



# BULLETIN OFFICIEL DES ACTES de Voies navigables de France

Année 2022 N°63  
13 octobre 2022

## Conseil d'administration n°3 du 12 octobre 2022

-Délibération relative au budget rectificatif n°2 de Voies navigables de France	P 2
-Délibération relative à l'adhésion de Voies navigables de France à l'institut Paris Région	P 15
-Délibération relative à la réalisation d'un compte courant d'associés et d'une augmentation de capital de la SAS Ile Folien	P 16
-Délibération modifiant la délibération n°06/2021/4.3A du 14 décembre 2021 portant fixation des péages plaisance pour le transport public de passagers ainsi que la délibération n°03/2016/3.9 du 29 septembre 2016 relative à la fixation des tarifs de péages dus par les propriétaires de bateaux de plaisance	P 18
-Délibération portant modification de la délibération du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages	P 20
-Délibération relative à la désignation d'un membre au sein du comité de valorisation immobilière « VAL-IMMO »	P 22
-Délibération relative à l'avis à donner par VNF sur la prorogation de la concession du Canal du Nivernais	P 23
-Délibération relative à l'autorisation donnée au directeur général de signer une convention de financement de l'étude projet –dossier de consultation des entreprises portant sur l'opération de mise en gabarit du pont-rail de Mours	P 24
-Délibération relative à l'octroi des conventions d'occupation temporaire d'hydroélectricité des microcentrales de LACOURTENSOURT et FENOUILLET (31)	P 47

*Le bulletin officiel de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau.*

*Il est possible de l'obtenir à titre gratuit et sur simple demande, soit au numéro, soit en s'abonnant.  
Toute demande doit être adressée à la division Gouvernance et Sécurité Défense du siège de l'établissement,  
175, rue Ludovic Boutleux- CS. 30820 - 62408 BETHUNE Cedex*

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N°03/2022/1.1**

<p><b>DELIBERATION RELATIVE AU BUDGET RECTIFICATIF N° 2 DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE POUR 2022</b></p>
---

Vu le code des transports,

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

Vu l'arrêté du 26 juillet 2019 relatif aux règles budgétaires des organismes,

Vu la circulaire du 03 août 2021 relative à la gestion budgétaire et comptable des organismes et des opérateurs de l'Etat pour 2022,

Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Le budget rectificatif n° 2 de 2022 de Voies navigables de France est approuvé.

**Article 2**

Les dépenses de Voies navigables de France autorisées pour l'année 2022 s'établissent de la façon qui suit.

Les autorisations d'engagement sont autorisées à hauteur de 738 465 560 euros :

- 259 213 145 euros de dépenses de personnel ;
- 154 369 567 euros de dépenses de fonctionnement ;
- 324 882 848 euros de dépenses d'investissement.

Les crédits de paiement sont autorisés à hauteur de 759 269 972 euros :

- 259 213 145 euros de dépenses de personnel ;
- 149 089 890 euros de dépenses de fonctionnement ;
- 350 966 937 euros de dépenses d'investissement.

Le solde budgétaire est prévu en déficit à hauteur de 18 675 538 euros.

### **Article 3**

Le fonds de roulement prévisionnel au 31 décembre 2022 s'établit à 163 942 447 euros.

La trésorerie prévisionnelle au 31 décembre 2022 s'établit à 94 969 696 euros.

### **Article 4**

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

### **Article 5**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER

**TABLEAU 1**  
**Autorisations d'emplois**

**POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

Tableau des autorisations d'emplois

	Sous plafond LFI (a)	Hors plafond LFI (b)	Plafond organisme (= a + b)
Autorisation d'emplois rémunérés par l'organisme en ETPT	4068	35	4103

Rappel du plafond d'emplois notifié par le responsable de programme en ETPT ( c ) :

0

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

Pour information : [tableau détaillé des emplois rémunérés par l'organisme \(décomptant dans le plafond des autorisations d'emplois de l'organisme\) et des autres dépenses de personnel](#)

	EMPLOIS SOUS PLAFOND LFI		EMPLOIS HORS PLAFOND LFI		PLAFOND ORGANISME	
	ETPT	Dépenses de personnel *	ETPT	Dépenses de personnel *	ETPT	Dépenses de personnel *
<b>TOTAL DES EMPLOIS REMUNERES PAR L'ORGANISME ET DES AUTRES DEPENSES DE PERSONNEL ( 1 + 2 + 3 + 4 )</b>	<b>4068</b>	<b>235 770 368</b>	<b>35</b>	<b>670 000</b>	<b>4103</b>	<b>259 212 420</b>
<b>1 - TITULAIRES</b>	<b>3274</b>	<b>192 492 717</b>			<b>3274</b>	<b>192 492 717</b>
* Titulaires État	3274	192 492 717			3274	192 492 717
* Titulaires organisme (corps propre)	0	0			0	0
<b>2 - CONTRACTUELS</b>	<b>794</b>	<b>43 277 651</b>	<b>35</b>	<b>670 000</b>	<b>829</b>	<b>43 947 651</b>
* Contractuels de droit public	350,8	12 923 670	0	0	350,8	12 923 670
o CDI	30	945 557			30	945 557
o CDD	308,8	10 216 604	0	0	308,8	10 216 604
Titulaires détachés sur contrat auprès de l'organisme (emplois et crédits inscrits sur le budget de l'organisme)	12	1 761 509	0	0	12	1 761 509
* Contractuels de droit privé	443,2	30 353 981	35	670 000	478,2	31 023 981
o CDI	443,2	30 353 981			443,2	30 353 981
o CDD	0	0	35	670 000	35	670 000
<b>3 - CONTRATS AIDES</b>					<b>0</b>	<b>0</b>
<b>4 - AUTRES DEPENSES DE PERSONNEL (autres agents rémunérés à l'acte, à la tâche, prestations sociales, allocations diverses, impôts et taxes associés...)</b>						<b>22 772 052</b>

\* Dépenses de personnel relevant de l'enveloppe de dépenses de personnel du budget de l'organisme (en AE=CP). Le total des dépenses de personnel mentionné dans le tableau ci-dessus doit être égal au montant total des dépenses de personnel figurant dans le tableau des autorisations budgétaires. Par ailleurs, le total des emplois doit être égal au plafond d'autorisation d'emplois voté par l'organe délibérant (figurant ci-dessus pour vote).

Pour information : [tableau détaillé des emplois rémunérés par l'organisme et décomptant le plafond des autorisations d'emplois de l'organisme mais en fonction dans une autre entité](#)  
(Mises à disposition sortantes - ETPT et dépenses de personnel inclus dans le précédent tableau)

	EMPLOIS EN FONCTION DANS UNE AUTRE ENTITE, REMUNERES PAR L'ORGANISME ET DECOMPTES DANS SON PLAFOND D'AUTORISATION D'EMPLOIS	
	ETPT **	Dépenses de personnel **
EMPLOIS REMUNERES PAR L'ORGANISME ( 5 + 6 )	6,6	508 446
5 - EMPLOIS REMBOURSES A L'ORGANISME	6,6	508 446
6 - EMPLOIS NON REMBOURSES A L'ORGANISME		

\*\* Nombre d'emplois en ETPT décomptés dans le plafond d'autorisation d'emplois de l'organisme soumis au vote de l'organe délibérant et dépenses afférentes relevant de l'enveloppe de personnel du budget de l'organisme.

Pour information : [tableau détaillé des emplois rémunérés par d'autres personnes morales et ne décomptant pas dans le plafond des autorisations d'emplois de l'organisme](#)  
(Mise à disposition entrantes)

	EMPLOIS EN FONCTION DANS L'ORGANISME NON REMUNERES PAR LUI ET NON DECOMPTES DANS SON PLAFOND D'AUTORISATION D'EMPLOIS	
	ETPT ***	Dépenses de fonctionnement ***
EMPLOIS REMUNERES PAR D'AUTRES PERSONNES MORALES ( 7 + 8 )	1	40 746
7 - EMPLOIS REMBOURSES PAR L'ORGANISME	1	40 746
8 - EMPLOIS NON REMBOURSES PAR L'ORGANISME		

**TABLEAU 2**  
**Autorisations budgétaires Budget rectificatif n°2 2022**

**POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

DEPENSES							RECETTES			
	Montants Compte financier N-1		Montants Budget rectificatif n°2		Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1		Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP				
<b>Personnel</b>	<b>248 880 906.85</b>	<b>248 880 906.85</b>	<b>259 213 145.00</b>	<b>259 213 145.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>438 152 090.18</b>	<b>444 450 179.00</b>	<b>0.00</b>	<b>Recettes globalisées</b>
<i>dont contributions employeur au CAS Pension</i>	50 450 743.00	50 450 743.00	52 428 680.00	52 428 680.00	295 995.00	295 995.00	243 991 314.00	243 967 297.00	0.00	Subvention pour charges de service public
							2 660 934.60	1 231 402.00	0.00	Autres financements de l'Etat
							126 258 385.22	134 930 453.00	0.00	Fiscalité affectée
							5 688 013.65	4 025 691.00	0.00	Autres financements publics
							59 553 442.71	60 295 336.00	0.00	Recettes propres
<b>Fonctionnement</b>	<b>131 769 063.92</b>	<b>129 743 386.20</b>	<b>154 369 567.00</b>	<b>149 089 890.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>261 923 776.87</b>	<b>296 144 255.00</b>	<b>0.00</b>	<b>Recettes fléchées*</b>
<b>Intervention</b>							197 561 072.00	218 075 727.00	0.00	Financements de l'Etat fléchés
<b>Investissement</b>	<b>320 310 020.64</b>	<b>291 329 018.73</b>	<b>324 882 848.00</b>	<b>350 966 937.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	64 362 704.87	76 598 528.00	0.00	Autres financements publics fléchés
							0.00	1 470 000.00	0.00	Recettes propres fléchées
<b>TOTAL DES DEPENSES AE (A) CP (B)</b>	<b>700 959 991.41</b>	<b>669 953 311.78</b>	<b>738 465 560.00</b>	<b>759 269 972.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>700 075 867.05</b>	<b>740 594 434.00</b>	<b>0.00</b>	<b>TOTAL DES RECETTES (C)</b>
<b>SOLDE BUDGETAIRE (excédent) (D1 = C - B)</b>	<b>30 122 555.27</b>						<b>0.00</b>	<b>18 675 538.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>SOLDE BUDGETAIRE (déficit) (D2 = B - C)</b>

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

**TABLEAU 3**  
**Dépenses par destination - Recettes par origine**

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

**Tableau des dépenses par destination**

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

BR2 2022	DEPENSES							
	Personnel		Fonctionnement		Investissement		Total	
	AE	CP	AE	CP	AE	CP	AE (A)	CP (B)
Infrastructure, eau et environnement	-	-	93 485 159.00	91 643 275.00	290 044 238.00	317 364 887.00	383 529 397.00	409 008 162.00
Développement	-	-	12 720 628.00	12 992 285.00	6 268 900.00	5 890 900.00	18 989 528.00	18 883 185.00
Support	259 213 145.00	259 213 145.00	48 163 780.00	44 454 330.00	28 569 710.00	27 711 150.00	335 946 635.00	331 378 625.00
<b>TOTAL</b>	<b>259 213 145.00</b>	<b>259 213 145.00</b>	<b>154 369 567.00</b>	<b>149 089 890.00</b>	<b>324 882 848.00</b>	<b>350 966 937.00</b>	<b>738 465 560.00</b>	<b>759 269 972.00</b>
<b>SOLDE BUDGETAIRE (excédent) D1 = C - B</b>								<b>-</b>

**Tableau des recettes par origine**

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

BR2 2022	RECETTES								
	Recettes globalisées					Recettes fléchées			
	Subvention pour charges de service public	Autres financements de l'Etat	Fiscalité affectée	Autres financements publics	Recettes propres	Financement de l'Etat fléchés	Autres financements publics fléchés	Recettes propres fléchées	
Infrastructure, eau et environnement	-	-	-	425 850.00	1 800 000.00	216 875 727.00	76 327 303.00	-	295 428 880.00
Développement	-	519 402.00	134 930 453.00	3 599 841.00	52 769 789.00	-	271 225.00	850 000.00	192 940 710.00
Support	243 967 297.00	712 000.00	-	-	5 725 547.00	1 200 000.00	-	620 000.00	252 224 844.00
<b>TOTAL</b>	<b>243 967 297.00</b>	<b>1 231 402.00</b>	<b>134 930 453.00</b>	<b>4 025 691.00</b>	<b>60 295 336.00</b>	<b>218 075 727.00</b>	<b>76 598 528.00</b>	<b>1 470 000.00</b>	<b>740 594 434.00</b>
<b>SOLDE BUDGETAIRE (déficit) D2 = B - C</b>									<b>18 675 538.00</b>

**TABLEAU 4**  
**Equilibre financier Budget rectificatif n°2 2022**

**POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

BESOINS				FINANCEMENTS			
	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecarts entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°1	Ecarts entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1	
Solde budgétaire (déficit) (D2)*	0.00	18 675 538.00	3 100 000.00	30 122 555.27			Solde budgétaire (excédent) (D1)*
<i>dont Budget Principal</i>							<i>dont Budget Principal</i>
<i>dont Budget Annexe</i>							<i>dont Budget Annexe</i>
Remboursements d'emprunts (capital) ; Nouveaux prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b1)	177 547.02	600 000.00	0.00	282 992.70	300 000.00	0.00	Nouveaux emprunts (capital) ; Remboursements de prêts (capital) ; Dépôts et cautionnements (b2)
Opérations au nom et pour le compte de tiers (c1)**	5 043 600.53	12 470 000.00	0.00	3 937 332.02	5 900 000.00	0.00	Opérations au nom et pour le compte de tiers (c2)**
Autres décaissements non budgétaires (e1)	898 084.33		0.00	813 211.64		0.00	Autres encaissements non budgétaires (e2)
<b>Sous-total des opérations ayant un impact négatif sur la trésorerie de l'organisme (1)=D2+(b1)+(c1)+(e1)</b>	<b>6 119 231.88</b>	<b>31 745 538.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>35 156 091.63</b>	<b>6 200 000.00</b>	<b>0.00</b>	<b>Sous-total des opérations ayant un impact positif sur la trésorerie de l'organisme (2)=D1+(b2)+(c2)+(e2)</b>
<b>ABONDEMENT de la trésorerie (I)= (2) - (1)</b>	<b>29 036 859.75</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>25 545 538.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>PRELEVEMENT de la trésorerie (II)=(1) - (2)</b>
<i>dont Abondement de la trésorerie fléchée (a)***</i>	<i>31 254 869.00</i>		<i>0.00</i>	<i>0.00</i>	<i>698 598.00</i>	<i>-741 634.00</i>	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie fléchée (a)***</i>
<i>dont Abondement de la trésorerie non fléchée (d)</i>			<i>0.00</i>	<i>2 218 009.25</i>	<i>24 846 940.00</i>	<i>4 402 160.00</i>	<i>dont Prélèvement sur la trésorerie non fléchée (d)</i>
<b>TOTAL DES BESOINS (1) + (I)</b>	<b>35 156 091.63</b>	<b>31 745 538.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>35 156 091.63</b>	<b>31 745 538.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>TOTAL DES FINANCEMENTS (2) + (II)</b>

**TABLEAU 5**  
**Opérations pour compte de tiers**

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

Opérations ou regroupement d'opérations de même nature	Comptes	Libellé	Débit (c1)	Crédit (c2)
Ecocartes	C 46781700	Dépenses Eco-cartes CDNI	100 000	
	C 46781800	Recettes Eco-cartes CDNI		100 000
Péages sur la Moselle	C 47130600	Péages Moselle	2 800 000	
	C 467810	Péages Moselle		2 800 000
Opérations sur le Rhin	C 46781300 et 46781500	Dépenses barrage du Breisach	7 670 000	
	C 467881400 et 467881600	Recettes barrage du Breisach		1 100 000
ADEME - PAMI	C 46780100	Dépenses ADEME/Régions - PAMI	1 900 000	
	C 47880100	Recettes ADEME/Régions - PAMI		1 900 000
Evénements marque Canal du Midi	C 46782210	Dépenses Evénements marque Canal du Midi	400 000	
	C 47782210	Recettes Evnements Canal du Midi		400 000
<b>TOTAL</b>			<b>12 470 000.00</b>	<b>5 900 000.00</b>

**TABLEAU 6**  
Situation patrimoniale Budget rectificatif n°2 2022

**POUR VOTE DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

**Compte de résultat prévisionnel**

CHARGES	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1	PRODUITS	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1
Personnel	230 807 062.73	244 494 145.00	3 100 000.00	Subventions de l'Etat	247 883 716.32	245 198 699.00	0.00
dont charges de pensions civiles*	50 450 743.00	52 428 680.00	295 995.00	Fiscalité affectée	126 258 050.78	134 930 453.00	0.00
Fonctionnement autre que les charges de personnel	368 825 357.51	376 793 830.00	0.00	Autres subventions	8 398 417.38	4 025 691.00	0.00
Intervention (le cas échéant)	786 418.57			Autres produits	251 906 177.30	218 475 336.00	0.00
<b>TOTAL DES CHARGES (1)</b>	<b>600 418 838.81</b>	<b>621 287 975.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>TOTAL DES PRODUITS (2)</b>	<b>634 446 361.78</b>	<b>602 630 179.00</b>	<b>0.00</b>
<b>Résultat prévisionnel : bénéfice (3) = (2) - (1)</b>	<b>34 027 522.97</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>Résultat prévisionnel : perte (4) = (1) - (2)</b>	<b>0.00</b>	<b>18 657 796.00</b>	<b>3 100 000.00</b>
<b>TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)</b>	<b>634 446 361.78</b>	<b>621 287 975.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>TOTAL EQUILIBRE du compte de résultat prévisionnel (1) + (3) = (2) + (4)</b>	<b>634 446 361.78</b>	<b>621 287 975.00</b>	<b>3 100 000.00</b>

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

**Calcul de la capacité d'autofinancement**

	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1
<b>Résultat prévisionnel de l'exercice (bénéfice (3) ou perte (-4))</b>	<b>34 027 522.97</b>	<b>-18 657 796.00</b>	<b>3 100 000.00</b>
+ dotations aux amortissements, dépréciations et provisions	219 756 079.53	212 000 000.00	0.00
- reprises aux amortissements, dépréciations et provisions	-8 680 367.84	-2 000 000.00	0.00
+ valeur nette comptable des éléments d'actifs cédés	4 444 380.64	1 000 000.00	0.00
- produits de cession d'éléments d'actifs	-4 449 259.16	-1 050 000.00	0.00
- quote-part reprise au résultat des financements rattachés à des actifs	-173 072 919.46	-150 000 000.00	0.00
<b>= capacité d'autofinancement (CAF) ou insuffisance d'autofinancement (IAF)</b>	<b>72 025 436.68</b>	<b>41 292 204.00</b>	<b>3 100 000.00</b>

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

EMPLOIS	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1	RESSOURCES	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1
Insuffisance d'autofinancement	0.00	0.00	0.00	Capacité d'autofinancement	72 025 436.68	41 292 204.00	3 100 000.00
Investissements	291 545 640.89	351 160 407.00	0.00	Financement de l'actif par l'Etat	204 046 989.60	218 075 727.00	0.00
	1 212 729.96			Financement de l'actif par des tiers autres que l'Etat	45 063 800.73	85 498 981.00	0.00
Remboursement des dettes financières	11 811 654.25	600 000.00	0.00	Autres ressources	2 175 014.05	1 050 000.00	0.00
				Augmentation des dettes financières	162 026.11	300 000.00	0.00
<b>TOTAL DES EMPLOIS (5)</b>	<b>304 570 025.10</b>	<b>351 760 407.00</b>	<b>0.00</b>	<b>TOTAL DES RESSOURCES (6)</b>	<b>323 473 267.17</b>	<b>346 216 912.00</b>	<b>3 100 000.00</b>
<b>Augmentation du fonds de roulement (7) = (6)-(5)</b>	<b>18 903 242.07</b>	<b>0.00</b>	<b>3 100 000.00</b>	<b>Diminution du fonds de roulement (8) = (5)-(6)</b>	<b>0.00</b>	<b>5 543 495.00</b>	<b>0.00</b>

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

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

	Montants Compte financier N-1	Montants Budget rectificatif n°2	Ecart entre le budget rectificatif n°2 et le budget rectificatif n°1
Variation du FONDS DE ROULEMENT : AUGMENTATION (7) ou DIMINUTION (8)	18 903 242.07	-5 543 495.00	-3 100 000.00
Variation du BESOIN en FONDS DE ROULEMENT (FONDS DE ROULEMENT - TRESORERIE)	-10 133 617.68	20 002 043.00	0.00
Variation de la TRESORERIE : ABONDEMENT (I) ou PRELEVEMENT (II)*	29 036 859.75	-25 545 538.00	-3 100 000.00
Niveau final du FONDS DE ROULEMENT	169 485 942.28	163 942 447.00	-3 100 000.00
Niveau final du BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	48 970 708.43	68 972 751.00	0.00
Niveau final de la TRESORERIE	120 515 233.85	94 969 696.00	-3 100 000.00

\* Montant issu du tableau "Equilibre financier"

**TABLEAU 7**  
Plan de trésorerie

POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT

	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	TOTAL Variation de trésorerie annuelle
<b>(1) SOLDE INITIAL (début de mois)</b>	<b>120 515 233</b>	<b>192 293 220</b>	<b>166 757 624</b>	<b>125 869 176</b>	<b>218 488 953</b>	<b>178 347 746</b>	<b>130 583 012</b>	<b>285 837 840</b>	<b>257 277 067</b>	<b>260 319 668</b>	<b>266 315 427</b>	<b>180 658 008</b>	<b>2 383 262 974</b>
<b>ENCAISSEMENTS</b>													
<i>Recettes budgétaires globalisées</i>	<b>92 300 854</b>	<b>6 729 949</b>	<b>8 839 576</b>	<b>113 357 221</b>	<b>8 865 376</b>	<b>10 532 467</b>	<b>89 404 796</b>	<b>8 311 091</b>	<b>4 936 094</b>	<b>61 847 906</b>	<b>4 757 114</b>	<b>34 567 734</b>	<b>444 450 179</b>
Subvention pour charges de service public	55 909 173	0	0	55 909 172			55 909 172			55 909 172		20 330 607	243 967 297
Autres financements de l'État	6 000		0				0					1 225 402	1 231 402
Fiscalité affectée	31 114 824	49 077	49 170	45 175 857	8 598 902	3 101 034	30 190 118	5 564 104	3 014 485	1 212 604	1 017 182	5 843 095	134 930 453
Autres financements publics			140 074				777 123	777 123	777 123	777 123	777 123	777 123	4 025 691
Recettes propres	5 270 857	6 680 872	8 650 332	12 272 192	266 474	7 431 433	3 305 506	1 969 863	1 144 485	3 949 007	2 962 809	6 391 506	60 295 336
<i>Recettes budgétaires fléchées</i>	<b>1 803 579</b>	<b>697 687</b>	<b>676 030</b>	<b>160 209</b>	<b>5 340 643</b>	<b>686 027</b>	<b>121 273 474</b>	<b>12 186 176</b>	<b>64 474 039</b>	<b>12 186 176</b>	<b>12 186 176</b>	<b>64 474 039</b>	<b>296 144 255</b>
Financements de l'État fléchés							113 500 000		52 287 864			52 287 864	218 075 727
Autres financements publics fléchés	1 673 722	697 687	676 030	160 209	5 340 643	662 997	7 773 474	11 922 753	11 922 753	11 922 753	11 922 753	11 922 753	76 598 528
Recettes propres fléchées	129 857					23 030		263 423	263 423	263 423	263 423	263 423	1 470 000
<i>Opérations non budgétaires</i>	<b>493 410</b>	<b>208 409</b>	<b>9 282</b>	<b>449 619</b>	<b>699 134</b>	<b>265 150</b>	<b>2 640 784</b>	<b>286 842</b>	<b>300 000</b>				
Emprunts : encaissements en capital													0
Prêts : encaissement en capital	1 078	951	951	951	951	951	64	1 189	1 189	1 189	1 189	1 189	11 842
Dépôts et cautionnements	1 651	18 321	8 331	7 582	5 925	9 709	91 975	28 933	28 933	28 933	28 933	28 933	288 158
Opérations gérées en comptes de tiers :	490 681	189 137	0	441 086	692 258	254 490	2 548 745	256 721	256 721	256 721	256 721	256 721	5 900 000
- TVA encaissée													0
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : encaissements	490 681	189 137		441 086	692 258	254 490	2 548 745	256 721	256 721	256 721	256 721	256 721	5 900 000
- Autres encaissements d'opérations non budgétaires													0
<b>A. TOTAL</b>	<b>94 597 843</b>	<b>7 636 045</b>	<b>9 524 888</b>	<b>113 967 049</b>	<b>14 905 153</b>	<b>11 483 644</b>	<b>213 319 054</b>	<b>20 784 109</b>	<b>69 696 975</b>	<b>74 320 925</b>	<b>17 230 132</b>	<b>99 328 615</b>	<b>740 894 434</b>
<b>DECAISSEMENTS</b>													
<i>Dépenses</i>	<b>22 792 687</b>	<b>33 064 172</b>	<b>49 780 692</b>	<b>21 326 021</b>	<b>54 145 338</b>	<b>59 182 736</b>	<b>56 210 619</b>	<b>47 452 644</b>	<b>64 762 135</b>	<b>66 432 926</b>	<b>100 995 312</b>	<b>183 124 689</b>	<b>759 269 972</b>
Personnel	18 522 684	20 040 618	21 184 591	18 357 940	24 736 350	23 031 660	22 656 157	22 975 362	21 531 845	21 896 508	22 341 912	21 937 518	259 213 145
Fonctionnement	3 298 023	6 553 343	13 486 123	1 021 326	4 442 402	14 002 025	12 752 465	7 420 197	17 741 102	12 233 279	19 464 555	36 675 049	149 089 890
Intervention													0
Investissement	971 980	6 470 211	15 109 978	1 946 755	24 966 586	22 149 051	20 801 997	17 057 085	25 489 188	32 303 139	59 188 845	124 512 122	350 966 937
<i>Opérations non budgétaires</i>	<b>27 169</b>	<b>107 469</b>	<b>632 644</b>	<b>21 251</b>	<b>901 022</b>	<b>65 642</b>	<b>1 853 607</b>	<b>1 892 239</b>	<b>13 070 000</b>				
Emprunts : remboursements en capital													0
Prêts : décaissements en capital													0
Dépôts et cautionnements	18 107	22 518	35 253	21 251	15 343	9 210	2 510	95 162	95 162	95 162	95 162	95 162	600 000
Opérations gérées en comptes de tiers :	9 062	84 951	597 391	0	885 679	56 432	1 851 097	1 797 078	1 797 078	1 797 078	1 797 078	1 797 078	12 470 000
- TVA décaissée													0
- Dispositifs d'intervention pour compte de tiers : décaissements													0
- Autres décaissements d'opérations non budgétaires	9 062	84 951	597 391	0	885 679	56 432	1 851 097	1 797 078	1 797 078	1 797 078	1 797 078	1 797 078	12 470 000
<b>B. TOTAL</b>	<b>22 819 856</b>	<b>33 171 641</b>	<b>50 413 336</b>	<b>21 347 272</b>	<b>55 046 360</b>	<b>59 248 378</b>	<b>58 064 226</b>	<b>49 344 883</b>	<b>66 654 374</b>	<b>68 325 165</b>	<b>102 887 552</b>	<b>185 016 928</b>	<b>772 339 972</b>
<b>(2) SOLDE DU MOIS = A - B</b>	<b>71 777 987</b>	<b>-25 535 596</b>	<b>-40 888 448</b>	<b>92 619 777</b>	<b>-40 141 207</b>	<b>-47 764 734</b>	<b>155 254 828</b>	<b>-28 560 774</b>	<b>3 042 601</b>	<b>5 995 759</b>	<b>-85 657 419</b>	<b>-85 688 313</b>	<b>-25 545 538</b>
<b>SOLDE CUMULE (1) + (2)</b>	<b>192 293 220</b>	<b>166 757 624</b>	<b>125 869 176</b>	<b>218 488 953</b>	<b>178 347 746</b>	<b>130 583 012</b>	<b>285 837 840</b>	<b>257 277 067</b>	<b>260 319 668</b>	<b>266 315 427</b>	<b>180 658 008</b>	<b>94 969 695</b>	

**TABLEAU 8**  
**Opérations liées aux recettes fléchées**

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

	Antérieures à 2022 non dénouées	2022	2023	2024	2024 et suivantes	TOTAL
<b>Position de financement des opérations fléchées en début d'exercice (a)</b>		698 598	0	0	0	
<b>Recettes fléchées (b)</b>	<b>698 598</b>	<b>295 445 657</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>296 144 255</b>
Financements de l'État fléchés		218 075 727				218 075 727
Autres financements publics fléchés	698 598	75 899 930				76 598 528
Recettes propres fléchées		1 470 000				1 470 000
<b>Dépenses sur recettes fléchées CP (c)</b>	<b>0</b>	<b>296 144 255</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>296 144 255</b>
Personnel						
AE=CP						0
Fonctionnement						
AE						0
CP						0
Intervention						
AE						0
CP						0
Investissement						
AE						0
CP		296 144 255				296 144 255
<b>Solde budgétaire de l'exercice résultant des opérations fléchées (b) - (c)</b>	<b>698 598</b>	<b>-698 598</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>



**TABLEAU 10**  
**Synthèse budgétaire et comptable**

**POUR INFORMATION DE L'ORGANE DÉLIBÉRANT**

		<b>BR 2</b>		
<b>Niveaux initiaux</b>	<b>1</b>	<b>Niveau initial de restes à payer</b>	<b>687 556 387.00</b>	
	<b>2</b>	<b>Niveau initial du fonds de roulement</b>	<b>169 485 942.28</b>	
	<b>3</b>	<b>Niveau initial du besoin en fonds de roulement</b>	<b>48 970 708.43</b>	
	<b>4</b>	<b>Niveau initial de la trésorerie</b>	<b>120 515 233.85</b>	
	4.a	dont niveau initial de la trésorerie fléchée	34 925 713.00	
4.b	dont niveau initial de la trésorerie non fléchée	85 589 520.85		
<b>Flux de l'année</b>	<b>5</b>	<b>Autorisations d'engagement</b>	<b>738 465 560.00</b>	
	<b>6</b>	<b>Résultat patrimonial</b>	<b>-18 657 796.00</b>	
	<b>7</b>	<b>Capacité d'autofinancement (CAF)</b>	<b>41 292 204.00</b>	
	<b>8</b>	<b>Variation du fonds de roulement</b>	<b>-5 543 495.00</b>	
	<b>9</b>	<b>Opérations sur dettes financières, capitaux propres et créances immobilisées sans impact budgétaire</b>	<b>-300 000.00</b>	
	<b>10</b>	<b>Opérations du compte de résultat sans flux de trésorerie, non retraitées par la CAF</b>	<b>SENS</b>	<b>6 180 000.00</b>
		Variation des stocks	+ / -	0.00
		Charges sur créances irrécouvrables	-	0.00
		Produits divers de gestion courante	+	6 180 000.00
	<b>11</b>	<b>Opérations budgétaires et comptables avec différence de fait générateur de trésorerie</b>	<b>SENS</b>	<b>7 252 043.00</b>
		Ecart entre les produits / ressources et les encaissements relatifs à des opérations sur exercices antérieurs	+ / -	
		Ecart entre les produits / ressources et les encaissements relatifs à des opérations de l'exercice en cours	+ / -	7 430 453.00
		Ecart entre les charges / immobilisations et les décaissements relatifs à des opérations sur exercices antérieurs	+ / -	11 826 500.00
		Ecart entre les charges / immobilisations et les décaissements relatifs à des opérations de l'exercice en cours	+ / -	-12 004 910.00
	<b>12</b>	<b>Solde budgétaire = 8 - 9 - 10 - 11</b>		<b>-18 675 538.00</b>
	<b>13</b>	<b>Décalage de flux de trésorerie liés aux opérations de trésorerie non budgétaires</b>		<b>6 870 000.00</b>
<b>14</b>	<b>Variation de la trésorerie = 12 - 13</b>		<b>-25 545 538.00</b>	
14.a	dont variation de la trésorerie fléchée		-698 598.00	
14.b	dont variation de la trésorerie non fléchée		-24 846 940.00	
<b>15</b>	<b>Variation du besoin en fonds de roulement = 9 + 10 + 11 + 13</b>		<b>20 002 043.00</b>	
<b>16</b>	<b>Variation des restes à payer</b>		<b>-20 804 412.00</b>	
<b>Niveaux finaux</b>	<b>17</b>	<b>Niveau final de restes à payer</b>	<b>666 751 975.00</b>	
	<b>18</b>	<b>Niveau final du fonds de roulement</b>	<b>163 942 447.28</b>	
	<b>19</b>	<b>Niveau final du besoin en fonds de roulement</b>	<b>68 972 751.43</b>	
	<b>20</b>	<b>Niveau final de la trésorerie</b>	<b>94 969 695.85</b>	
	20.a	dont niveau final de la trésorerie fléchée	34 227 115.00	
20.b	dont niveau final de la trésorerie non fléchée	60 742 580.85		

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/3.1**

**DELIBERATION RELATIVE A L'ADHESION DE VOIES NAVIGABLES DE FRANCE A  
L'INSTITUT PARIS REGION**

Vu le code des transports, notamment ses articles R. 4312-10 et R. 4312-12,  
Vu les statuts de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France signés  
le 27 novembre 2018, et notamment son article 5,

Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Le conseil d'administration approuve la demande d'adhésion de Voies navigables de France  
à l'institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France et le versement d'une  
contribution correspondante à hauteur de 25 000€ pour l'année 2022.

**Article 2**

Le conseil d'administration donne délégation de pouvoir au directeur général de Voies  
navigables de France pour prendre les actes liés à cette adhésion, notamment désigner un  
représentant auprès de l'institut, et de modifier le montant de la contribution financière dans  
la limite de 50 000€ annuels.

**Article 3**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/3.2**

**DELIBERATION RELATIVE A LA REALISATION D'UN COMPTE COURANT  
D'ASSOCIES ET D'UNE AUGMENTATION DE CAPITAL DE LA SAS ILE FOLIEN**

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 4311-2 7<sup>o</sup>) et 8<sup>o</sup>) et R. 4312-10 11<sup>o</sup>)  
Vu la délibération n° 05/2013 du 3 octobre 2013 relative à la création d'une société d'aménagement pour la réalisation du projet de valorisation de l'île Folien à Valenciennes,  
Vu la délibération n° 02/2016 du 23 juin 2016 relative à la poursuite de l'opération de valorisation de l'île Folien à Valenciennes,  
Vu la délibération n° 01/2020/1.3b du 3 mars 2020 relative au projet d'aménagement de l'île Folien à Valenciennes,  
Vu la délibération n° 03/2021/2.3 du 23 juin 2021 relative à la poursuite de l'opération et au devenir de la SAS Ile Folien,  
Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Il est décidé d'autoriser la réalisation d'un compte courant d'associés de 40 000€ à verser par les associés au prorata de leurs droits dans le capital soit 50.1% pour VNF, pour 20.040 €, et 49.9% pour SOFILO.

**Article 2**

Il est décidé d'autoriser, la réalisation d'une augmentation de capital de 40 000€ pour le porter de 25 000€ à 65 000 €, par émission de 40 000 actions d'un euro de valeur nominale émises au pair qui pourraient être souscrites par les associés au prorata de leurs droits dans le capital soit 50.1% pour VNF, pour 20.040 €, et 49.9% pour SOFILO. Les actions souscrites devront, lors de leur souscription être libérées en espèces ou par compensation avec une créance liquide, certaine et exigible sur la société notamment par le compte courant d'associés alors créé.

**Article 3**

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à signer tous actes, documents et pièces relatifs à l'exécution de la présente délibération.

**Article 4**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Laurent HENART

Signé

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/3.3a**

**DELIBERATION MODIFIANT  
LA DELIBERATION N°06/2021/4.3A DU 14 DECEMBRE 2021 PORTANT  
FIXATION DES PEAGES PLAISANCE POUR LE TRANSPORT PUBLIC DE  
PASSAGERS AINSI QUE  
LA DELIBERATION N°03/2016/3.9 DU 29 SEPTEMBRE 2016 RELATIVE A LA  
FIXATION DES TARIFS DE PEAGES DUS PAR LES PROPRIETAIRES DE  
BATEAUX DE PLAISANCE**

Vu le code des transports, notamment les articles R. 4412-2 et suivants,

Vu le décret n° 2007-1167 du 2 août 2007 relatif au permis de conduire et à la formation à la conduite des bateaux de plaisance à moteur,

Vu l'arrêté du 14 janvier 2021 relatif à l'équipage et à la conduite des bateaux de commerce en navigation intérieure,

Vu la délibération n°03/2016/3.9 du 29 septembre 2016 modifiée relative à la fixation des tarifs de péages dus par les propriétaires de bateaux de plaisance,

Vu la délibération n°06/2021/4.3a du 14 décembre 2021 portant fixation des péages plaisance pour le transport public de passagers,

Vu le rapport présenté en séance,

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

**Article 1**

A l'article 2, paragraphe 2.1, de la délibération n°06/2021/4.3a du 14 décembre 2021 relative à la fixation des péages plaisance pour le transport public de passagers, il est ajouté un forfait « 1 jour » sur l'année civile.

Ce forfait est une extension du forfait « 3 jours consécutifs » permettant aux professionnels ayant opté pour ce forfait d'accoler un jour de forfait supplémentaire, pouvant ainsi porter la période d'utilisation à 4 jours consécutifs.

L'utilisation du forfait « 1 jour » en prolongation du forfait « 3 jours consécutifs » est limitée à une seule fois par forfait.

Le tarif « 1 jour » est ajouté aux tarifs des péages forfaitaires des bateaux promenade et des bateaux-hôtel (péniche-hôtel ou paquebot fluvial) comme suit :

**Pour les bateaux promenade :**

	<b>1 jour (tarif au m<sup>2</sup> en € et au comptant)</b>
Bateau promenade zone 1 Tarif en €/m <sup>2</sup>	0,61 €
Bateau promenade zone 2 Tarif en €/m <sup>2</sup>	0,38 €
Bateau promenade zone 3 Tarif en €/m <sup>2</sup>	0,28 €

**Pour les bateaux-hôtel (péniche-hôtel ou paquebot fluvial) :**

	<b>1 jour (tarif au m<sup>2</sup> en € au comptant)</b>
Paquebot fluvial et péniche hôtel Tarif en €/m <sup>2</sup>	0,32 €

**Article 2**

A l'article 2.5 « tarifs » de la délibération n°03/2016/3.9 du 29 septembre 2016 modifiée relative à la fixation des tarifs de péages dus par les propriétaires de bateaux de plaisance (coches nolisés), les mots « (au réel) » sont supprimés.

**Article 3**

Le reste des dispositions de la délibération n°06/2021/4.3a du 14 décembre 2021 relative à la fixation des péages plaisance pour le transport public de passagers demeure inchangé.

Le reste des dispositions de la délibération °03/2016/3.9 du 29 septembre 2016 modifiée relative à la fixation des tarifs de péages dus par les propriétaires de bateaux de plaisance demeure inchangé.

**Article 4**

Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/3.3b**

**DELIBERATION PORTANT MODIFICATION DE LA DELIBERATION  
DU 15 OCTOBRE 2019 RELATIVE A L'ETABLISSEMENT ET AUX MODALITES DE  
TRANSMISSION DES DECLARATIONS DE CHARGEMENT, DE FLOTTE ET DE  
NAVIGATION, AUX MODALITES DE RECOUVREMENT DES PEAGES AINSI QU'AU  
TAUX APPLICABLE AUX PENALITES EN MATIERE DE PEAGES**

Vu le code des transports, et notamment ses articles R. 4412-6 et suivants et R. 4462-2 et suivants ;

Vu la délibération n°04/2019/3.4 du conseil d'administration du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages ;

Vu la délibération n°06/2021 du conseil d'administration du 14 décembre 2021 portant modification de la délibération du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages.

Vu le rapport présenté en séance ;

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

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

L'article 1.3 « déclaration de navigation » et l'article 3.2.2 « déclaration de navigation » de la délibération n°04/2019/3.4 du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages, sont supprimés.

A l'article 2.2.1 « transporteurs de passagers » et l'article 2.2.2.1 « les noliseurs » de la délibération n°04/2019/3.4 du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages, la disposition relative au « *Tarif au réel* » est supprimée.

A l'article 2.2.1 « transporteurs de passagers » de la délibération n°04/2019/3.4 du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages, les mots « *Les cartes de péages sont délivrées à compter du 1<sup>er</sup> février* » sont remplacés par « *Pour les forfaits Année et 210*

*jours consécutifs, la carte de péage est délivrée après réception de la déclaration de flotte dûment signée et datée ; pour les forfaits 30 jours consécutifs (paiement au comptant), 3 jours consécutifs (paiement au comptant) et 1 jour (paiement au comptant), la carte de péage est délivrée à la réception du règlement ».*

## **Article 2**

Le reste des dispositions de la délibération n°04/2019/3.4 du 15 octobre 2019 susvisée demeure inchangé.

## **Article 3**

La délibération n°06/2021 du conseil d'administration du 14 décembre 2021 portant modification de la délibération du 15 octobre 2019 relative à l'établissement et aux modalités de transmission des déclarations de chargement, de flotte et de navigation, aux modalités de recouvrement des péages ainsi qu'au taux applicable aux pénalités en matière de péages est abrogée.

## **Article 4**

Le directeur général est chargé de l'exécution de la présente délibération qui prendra effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023 et sera publiée au bulletin officiel des actes de Voies navigables de France.

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/3.4**

**DELIBERATION RELATIVE A LA DESIGNATION D'UN MEMBRE AU SEIN DU COMITE  
DE VALORISATION IMMOBILIERE « VAL-IMMO »**

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 4311-1, L. 4311-2 7° et 8° et R. 4312-11,

Vu la délibération du conseil d'administration n° 03/2021 du 23 juin 2021 relative à la création du comité de valorisation immobilière « Val-Immo »,

Vu la délibération du conseil d'administration n° 03/2021/2.2b portant désignation des trois membres représentant le conseil d'administration de VNF au sein du comité de valorisation immobilière « Val-Immo »,

Vu le rapport présenté en séance,

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

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

M. Didier WAECKEL, administrateur représentant les personnels, est désigné(e) membre du comité de valorisation immobilière « Val-Immo » en remplacement de M. Guy ARZUL, démissionnaire.

**Article 2**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/4.1**

<p><b>DELIBERATION RELATIVE A L'AVIS A DONNER PAR VNF SUR LA PROROGATION DE LA CONCESSION DU CANAL DU NIVERNAIS</b></p>
---

Vu le code des transports, notamment son article R. 4312-10,  
Vu le code général de la propriété des personnes publiques notamment l'article R. 2124-57,  
Vu le décret du 28 juin 1972, par lequel l'Etat a concédé au Département de la Nièvre, l'exploitation et les travaux d'entretien et d'aménagement du canal du Nivernais de Cercy-la-Tour à Sardy, et des étangs de Vaux, Baye, Neuf, Gouffier et la rigole d'Yonne permettant d'assurer l'alimentation du canal, pour une durée de cinquante ans,

Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Le conseil d'administration émet un avis favorable à la prorogation de la concession du canal du Nivernais au profit du Département de la Nièvre pour une durée de 3 ans, du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2025, par arrêté préfectoral.

**Article 2**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Laurent HENART

Signé

Jeanne-Marie ROGER

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/4.2**

**DELIBERATION RELATIVE A L'AUTORISATION DONNEE AU DIRECTEUR GENERAL  
DE SIGNER UNE CONVENTION DE FINANCEMENT DE L'ETUDE PROJET –  
DOSSIER DE CONSULTATION DES ENTREPRISES PORTANT SUR  
L'OPERATION DE MISE EN GABARIT DU PONT-RAIL DE MOURS**

Vu le code des transports, et notamment son article R. 4312-10,  
Vu la délibération n°01/2018/4.1 du 13 mars 2018 relative à l'autorisation donnée au directeur général pour signer deux conventions portant sur la mise au gabarit du pont ferroviaire de Mours sur l'Oise,  
Vu la délibération n°01/2014 du 20 mars 2014 modifiée portant délégation de pouvoirs du conseil d'administration au directeur général de Voies navigables de France,  
Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Le conseil d'administration autorise le directeur général de Voies navigables de France à signer avec SNCF Réseau la convention relative au financement de l'étude Projet – Dossier de Consultation des Entreprises (PRO-DCE) pour l'opération de mise au gabarit du pont-rail de l'Oise, à Mours d'un montant de 2 103 222 € HT courants, jointe en annexe, et correspondant au montant de la subvention versée par VNF à SNCF Réseau.

**Article 2**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé

Signé

Laurent HENART

Jeanne-Marie ROGER



# Convention

Relative au financement de l'étude Projet –  
Dossier de Consultation des Entreprises  
(PRO-DCE) pour l'opération de mise au  
gabarit du pont-rail de l'Oise, à Mours

# Conditions particulières

ENTRE LES SOUSSIGNES

**VOIES NAVIGABLES DE FRANCE**, Etablissement Public à caractère Administratif (EPA), dont le siège social est situé 175 rue Ludovic Boutleux – BP 820 – 62408 BETHUNE Cedex, représenté par **Monsieur Thierry GUIMBAUD**, agissant en qualité de Directeur Général

Ci-après désigné «**VNF**», ou le « financeur »,

et

**SNCF RÉSEAU**, Société Anonyme (SA) au capital de 621 773 700 euros, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny sous le N° B. 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représentée par **Madame Séverine LEPERE**, Directrice générale adjointe SNCF Réseau Ile de France, dument habilitée à cet effet

Ci-après désigné « **SNCF Réseau** »

Vu le code général de la propriété des personnes publiques,

Vu le code du domaine de l'État,

Vu le code des transports,

Vu le code de la commande publique,

Vu la Loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire,

Vu le décret n°97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau,

Vu le décret n° 2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les statuts de la société SNCF Réseau et portant diverses dispositions relatives à la société SNCF Réseau,

Vu le décret 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau,

Vu la Convention cadre relative à l'organisation entre SNCF Réseau et VNF pour l'opération de mise au gabarit du pont de l'Oise, à Mours du 18 juin 2018.

Vu la Convention relative au financement de l'étude Avant-projet (AVP) pour l'opération de mise au gabarit du pont de l'Oise, à Mours du 18 Juin 2018

## SOMMAIRE

---

ARTICLE 1. OBJET .....	7
ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE PROJET ET DE L'OPERATION.....	7
ARTICLE 3. ORGANISATION ET RESPONSABILITES.....	9
3.1 Procédures administratives et acquisitions foncières .....	9
3.2 Responsabilités .....	10
ARTICLE 4. <b>AUTORISATION TEMPORAIRE DU DOMAINE FLUVIALE (AOT) ET INTERRUPTION DU TRAFIC DE LA NAVIGATION FLUVIALE (ITN)</b> .....	10
4.1 Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine fluviale (AOT) :.....	10
4.2 Interruption du trafic de la navigation fluviale (ITN) :.....	11
ARTICLE 5. DUREE .....	11
ARTICLE 6. COMITE DE PILOTAGE ET COMITE TECHNIQUE.....	11
ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION.....	12
7.1 Assiette de financement .....	12
7.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence .....	12
7.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation.....	12
7.2 Plan de financement.....	12
ARTICLE 8. APPELS DE FONDS .....	13
8.1 Versement des acomptes.....	13
8.2 Versement du solde.....	13
8.3 Domiciliation de la facturation et recouvrement .....	13
8.4 Dépenses par anticipation.....	14
ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS .....	14
9.1 Gestion des écarts.....	14
9.2 COVID-19 .....	15
ARTICLE 10. PROPRIETE DES ETUDES.....	15
ARTICLE 11. RESILIATION.....	16
ARTICLE 12. ENTREE EN VIGUEUR .....	17
ARTICLE 12. NOTIFICATIONS - CONTACTS .....	17

## ANNEXES

---

**Annexe 1 – Convention Cadre**

**Annexe 2 – Conditions générales**

**Annexe 3 – Préconisations UTI pour la signalisation en phase temporaire et en phase définitive**

**Annexe 4 – Planning prévisionnel**

**Annexe 5 – Enveloppe financière prévisionnelle**

## PREAMBULE

---

Le pont de Mours est un pont ferroviaire franchissant l'Oise au pk ferroviaire 3+124.

La mise au gabarit du pont ferroviaire de Mours s'inscrit dans le cadre du programme prioritaire européen de la liaison Seine-Escaut, porté en France par VNF. Ce programme consiste en la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre la France, la Belgique et les Pays-Bas pour relier plus efficacement les ports maritimes et les ports intérieurs du Nord de la France, du Benelux et de l'Europe, grâce notamment à la création du canal Seine-Nord Europe.

Le programme global de la liaison européenne Seine-Escaut porte notamment sur l'augmentation de capacité et l'amélioration des conditions de navigation de l'Oise de Conflans-Ste-Honorine à Compiègne (classe Vb, convois de 180 m de long et de 11.40 m de large), dont le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) entre Creil et Compiègne.

Actuellement sur l'ensemble de l'axe concerné par le programme, seul le pont de Mours ne dégage pas une hauteur libre suffisante permettant le passage de convois à deux couches de conteneurs. De plus, une étude réalisée par le CEREMA a démontré que, compte tenu de la géométrie en « anse de panier » des arches du pont et des courbes de la rivière au niveau du pont, son franchissement par des convois au gabarit Vb ne sera pas possible. Ainsi, la mise au gabarit du pont de Mours est donc nécessaire. Dans ce contexte, VNF a sollicité SNCF Réseau, propriétaire du pont de Mours, en vue de procéder à la mise au gabarit de l'ouvrage.

L'opération consiste alors à construire un nouveau pont-rail puis à démolir le pont-rail existant.

A cet effet, les partenaires SNCF Réseau et VNF se sont rapprochés et ont conclu une convention de financement le 30 avril 2012 concernant les études préliminaires relatives à la faisabilité technique et environnementale de la mise au gabarit de cet ouvrage. Les conclusions de ces études ont été présentées à VNF en septembre 2013.

Les études préliminaires, constituant une condition préalable à l'engagement de la phase Avant-Projet (AVP), ont été validées par VNF le 23 mars 2015. Elles détaillent la faisabilité technique de réalisation d'un nouvel ouvrage – en remplacement de l'actuel Pont-Rail - compatible avec les spécificités du projet MAGEO et les différentes solutions envisagées :

- Un tracé de voie ferré plus ou moins rapproché de l'ouvrage actuel,
- Un ouvrage composé à ces deux extrémités d'estacades ou de remblais pour permettre l'accès à un tablier métallique constitué de poutres latérales hautes,
- Des piles espacées de manière à permettre un passage sous ouvrage sous deux travées ou sous une travée centrale
- Le coût de l'ouvrage au stade des études préliminaires s'élevait à 35 911 306€ (CE janvier 2013)

La convention de financement de la phase AVP a été signée par VNF – dernier signataire - le 18 juin 2018. Elle a pour objet la réalisation d'un ouvrage au tracé rapproché de l'ouvrage actuel avec des estacades aux extrémités et offrant une seule passe centrale de 42 m.

Une première version des études AVP a été transmise par SNCF Réseau à VNF en date du 27 juillet 2020. La version finale des études AVP a été transmise par SNCF Réseau à VNF en date du 11 février 2021. La solution au stade AVP est la suivante :

L'ouvrage projeté, placé directement à l'aval dans le sens de l'Oise de l'ouvrage actuel, offrira une passe navigable suffisante de 42 m de large. Il sera constitué :

- d'une charpente métallique composée d'un tablier à poutre latérales hautes reposant sur deux piles en rivière ;
- de deux estacades encadrant cette charpente, positionnées sur les berges de l'Oise ;
- de deux remblais ferroviaires pour assurer le raccordement aux ouvrages en terre actuellement support des voies en place aux extrémités.

Le coût de l'ouvrage au stade des études d'avant-projet s'élève à 42 149 147€ (CE 01/2013).

Par la présente convention de financement les partenaires VNF et SNCF Réseau s'entendent sur les modalités de financement des phases Projet et Dossier de Consultation des Entreprises (PRO et DCE).

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

## ARTICLE 1. OBJET

Les présentes conditions particulières ont notamment pour objet de définir :

- La consistance des études à réaliser et des livrables à fournir à VNF (cf. article 3),
- Les modalités d'exécution et de suivi des études,
- L'assiette de financement et le plan de financement,
- Les modalités de versement des appels de fonds.

Elles précisent la convention cadre, jointe en annexe 1, et les conditions générales, jointes en annexe 2, qui s'appliquent au financement des études réalisées par SNCF Réseau dans le cadre d'un projet pour tiers, nécessitant la création, la suppression ou la modification d'une infrastructure ferroviaire.

Les documents contractuels prévalent dans l'ordre suivant :

1. Conditions particulières ;
2. Conditions générales en annexe 1
3. Convention Cadre en annexe 2 ;

## ARTICLE 2. DESCRIPTION DE L'ETUDE PROJET ET DE L'OPERATION

Sur la base des études d'avant-projet menées en 2018-2021, les partenaires SNCF Réseau et VNF ont convenu d'étudier en phase PRO/DCE la solution suivante : la construction d'un nouvel ouvrage placé directement à l'aval dans le sens de l'Oise de l'ouvrage actuel, avec une passe navigable suffisante de 42m de large, constitué :

- D'une charpente métallique composée d'un tablier à poutres latérales hautes reposant sur deux piles en rivière,
- De deux estacades encadrant cette charpente, positionnées sur les berges de l'Oise,
- De deux remblais ferroviaires pour assurer le raccordement aux ouvrages en terre actuellement support des voies en place aux extrémités.

L'étude en phase PRO/DCE étudiera également la démolition de l'ouvrage d'art existant.

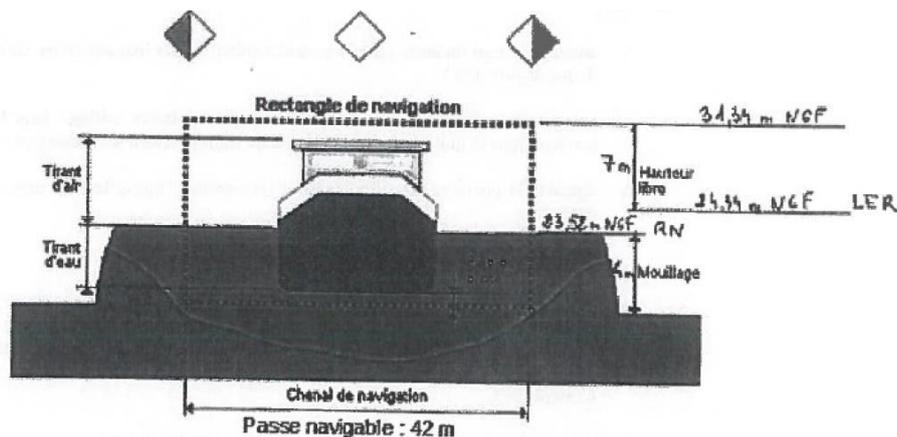
Conformément à la circulaire 76-38 modifiée 95-86, la hauteur libre minimum est la plus contraignante issue des deux calculs suivants :

- 5,25 m par rapport aux Plus Hautes Eaux Navigables (PHEN) de 25,79m NGF soit 31,04mNGF
- 7 m au-dessus d'une Ligne d'Eau de Référence (LER) de 24,34m NGF soit 31,34mNGF ;

La largeur de la passe navigable est maintenue à 42m tel que le recommande la circulaire pour la navigation de convois de gabarit VI.

La hauteur du rectangle de navigation sera de 11,82m.

Cette hauteur correspond à la somme des éléments suivants : 4m de mouillage + différence entre RN (Retenue Normale) et LER (24,34m NGF -23,52m NGF =0,82m NGF) +7m de hauteur libre (entre la LER et la cote intrados de l'ouvrage).



A cet égard, SNCF Réseau, propriétaire de l'ouvrage et maître d'ouvrage de l'opération, réalise les études de niveau PRO/DCE.

VNF fournira au plus tard à la signature de la convention les données d'entrée nécessaires à la réalisation des études et du dimensionnement des protections (tonnage, trafic, liste des bureaux d'études...).

En cas de données d'entrée manquantes – qu'elles soient ferroviaires ou fluviales -, SNCF Réseau proposera soit la réalisation d'études complémentaires soit des hypothèses pour les données manquantes. Les Parties s'entendront sur les modalités financières et techniques de poursuite des études. En cas de retard de validation de VNF, les conséquences en termes de coûts et de planning ne sauraient être supportées par SNCF Réseau.

Dans un premier temps, les études PRO comprennent notamment et de manière non exhaustive :

- les études et le dimensionnement de voie et la remise d'un tracé de voie
- les études et le dimensionnement de terrassement et de l'assainissement
- les études et le dimensionnement de l'ouvrage d'art
- les études et le dimensionnement des travaux caténaux
- les études et le dimensionnement Télécom ferroviaire
- les études et le dimensionnement d'énergie et signalisation ferroviaires
- les études et le dimensionnement de la signalisation fluviale en phase travaux qui fera l'objet d'une note intégrant les préconisations de l'UTI (unité territoriale d'itinéraire) et soumise à validation de VNF, en début et fin de phase PRO.
- les études et le dimensionnement de la signalisation fluviale en phase définitive qui fera l'objet d'une note intégrant les préconisations de l'UTI et soumise à validation de VNF, en début et fin de phase PRO.

Les études comprennent des plans, coupes et élévations, les formes des différents éléments de la construction, la nature et les caractéristiques des matériaux et les conditions de leur mise en œuvre ; ainsi que l'implantation, et l'encombrement de tous les éléments de structure et de tous les équipements techniques.

L'étude PRO/DCE comprendra également :

- l'établissement du coût prévisionnel des travaux – décomposés par corps d'état, sur la base d'un avant-métré - au stade de l'étude PRO/DCE l'élaboration d'un planning des prochaines étapes, et notamment des procédures à mener
- la synthèse de l'étude
- le dimensionnement des dispositifs de protections des piles, sous réserve d'avoir les données d'entrée VNF sur les circulations fluviales
- l'élaboration d'un phasage détaillé sur l'Oise de l'opération pour les principales phases de chantier nécessitant une interruption de la circulation fluviale ou la mise en œuvre d'un alternat, comme pendant la construction des piles, les opérations de lancement du tablier, ou la démolition de l'ouvrage existant et l'adaptation des circulations fluviales en conséquence
- le retour des DT

Cette étude se conclut par l'établissement d'un dossier PRO/DCE constitué des sous-dossiers suivants :

- un dossier de synthèse,
- un dossier technique,
- un dossier économique.

VNF indiquera à SNCF Réseau en début de phase PRO les attentes sur la structuration du livrable attendue, étant entendu que VNF ne peut se voir remettre que le résultat des études.

Lors du PRO, le phasage fera l'objet d'une co-construction par VNF et SNCF Réseau afin de maintenir la navigation sur l'Oise au maximum et valider les principes de signalisation afférents. Les reprises éventuelles seront soumises à acceptation de SNCF Réseau (en fonction de la typologie...)

La validation du résultat des études PRO par VNF est donc à réaliser en temps masqué et ne portera que sur les principes de navigation fluviale. Le périmètre de validation de VNF ne peut porter sur les sujets relevant de la structure et de la méthode du volet ferroviaire.

Pour ne pas démobiliser les ressources, en parallèle et dans la suite des études PRO, la phase dossiers de consultation (DCE) comprendra la rédaction des dossiers de consultations des entreprises.

#### **Signalisation fluviale :**

En réunion VNF / SNCF Réseau du 02/02/21, l'UTI (unité territoriale d'itinéraire) a précisé les dispositifs de signalisation qui seront mis en place par SNCF Réseau en phase travaux et définitive.

Ces dispositifs et leurs caractéristiques techniques sont repris en annexe 3. Etant précisé qu'il s'agit d'une signalisation mécanique sauf les feux clignotants oranges qui seront mis en phase définitive avec une alimentation autonome par panneau solaire.

Sur ces principes, les dispositifs de signalisation proposés par l'entreprise attributaire des travaux en phase réalisation devront faire l'objet d'une validation formelle de VNF.

#### **Acquisition de terrain :**

La réalisation du Pont-rail implique l'acquisition préalable de terrains. Les modalités d'acquisition de ces derniers sont reprises à l'article 3.

### **ARTICLE 3. ORGANISATION ET RESPONSABILITES**

---

#### **3.1 Procédures administratives et acquisitions foncières**

##### Acquisitions foncières à l'amiable :

##### 3-1-a

A la demande expresse de VNF, il est convenu que SNCF Réseau procède à l'acquisition du foncier nécessaire à la réalisation des ouvrages ferroviaires eux-mêmes, par voie amiable, sans recourir à une procédure d'expropriation.

SNCF Réseau s'engage à mettre en œuvre les moyens nécessaires pour faire avancer cette démarche d'acquisition foncière à l'amiable. SNCF Réseau ne saurait toutefois être tenue responsable notamment en cas d'échec à acquérir l'ensemble du foncier nécessaire à l'amiable et en cas de dérive de planning ou de coût liée à ces acquisitions. VNF garantit SNCF Réseau en particulier des conséquences de toutes natures susceptibles de résulter de la durée des acquisitions amiables ou de l'échec des acquisitions amiables du foncier nécessaire à la réalisation des ouvrages ferroviaires.

Parmi les terrains identifiés à acquérir pour réaliser les ouvrages ferroviaires, le terrain EDF est classé ICPE et doit potentiellement être remis en état en application des dispositions du code de l'environnement en matière d'ICPE. La nature de la pollution et l'avancement des procédures de cessation d'activité et de remise en état ne sont pas connus à date. VNF et SNCF Réseau œuvrent communément pour mobiliser EDF afin que les démarches préalables à l'acquisition du terrain concerné (diagnostic et éventuellement opérations de remise en état) soient menées dans les meilleurs délais.

Il est convenu notamment que :

- la remise en état de cette emprise est un préalable nécessaire à son acquisition,
- et que l'acquisition de cette emprise conditionne le démarrage des travaux et dès lors la réalisation du PRA et son planning.

En tant que de besoin, VNF se tient prêt à mettre en œuvre la procédure de « tiers-intéressé » au sens de l'article L.512-21 du code de l'environnement (également dénommé tiers demandeur au sens des articles R.512-76 et suivants du code de l'environnement) et réalisera l'acquisition et la remise en état afin de garantir le calendrier de l'opération.

Dans l'hypothèse où VNF se porterait « tiers-demandeur », et acquerrait la parcelle, cette dernière serait ensuite rétrocédée à titre gracieux à SNCF Réseau.

En toute hypothèse et manière générale VNF garantit SNCF Réseau de tous frais nécessaires pour réaliser les ouvrages ferroviaires, y compris ceux liés à un état de pollution éventuelle.

Tout risque de retard et d'évolution des coûts liés à la maîtrise du foncier et à son état de pollution éventuelle est porté par VNF.

3-1-b.

VNF procèdera à l'acquisition des terrains nécessaires aux besoins indirects de la réalisation des ouvrages ferroviaires, notamment des terrains nécessaires à la réalisation des mesures de compensation, en particulier de la compensation hydraulique. VNF aura la charge du suivi qui sera prescrit à l'occasion de la délivrance de l'autorisation environnementale nécessaire pour réaliser les ouvrages ferroviaires. VNF et SNCF Réseau conviendront des modalités à mettre en œuvre pour ce faire. VNF assume les conséquences de toute nature de ces acquisitions, notamment en cas de découverte de pollution, de retard ou dérive dans le planning et du suivi des mesures compensatoires.

#### Procédures administratives :

La réalisation de l'opération nécessite la délivrance à SNCF Réseau d'une autorisation environnementale (prévue par l'article L.181-1 du Code de l'environnement) soumise à enquête publique et une déclaration de projet prévue à l'article L.126-1 du code de l'environnement et à l'article L. 2111-27 du code des transports. SNCF Réseau sollicitera cette autorisation.

VNF produira l'évaluation socio-économique de l'opération du Pont-Rail de Mours nécessaire en application de l'article 17 de la loi du 31 décembre 2012 ; Cette évaluation socio-économique sera versée au dossier d'enquête publique par SNCF Réseau.

Par ailleurs, VNF fournira à SNCF Réseau tous les éléments relatifs aux projets connus en cours, notamment le projet MAGEO, nécessaires à la réalisation des procédures administratives qu'impliquent la réalisation du pont-rail de Mours (étude d'impact...).

En cas de refus de délivrance de l'autorisation ou de contentieux initié par des tiers à l'encontre de l'autorisation environnementale ou de la déclaration de projet, que ce contentieux aboutisse ou non à l'annulation des actes attaqués, VNF garantit SNCF Réseau des conséquences de toute nature qui pourraient en résulter.

### **3.2 Responsabilités**

VNF garantit SNCF Réseau des conséquences notamment sur la passation et l'exécution des marchés publics nécessaires à la réalisation du projet de démolition/reconstruction du pont-rail de Mours de tout retard qui découlerait de l'acquisition du foncier, des opérations de dépollution du terrain EDF, des procédures d'autorisation administratives liées à l'opération de démolition/reconstruction du pont-rail de Mours, de la découverte d'une pollution.

VNF garantit également SNCF Réseau des conséquences de toute nature de toute action engagée par un tiers en lien avec l'opération de démolition/reconstruction du pont de Mours.

## **ARTICLE 4. AUTORISATION TEMPORAIRE DU DOMAINE FLUVIALE (AOT) ET INTERRUPTION DU TRAFIC DE LA NAVIGATION FLUVIALE (ITN)**

### **4.1 Autorisation d'Occupation Temporaire du domaine fluviale (AOT) :**

La présente convention porte Autorisation d'Occupation Temporaire du Domaine Public Fluvial qui est concédée à titre gracieux par VNF. Elle n'emporte pas création de droits réels.

Les besoins d'occupation sur l'Oise nécessaires à l'établissement des actes par VNF sont à anticiper par SNCF Réseau dès les études de niveau PRO et au plus tard 2 mois avant la réalisation des travaux.

#### **4.2 Interruption du trafic de la navigation fluviale (ITN) :**

Les travaux nécessitant des ITN sont prévus à être réalisés de jour, sauf les opérations de lancement du tablier qui sont prévues à être réalisés sur 2 nuits.

Pour la démolition de l'ancien ouvrage, SNCF Réseau estime que la durée d'ITN nécessaire est de 5 jours.

Il est ici précisé par VNF la possibilité de bénéficier d'un arrêt de la navigation de deux fois deux heures non consécutives en journée (par exemple de 06h30 à 08h30 et de 18h30 à 20h30) ce qui permettrait d'augmenter l'amplitude d'intervention de nuit.

Il est entendu que les périodes d'interruption de la navigation devront être précisées par SNCF Réseau pendant les études PRO et que VNF assurera la concertation et la validation avec les navigants et l'obtention le cas échéant des arrêtés auprès de la préfecture.

### **ARTICLE 5. DUREE**

Le planning - en annexe 4 - est donné à titre indicatif et est basé sur une hypothèse de signature de la présente convention de financement en septembre 2022. Le planning global de l'opération sera précisé en phase PRO.

La durée prévisionnelle de l'ensemble de l'étude PRO/DCE est de **18 mois** à compter de la prise d'effet de la présente convention, comprenant la phase d'échange des données d'entrée, la réalisation et la livraison du PRO (12 mois), la finalisation du DCE (3 mois) et un délai de 3 mois estimé pour l'élaboration de la CFI REA et la validation de cette étude par les instances de SNCF Réseau et de VNF (Annexe 4 : calendrier prévisionnel).

Cette durée pourra évoluer sur justification de SNCF Réseau.

D'ores et déjà, SNCF Réseau porte l'attention de VNF sur le fait que SNCF Réseau, à date, n'est pas en mesure de garantir l'obtention de l'Interruption Temporaire de Circulation (ITC) nécessaire à l'Opération Coup de Poing (OCP) de la mise au gabarit du Pont-rail de l'Oise à Mours.

De ce fait, la fiabilisation du planning tel que repris dans l'annexe 4, dépendra notamment de cette obtention, ainsi que l'absence de dérive visée dans l'article 3 de la présente convention.

Par dérogation à l'article 7.3 des conditions générales, les Parties conviennent de ne pas appliquer de pénalités au Maître d'ouvrage, en cas notamment de retard sur le projet.

### **ARTICLE 6. COMITE DE PILOTAGE ET COMITE TECHNIQUE**

Le comité de pilotage est détaillé dans la convention cadre afférente.

Le comité technique a pour objet :

- de suivre l'exécution de la convention
- d'informer VNF de l'avancement des études et/ou travaux ;
- de s'accorder sur les éventuelles modifications du programme de réalisation, du contenu des études.

Il est constitué :

- d'un ou plusieurs représentants de SNCF Réseau,
- d'un ou plusieurs représentants de VNF et éventuellement de son assistant technique

Ce comité se réunit :

- Au lancement de l'étude pour valider les attendus et s'accorder sur les orientations en cours d'étude,
- Et si nécessaire, à l'initiative d'une des parties avec un préavis de quinze (15) jours.

## **ARTICLE 7. FINANCEMENT DE L'OPERATION**

---

### **7.1 Assiette de financement**

#### **7.1.1 Coût de l'opération aux conditions économiques de référence**

Le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à **42 149 147 € HT** aux conditions économiques de **janvier 2013**.

L'estimation du coût des études de projet est fixée à **1 150 080 € HT** aux conditions économiques de **janvier 2013** et l'estimation du coût du dossier de consultation est fixée à **438 784 € HT** aux conditions économiques de **janvier 2013**. Le détail de ce coût estimatif est précisé en **Annexe 5**.

Ces montants ne sont ici énoncés qu'à titre indicatif, VNF assumant dans ses rapports avec SNCF Réseau tous les coûts ainsi que ceux résultant notamment d'une situation d'imprévision, de sujétions imprévues ou d'une résiliation de la présente convention.,

Le montant de l'opération ci-dessus n'intègre pas les coûts relatifs à la soulte libératoire (financement des charges de maintenance ultérieure de l'ouvrage) qui doit être précisée dans la phase PRO et qui donnera lieu à la signature d'une convention de superposition d'affectation régissant la gestion du pont rail à Mours.

#### **7.1.2 Construction du plan de financement aux conditions économiques de réalisation**

En tenant compte de la valeur du dernier indice connu [**index TP01 décembre 2021**], et d'un taux d'indexation de 11% pour 2022, 8% pour 2023, 4% pour les années suivantes, le coût total de l'opération (toutes phases confondues) est estimé à 63 223 537 € HT courants.

L'estimation du coût des études de projet est évaluée à **1 509 883€** courants HT et l'estimation du coût du dossier de consultation est évaluée à **593 339€** courants HT.

S'agissant d'études se rapportant à des investissements sur le réseau ferré national, les contributions qui sont versées à SNCF Réseau en tant que subventions d'équipement, sont exonérées de TVA.

### **7.2 Plan de financement**

VNF s'engage à prendre en charge le coût réel des études PRO/DCE conduites par SNCF Réseau et détaillées en annexe 5, à l'exception des postes D et F (la rémunération du MOE et MOA) qui sont forfaitisés à programme constant, et selon la répartition de financement ci-dessous :

	Clé de financement	PRO	DCE
VNF	100%	<b>1 509 883 € courants</b> <b>Et 1 150 080€ (CE 01/13)</b>	<b>593 339 € courants</b> <b>Et 438 784 € (CE 01/13)</b>

et suivant l'échéancier prévisionnel ci-dessous :

	T0=signature de CFI	Durée du PRO=12 mois				DCE+CFI REA=3mois	Validation PRO-DCE+CFI REA
		T1=T0+3mois	T2=T0+6mois	T3=T0+9mois	T4=T0+12mois	T5=T0+15mois	T0+18mois
20% montant PRO	301 977 €						
PRO		301 977 €	301 977 €	301 977 €	301 977 €		
90% montant global de CFI						383 017 €	
10% montant global de CFI							210 322 €

Cet échéancier est susceptible d'évoluer en accord avec les partenaires, notamment dans le cadre du comité technique et financier.

SNCF Réseau s'engage à tenir informé VNF de l'évolution du coût des études et de toute difficulté rencontrée dans l'élaboration du PRO/DCE et des problèmes sur son périmètre.

## ARTICLE 8. APPELS DE FONDS

### 8.1 Versement des acomptes

SNCF Réseau procède aux appels de fonds auprès de VNF comme suit :

- à la date de prise d'effet de la présente convention, un premier appel de fonds correspondant à 20 % de la phase PRO soit la somme de 301 977 € courants ;
- après le démarrage des études et dès que l'avance provisionnelle de 20% aura été consommée, SNCF Réseau procédera aux appels de fonds auprès de VNF sous forme de factures d'acomptes trimestriels en distinguant les phases PRO et DCE. Ils sont calculés en multipliant le taux d'avancement par le besoin de financement visé à l'article 7 en euros courants conventionnels. Ils sont accompagnés d'un certificat d'avancement des études détaillé.

Le cumul des fonds appelés ne peut pas excéder 90 % du besoin de financement. Après validation par VNF du résultat des études, SNCF Réseau procède à l'appel de fonds pour l'acompte correspondant au solde du montant.

### 8.2 Versement du solde

Le solde de la participation de VNF sera versé après présentation des pièces justificatives suivantes :

- un certificat attestant la réalisation des études signé par le représentant de SNCF Réseau,
- un relevé final des dépenses comptabilisées signé par le représentant de SNCF Réseau.

SNCF Réseau procède, selon le cas, soit au remboursement du trop-perçu, soit à la présentation d'un appel de fonds pour règlement du solde.

Le virement des sommes est effectué dans un délai de 40 jours à compter de la date de réception de la facture. A défaut, SNCF Réseau appliquera les intérêts moratoires au taux légal en vigueur.

### 8.3 Domiciliation de la facturation et recouvrement

La domiciliation des Parties pour la gestion des flux financiers est précisée ci-après :

	Adresse de facturation	Service administratif responsable du suivi des factures		
		Nom du service	N° téléphone	Adresse électronique
VNF	VNF/DIMOA/UOP/EGT3	Unité Opérationnelle de Paris / EGT3	01 44 06 18 00	egt3.dtbs@vnf.fr

SNCF Réseau	Direction Générale Finances Achats 15-17 rue Jean-Philippe Rameau CS 80001 – 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex	Direction Générale Finances Achats – Unité Crédit management	01.85.57.96.70	patricia.langelez @reseau.sncf.fr
-------------	---	--	----------------	--------------------------------------

Le paiement est effectué par virement bancaire portant impérativement le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement) à :

SNCF Réseau

Code IBAN							Code BIC
FR76	3000	3036	2000	0200	6214	594	SOGEFRPPHPO

Toute contestation de facture ne sera recevable que si elle est notifiée à SNCF Réseau par courrier recommandé, au plus tard dans les trente jours après l'émission de la facture contestée.

Cette contestation devra reprendre le détail des éléments contestés.

La réception de cette contestation par SNCF Réseau ne constitue en aucun cas une acceptation par ce dernier du bien-fondé de la réclamation.

En cas de désaccord, les parties ont la possibilité de saisir le comité de suivi.

#### **8.4 Dépenses par anticipation**

Toutes dépenses effectuées par SNCF Réseau par anticipation à la date de prise d'effet de la présente convention de financement (art. 4), dans un souci de respecter le planning général de réalisation de ces études, font parties intégrantes et sont prises en charge par la présente convention et devront faire l'objet d'un accord écrit de VNF au préalable.

A défaut de pouvoir anticiper les dépenses, le démarrage du PRO ne pourra être effectif qu'à la signature de la présente convention de financement, sous couvert de la disponibilité des ressources.

### **ARTICLE 9. GESTION DES ECARTS**

#### **9.1 Gestion des écarts**

Par dérogations aux conditions générales :

Dans le cas où les dépenses réelles engagées par le maître d'ouvrage s'avèrent inférieures au montant total initialement prévu, le financement attribué sera révisé en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux indiqué à l'article 7.2. Elles font l'objet d'un versement au prorata des dépenses réalisées effectivement justifiées.

Les risques financiers liés à l'actualisation du coût de l'opération en fonction de l'évolution des indices de coût des travaux publics TP01 sont supportés par VNF. Ces risques s'entendent à la hausse ou à la baisse par rapport aux hypothèses d'évolution du TP01 utilisées pour l'estimation du coût mentionné à l'article 7.

De même, les aléas, dépassements de coûts et modifications du périmètre, du programme des études ou du calendrier, entraînant une évolution du coût des études sous périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, sont supportés par VNF.

En cas d'évolution à la hausse, VNF s'engage à mobiliser un financement complémentaire, formalisé par un avenant à la présente convention après acceptation des instances décisionnelles de chacune des parties.

Dans le cas où l'accord préalable du financeur n'a pas été sollicité, la prise en charge desdits dépassements incombe au maître d'ouvrage dans le périmètre duquel il est intervenu.

En cas d'absence de réponse du financeur dans un délai convenu entre les Parties ou de désaccord entre les Parties, celles-ci se rencontrent afin d'envisager des différents scénarii dans lesquels l'opération peut être réalisée sans financement complémentaire.

## **9.2 COVID-19**

L'épidémie de COVID-19 qui sévit actuellement engendre des conséquences sur le déroulement des opérations d'investissement sur le réseau ferré national dont les effets ne sont pas quantifiables à la date de signature de la présente convention. Aussi les parties, conviennent :

- de signer en l'état la convention pour ne pas péjorer le déroulement de l'opération et d'établir un avenant spécifique à celle-ci en cas d'impact sur les coûts et les délais dus à la pandémie COVID-19
- que SNCF Réseau ne sera pas tenu pour responsable en cas d'écart dû à la pandémie COVID-19.

Par dérogation, l'article 7.3 des conditions générales ne s'applique pas (pénalités du Maître d'Ouvrage SNCF RESEAU en cas de non- respect du coût, délais de réalisation et de l'objectif de l'opération) en cas d'écarts liés à la pandémie de COVID-19. Il appartient à SNCF Réseau de fournir toutes les informations utiles permettant d'apprécier financièrement le montant des surcoûts engendrés directement par la pandémie COVID-19.

Les autres clauses des conditions générales restent valides et l'application de la présente clause COVID ne préjuge pas des responsabilités propres de SNCF RESEAU.

La crise sanitaire liée au COVID-19 est susceptible d'affecter les conditions de réalisation de l'opération (coût, délais, notamment). Le cas échéant, SNCF Réseau, en informe les partenaires financiers dans les plus brefs délais et provoque un COPIL qui se réunira afin d'acter de la poursuite ou l'arrêt de l'opération, et afin de déterminer les nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération. Un avenant à la présente convention sera alors proposé. En l'absence d'accord sur ces nouvelles modalités et après échange avec les partenaires, le maître d'ouvrage SNCF Réseau se réserve la possibilité de procéder à la résiliation de la présente convention selon les modalités prévues à l'article 10 des présentes conditions particulières.

Les parties s'accordent pour acter que cette clause n'a pas vocation à produire ses effets au-delà de la gestion des impacts identifiés expressément dans le cadre énoncé ci-dessus.

## **ARTICLE 10. PROPRIETE DES ETUDES**

---

SNCF Réseau, en tant que maître d'ouvrage, est propriétaire des études et de leurs résultats.

Par dérogations aux conditions générales, l'ensemble des résultats d'études sera communiqué à VNF et ses éventuels prestataires (AMO Technique), qui s'interdit toute diffusion en dehors des signataires de la présente convention et de ses prestataires, sans l'accord préalable écrit du propriétaire concerné.

Les résultats des études pourront toutefois être librement utilisés par les Parties pour les besoins découlant de leurs missions. Les Parties pourront, en particulier, intégrer ces résultats après information du maître d'ouvrage concerné dans l'ensemble des documents administratifs qui lui serait demandé par une autorité (tutelles et ministères, autorité environnementale...).

Les Parties pourront également partager ces résultats d'étude après information du maître d'ouvrage concerné aux acteurs du Projet chargés de les exploiter, identifiés sur les organigrammes de projet partagés entre les Parties.

Cette utilisation est valable pour la France, à titre gratuit et pour la durée légale des droits de propriété intellectuelle attachés aux dites Etudes et résultats des études. Cette utilisation est consentie pour un usage non commercial dans le cadre des besoins du projet de mise au gabarit du pont-rail de l'Oise, à Mours.

## **ARTICLE 11. RESILIATION**

---

Par dérogations aux conditions générales et à la convention cadre :

La présente convention pourra être résiliée :

- par VNF pour tout motif d'intérêt général,
- en l'absence d'accord sur des nouvelles modalités contractuelles de réalisation et conditions financières de l'opération, du fait de la crise sanitaire liée à la COVID19, tel que prévu dans l'article 9.2 de la présente convention,
- En cas de manquement de l'une des Parties à ses obligations contractuelles.

### **Résiliation pour motif d'intérêt général**

La présente convention pourra être modifiée avant terme par l'une des Parties pour tout motif d'intérêt général.

Dans ce cas, la résiliation sera notifiée par l'une des Parties à l'autre Partie par courrier recommandé avec accusé de réception et prendra effet à la date mentionnée dans ledit courrier. VNF garantira SNCF Réseau de l'ensemble des conséquences financières de toute nature (financières ou autre) qui en découle, qu'elles soient antérieures ou postérieures à la date de résiliation.

### **Désaccord sur les nouvelles modalités de réalisation de l'opération du fait de la crise sanitaire**

Si la crise sanitaire liée à la COVID19 implique de revoir les modalités de réalisation de l'opération ainsi que les dispositions financières associées, un comité de pilotage sera organisé entre les Parties selon les modalités prévues à l'article 9.2 des présentes conditions particulières.

En l'absence d'accord entre les parties, la présente convention pourra être résiliée.

Dans ce cas, la résiliation sera notifiée par l'une des Parties à l'autre Partie par courrier recommandé avec accusé de réception et prendra effet à la date mentionnée dans ledit courrier. VNF garantira SNCF Réseau de l'ensemble des conséquences de toute nature (financières ou autres) qui en découle, qu'elles soient antérieures ou postérieures à la date de résiliation.

### **Résiliation pour manquement**

En cas d'inexécution par une des parties de ses obligations au titre de la présente Convention, celle-ci sera résiliée de plein droit, au profit de l'autre Partie sans formalité judiciaire d'aucune sorte.

Dans ce cas, la résiliation est précédée :

- Dans un premier temps, de la tenue d'un comité de pilotage, qui se réunira dans un délai de 7 jours à compter de la réception de la convocation au dit comité,
- Dans un second temps, et en cas de persistance des désaccords suite à la tenue du comité de pilotage, d'une mise en demeure adressée à l'autre Parties par la Partie qui la décide, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

La résiliation ne pourra être prononcée que si la mise en demeure est restée sans effet dans le délai imparti, lequel est fixé en fonction de la gravité de l'événement ou du manquement, étant précisé que ce délai ne pourra en tout état de cause être inférieur à un délai de deux mois à compter de la réception de la lettre recommandée avec demande d'avis de réception valant mise en demeure.

La mise en demeure précise la nature des griefs articulés à l'encontre de l'autre Partie.

### **Dans tous les cas de résiliation**

VNF s'engage à s'acquitter auprès de SNCF Réseau, sur la base d'un relevé de dépenses final, des dépenses engagées jusqu'à la date de résiliation ainsi que des dépenses nécessaires à l'établissement d'une situation à caractère définitif.

SNCF Réseau présente un appel de fonds au financeur pour règlement du solde ou procède au reversement du trop-perçu.

### **ARTICLE 12. ENTREE EN VIGUEUR**

---

Par dérogation à l'article 10 des Conditions Générales, la convention prend effet à la date de signature par le dernier des signataires et expire après le versement du solde des flux financiers dus au titre de la présente convention.

Par ailleurs, les dispositions relatives à la propriété intellectuelle et à la confidentialité demeurent applicables au-delà de la fin de la convention, pour la durée expressément stipulée à l'article considéré. Il en va de même pour les dispositions relatives à la gestion des écarts, celles prévues à l'article 3 « Organisation et responsabilités », celles prévues à l'article 5 « Durée » relatives aux difficultés d'obtention de l'Interruption Temporaire de Circulation qui restent applicables le temps nécessaire pour traiter d'éventuels surcoûts.

### **ARTICLE 12. NOTIFICATIONS - CONTACTS**

---

Toute notification faite par l'une des Parties à l'autre pour les besoins de la présente convention de financement sera adressée par écrit et envoyée par courrier simple ou courrier électronique à :

Pour VNF :

Nom Claire CHABRIER-GAY  
Adresse VNF/DIMOA/ Unité Opérationnelle de Paris - 18 quai d'Austerlitz - 75 013 Paris  
Tél 01 44 06 18 70  
E-mail claire.chabrier-gay@vnf.fr

Pour SNCF RESEAU

Nom Grégory JOUFFRAIS  
Adresse 10 rue Camille Moke - CS 80001 - 93212 Saint-Denis  
Tél 06 13 31 68 40  
E-mail gregory.jouffrais@reseau.sncf.fr

Fait en 2 exemplaires originaux,

A **Saint Denis La Plaine**, le  
Pour SNCF Réseau  
Le Directrice générale adjointe SNCF Réseau  
Ile de France

A **Paris**, le  
Pour Voies navigables de France  
Le Directeur Général

**Séverine LEPERE**,

**Thierry GUIMBAUD**

A Paris, le  
Pour le Contrôleur général près VNF,

**Isabelle AMAGLIO-TERISSE**

## **ANNEXES**

---

**Annexe 1 – Conditions générales**

**Annexe 2 – Convention Cadre**

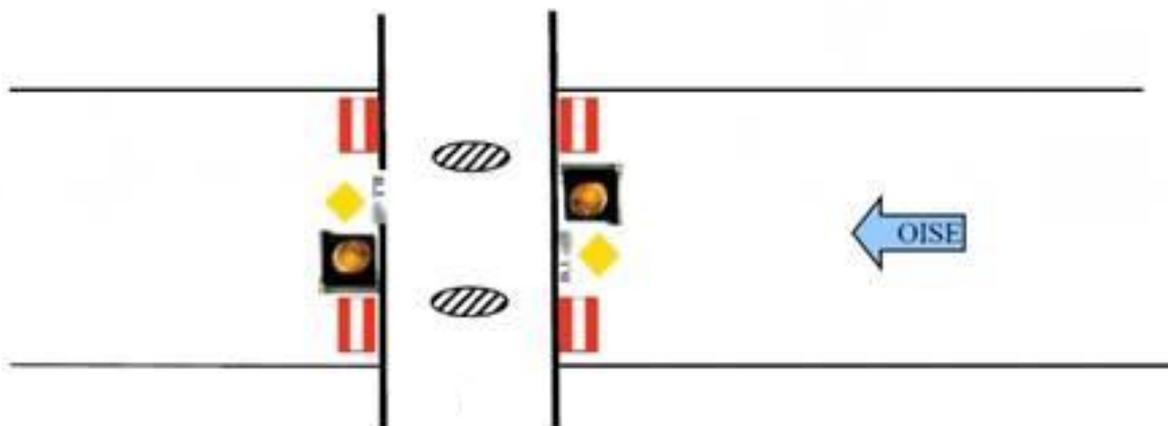
**Annexe 3 – Préconisations UTI pour la signalisation en phase temporaire et en phase définitive**

**Annexe 4 – Planning prévisionnel**

**Annexe 5 – Enveloppe financière prévisionnelle**

### Annexe 3 – Préconisations UTI pour la signalisation en phase temporaire et en phase définitive

#### SIGNALISATION DEFINITIVE – PONT SNCF DE MOURS



Dans un mail adressé à SNCF Réseau du 04/02/21, l'UTI précise les éléments techniques des feux à alimentation solaire que VNF avait mis en place sur les ponts SNCF de Laversines, de Soissons, et de Longueil Ste Marie :

#### Feux jaunes

Les feux jaunes sont constitués :

1. **D'un feu** à LEDs jaunes placés horizontalement avec leurs boîtiers;
2. d'un module solaire;
3. d'un boîtier de commande et de contrôle (interrupteur Marche/Arrêt crépusculaire);
4. d'un boîtier électronique de commande et de contrôle;
5. de connecteurs étanches;
6. de câble étanche;
7. d'une batterie Cd-Ni 70 Ah

Toutefois, d'autres systèmes peuvent être proposés par les fabricants.



## Annexe 5 – Enveloppe Financière Prévisionnelle

TND

CE 01/2013

	AVP	PRO/DCE	REA	TOTAL
A. MBP Acquisitions foncières et substitutions routières	631 284 €	- €	300 000 €	931 284 €
B. MBP Travaux	- €	- €	31 188 532 €	31 188 532 €
C. Provisions pour risques	- €	149 549 €	2 841 431 €	2 990 980 €
D. Rémunération des missions de maîtrise d'oeuvre	729 768 €	1 213 797 €	2 356 195 €	4 299 760 €
E. Missions complémentaires de MOA yc Acq. Données	791 867 €	- €	267 371 €	1 059 238 €
F. Rémunération de la maîtrise d'ouvrage	479 554 €	225 518 €	974 282 €	1 679 353 €
<b>Total Estimation Nette = A+B+C+D+E+F</b>	<b>2 632 473 €</b>	<b>1 588 864 €</b>	<b>37 927 811 €</b>	<b>42 149 147 €</b>

Pour le passage au CE courants, les hypothèses d'évolution annuelle de l'indice TP01 sont les suivantes pour 2022 : +11%, pour 2023 : +8%, et pour les années suivantes : +3%.

**CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**SEANCE DU 12 OCTOBRE 2022**

**N° 03/2022/4.3**

**DELIBERATION RELATIVE A L'OCTROI  
DES CONVENTIONS D'OCCUPATION TEMPORAIRE D'HYDROELECTRICITE  
DES MICROCENTRALES  
DE LACOURTENSOURT ET FENOUILLET (31)**

Vu le code des transports, et notamment ses articles L. 4311-1 et suivants, L. 4316-3 et suivants, R. 4312-10, R. 4313-13 et R. 4313-14, R. 4316-1 et suivants,  
Vu le code général de la propriété des personnes publiques, et notamment ses articles L. 2122-1-1 à L. 2122-1-3, L. 2124-11, R. 2122-1 à R. 2122-7,  
Vu la réunion du Comité stratégique énergies renouvelables de VNF du 9 juin 2022,

Vu le rapport présenté en séance,

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

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

Le directeur général de Voies navigables de France est autorisé à octroyer à Madame Séverine DELLUC RACCA :

- une convention d'occupation temporaire du domaine public non constitutive de droits réels pour l'utilisation de la force motrice de la microcentrale de Lacourtenourt (Département de Haute-Garonne) jusqu'au 14 juin 2046 ;
- une convention d'occupation temporaire du domaine public non constitutive de droits réels pour l'utilisation de la force motrice de la microcentrale de Fenouillet (Département de Haute-Garonne) jusqu'au 14 juin 2046, moyennant l'engagement du titulaire de la COT de réaliser un point d'injection sur le réseau indépendant de celui de la centrale de Lacourtenourt dans un délai d'au plus 5 ans, ainsi que du transfert au terme de la COT de l'autorisation administrative d'exploiter à l'entité qui sera alors désignée par VNF.

**Article 2**

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

Le président du conseil d'administration

La secrétaire du conseil d'administration

Signé  
Laurent HENART

Signé  
Jeanne-Marie ROGER