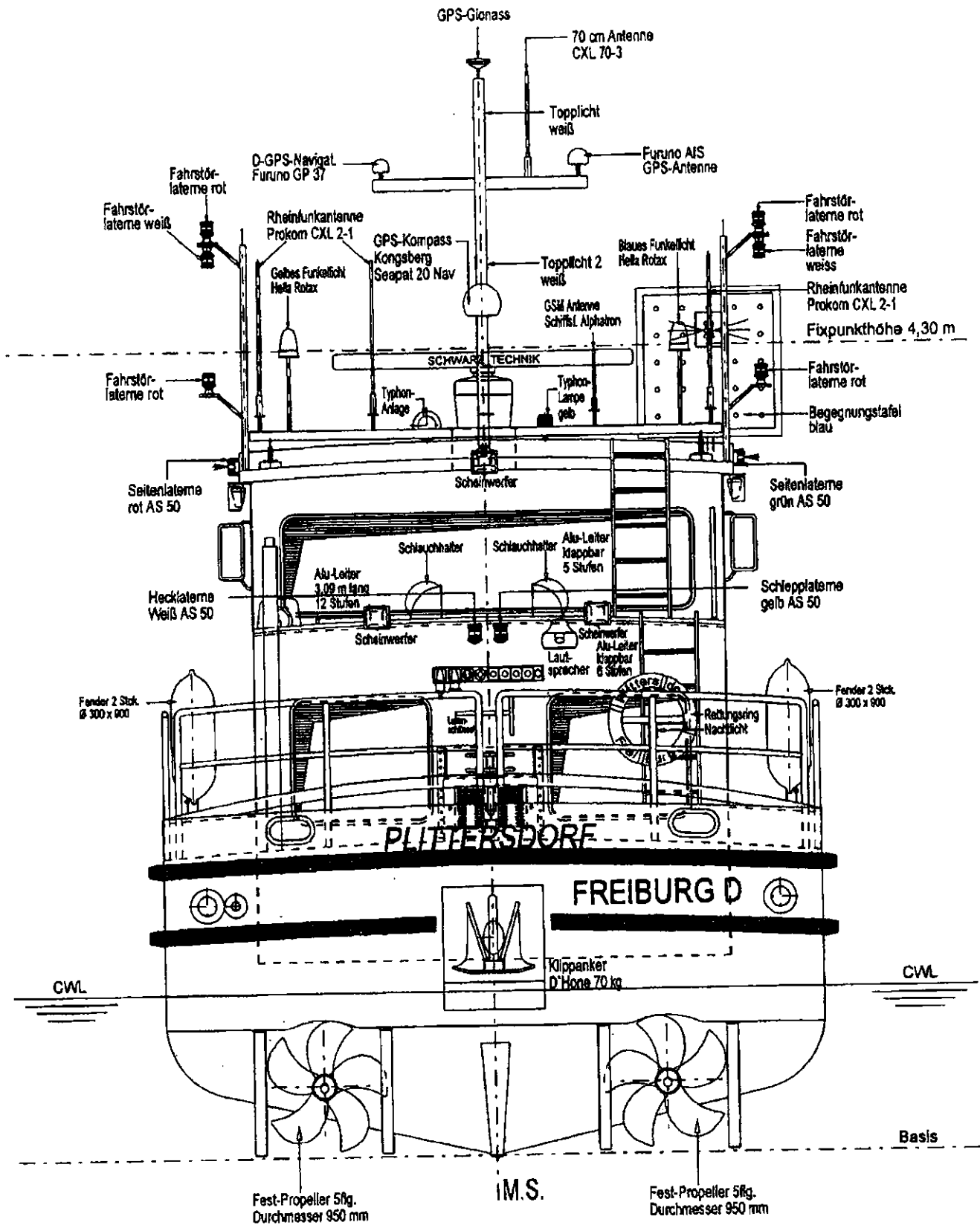
Ansicht von Stb

Motorschiff "Rhein" DIN A3



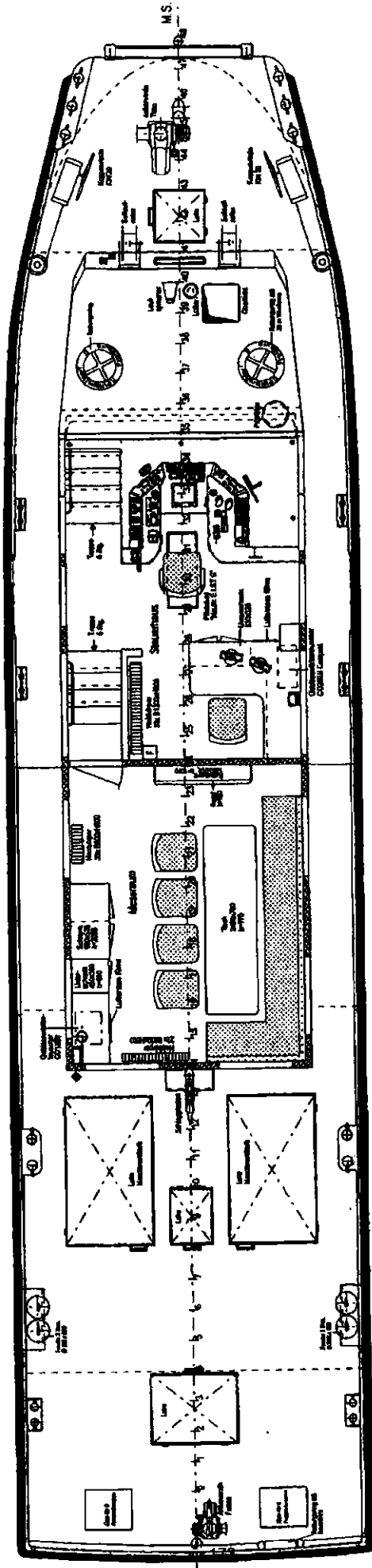
Frontansicht

Motorschiff "Rhein" DIN A4



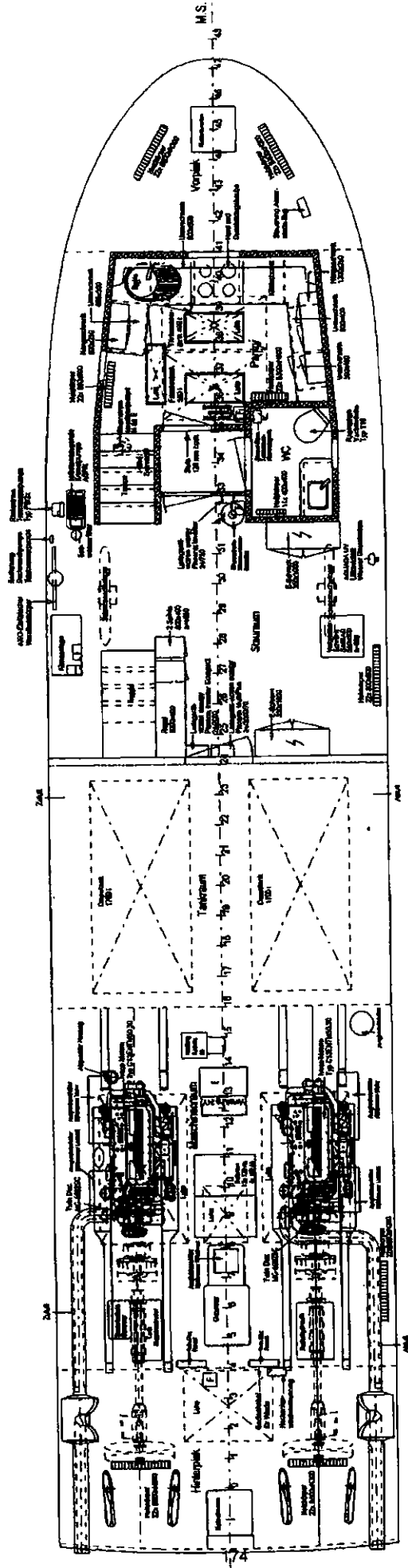
Heckansicht

Motorschiff "Rhein" DIN A4



Motorschiff "Rhein" DIN A3

Hauptdeck




Unterdeck

Motorschiff "Rhein" DIN A3

Hauptabmessungen

Länge ü. alles : 20,19 m
 Länge i.d. CWL : 19,00 m
 Breite ü. alles : 4,83 m
 Breite a. Spt. : max. 4,60 m
 Fixpkt. b. gelegtem Mast : 4,30 m
 Tiefgang : 1,10 m
 Seitenhöhe : 2,25 m
 Spantabstand : 0,40 m

Index		Änderungen bzw. Ergänzungen / zugehörige Pläne		Datum	Name
Zur Ausführung freigegeben			Raum für Genehmigungsvermerke		
Ort, Datum		Unterschrift, Funktionsbez.			
Geprüft mit Änderungsindex hinsichtlich					
Raum für Vermerke der ausführenden Firma					
		Schiffswerft H. Barthel GmbH 39317 Derben, Hauptstraße 123 Tel. 039349 258			
Zeichnung gefertigt/bearbeitet (Datum/Name)			Vermerke des bearbeitenden Ingenieurbüros		
27.08.2010 Datum		Unterschrift	27.08.2010 Datum		Unterschrift
Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest Fachstelle Maschinenwesen Südwest					
Org/Einh	BfWo Str	Kilometer	§	Koordinaten	
Ant	AB	Nr	ZB	rechts	hoch
Objektbenennung: Motorschiff "Rhein" Objektteil : Einzelheit : Generalplan					
Objektident-Nr	Objekt-Teil	ZK	OB	Entwurf-Nr.	Maßstab:
					1:50
				Zeichnungs-Nr.	Blatt-Nr.
				151-100.01	
Die Übereinstimmung mit der Ausführung wird bestätigt:					
175					

Anlage 2

Liste der Änderungen gegenüber den Ausschreibungsunterlagen, die anlässlich der Beschaffung des Arbeitsschiffes für das WSA Freiburg im Jahr 2010 („MS Plittersdorf“) verwendet wurden.

- 1/ Erhöhung des Arbeitsplatzes des Mitarbeiters für Peilungen (um aus dem Schiff hinausschauen zu können).
- 2/ Französischsprachige Software für die Linienpeilung (nach Vorgabe VNF)
- 3/ Farbgebung des Schiffes und Logo (nach Vorgabe VNF)
- 4/ Hoheitsflagge der französischen Republik

Annexe 2

Liste des modifications à apporter aux documents ayant servi à l'appel d'offre du bateau de travail qui a été mis en service au WSA Freiburg en 2010 (« MS Plittersdorf »)

- 1/ Surélévation du poste de travail de l'opérateur de bathymétrie (pour pouvoir voir à l'extérieur du bateau)
 - 2/ Logiciels de bathymétrie en langue française (d'après les données de VNF)
 - 3/ Couleurs du bateau et logo (d'après les données de VNF)
 - 4/ Pavillon de la République française
-

Anlage 3

Liste der für die Anmeldung des Schiffs zu übergebenden Dokumente (in deutscher Sprache)

- Schlussrechnung für den Kauf des Schiffs in mit Angabe der Merkmale des Schiffs, des Preises und der Kaufbedingungen, der Namen, Adressen und Unterschriften der Vertreter der Werft, die das Schiff gebaut hat und des Käufers des Schiffs (Original + 2 Kopien)
- Bestätigung über den Bau mit Angabe der wichtigsten technischen Merkmale, der Tonnage und der Motorenleistung

Annexe 3

Liste des documents à fournir pour l'immatriculation du bateau (en langue allemande)

- Facture finale d'achat du bateau mentionnant les caractéristiques du bateau, le prix et les conditions de vente, les noms, adresses et signatures des représentants du chantier naval ayant construit le bateau et de l'acquéreur du bateau (original + 2 copies)
 - Attestation de construction précisant les principales caractéristiques techniques, le tonnage et la puissance des moteurs
-

CONSEIL D'ADMINISTRATION

SEANCE DU 6 OCTOBRE 2011

N°04/2011

**DELIBERATION RELATIVE AU DISPOSITIF DE CONCERTATION AVEC LES USAGERS
DE VNF
-ATTRIBUTION DES COMMISSIONS LOCALES-**

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 juin 2009 du conseil d'administration relative au dispositif de concertation avec les usagers de la voie d'eau

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Après la 2^{ème} phrase du 2^{ème} alinéa de l'article 4 de la délibération du 25 juin 2009 relative au dispositif de concertation avec les usagers de la voie d'eau est ajoutée la phrase :
« Elles donnent un avis sur les modifications de périodes de chômages qu'envisage de prendre le directeur général en application du 30 de l'article 1^{er} de la délibération du 25 février 2009 portant délégation de pouvoir du conseil d'administration au directeur général. Les membres intéressés par les modifications ainsi envisagées peuvent à cet effet être consultés par écrit, selon des modalités fixées par le règlement intérieur qui comporte un délai minimal de consultation. »

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 6 OCTOBRE 2011

N° 04/2011

**DELIBERATION RELATIVE AUX MODIFICATIONS DES DATES DE CHOMAGES DES
CANAUX ET RIVIERES CANALISEES CONFIES A VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
POUR LA PERIODE DU 1^{ER} JANVIER 2011 AU 31 DECEMBRE 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 le décret n° 73-912 du 21 septembre 1973 portant règlement général de police de la navigation intérieure,

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 les délibérations du 11 mars 2010 et du 17 décembre 2010 du conseil d'administration relative aux dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiées à VNF pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2011,

Vu le rapport présenté en séance,

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

Article 1^{er}

Au tableau annexé à la délibération du 17 décembre 2010 modifiée susvisée, les dates de chômages sont remplacées ou ajoutées par les dates de chômages figurant au tableau ci-dessous, pour les ouvrages qui y sont mentionnés.

Chômage ajouté :

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
Seine Aval Ecluse d'Amfreville sas de 141x12m	309	02/11/2011	19/11/2011	Risque de perturbations

Article 2

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

Article 3

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Alain GEST

Jeanne-Marie ROGER