DÉLIBÉRATION N°CP 2024-301
DU 15 NOVEMBRE 2024

ACTE 2 DE LA STRATÉGIE RÉGIONALE FRET ET LOGISTIQUE : OPÉRATIONS FERROVIAIRES, FLUVIALES ET LOGISTIQUES

La commission permanente du conseil régional d'Île-de-France,

VU le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité, publié au JOUE L187 du 26 juin 2014, tel que modifié par les règlements (UE) 2017/1084 du 14 juin 2017, (UE) 2020/972 du 2 juillet 2020, (UE) 2021/1237 du 23 juillet 2021, et (UE) 2023/1315 du 23 juin 2023 ;

VU le régime exempté de notification n° SA.111723 relatif aux aides à la recherche, au développement et à l'innovation (RDI) adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 2023/1315 du 23 juin 2023 publié au JOUE L167/1 le 30 juin 2023 ;

VU le régime exempté de notification n° SA.111117 relatif aux aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales pour la période 2024-2026, adopté sur la base du règlement général d'exemption par catégorie n° 651/2014 de la Commission européenne, publié au JOUE du 26 juin 2014, modifié par les règlements 2017/1084 du 14 juin 2017 publié au JOUE du 20 juin 2017, 2020/972 du 2 juillet 2020 publié au JOUE du 7 juillet 2020, 2021/1237 du 23 juillet 2021 publié au JOUE du 29 juillet 2021 et 2023/1315 du 23 juin 2023 publié au JOUE du 30 juin 2023 ;

VU le code des transports ;

VU le code général des collectivités territoriales, notamment ses articles L1511-1, L4211-1 et L4221-1 ;

VU la délibération du conseil régional d'Île-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de plan Etat-Région Île-de-France 2015-2020, modifiée par délibération du n° CR123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de plan Etat-Région Île-de-France, prolongé par avenant approuvé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021 signé le 4 mars 2021 et prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par avenant n°3 approuvé par délibération CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022 ;

VU la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée relative à 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens ;

VU la délibération n° CR 2017-51 du 9 mars 2017 modifiée relative à la charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ;

VU la délibération n° CR 2018-001 du 15 mars 2018 relative à la Stratégie régionale pour le fret et la logistique ;

VU la délibération n° CR 2021-039 du 2 juillet 2021, modifiée portant délégations d'attributions du conseil régional à sa commission permanente ;

VU la délibération n° CP 2021-332 du 22 juillet 2021 portant intégration d'une clause éthique dans les conventions passées par la Région ;

VU la délibération n° CR 2022-051 du 22 septembre 2022 relative à la Stratégie régionale fret et logistique - Acte 2 ;

VU la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Barrage Suresnes – Modernisation- Travaux » (CPIER) ;

VU la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Digue Croissy-sur-Seine – Confortement – Travaux Phase 2 » (CPIER) ;

VU la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Ecluse secondaire Champagne-sur-Seine – rénovation – Travaux » (CPIER) ;

VU la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

VU la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 portant diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

VU la délibération n° CP 2024-073 du 30 mai 2024 approuvant la convention type d'investissement relative à la stratégie régionale fret et logistique - acte 2 ;

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

VU le budget de la région Île-de-France pour 2024 ;

VU l'avis de la commission des transports et des mobilités ;

VU l'avis de la commission des finances et des fonds européens ;

VU le rapport n°CP 2024-301 présenté par madame la présidente du conseil régional d'Île-de-France ;

Après en avoir délibéré,

Article 1 :

Décide de participer, dans le cadre du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, au financement du projet d'aménagement des nouveaux terminaux ferroviaires du marché d'intérêt national (MIN) de Rungis détaillé en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération, par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de 5 100 000 €.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 2 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet d'un montant de 5 100 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports » code fonctionnel 86 « Liaisons multimodales programme », programme RE 86-002 « Plateformes de transport combiné », Action 586002017 « Plateformes de transport combiné », du budget 2024.

Cette affectation relève du volet 7 « Mobilités » 2023-2027 du contrat de plan Etat Région 2021-2027 : Volet 7 « Mobilités » ; sous-volet 72 « Ferroviaire interrégional », projet 7202 « Fret ferroviaire », opération 720201 « MIN Rungis ».

Article 2 :

Décide de participer, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, au financement de 2 projets détaillés en annexe 1 (fiches projet) à la présente délibération par l'attribution de 2 subventions d'un montant maximum total prévisionnel de 522 800 €.

Adopte les annexes techniques relatives au partage des données jointes en annexe 3 à la présente délibération.

Subordonne le versement des subventions à la signature de la convention type « investissement » adoptée par délibération n° CP 2024-073 du 30 mai 2024 et autorise la présidente du conseil régional à les signer.

Affecte 2 autorisations de programme pour un montant total de 522 800 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 838 « Autres transports », programme HP 838-003 « Fret et logistique », action 18300301 « Fret et logistique », du budget 2024.

Article 3 :

Décide de participer, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, au financement du projet « VNF - PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL 2023-2027 PARM - AFFECTATION N°1 », détaillé en annexe 1 (fiche projet 24003635) à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de 1 100 000 €.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 4 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de 1 100 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 833 « Fret fluvial », programme HP 833-002 « Transport fluvial », action 18300201 « Transport fluvial », du budget 2024.

Article 4 :

Décide de participer, dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, au financement du projet « VNF - PLAN D'AIDES A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION PAMI 2023-2027 - AFFECTATION N°1 », détaillé en annexe 1 (fiche projet 24002891) à la présente délibération par l'attribution d'une subvention d'un montant maximum de 4 000 000 €.

Subordonne le versement de cette subvention à la signature de la convention jointe en annexe 5 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à la signer.

Affecte une autorisation de programme de projet de 4 000 000 € disponible sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 833 « Fret fluvial », programme HP 833-002 « Transport fluvial », action 18300201 « Transport fluvial », du budget 2024.

Article 5 :

Approuve l'avenant n°1 modifiant la convention relative à l'opération « Barrages Suresnes – Modernisation – Travaux » (adoptée par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022),

présenté en annexe 6 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Désaffecte la somme de 332 799,93 € de la subvention de 2 560 000 € attribuée à Voies navigables de France sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 833 « fret fluvial », programme PR833-002 « transport fluvial », action 48300201S « Transport fluvial » par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Approuve la fiche projet 22007602 modifiée, en annexe 1 de la présente délibération.

Article 6 :

Approuve l'avenant n°1 modifiant la convention relative à l'opération « Digue Croissy-sur-Seine - Confortement - Travaux phase 2 » (adoptée par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022), présenté en annexe 7 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

Désaffecte la somme de 193 867 € de la subvention de 1 163 200 € attribuée à Voies navigables de France sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 833 « fret fluvial », programme PR833-002 « transport fluvial », action 48300201S « Transport fluvial » par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Approuve la fiche projet 22007601 modifiée, en annexe 1 de la présente délibération.

Article 7 :

Approuve l'avenant n°1 modifiant la convention relative à l'opération « Ecluse secondaire Champagne-sur-Seine – Rénovation – Travaux » (adoptée par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022), présenté en annexe 8 à la présente délibération et autorise la présidente du conseil régional à le signer.

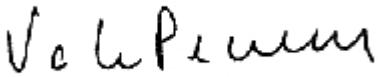
Désaffecte la somme de 219 333 € de la subvention de 1 316 000 € attribuée à Voies navigables de France sur le chapitre 908 « Transports », code fonctionnel 833 « fret fluvial », programme PR833-002 « transport fluvial », action 48300201S « Transport fluvial » par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Approuve la fiche projet 22007592 modifiée, en annexe 1 de la présente délibération.

Article 8 :

Autorise la prise en compte des dépenses éligibles à l'attribution des subventions à compter de la date prévisionnelle de démarrage indiquée dans les fiches projets jointes en annexe 1 à la délibération, par dérogation à l'article 17, alinéa 3 de l'annexe à la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

La présidente du conseil régional d'Île-de-France



VALÉRIE PÉCRESSE

Acte rendu exécutoire le 15 novembre 2024, depuis réception en préfecture de la région Île-de-France le 15 novembre 2024 (référence technique : 075-237500079-20241115-lmc1223640-DE-1-1) et affichage ou notification le 15 novembre 2024.

Dans les deux mois à compter de sa publication ou de sa notification, cet acte administratif est susceptible de recours devant le tribunal administratif territorialement compétent.

ANNEXES A LA DELIBERATION

Annexe 1 - Fiches projet

DOSSIER N° 24007605 - REAMENAGEMENT DES TERMINAUX FERROVIAIRES DU M.I.N. DE RUNGIS

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-86-20421-586002-200
Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures	36 631 903,00 € HT	13,92 %	5 100 000,00 €
	Montant total de la subvention		5 100 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : SEMMARIS
Adresse administrative : 61 RUE DE LYON
94550 CHEVILLY LARUE
Statut Juridique : Société Anonyme
Représentant : Monsieur Stéphane LAYANI, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 15 novembre 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis représente 56% des parts de marché sur la distribution de produits frais en Île-de-France, 1 200 entreprises et environ 13 000 emplois directs.
Son terminal ferroviaire actuel, prévu pour des wagons frigorifiques conventionnels, est devenu obsolète en raison du temps de manutention des chargements et déchargements et de la fin de vie du matériel roulant. Or, le fret ferroviaire, porté par les stratégies respectives de l'Etat et de la Région répond aux exigences environnementales et de sécurisation des approvisionnements, et les 4 terminaux de transport combiné franciliens (Valenton, Noisy-le-Sec, Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers) sont aujourd'hui proches de la saturation.
Des études préalables réalisées par la Semmaris et cofinancées par la Région ont mis en évidence qu'un nouveau terminal ferroviaire de transport combiné en chargement vertical ou horizontal, accessible à tous les opérateurs de transport aux mêmes conditions techniques et financières et ouvert au transport de produits autres qu'alimentaires, présenterait l'avantage d'élargir l'offre et de connecter le MIN à d'autres plateformes tout en libérant de leurs capacités. C'est pourquoi la Semmaris a lancé fin 2021 un appel d'offres pour concevoir, construire, exploiter et maintenir un nouveau terminal, qui a été remporté en septembre 2023 par l'entreprise VIIA, dont la proposition, pertinente d'un point de vue économique nécessitait le moins de concours publics. Celle-ci prévoit, dès 2026, le transbordement de tous les types d'unités de transport intermodal (UTI) ainsi que le renforcement de liaisons ferroviaires existantes (dont Perpignan-Rungis) et le développement de nouvelles liaisons ferroviaires (Nord France et Europe, Provence…). Le projet consiste à réaménager entièrement :
- l'ancien terminal Sud pour mettre en place des installations de transbordement vertical par reach stacker (tracteur à grue télescopique) avec zones de stockage des véhicules et de la marchandise, à réaménager

des voies du faisceau de manœuvre en conservant autant que possible les installations existantes ; à créer le point de contrôle d'accès aux terminaux et un bâtiment administratif.
- le terminal Nord pour le transbordement horizontal (technologie Lohr), suppression des installations pour la manutention des trains conventionnels, création d'espaces de stockage pour les poids-lourds, d'un point d'accès direct au marché de Rungis et d'un hangar de maintenance et réparation des caisses mobiles.
- l'ouvrage d'art sur l'autoroute A86 pour permettre des liaisons routières et ferroviaires (actuellement uniquement ferroviaires) avec mise en place d'une voie ferrée bidirectionnelle au centre (y compris la suppression de la butte ferroviaire) et d'une route bidirectionnelle du côté Est reliant le « Terminal Nord » et le « Terminal Sud » ; rénovation et renforcement de la structure de l'ouvrage d'art.
Les travaux de réaménagement du terminal et de sa connexion ferroviaire et routière seront réalisés par VIIA. Les travaux de renforcement de l'ouvrage d'art seront réalisés par Semmaris.
En 2033, le nombre de camions évités dépassera 80 000 et culminera en 2040 à environ 87 000. Au cours de la période de concession (21 ans), le projet permettra d'éviter l'émission de 500 000 tonnes de CO2.
Des dépenses d'études préalables financées par l'Etat ont été engagées à partir du 7 juillet 2023. La Région n'est pas concernée par ces dépenses anticipées.
Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :
En l'absence de participation financière de l'UE (courrier du 17/07/2024), l'Etat et la Région se sont répartis les 20 M€ de financement public nécessaire à la réalisation du projet, dans le cadre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027. Tout concours public obtenu ultérieurement pour le projet viendrait intégralement par voie d'avenant en déduction de leurs contributions, avec la répartition suivante : 75 % en déduction de la contribution de l'Etat, 25 % en déduction de celle de la Région.

Localisation géographique :
- PARAY-VIEILLE-POSTE
- RUNGIS

Contrat Particulier : Hors CPRD

CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Création du terminal Nord	18 842 604,00	51,44%
Création du terminal Sud	9 702 869,00	26,49%
Ouvrage d'art	8 086 430,00	22,07%
Total	36 631 903,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	5 100 000,00	13,92%
Subvention Etat (en cours)	14 900 000,00	40,67%
Autofinancement Semmaris	2 631 903,00	7,18%
Autofinancement VIIA	14 000 000,00	38,22%
Total	36 631 903,00	100,00%

DOSSIER N° 24002891 - VNF - PLAN D'AIDES A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION 2023-2027 - AFFECTATION N°1

Dispositif : PAMI 2023-2027 Soutenir la décarbonation et la modernisation de la flotte fluviale (n° 00001335)
Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2024
Imputation budgétaire : 908-833-204181-183002-200
Action : 18300201- Transport fluvial

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
PAMI 2023-2027 Soutenir la décarbonation et la modernisation de la flotte fluviale	8 000 000,00 € HT	50,00 %	4 000 000,00 €
	Montant total de la subvention		4 000 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2023 - 31 décembre 2030
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique a acté le principe d'abondement du PAMI par la Région au titre de sa politique fret (délibération n° CR 2022-051).
Le dispositif PAMI 2023-2027 de VNF est entré en vigueur au 1er janvier 2023. Il couvre la période du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027.
Le dispositif a été approuvé par la Commission européenne le 28 juillet 2023.
Certains volets du PAMI 2023-2027 (volets B et C) ont été approuvés par la Commission Européenne en date du 28 juillet 2023 (décision SA. 104357). Les autres volets (A et D) sont régis par le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC), dispensant de validation formelle de la Commission Européenne.
Par dérogation, la Région prend en charge, les dépenses à compter du 1er janvier 2023. L'affectation totale de la participation de la Région (6 M€) au PAMI 2023-2027 s'effectue en plusieurs ouvertures d'autorisations de programme de projet qui s'inscrivent toutes dans le calendrier du PAMI 2023–2027.

Description :
Dans son acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique (CR 2022-051), la Région a notamment choisi d'agir en faveur de la décarbonation des flottes et notamment de la flotte fluviale, en abondant le dispositif d'aides mis en œuvre par Voies navigables de France (VNF) : le Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI), dispositif d'aide national, qui s'adresse principalement aux entreprises de transport et propriétaires de bateaux pour les accompagner à investir pour le verdissement et la modernisation de leur flotte (retrofit, recherches et développement de démonstrateur, construction de nouveaux bateaux avec

motorisation décarbonée, au service de la logistique…). Par l'accompagnement de ces acteurs, cette aide contribue à :
- la transition écologique et la décarbonation des moteurs des bateaux de fret et, par conséquent, de leurs activités
- la massification des marchandises à transporter et l'optimisation de l'activité de transports
- la recherche de l'économie circulaire et de la logistique dans les 2 sens (reverse logistique)
- soutenir la filière fluviale et à sa compétitivité au sein du système global de transport de marchandises,
- le développement de solutions innovantes de multimodalité incluant le transport fluvial.

Dans le cadre de la convention de financement votée le 15 novembre 2024 (CP 2024-301), la Région choisit de participer au PAMI 2023-2027 en limitant son intervention au secteur du fret et de la logistique et aux projets ayant une application sur le territoire francilien. La Région participe au PAMI 2023-2027 pour un montant prévisionnel maximum de 6 M€, en orientant son action sur les 4 volets incitatifs (+ volet JOP) suivants du dispositif :
- Volet A – Améliorer la performance environnementale de la flotte
- Volet B – Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
- Volet C – Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
- Volet D – Favoriser l'émergence de solutions innovantes.

A cela s'ajoute un volet JOP – Verdissement et innovation, similaire aux volets A et D, mobilisable uniquement dans le cadre des JOP et jusqu'au 31 mars 2024.
La participation financière de la Région vient compléter et s'intégrer dans le budget des aides de VNF pour privilégier l'effet volume et permettre à VNF de soutenir le plus de projets possibles.
Eu égard à la nature des projets financés par le PAMI, donnant lieu à des versements étalés dans le temps (notamment volet C), il est nécessaire de recourir à l'utilisation d'autorisations de programme de projet. En effet, la Région a choisi, pour le volet C du PAMI (acquisition du premier bateau pour les nouveaux entrants) des conditions d'abondement demandant deux années de navigation effective ce qui décale les demandes de versements. Ainsi, les dossiers retenus par VNF entre 2023 et 2027 pourront donner lieu à des dépenses au-delà du 31 décembre 2027. Des projets retenus en 2027 par VNF pourront donner lieu à des appels de fonds jusqu'en 2030.

Détail du calcul de la subvention :
La région Île-de-France participe aux opérations à parité avec l'opérateur VNF, soit une clé de financement régional de 50 %. La région Île-de-France attribue à VNF une première participation en investissement d'un montant de 4 000 000 €.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
PAMI 2023-2027 - Affectation n°1	8 000 000,00	100,00%
Total	8 000 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (demandé)	4 000 000,00	50,00%
Voies navigables de France (fonds propres)	4 000 000,00	50,00%
Total	8 000 000,00	100,00%

DOSSIER N° 24007601 - IMPLANTATION D'UN SITE LOGISTIQUE SPECIALISE EN BIO-SERVICES ET CRYOPRESERVATION

Dispositif : Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (investissement) (n° 00001306)
Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022
Imputation budgétaire : 908-838-20422-183003-200
Action : 18300301- Fret et logistique

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Accompagnement des projets logistiques dans les territoires (investissement)	1 000 000,00 € HT	50,00 %	500 000,00 €
	Montant total de la subvention		500 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : CRYOPORT FRANCE
Adresse administrative : 2 AVENUE DE VALQUIOU
93290 TREMBLAY-EN-FRANCE
Statut Juridique : Société par Actions Simplifiées
Représentant : Monsieur TOUFIK MEDDOUR, Directeur

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 15 novembre 2024 - 30 juin 2027
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Le groupe CRYOPORT SYSTEMS propose des solutions innovantes notamment en biopharmaceutique, médecine reproductive et santé animale. Il améliore continuellement ses technologies pour stocker et transporter des produits sensibles à différents stades de développement. Sa filiale française, CRYOPORT France, prévoit, avec le soutien de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France, de s'implanter en Île-de-France, à Louvres (95), près de l'Aéroport Paris-Charles de Gaulle afin de répondre aux besoins impérieux des bio-services et cryopréservation de produits cellulaires, notamment en procédant au réaménagement et à la rénovation d'un entrepôt logistique.

Le transport et la distribution de produits biologiques nécessitent le stockage cryogénique et le transport de banques de cellules mères à des températures strictement dirigées (respectivement < -150°C et -80°C). Chaque étape, du transfert d'ingrédients pharmaceutiques actifs à la distribution finale, demande des solutions spécifiques de stockage, d'emballage connecté, de monitoring et de transport, souvent externalisées.
Grâce à ce projet de réaménagement, les entreprises et établissements publics en région francilienne, tels les hôpitaux et laboratoires, bénéficieront aux conditions du marché de nouvelles infrastructures de bioservices et cryopréservation, accélérant leurs recherches actuellement freinées par des limitations logistiques. Une fois les essais cliniques validés, les thérapies géniques pourront être diffusées plus rapidement grâce à l'entrepôt logistique innovant projeté, répondant ainsi à une forte demande sur un

marché de niche, tout en produisant un réel impact social avec la création de 25 emplois au démarrage, atteignant 80 emplois après 3 à 4 ans d'activité.
Les principaux investissements du projet incluent :

- l'amélioration de l'isolation thermique de l'entrepôt et l'installation de pompes à chaleur.
- la création de zones en atmosphère contrôlée de classes C et D, et d'une salle d'échantillonnage.
- l'installation de groupes frigorifiques, centrales de traitement d'air, et systèmes de régulation du confort intérieur.
- le stockage spécialisé avec l'installation d'une cuve d'azote liquide de 30 000 L, 70 réservoirs cryogéniques, et 60 armoires pour un stockage à -80°C.
- l'aménagement et automatisation partielle des zones logistiques.

L'utilisation d'azote liquide assurant la température voulue nécessite une fourniture centralisée que l'entreprise veut décarbonée, produite à partir d'énergies renouvelables.
Le projet de CRYOPORT FRANCE participera ainsi à l'amélioration du système logistique régional en partageant des données sur les flux logistiques de la nouvelle plateforme, laquelle contribuera à décarboner les activités logistiques tout en optimisant, mutualisant et massifiant les flux liés au domaine de la santé (stockage et transit de matériel cellulaire, tests de laboratoires, thérapies géniques). Il favorisera également, par la disponibilité de ses infrastructures franciliennes, la création de nouveaux flux pour accélérer le déploiement des nouvelles thérapies.
Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :
La région Île-de-France décide de soutenir le projet au titre du dispositif "Accompagnement des projets logistiques dans les territoires" de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Le coût global du projet s'élève à 8 719 000 € HT. La participation financière attendue de la Région s'élève à 50 % des dépenses éligibles hors taxes, plafonnées à 1 000 000 € (base subventionnable retenue), soit une subvention régionale de 500 000 € et constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable. Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement, conformément aux dispositions du régime d'aide SA.111117 Infrastructures locales (ex SA.58980) adopté sur la base du règlement (UE) n 651/2014 publié au JOUE L187 du 26 juin 2014, modifié, relatif à : aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales.

Localisation géographique :

- LOUVRES

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Rénovation et aménagement logistique du bâtiment, dont 1 000 000 € de base subventionnable retenue	8 719 000,00	100,00%
Total	8 719 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	500 000,00	5,73%
Autofinancement	8 219 000,00	94,27%
Total	8 719 000,00	100,00%

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du ou des régime(s) d'aides :
SA.111117 Infrastructures locales (ex SA.58980) adopté sur la base du règlement (UE) n 651/2014 publié au JOUE L187 du 26 juin 2014, modifié, relatif à : aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales

DOSSIER N° 24007584 - VNF - MADGIC SEINE

Dispositif : Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique (investissement) (n° 00001308)
Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022
Imputation budgétaire : 908-838-2041782-183003-200
Action : 18300301- Fret et logistique

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique (investissement)	130 000,00 € HT	17,54 %	22 800,00 €
	Montant total de la subvention		22 800,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 12 juillet 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : Par dérogation, du fait du règlement de l'AMI ADEME CPIER édition 2024 et du choix des lauréats par le comité directeur Vallée de la Seine (12 juillet 2024), la région Île-de-France prend en charge les dépenses du présent projet a compté du 12 juillet 2024 comme les autres cofinanceurs du projet (ADEME et région Normandie).

Description :
Le projet s'inscrit dans les objectifs de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique. Il est lauréat de l'AMI ADEME « Transition écologique et valorisation économique » édition 2024 du CPIER Vallée de la Seine 2015-2020 prorogé.
Premier itinéraire fluvial en France avec près de 20 millions de tonnes de marchandises manutentionnées et 9 millions de passagers transportés, l'Axe Seine voit transiter en moyenne 900 unités fluviales chaque année. Le projet couvre les 2 régions de la Vallée de la Seine, marquées par une forte composante logistique et industrielle. L'écologie industrielle, la réduction des émissions de GES, la transition énergétique ou encore le report modal vers les modes massifiés sont autant de défis auxquels le projet peut apporter sa contribution.
Le projet contribue indirectement à la fiabilisation de la voie d'eau et donc à sa compétitivité et à la décarbonation de la logistique fluviale. Cet outil permettra de compléter et de mettre en cohérence l'écosytème des outils à destination du fluvial et d'en ouvrir l'usage au plus grand nombre.
Le projet a pour objectif de créer une plateforme web, outil unique et innovant, mis à jour en temps réel, mettant à disposition de l'ensemble des acteurs publics et privés les informations permettant de faire des choix éclairés pour la décarbonation des chaines logistiques et l'usage de la multimodalité avec maillons

fluviaux et susciter l'intérêt des logisticiens. Cette plateforme permettra d'identifier les flux prioritaires susceptibles d'être "décarbonés", d'évaluer le potentiel de réduction des émissions des flux via le report modal, le verdissement des flottes et mieux mettre en relation les différentes flottes avec les territoires qu'elles traversent.
Le projet consiste à créer un outil informatique qui comprend simulateur d'implantation sur un territoire en préalable aux investissements aux équipements nécessaires à la transition écologique des entreprises ainsi qu'un simulateur de gains d'émissions locales et CO2 et de recours à divers vecteurs énergétiques selon les flux concernés et les portions de réseau pour déterminer les sites optimums pour l'accueil de distribution des vecteurs énergétiques à faibles émissions.
Le projet combinera les expertises développées par VNF dans le cadre de précédents projets de l'AMI ADEME CPIER Vallée de la Seine tels que le Système d'Information Fluvial Seine (SIF), Avitaillement en Carburants À Faibles Émissions Seine (AviCaFE), de l'Université du Havre (Flusynchro), de l'Institut Paris Région et s'appuiera sur le réseau du Laboratoire des Mobilités Innovantes.
Les résultats du projet seront largement partagés et diffusés notamment en conférence etc.

Détail du calcul de la subvention :
Le coût de l'opération s'élève à 130 000 € HT en investissement et 34 900 € en fonctionnement. Pour les dépenses d'investissement, le cofinancement s'établit entre l'ADEME, la région Normandie et la région Île-de-France.
La région Île-de-France cofinance uniquement pour les dépenses d'investissement au titre du dispositif régional " Soutien aux actions d'innovation en matière de logistique" de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique et conformément au régime d'aides exempté RDI – développement expérimental. La subvention régionale s'élève à 22 800 €. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Logiciels et brevets, Développement modules	50 000,00	38,46%
Ingénierie AMO	30 000,00	23,08%
Application des travaux maritimes au domaine fluvial	50 000,00	38,46%
Total	130 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention région Île-de-France (sollicitée)	22 800,00	17,54%
Subvention région Normandie (en cours)	20 150,00	15,50%
Subvention région ADEME (en cours)	20 150,00	15,50%
Fonds propres VNF	66 900,00	51,46%
Total	130 000,00	100,00%

La Région informe le bénéficiaire que cette aide est allouée sur la base du ou des régime(s) d'aides :
SA.111723 RDI (ex SA.58995) adopté sur la base du règlement (UE) n 651/2014 publié au JOUE L187 du 26 juin 2014, modifié, relatif à : aides aux projets de recherche et de développement (5.2.1) - développement expérimental

DOSSIER N° 24003635 - VNF - PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL 2023-2027 - AFFECTATION N°1

Dispositif : PARM 2023-2027 - Soutien à l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques (n° 00001336)
Délibération Cadre : CR2022-051 du 22/09/2022
Imputation budgétaire : 908-833-204181-183002-200
Action : 18300201- Transport fluvial

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
PARM 2023-2027 - Soutien à l'intégration du fluvial dans les chaînes logistiques	2 200 000,00 € HT	50,00 %	1 100 000,00 €
	Montant total de la subvention		1 100 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 1 janvier 2023 - 31 décembre 2034
Démarrage anticipé de projet : Oui
Motivation démarrage anticipé : L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique a acté le principe d'abondement du PARM par la Région au titre de sa politique fret (délibération n° CR 2022-051).
Le dispositif PARM 2023-2027 de VNF est entré en vigueur au 1er janvier 2023. Il couvre la période du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027.
Le dispositif a été approuvé par la Commission européenne le 22 septembre 2023.
Par dérogation, la Région prend en charge, les dépenses à compter du 1er janvier 2023.
L'affectation totale de la participation de la Région (2 M€) au PARM 2023-2027 s'effectue en plusieurs ouvertures d'autorisations de programme de projet qui s'inscrivent toutes dans le calendrier du PARM 2023-2027.

Description :
Dans son acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique (CR 2022-051), la Région a notamment choisi d'agir en faveur de l'intégration de maillons fluviaux dans les chaînes logistiques, en abondant le dispositif d'aides national mis en œuvre par Voies navigables de France (VNF) : le Plan d'Aides au Report Modal (PARM) qui s'adresse aux chargeurs pour les accompagner dans le recours au mode fluvial dans leurs chaînes logistiques. Cette aide est destinée à les aider à trouver le modèle économique viable, à tester en conditions réelles la solution fluviale adaptée au cas par cas et à soutenir l'achat d'engins de manutention.
Ces soutiens contribuent à :
- éviter la congestion routière et les difficultés d'accès des marchandises, pour l'approvisionnement en matériaux, produits alimentaires, de consommation du quotidien au cœur de la zone dense ou pour

l'évacuation de terres excavées issues des grands chantiers de construction notamment de transports collectifs.
- permettre la décarbonation des chaînes logistiques
- réduire le nombre de poids lourds sur les routes franciliennes notamment en cœur de ville
- réduire l'emprunte carbone et énergétique des chantiers, de la logistique urbaine d'approvisionnement des magasins, des clients particuliers, des chantiers etc
- contribuer à l'excellence environnementale de chantiers d'envergure et emblématiques (village olympique, Notre-Dame, Grand Paris Express, EOLE etc).

Dans le cadre de la convention de financement votée le 15 novembre 2024 (CP 2024-301), la Région choisit de participer au PARM 2023-2027 en limitant son intervention aux projets qui concernent le territoire francilien ; le dispositif PARM étant national et portant exclusivement sur le secteur du fret et de la logistique.
La Région participe au PARM 2023-2027 pour un montant prévisionnel maximum de 2 M€, en orientant son action sur les 3 volets incitatifs suivants :
- Volet A – Etudes en vue de recourir au transport par voie fluviale
- Volet B – Expérimentations de transport par voie fluviale (inclus Volet B' – Expérimentation de distribution urbaine)
- Volet C - Financement d'équipements de manutention
En accordant son soutien financier à l'aide de VNF, la Région a pour objectif de soutenir un grand nombre de dossiers.
Eu égard à la nature des projets financés par le PARM, donnant lieu à des versements très étalés dans le temps, il est nécessaire de recourir à l'utilisation d'autorisations de programme de projet. En effet, le volet C du PARM présente un régime de versement par tranche annualisée, en fonction de la réalisation effective des trafics sur la durée d'engagement du bénéficiaire dans le cadre de conventions avec VNF d'une durée de 2, 3, 5 ou 7 ans. Ainsi, les dossiers retenus par VNF entre 2023 et 2027 pourront donner lieu à des dépenses au-delà du 31 décembre 2027. Des projets retenus en 2027 par VNF pourront donner lieu à des appels de fonds jusqu'en 2034.

Détail du calcul de la subvention :
La région Île-de-France participe aux opérations à parité avec l'opérateur VNF, soit une clé de financement régional de 50 %.
La région Île-de-France attribue à VNF une première participation d'un montant de 1 100 000 €.

Localisation géographique :
- REGION ILE DE FRANCE

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : Hors CPER/Hors CPER

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
PARM 2023-2027 - Affectation n°1	2 200 000,00	100,00%
Total	2 200 000,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
région Île-de-France (demandé)	1 100 000,00	50,00%
Voies navigables de France (fonds propres)	1 100 000,00	50,00%
Total	2 200 000,00	100,00%

DOSSIER N° 22007592 - ECLUSE SECONDAIRE CHAMPAGNE-SUR-SEINE - RENOVATION - TRAVAUX

Dispositif : Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures (n° 00000297)
Délibération Cadre : CR53-15 du 18/06/2015
Imputation budgétaire : 908-883-204183-483002-200
Action : 48300201S- Transport fluvial

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures	5 483 333,00 € HT	20,00 %	1 096 667,00 €
	Montant total de la subvention		-219 333,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 10 novembre 2022 - 31 décembre 2025
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La CP 2024-301 ajuste la subvention attribuée par la CP 2022-387, du fait d'une augmentation du cofinancement européen.
L'opération consiste en la rénovation de l'écluse secondaire de Champagne-sur-Seine, située sur la Haute-Seine en Seine amont (77). Les écluses secondaires garantissent la disponibilité de l'itinéraire en cas d'avarie sur l'un des ouvrages principaux et contribuent à améliorer la vitesse commerciale des unités sur la Haute-Seine, bien qu'elles ne permettent pas le passage de l'ensemble des unités fluviales autorisées sur l'itinéraire. L'objectif du programme de travaux des écluses secondaires de la Haute-Seine est de les rénover, de l'aval vers l'amont, afin de doter tout l'itinéraire de la Haute-Seine amont de sites avec deux écluses fonctionnelles. Inutilisée depuis les années 2000, l'écluse secondaire de Champagne-sur-Seine a été remise en service en 2018 mais sans que n'aient été réalisés de travaux de rénovation complète et les travaux de maintenance sont insuffisants pour garantir la pérennité de l'ouvrage.
La présente opération vise à remettre en service l'écluse secondaire de Champagne-sur-Seine, en mode automatique, en vue notamment de la future mise en place de la téléconduite sur l'itinéraire, à horizon 2025/2030. La subvention régionale porte sur l'ensemble de la phase travaux.
Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :
Le coût prévisionnel des dépenses est évalué à 5 483 333 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France. La commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 a attribué une subvention régionale de 1 316 000 € (24 % de la base subventionnable).
Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE 1), 2014-2020 prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération à hauteur de 40 % du montant HT des travaux. La convention et le plan de financement initiaux ont été votés ainsi. Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 (N°INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50%. Le montant attendu de l'Union Européenne (MIE 1) pour la présente opération s'élève dorénavant à 2 741 666 €, soit 50% du montant total HT.
La présente commission permanente propose d'ajuster le montant de la subvention régionale qui s'élève dorénavant à 1 096 667 €, soit une intervention régionale à hauteur de 20% de la base subventionnable HT. Cette modification entraine la désaffectation d'un montant de 219 333 €. La participation régionale constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable. VnF supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération et prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF. Les participations de la région Île-de-France et de VnF/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan interrégional « Vallée de la Seine » 2015-2020, modifié par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022.

Localisation géographique :
- CHAMPAGNE-SUR-SEINE

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : CPIER 2015-2020 - PLAN SEINE ET VALLEE DE LA SEINE/Seine Aval - Modernisation écluses et barrages - Bougival - Suresnes ...

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Installation chantier, travaux préparatoires	1 448 000,00	26,41%
Batardage	359 000,00	6,55%
Travaux sur les têtes	392 000,00	7,15%
Ventellerie et organes de manœuvre hydraulique	1 205 333,00	21,98%
Travaux de réhabilitation des bajoyers	1 632 000,00	29,76%
Électricité et automatisme	361 000,00	6,58%
Mise en service	76 000,00	1,39%
Équipement et éclairage du site	10 000,00	0,18%
Total	5 483 333,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Union européenne (attendue)	2 741 666,00	50,00%
région Île-de-France (attribuée)	1 096 667,00	20,00%
VnF/Etat (obtenue)	1 645 000,00	30,00%
Total	5 483 333,00	100,00%

DOSSIER N° 22007601 - DIGUE CROISSY-SUR-SEINE - CONFORTEMENT - TRAVAUX PHASE 2

Dispositif : Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures (n° 00000297)
Délibération Cadre : CR53-15 du 18/06/2015
Imputation budgétaire : 908-883-204183-483002-200
Action : 48300201S- Transport fluvial

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures	4 846 667,00 € HT	20,00 %	969 333,00 €
		Montant total de la subvention	-193 867,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 10 novembre 2022 - 31 décembre 2025
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La CP 2024-301 ajuste la subvention attribuée par la CP 2022-387, du fait d'une augmentation du cofinancement européen.
Ouvrage stratégique nécessaire au fonctionnement des 2 sites éclusiers de Bougival et de Chatou, la digue de Croissy-sur-Seine permet de maintenir les deux bras de la Seine dont les niveaux sont différents (différence de retenue normale (RN) entre les 2 biefs de 3,20 m). La digue présente des pathologies de dégradations importantes (érosion externe, affaissement du talus, causés par le batillage et par les crues, ouverture du corps de digue et formation de talus instables et sensibles à l'érosion externe dûe à la végétation, chute d'arbres etc qui affectent l'ouvrage depuis de nombreuses années) qui, au regard des risques encourus et malgré les précédentes campagnes de travaux (notamment suite à la crue de 2016) a conduit VnF à décider la réhabilitation de la digue de Croissy. Dans le diagnostic et l'étude préliminaire réalisés en 2016 ainsi que dans les études d'Avant-Projet de 2018, le maître d'œuvre a préconisé la réhabilitation de la digue par un lit en enrochements, solution retenue par VnF car la plus adaptée au site d'un point de vue paysager (site dans le périmètre de monuments historiques, d'un site classé et d'un Site Patrimonial Remarquable).
Une subvention régionale votée en CP du 17 octobre 2019 (CP2019-329) concernait la phase 1 des travaux portant sur 2 des 3 secteurs les plus prioritaires (50% du secteur 2 et secteur 3). La présente subvention régionale concerne la phase 2 des travaux qui porte sur le secteur 1 et 50% du secteur 2.
Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et

détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :
Le coût prévisionnel est estimé à 4 846 667 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France. La commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 a attribué une subvention régionale de 1 163 200 € (24 % de la base subventionnable).
Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), 2014-2020 prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération à hauteur de 40 % du montant HT des travaux (les dépenses d'études de travaux (suivi/contrôle/ACT) sont considérées comme des travaux). La convention et le plan de financement initiaux ont été votés ainsi. Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 (N° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50%. Le montant attendu de l'Union Européenne (MIE) pour la présente opération s'élève dorénavant à 2 423 334 €, soit 50% du montant total HT.
La présente commission permanente propose d'ajuster le montant de la subvention régionale qui s'élève dorénavant à 969 333 €, soit une intervention régionale à hauteur de 20% de la base subventionnable HT. Cette modification entraine la désaffectation d'un montant de 193 867 €. Elle constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable. VnF supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération. VnF prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF. Les participations de la région Île-de-France et de VnF/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan interrégional « Vallée de la Seine » 2015-2020, modifié par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022.

Localisation géographique :
- CA SAINT GERMAIN BOUCLES DE SEINE (78-YVELINES)

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : CPIER 2015-2020 - PLAN SEINE ET VALLEE DE LA SEINE/Seine Aval - Modernisation écluses et barrages - Bougival - Suresnes ...

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Abattage d'arbres	340 000,00	7,02%
Aménagement paysager / replantation	420 000,00	8,67%
Terrassement / enrochement	4 086 667,00	84,32%
Total	4 846 667,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Union européenne (attendue)	2 423 334,00	50,00%
région Île-de-France (attribuée)	969 333,00	20,00%
VnF/Etat (en cours)	1 454 000,00	30,00%
Total	4 846 667,00	100,00%

DOSSIER N° 22007602 - BARRAGES SURESNES - MODERNISATION - TRAVAUX

Dispositif : Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures (n° 00000297)
Délibération Cadre : CR53-15 du 18/06/2015
Imputation budgétaire : 908-883-204183-483002-200
Action : 48300201S- Transport fluvial

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
Fret - CPER-CPIER Opérations d'infrastructures	10 666 667,00 € HT	20,88 %	2 227 200,07 €
	Montant total de la subvention		-332 799,93 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination : VNF VOIES NAVIGABLES DE FRANCE
Adresse administrative : 175 RUE LUDOVIC BOUTLEUX
62408 BETHUNE CEDEX
Statut Juridique : Etablissement Public National à Caractère Administratif
Représentant : Madame Cécile AVEZARD, Directrice générale

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 10 novembre 2022 - 31 décembre 2025
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
La CP 2024-301 ajuste la subvention attribuée par la CP 2022-387, du fait d'une augmentation du cofinancement européen.
Le site de Suresnes (78) se compose de 3 écluses et de 2 barrages de navigation, assurant le maintien de la ligne d'eau dans le bief amont, garantissant ainsi la navigation dans la capitale. Le barrage à vannes levantes et le barrage à hausses Aubert, reconstruits et mis en service dans les années 1930, ont peu profité d'opérations de modernisation et ne répondent plus aux exigences d'exploitation, de sécurité des agents d'exploitation et de maintenance. La présente opération concerne le barrage à vannes. Différents éléments d'ordre structurel du barrage à vannes doivent désormais être réglés (importantes fatigues du moteur et des systèmes de transmission, vannes très corrodées et amiantées, problèmes d'étanchéité...). Une avarie survenue le 01/07/2022 a encore souligné l'état critique du barrage. Dans l'attente de sa rénovation complète, d'importants coûts d'entretien doivent être engagés. Au-delà de ces enjeux généraux, la préparation des JOP 2024 renforce encore plus l'urgence que constitue la rénovation de l'ouvrage car la cérémonie d'ouverture des jeux ainsi que huit épreuves se dérouleront sur la Seine. Les avaries du barrage pourraient compromettre le maintien de la ligne de l'eau et donc la bonne réalisation de ces manifestations. Ces travaux permettront d'assurer une gestion fiable et sécurisée du bief pendant les 70 ans à venir. La présente opération porte sur la rénovation et la modernisation du barrage à vannes : la rénovation des vannes et de leur système d'entrainement, de motorisation, de synchronisation et la mise en place d'un nouveau système de commande avec automatisme de régulation et supervision depuis le poste de commande éclusier.
Conformément à la délibération n° CR 08-16 du 18 février 2016, l'obligation, pour les grands opérateurs de transports et maîtres d'ouvrage (Département, SNCF, RATP, Île-de-France Mobilités, Ports de Paris, VNF, etc.), d'accueillir des stagiaires fera l'objet d'une convention passée avec chacune des structures et détaillant leurs engagements. Cette manière de procéder découle du nombre important de conventions liant ces tiers avec la Région et permettra de disposer d'une vision d'ensemble.

Détail du calcul de la subvention :
Le coût prévisionnel des dépenses est évalué à 10 666 667 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France. La commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 a attribué une subvention régionale de 2 560 000 € (24% de la base subventionnable).
Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), 2014-2020 prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération à hauteur de 40 % du montant HT des travaux. La convention et le plan de financement initiaux ont été votés ainsi. Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE (N° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux. Le montant attendu de l'Union Européenne pour la présente opération, soutenue au titre des MIE 1 et MIE 2.1, s'élève dorénavant à 5 099 591,14 €, soit 47,80% du montant total HT.
La présente commission permanente propose d'ajuster le montant de la subvention régionale qui s'élève dorénavant à 2 227 200,07 €, soit une intervention régionale à hauteur de 20,88% de la base subventionnable HT. Cette modification entraine la désaffectation d'un montant de 332 800 €. La participation régionale constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable. VnF supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération. VnF prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF. Les participations de la région Île-de-France et de VnF/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan interrégional « Vallée de la Seine » 2015-2020, modifié par délibération n° CR123-16 du 15 décembre 2016, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022.

Localisation géographique :
- SURESNES

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : CPIER 2015-2020 - PLAN SEINE ET VALLEE DE LA SEINE/Seine Aval - Modernisation écluses et barrages - Bougival - Suresnes ...

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2022
L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Travaux préparatoires - Réfection des batardeaux et sécurisation du chariot pantographe	833 333,00	7,81%
Installations de chantiers et frais divers	2 850 000,00	26,72%
Remplacement et commande des vannes de la passe en rive gauche	6 317 334,00	59,23%
Mise en place d'un système de vidéosurveillance	70 000,00	0,66%
remise à niveau de l'alimentation électrique	150 000,00	1,41%
Etudes d'exécution	446 000,00	4,18%
Total	10 666 667,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Union européenne (obtenue)	5 099 591,14	47,81%
région Île-de-France (attribuée)	2 227 200,07	20,88%
VnF/Etat (obtenue)	3 339 875,79	31,31%
Total	10 666 667,00	100,00%

Annexe 2 – Convention « Terminaux ferroviaires du MIN de Rungis »

PRÉFET
DE LA RÉGION
D'ÎLE-DE-FRANCE
Liberté
Égalité
Fraternité

Région îledeFrance

RUNGIS
MARCHÉ INTERNATIONAL

CONVENTION DE FINANCEMENT RELATIVE AU PROJET DE REAMENAGEMENT DES TERMINAUX FERROVIAIRES DU MARCHE D'INTERÊT NATIONAL DE RUNGIS

Entre,

D'une part,

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2, rue Simone Veil – 93400 Saint-Ouen-sur-Seine, représentée par sa présidente, Madame Valérie PÉCRESSE, en vertu de la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022,

Ci-après dénommée « **la Région** »,

Et

L'État, représenté par le préfet de la région d'Île-de-France, préfet de Paris, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'ordre national du Mérite, faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS,

Ci-après dénommé « **l'État** »,

Ci-après désignés « **les financeurs** »,

Et, d'autre part,

La société d'économie mixte d'aménagement et de gestion du marché de Rungis (SEMMARIS), au capital de 14 696 158 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de CRETEIL sous le numéro 662 012 491, dont le siège social est 1, rue de la Tour, Marché d'Intérêt National de PARIS-RUNGIS, 94550 CHEVILLY-LARUE, représentée par Monsieur Stéphane LAYANI, président-directeur général,

Ci-après dénommé « **la SEMMARIS** », « le bénéficiaire » ou « le maître d'ouvrage »,

La Région, l'État et le bénéficiaire étant désignés ci-après collectivement les « Parties » et individuellement une « Partie »,

VU le Code des Transports, notamment les articles L. 4311-1 et suivants,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Loti) ;

VU la loi organique n°2001-692 modifiée du 1er août 2001 relative aux lois de finances ;

VU la loi 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

VU le décret n° 65-325 du 27 avril 1965 relatif à la création dans la région parisienne d'un marché d'intérêt national et portant règlement d'administration publique pour le transfert des Halles centrales sur ce marché des transactions portant sur les produits qui y seront vendus, et l'article 199 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques ;

VU la convention du 23 février 1967 entre l'État et la SEMMARIS, réglant leurs relations ;

VU le décret n°2004-374 modifié du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation, à l'action des services de l'État dans les régions et les départements ;

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

VU le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'État pour les projets d'investissement ;

VU la délibération n° CR 2024-038 du 26 septembre 2024 adoptant le volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027, signé le 26 septembre 2024 ;

VU la délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024 relative à l'opération « Construction des nouveaux terminaux ferroviaires du M.I.N. de Rungis » (CPER) ;

VU la demande de subvention formulée par la SEMMARIS lors du comité consultatif du marché d'intérêt national (MIN) de Rungis tenu le 7 juillet 2023, établissant le besoin de concours publics à hauteur de 20 M€ ;

VU la convention de financement relative à la réalisation d'un terminal multimodal sur le site du MIN Rungis entre l'État et la SEMMARIS, signée le 29 décembre 2023, ayant pour objet les modalités de financement, de gouvernance et de réalisation des études nécessaires à la réalisation du terminal ;

Il est convenu ce qui suit :

PREAMBULE :

Le Marché d'Intérêt national de PARIS-Rungis (MIN) est desservi par le réseau ferroviaire depuis son ouverture en 1969. La SEMMARIS est la société d'économie mixte chargée, par l'État, jusqu'en 2049, de l'aménagement et de la gestion du MIN de Paris-Rungis et de toutes les installations se rapportant directement à son activité.

En 2019, des difficultés techniques et financières entrainent l'interruption de la liaison Perpignan-Rungis. Dans le cadre de sa mission de service public et de poursuite de la promotion des infrastructures du Marché, la SEMMARIS a décidé de redévelopper une desserte ferroviaire moderne, attractive et fiable. Ce projet répond, par ailleurs, à un enjeu majeur de transition écologique.

Dans un contexte de nécessaire décarbonation des transports, l'État et la SEMMARIS ont lancé un projet en 2 étapes pour pérenniser la desserte ferroviaire du Marché de Rungis :

1. à court terme, relance de la liaison Perpignan-Rungis, afin d'éviter le transfert du trafic du rail vers la route ;
2. à moyen terme, développement d'un terminal de transport combiné offrant un service ferroviaire de qualité et viable économiquement.

En 2021, la première étape de ce projet s'est concrétisée par la relance de la liaison Perpignan-Rungis à la suite d'un appel à manifestation d'intérêts (AMI) de l'État.

En novembre 2021, la SEMMARIS, autorité concédante au sens de l'article L.1211-1 du Code de la commande publique, a donc lancé un appel d'offres européen afin d'attribuer un contrat de concession pour le financement, la conception, la construction, l'exploitation et la maintenance du terminal ferroviaire et multimodal du MIN de Rungis. Cet appel d'offres a été publié au Journal officiel de l'Union Européenne (n° 607207-2021-FR du 26.11.2021), conformément aux articles L. 3120-1 et suivants du Code des marchés publics et à l'article L. 1211-1 du Code de la commande publique. L. 3120-1 et suivants et R. 3121-1 et suivants.

A la suite de cet appel d'offres, en septembre 2023, la SEMMARIS a attribué, sur critères techniques et financiers, la concession à la société VIIA, spécialisée dans l'exploitation de terminaux combinés et en particulier d'autoroute ferroviaire.

Le contrat est conclu entre la SEMMARIS et deux sociétés dédiées détenues à 100% par VIIA, dont l'objet social est exclusivement réservé à l'exécution de la concession :

- Rungis Terminal Société d'Investissement (RTSI), qui portera les investissements dans les terminaux ;
- VIIA Connect Rungis (VCR), qui sera en charge de l'exploitation des terminaux.

Ce contrat de concession est conclu pour une durée de 21 ans à partir de sa signature, soit jusqu'en 2045. Cette durée correspond à la durée d'amortissement des infrastructures réalisées dans le cadre du projet.

L'appel d'offres lancé par la SEMMARIS prévoyait que le financement du projet soit à la charge du concessionnaire. Une faculté était néanmoins ouverte pour les candidats d'indiquer un montant de concours publics nécessaires à la réalisation du projet, clairement justifiée au regard de l'investissement requis. Dans ce contexte, l'analyse juridique menée par la SEMMARIS précise que les concours publics à apporter au concessionnaire puissent être considérés comme des Compensations d'Obligations du Service Public (COSP) au sens de la jurisprudence Altmark, sans être qualifiés comme des aides d'État. En effet, les quatre justifications posées par la jurisprudence peuvent être vérifiées dans le cadre de l'appel d'offres lancé par la SEMMARIS (effectivité d'obligations de service public clairement définies, transparence dans la fixation du montant des concours publics, absence de surcompensation au profit de l'opérateur, sélection de l'opérateur le plus à même de réaliser la mission de service public à moindre coût).

Dans le cadre du projet, VIIA, en tant que maître d'ouvrage de la partie ferroviaire, est en charge de l'obtention des autorisations administratives nécessaires à la réalisation du projet.

La SEMMARIS et l'État ont signé une première convention le 29 décembre 2023 afin de financer les études de développement du terminal de transport combiné sur le MIN de Rungis. Le coût total de ces études a été établi à 801 900 € HT, entièrement subventionné par l'État.

La concrétisation du projet de terminal combiné sur le Marché de Rungis est en bonne voie. Néanmoins, le projet de VIIA nécessite des financements publics afin d'assurer sa viabilité économique. C'est l'objet de la demande de financement déposée par la SEMMARIS.

Le bénéficiaire a sollicité l'État et la Région afin d'obtenir leur soutien financier au titre du volet mobilités 2023-2027 du contrat de plan État-Région Île-de-France 2021-2027.

L'attribution par la Région d'une subvention et son versement se font dans le respect des règles fixées par son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du conseil régional n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022, et des conditions suivantes.

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

ARTICLE 1.1 – Les dépenses financées

Les dépenses prises en charge par les subventions régionale et de l'État concernent les travaux de réaménagement des terminaux ferroviaires de Rungis, sur ses emprises nord et sud, et les travaux de l'ouvrage d'art nécessaires au fonctionnement des terminaux ferroviaires.

L'ensemble de ces travaux, désigné ci-après comme « l'opération » ou « le projet » consiste en :

- Terminal Sud : réaménagement complet de l'ancien terminal pour mettre en place des installations de transbordement vertical par reachstacker (grue mobile télescopique), incluant des zones de stockage des véhicules et de la marchandise ; réaménagement des voies du faisceau de manœuvre en conservant autant que possible les installations existantes ; création du point de contrôle d'accès aux terminaux et d'un bâtiment administratif.
- Terminal Nord : réaménagement complet du terminal pour le transbordement horizontal avec la technologie Lohr, y compris la suppression des installations pour la manutention des trains conventionnels et la création d'espaces de stockage pour les poids-lourds ; création d'un point d'accès direct au marché de Rungis ; création d'un hangar de maintenance et réparation des caisses mobiles.
- Ouvrage d'art sur l'autoroute A86 : réaménagement complet du pont pour permettre des liaisons routières et ferroviaires (actuellement uniquement ferroviaires) ; mise en place d'une voie ferrée bidirectionnelle au centre (y compris la suppression de la butte ferroviaire) et d'une route bidirectionnelle du côté Est reliant le « Terminal Nord » et le « Terminal Sud » ; rénovation et renforcement de la structure de l'ouvrage d'art.

La date d'achèvement prévisionnelle de l'opération est décembre 2026. Un calendrier prévisionnel indicatif du déroulement des différentes phases de l'opération est joint en annexe n°1 à la présente convention. Ce calendrier peut évoluer sur justification du maître d'ouvrage. Chaque actualisation doit faire l'objet d'une communication lors de la prochaine instance de gouvernance du projet prévue à l'article 4 de la présente convention.

La description détaillée de l'opération figure dans la fiche projet (n°24007605) jointe en annexe n° 2 à la présente convention.

ARTICLE 1.2 – Les cofinanceurs du projet

L'État et la région Île-de-France sont les financeurs du projet dans le cadre du **volet « mobilités » 2023-2027 du contrat de plan État-Région 2021-2027**.

Par délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024, la région Île-de-France a décidé de soutenir la SEMMARIS, le bénéficiaire, pour l'opération intitulée : « réaménagement des terminaux ferroviaires du MIN de Rungis », décrite supra.

La région Île-de-France participe financièrement au projet par l'attribution d'**une subvention de 5 100 000 €** (cinq millions cent mille euros) HT **en investissement**.

Cette aide constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Le soutien régional concerne uniquement les travaux mentionnés par l'article 1.1 de la présente convention et n'implique aucun engagement sur la suite du projet.

L'État finance l'opération, **à hauteur de 14 900 000 €** (quatorze millions neuf cent mille euros) HT. Cette aide constitue un montant plafond, non actualisable et non révisable.

Les dépenses prises en charge par la subvention étatique concernent uniquement les travaux décrits à l'article 1.1 et n'implique aucun engagement sur la suite du projet.

Le cofinancement de l'opération globale s'établit ainsi :

	Clé de financement	**Montants HT (euros courants)**	
État	2,19 %	Part État déjà financée via la convention du 29 décembre 2023	801 900 €
	38,49 %	**Part État via la présente convention**	**14 098 100 €**
	40,68 %	Total État pour l'ensemble du projet	14 900 000 €
SEMMARIS	**7,18 %**		**2 631 903 €**
Région Île-de-France	**13,92 %**		**5 100 000 €**
VIIA	**38,22 %**		**14 000 000 €**
COÛT TOTAL DU PROJET	**100 %**		**36 631 903 €**

Tous les montants figurant dans la présente convention sont exprimés en euros courants.

Le calendrier prévisionnel des dépenses de l'opération, précisant les montants HT, est détaillé dans la « fiche projet » en annexe à la présente convention.

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement de cette opération.

ARTICLE 1.3 – En cas de participation ultérieure d'un nouveau financeur

Toute autre participation financière par un tiers aux travaux mentionnés à l'article 1.1 de la présente convention viendra en déduction des participations de l'État et de la Région, avec la répartition suivante : 75% du montant de la nouvelle participation déduits de la participation de l'État, les 25% restants étant déduits de la participation de la Région. Un avenant sera signé le cas échéant.

ARTICLE 2 – OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE

ARTICLE 2.1 – Obligations relatives au projet subventionné

Le bénéficiaire s'engage à réaliser le projet :

- à son initiative et sous sa responsabilité, en liaison avec les deux sociétés délégataires retenues, selon les dépenses dont le contenu est précisé dans la " fiche projet " jointe à la présente convention,
- conformément aux éléments présentés à l'État et à la Région et ayant donné lieu à l'attribution de leur subvention respective ainsi qu'à la rédaction de la « fiche projet »,
- dans le respect des règles de l'art et conformément à toutes les lois et règlements en vigueur.

Le bénéficiaire s'engage à maintenir jusqu'à l'année 2045 (fin de la concession avec VIIA), l'affectation des biens subventionnés à l'usage exclusif de l'activité logistique. En l'absence d'opérateur économique en capacité d'exploiter les biens, ceux-ci pourront faire l'objet d'une évolution en lien avec l'activité logistique.

ARTICLE 2.2 – Obligations en matière d'éthique

Le bénéficiaire s'engage à respecter tout droit applicable ayant pour objet la prévention et la répression des atteintes à la probité : corruption, trafic d'influence, prise illégale d'intérêts, concussion, favoritisme et détournement de fonds publics et, le cas échéant, mettre en place et maintenir ses propres politiques et procédures relatives à l'éthique et à la lutte contre la corruption et autres atteintes à la probité conformément aux bonnes pratiques en la matière.

La Région est amenée à collecter des données publiques relatives à la probité du demandeur dans le cadre de son dispositif d'évaluation des tiers. En fonction de l'analyse de ces données et/ou de manquement constaté et motivé en matière d'atteinte à la probité, la Région se réserve la possibilité de ne pas attribuer la subvention demandée, de suspendre son versement ou de demander son remboursement.

Toute autre source d'information type voie de presse pourra également être prise en compte par la Région.

ARTICLE 2.3 - Obligations administratives et comptables

Le bénéficiaire s'engage à :

- Informer la Région et l'État par écrit et documents à l'appui de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire. Cette information doit être communiquée dans un délai de deux mois suivant la modification.
- Informer la Région et l'État des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.
- Informer la Région et l'État par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention.
- Conserver pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives.
- Faciliter tout contrôle par la Région, l'État ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds – y compris par le concessionnaire visé à l'article 3.2.5 - notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

- Tenir une comptabilité analytique relative au projet subventionné. Le bénéficiaire fournira une double comptabilité analytique : l'une pour les travaux réalisés en direct par lui, l'autre pour les travaux réalisés par son concessionnaire. Il pourra fournir un état consolidé au besoin.

En signant la présente convention, le responsable légal de l'entreprise bénéficiaire, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région ou par l'État,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires…) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région ou par l'État soient librement utilisées et diffusées par ces derniers.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondestransports@iledefrance.fr) et à l'État (spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

ARTICLE 2.4 - Obligations en matière d'ouverture des données

Dans le cadre du programme « Smart Région Initiative » dont l'objectif est de faire de l'Île-de-France la première Smart Région d'Europe, par l'offre d'équipements et services numériques innovants qui améliorent la qualité de vie des franciliennes et franciliens, la Région s'est dotée d'une plateforme de données et de services dont la vocation est de constituer un socle de données partagées pour :

- ajuster au mieux les politiques publiques, régionales en particulier, au bénéfice des publics et du territoire francilien,
- permettre aux acteurs du territoire de concevoir et proposer des services adaptés et innovants.

Par ailleurs, l'observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF) mis en place par l'État et la Région doit recueillir l'ensemble des ressources disponibles en matière de fret et logistique afin de produire, partager et valoriser les connaissances entre les acteurs.

Les jeux de données produits dans le cadre du projet concerné par la présente convention devront dans la mesure du possible alimenter l'une ou l'autre de ces deux plateformes.

A cette fin, le bénéficiaire s'engage à tenir à jour et à transmettre aux financeurs le catalogue des données produites ou traitées dans le cadre de l'exécution du projet tel que défini infra.

Le bénéficiaire s'engage à fournir, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionales et/ou l'observatoire régional du fret et de la logistique et selon quelles modalités.

Le bénéficiaire s'engage à transmettre annuellement aux financeurs, à la mise en service du premier des deux terminaux financés, et ce, pendant toute la durée de la concession, les éléments suivants :

- Le catalogue de données produites ou traitées dans le cadre du projet
- Les données ci-après :

Donnée	Format
Nombre de trains/jours	Excel ou autre
Nombre d'UTI et tonnes transportées/an – autoroute ferroviaire	Voir annexe 3
Nombre d'UTI et tonnes transportées/an – combiné reachstaker	Voir annexe 3
Nombre de trains-km/an	Excel ou autre
Nombre de PL évités/an	
Nombre de km PL évités/an	Excel ou autre
Emissions de GES évitées/an	Excel ou autre

Le modèle de document support au bilan annuel des trafics ferroviaires figure en annexe 3 de la présente convention.

L'exploitation des données issues du projet pourra venir alimenter l'OFELIF.

Ces données permettront, en outre, de consolider les indicateurs à suivre au cours de l'exécution du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027 en matière de transport de marchandise, en application de son annexe 5 « indicateurs de suivi du volet mobilités du CPER 2023-2027 ».

ARTICLE 2.5 - Obligations en matière de communication

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la **région Île-de-France** auprès des usagers finaux et du grand-public, le bénéficiaire s'engage à mentionner, dès la notification de l'attribution de la subvention, la contribution régionale pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention. La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la « Charte de visibilité régionale » disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF4 dont les principes sont :

Mention du soutien de la région Île-de-France et apposition du logo régional :

L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :

Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :

Qu'il s'agisse d'une subvention en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité :

Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la subvention : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire :

Tout événement public de valorisation du projet subventionné (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention :

Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire (autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale. Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

Le bénéficiaire doit mentionner la participation de **l'État** et en faire état sur l'ensemble des supports établis (panneaux de chantier, plaquettes, invitations, supports audiovisuels, sites internet ou autres) et lors des manifestations valorisant l'objet du présent financement. Les dossiers d'études, les documents et supports d'information et de communication mentionneront de manière explicite les logos des financeurs publics, selon la charte graphique de l'État, qui sera mise à disposition sur demande du bénéficiaire. L'ensemble des panneaux de chantiers, documents et supports d'information ou communication fera apparaître de manière explicite le logo de l'État (Marianne).

Le porteur de projet s'engage par ailleurs à informer les services de l'État de l'organisation de toute manifestation publique de communication relative au projet.

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

ARTICLE 2.6 - Obligations en matière de respect de l'environnement

L'État et la Région attachent une importance toute particulière à l'exemplarité qui doit guider la SEMMARIS dans la conduite du présent projet, à la prise en compte des impacts sur l'environnement et à la mise en œuvre de toutes les mesures visant à les éviter, réduire, compenser.

Une attention particulière est portée :

- aux émissions de GES, directes et indirectes, liées aux chantiers, en fixant des objectifs "minimaux" de performance à atteindre, et en mettant en place des démarches d'amélioration continue pour les réduire ;
- à la réduction de l'exposition des riverains, des personnels de chantier et du MIN, aux nuisances générées par les chantiers. La SEMMARIS veille à encadrer l'élaboration et la mise en œuvre de ces projets par des procédures et consultations permettant la prise en compte des enjeux environnementaux, l'information du public et la concertation.

- à la prise en compte des spécificités franciliennes qui sont identifiées dans les différents schémas régionaux sectoriels et notamment le schéma régional de cohérence écologique.
- aux mesures que la SEMMARIS prévoit ou met en œuvre en matière d'enjeux environnementaux associés au présent projet. La SEMMARIS précise les mesures environnementales qu'elle intègre ou prévoit dans le cadre des études de conception du projet, de l'élaboration et de la conclusion des marchés de travaux, et de leur réalisation. Il s'agit notamment des clauses insérées dans les marchés de maîtrise d'œuvre et/ou travaux qui seront passés pour le projet (exemples : utilisation de béton bas carbone, de matériaux recyclés, de limitation des déplacements et recours au télétravail pour les prestations intellectuelles, production par les entreprises de schéma d'organisation et de gestion des déchets, etc.)
- à l'utilisation d'éco-matériaux, au réemploi sur site et à la valorisation des déblais et déchets (recours à l'utilisation de matériaux biosourcés, recherche d'économies d'énergie, utilisation d'énergies renouvelables…).
- à la réduction des déchets et à l'amélioration de leur gestion dans une logique d'économie circulaire qui est une priorité francilienne qui doit se traduire par l'inclusion de clauses environnementales relatives à la réalisation de schémas de gestion des déchets, en particulier pour les chantiers qui génèrent des grands mouvements de déblais, selon les recommandations du plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD).

La SEMMARIS s'engage à rendre compte à l'État et à la Région des impacts environnementaux du projet durant les travaux avec les objectifs suivants à respecter :

Indicateurs	Objectifs
Part de matériaux issus de la démolition du terminal*, valorisés en réemploi ou en recyclage *hors ouvrage d'art	- Béton : 90 % - Enrobés : 90 % - Rails : 100 % - Traverses : 20 % - Ballast : 50% - Ferrailles diverses : 90 % - Matériaux mélangés : 30 %
Part des matériaux utilisés dans la construction du terminal ferroviaire*, issus du recyclage ou du réemploi (sous réserve que les conditions de sécurité soient remplies) *hors travaux de renforcement de l'ouvrage d'art	- Matériaux mélangés : 20 % - Rails : 100 % - Traverses : 20 % - Ballast : 50% - Enrobés : 30 % - Grave en structures de voirie : 70 % (utilisation de bétons recyclés)

Pour les projets ferroviaires du volet « Mobilités » 2023-2027 du CPER 2021-2027, le rapport environnemental préconise, en matière d'énergie, de privilégier les sources d'électricité bas-carbone pour l'électrification des lignes. Il rappelle aussi que : « la mise en œuvre du contrat de plan se fera dans une logique encadrée par une multitude de dispositifs déjà existants, pilotés tant par les services de l'État que ceux de la Région. Ces dispositifs comportent des préconisations et des prescriptions qui s'appliquent de fait. Ces dispositifs qui intègrent un large panel de thématiques environnementales et d'enjeux associés sont, entre autres :

- les référentiels nationaux : Référentiel d'évaluation des projets de transports du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie 2014

- les référentiels propres à la région Île-de-France : Référentiel aménagement construction durable 2011,
- les outils ou organismes ressources : Démarche HQE® (améliorer la qualité environnementale des bâtiments neufs et existants), Démarche AEU® ADEME (outil destiné à favoriser la recherche d'une plus-value environnementale dans les pratiques urbanistiques), labels (Effinergie : promotion et labellisation de constructions et rénovations de bâtiments à basse consommation d'énergie (Effinergie Réhabilitation, Effinergie+, BEPOS Effinergie), Evaluation d'impact en santé (Agence régionale de santé Île-de-France).

ARTICLE 2.7 – Obligations posées par la Région, relatives à la charte régionale des valeurs de la république et de la laïcité

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

ARTICLE 2.8 - Obligations posées par la Région, relatives à l'obligation d'offres de stage ou d'alternance

Conformément à la délibération du conseil régional n° CR 08-16 du 18 février 2016 modifiée relative à 100 000 nouveaux stages pour les jeunes franciliens, le bénéficiaire s'engage à publier, avant la demande du solde des subventions pour des travaux financés par l'État et la Région, 15 offres de stage ou de contrats de travail en alternance (contrat d'apprentissage ou de professionnalisation) d'une période minimale de deux mois sur la plateforme https://stages.iledefrance.fr, selon les modalités qui lui sont communiquées par la Région.

ARTICLE 3 – DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 3.1 - Éligibilité des dépenses subventionnables

Les dépenses subventionnables sont prises en compte, à compter du 15 novembre 2024, et jusqu'à la date de la demande de versement du solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.2.5 de la présente convention.

Le tableau suivant présente la répartition des postes de dépenses éligibles, en euros HT :

	Terminal Nord	Terminal Sud	OA	TOTAL
ADMINISTRATIF dont études ouvrage d'art, coordination sécurité santé, assurances, publicité, gardiennage, contrôles divers…	1 240 600 €	712 530 €	568 440 €	2 521 570 €
ETUDES PRELIMINAIRES			127 000 €	127 000 €
GÉNÉRALITÉS : installation de chantier, topographie, étude, direction de projet, suivi qualité	400 000 €	213 903 €	310 000 €	923 903 €
TRAVAUX PRÉPARATOIRES	1 980 300 €	774 800 €	705 200 €	3 460 300 €
TERRASSEMENTS	911 700 €	420 800 €	10 500 €	1 343 000 €
SUPERSTRUCTURE DU TABLIER, ETANCHEITE, TRAITEMENT CORROSION EXTRADOS			610 000 €	610 000 €
TRAITEMENT CORROSION INTRADOS			2 300 800 €	2 300 800 €
VOIRIE	1 848 900 €	885 700 €	390 400 €	3 125 000 €
MURS DE SOUTENEMENT			1 100 000 €	1 100 000 €
VOIE FERREE	1 802 500 €	2 414 600 €	410 700 €	4 627 800 €
FOSSE DE TRANSBORDEMENT	4 310 000 €	0 €	0 €	4 310 000 €
ASSAINISSEMENT	904 400 €	699 700 €	15 400 €	1 619 500 €
RÉSEAUX DIVERS	528 000 €	582 800 €	46 000 €	1 156 800 €
ESPACES VERTS	3 200 €	43 100 €	0 €	46 300 €
SIGNALISATION & CONTRÔLE D'ACCES	176 300 €	209 400 €	0 €	385 700 €
OUVRAGES DIVERS	1 134 000 €	819 900 €	0 €	1 953 900 €
Total HT BASE	15 239 900 €	7 777 233 €	6 594 440 €	29 611 573 €
Total HT AVEC ALEAS 10%	16 763 890 €	8 554 956 €	7 253 884 €	32 572 730 €
Total HT MO 10%	**18 440 279 €**	**9 410 452 €**	**7 979 272 €**	**35 830 003 €**
TVA 20%	3 688 056 €	1 882 090 €	1 595 854 €	7 166 001 €
TOTAL TTC	22 128 335 €	11 292 542 €	9 575 127 €	42 996 004 €

Cette répartition indicative pourra évoluer en fonction des dépenses réelles, dans un principe de fongibilité entre postes de dépenses et dans le respect de l'enveloppe globale de l'opération.

ARTICLE 3.2 - Modalités de versement

3.2.1 Versement d'avance

Un premier appel de fonds (avance) correspondant à **20 % maximum du montant de la part étatique** de la subvention est effectué après notification de la présente convention, sur justification par la SEMMARIS de l'engagement effectif de l'opération (courrier du MOA certifiant l'engagement de l'opération).

La Région ne verse pas d'avance.

3.2.2 Versement d'acomptes

Le bénéficiaire peut demander auprès des financeurs le versement d'acomptes à valoir sur les paiements déjà effectués par le bénéficiaire ou son concessionnaire Rungis Terminal Société d'Investissement (RTSI), en proportion du taux ou du barème de la subvention de chaque financeur indiqué à l'article 1.2 de la présente convention. L'État et la Région sont informés ensemble de chaque demande de versement d'acomptes. Les modalités d'appels de fonds auprès de chaque financeur sont définies infra.

Le versement de la subvention régionale est effectué dans le respect des dispositions suivantes :

- Chaque versement de subvention est effectué sur demande du bénéficiaire. La demande précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, par le bénéficiaire ou son concessionnaire, ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.
- Chaque demande de versement de subvention est complétée, datée et signée par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée. Elle est revêtue du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

La demande de versement des acomptes auprès de la région Île-de-France comprendra :

- L'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention ;
- L'état récapitulatif détaillé des dépenses acquittées par le maître d'ouvrage et son concessionnaire indiquant notamment les références des factures, marchés ou actes payés, la nature des dépenses acquittées, leur date de comptabilisation et le montant des dépenses acquittées ;

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour chaque financeur, de la clé de financement définie à l'article 1 de la présente convention.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Le cumul des acomptes ne peut excéder 80 % du montant prévisionnel de la subvention.

Le versement de la subvention étatique est effectué dans le respect des dispositions suivantes :

- Chaque versement de subvention est effectué sur demande du bénéficiaire. La demande précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, par le bénéficiaire ou son concessionnaire, ainsi que le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées.
- Chaque demande de versement, fera clairement référence à la subvention (nom de l'opération et de la convention et n° d'engagement juridique qui sera communiqué par l'État lors de la notification de la convention) ;
- Chaque demande de versement de subvention est complétée, datée et signé par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée. Elle est revêtue du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Chaque demande de versement comprendra :

- un tableau de justification de l'état d'avancement de l'opération (exprimé en pourcentage) daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage, sauf demande de solde ;

- un état récapitulatif des dépenses comptabilisées, daté et signé par le représentant dûment habilité du maître d'ouvrage ;
- le cas échéant, l'état récapitulatif des montants déjà demandés au titre de la présente convention.
- une note de synthèse décrivant qualitativement l'avancement de l'opération, les éventuelles difficultés rencontrées, l'évolution du planning général et faisant état du délai prévisionnel de mise en service des aménagements.

Le montant cumulé des appels de fonds avant appel du solde ne pourra excéder 80 % du montant de la contribution prévisionnelle de l'État mentionnée à l'article 1.

Le versement de la subvention de l'État est effectué sur présentation d'appels de fonds par le bénéficiaire.

Les demandes d'acomptes résultent des documents définis précédemment et de l'application des clés de financement définies à l'article 1 de la présente convention.

Le calendrier prévisionnel indicatif du montant annuel des appels de fonds de l'opération, ainsi que des études financées par l'État seul, est le suivant :

Année	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Prévisions des appels de fonds (en € courants)	**0 €**	**26 222 332 €**	**10 409 571 €**	**0 €**
Soit pour la région Île-de-France	0 €	3 650 749,27 €	1 449 250,73 €	0 €
Soit pour l'État (dont les 801 900 € relevant de la convention État-SEMMARIS du 29 décembre 2023)	0 €	10 665 914,53 €	4 234 085,47 €	0 €

3.2.3 Versement du solde

Toute demande de solde est ferme et définitive. Le montant final de la subvention sera calculé par application du taux de subvention aux dépenses réelles et plafonné aux dépenses subventionnables prévisionnelles indiquées à l'article 1 de la présente convention.

La subvention ne peut être versée en totalité qu'après justification par le bénéficiaire de l'achèvement et du paiement complet de l'opération subventionnée ainsi que la production de la déclaration d'achèvement des travaux.

Pour les personnes morales de droit privé, ou ne disposant pas d'un comptable public, le versement du solde est subordonné une visite de site avec les financeurs publics et à la production des documents suivants :

- d'une note détaillant :
  - la réalisation de l'opération et précisant la conformité de ses caractéristiques finales avec celles visées dans la « fiche projet » annexée à la présente convention,
  - le bilan qualitatif et quantitatif du projet au regard des objectifs et impacts attendus tels que précisés par la fiche projet et/ou l'annexe technique ;
  - le décompte général définitif de l'opération
- d'un état récapitulatif de l'ensemble des paiements réalisés par le bénéficiaire et son concessionnaire, qui précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Ce document doit comporter, par ailleurs, la date de mise en service effective du bien financé par la Région.

- d'un compte rendu financier de l'opération ou de la tranche d'opération subventionnée. Ce document comporte la signature du représentant légal du bénéficiaire. La signature

de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté ou si les dispositions légales le prévoient, à défaut elle est remplacée par celle du trésorier de l'organisme subventionné. Les dépenses engagées par le concessionnaire seront certifiées par leurs commissaires aux comptes. Le bénéficiaire fournira une attestation globale certifiée par ses propres commissaires aux comptes.

- d'un état récapitulatif des montants déjà attribués au titre de la présente convention ;
- le cas échéant, d'une note actualisant la durée d'amortissement du bien financé ;
- **pour la subvention régionale**, aux éléments mentionnés ci-dessus, s'ajoute la production d'un compte-rendu d'exécution signé par le représentant légal du bénéficiaire qui détaillera notamment les modalités de mise en œuvre de la Charte des valeurs de la République et de la laïcité.

Le paiement du solde est conditionné à la transmission des rapports définitifs des travaux et des éléments cités précédemment.

Le montant de la subvention, tel qu'indiqué à l'article 1 de la présente convention, constitue un plafond, non actualisable. Tout dépassement du montant visé à l'article 1 est pris en charge par le bénéficiaire.

3.2.4 Modalités de mandatement

Le mandatement de la région Île-de-France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement s'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention comme indiqué à l'article 1.

La date et les références de mandatement sont portées par tous moyens écrits à la connaissance du bénéficiaire.

Le paiement est effectué par virement bancaire portant le numéro Iris attribué au projet : 24007605.

Le comptable assignataire est le Directeur Régional des Finances Publiques d'Île-de-France et du Département de Paris, Trésorier-Payeur Général pour la région Île-de-France. (directiondestransports@iledefrance.fr)

Pour la Région, le service responsable de l'instruction et du suivi de la subvention est le service Fret et entreprises de transport de la direction des transports.

Pour l'État, le service unique responsable de l'instruction et du suivi de la subvention est la DRIEAT.

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
Région Île-de-France	**Région Île-de-France** 2 rue Simone Veil, 93400 Saint-Ouen-sur-Seine	**Pôle Finances Direction de la comptabilité**	CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr
État	**DRIEAT** 25/27 rue Leblanc, 75 015 Paris Cedex 15	**Service de la Politique des Transports (SPOT)** - **Unité Budget et Synthèse Financière (BSF)**	spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr M. Éric Lavoine (01 40 61 85 61) eric.lavoine@developpement-durable.gouv.fr) M. Nicolas Bonnet (01 40 61 89 50) nicolas.bonnet@developpement-durable.gouv.fr
État Copies dématérialisées **(format .pdf)**			spot.drieat-if@developpement-durable.gouv.fr heloise.lefranc@developpement-durable.gouv.fr
SEMMARIS	**SEMMARIS** 1 Rue de la Tour - BP 40 316 - 94 152 CEDEX	**Direction Financière**	Aminata Diop, Directrice Exécutive adjointe aminata.diop@semmaris.fr, +33 1 41 80 81 42 - +33 6 43 93 99 44 Catherine Picard, Directrice Adjointe en charge de la Comptabilité catherine.picard@semmaris.fr, +33 1 41 80 81 24 - 33 6 60 46 40 01

Chaque appel de fonds sera transmis au Centre de prestation comptable mutualisé (CPCM) par voie dématérialisée sur la plateforme Chorus Portail Pro (https://chorus-pro.gouv.fr) en indiquant :

- le numéro SIRET de l'État : 11000201100044 ;
- le code service exécutant de l'État : EALCPCM075 ;
- le numéro d'engagement juridique (EJ), correspondant à l'appel de fonds.

Les numéros d'engagement seront communiqués lors de la notification de la présente avant l'émission de l'appel de fonds.

3.2.5 Autorisation de reversement

En vertu de l'article L 1611-4 du Code général des collectivités territoriales (CGCT), le bénéficiaire est autorisé à reverser à son concessionnaire RTSI une partie de la subvention régionale. La société concessionnaire RTSI effectuera les travaux sur les futurs terminaux de Rungis et portera à ce titre une partie des investissements.

Le bénéficiaire est autorisé à reverser au concessionnaire RTSI une partie de la subvention étatique.

3.2.6 Règles de caducité

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la **région Île-de-France**, si à l'expiration d'un délai de trois (3) ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un (1) an maximum par décision de la présidente de région, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois (3) ans mentionné ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de

programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la présidente de région. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

À compter de la date de première demande de versement, le bénéficiaire dispose d'un délai maximum de quatre (4) années pour présenter le solde de l'opération. À défaut, le reliquat de la subvention non versé est caduc.

Pour l'État, si, à l'expiration d'un délai de deux (2) ans à compter de la notification de la subvention de l'État, l'opération subventionnée n'a connu aucun commencement d'exécution, l'État peut constater la caducité de sa décision d'attribution de subvention. Une demande de prorogation peut être présentée par le bénéficiaire. Une telle prorogation ne peut excéder un (1) an.

Le début d'exécution de l'opération est réputé constitué par l'acte juridique (marché, bon de commande…) créant une obligation entre le maître d'ouvrage et le premier prestataire.

Dans un délai d'un (1) an à compter de la date prévisionnelle d'achèvement du projet mentionnée à l'article 1, la SEMMARIS adresse à l'État :

- Une déclaration d'achèvement de l'opération accompagnée d'un décompte final des dépenses réellement effectuées ;
- La liste des aides publiques perçues et de leur montant respectif.

En l'absence de réception de ces documents par l'autorité compétente au terme de cette période d'un (1) an, aucun paiement ne peut intervenir au profit du ou des bénéficiaires.

3.2.7 Révision du montant subventionné

Les montants des subventions tels qu'indiqués à l'article 1 de la présente convention, constituent un plafond non actualisable et non révisable. Tout dépassement de ces montants est pris en charge par le bénéficiaire.

En cas de perspective de dépassement des montants visés à l'article 1, les cofinanceurs sont informés lors d'un comité des financeurs à organiser.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire de la subvention s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention de la Région et de l'État attribuée est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application de la clé de financement indiquée à l'article 1 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement à la Région et à l'État en cas de trop perçu.

ARTICLE 4 – MODALITES DE SUIVI DE REALISATION DE LA PRESENTE CONVENTION

Les décisions relatives à l'exécution de la convention sont prises par un comité de pilotage (COPIL).

Le COPIL est composé des représentants de la Région, de l'État (DRIEAT) et de la SEMMARIS. Le délégataire de la SEMMARIS et ses deux sociétés filiales dédiées sont invités à ce comité de pilotage en tant que de besoin.

Le COPIL aura pour objet :

- D'informer les financeurs de l'avancement des travaux, notamment en dressant un point d'étape d'avancement physique et de tenue des délais ainsi que la mise à jour du dialogue de gestion financière de l'opération ;
- De s'accorder sur des orientations en cours de réalisation, et en particulier de décider des mesures à prendre dans le cas où le maître d'ouvrage prévoit une modification du programme de réalisation ou un risque de dépassement du besoin de financement ;
- D'étudier la situation des financements disponibles et proposer aux financeurs les décisions à prendre en cas d'aléa ou de risque, notamment financier.

Le COPIL, co-présidé par le préfet de la région Île-de-France et par la présidente de la Région (ou par l'un de leurs représentants), se réunit au minimum une fois par an et en tant que de besoin, notamment en cas d'identification d'un risque majeur de toute nature sur l'opération (financier, juridique…) ou à la demande de l'une des Parties. La SEMMARIS est tenue d'en demander la réunion en cas de détection d'un aléa rencontré ou d'un risque fort, notamment financier.

La SEMMARIS, en tant que maître d'ouvrage, assure l'organisation, le pilotage et le secrétariat du COPIL.

Le COPIL s'appuie sur le travail préparatoire d'un comité opérationnel (COMOP) sur les aspects techniques et financiers, placé sous la présidence de la DRIEAT.

Le COMOP spécifique aux travaux objet de la présente convention, constitué des représentants de l'ensemble des Parties, se réunira à échéance semestrielle ou dès qu'une alerte le justifiera. A minima une fois par an, un bilan global d'étape des travaux sera réalisé sur l'avancement physique des travaux, les coûts, la tenue des délais et les financements disponibles.

Les Parties conviennent que les conditions et modalités prévues à la présente convention sont issues d'hypothèses partagées entre les Parties et issues d'études à dires d'experts dont la vérification sera réalisée à la suite du rendu des résultats des études de projet dans le cadre des comités de suivi prévus au présent article. Ainsi, les Parties conviennent de se réunir dans le cadre d'un comité de pilotage à la suite de l'achèvement des études de projet prévu en novembre 2024 afin de constater notamment les éventuels écarts entre le programme et l'enveloppe financière prévue par la présente convention et le résultat de ces études de projet. Elles statueront alors des suites à donner à l'opération dans le respect des dispositions prévues de la présente convention.

ARTICLE 5 – DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter de la date d'attribution par l'assemblée régionale de la subvention au bénéficiaire.

Sans préjudice des l'articles 2.1 et 2.3, la convention prend fin lors du versement du solde de la subvention régionale et après remise par le bénéficiaire de l'évaluation telle que mentionnée dans l'article 3.2.3 ou à défaut en cas d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.2.5 de la présente convention.

Pour les subventions d'investissement comportant une obligation d'affectation des biens à un usage déterminé pendant une certaine période, elle prend fin une fois expirée la période d'affectation des biens subventionnés indiquée à l'article 2.1, ou le cas échéant par application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 3.2.5 de la présente convention.

ARTICLE 6 – RESILIATION DE LA CONVENTION

La Région et l'État peuvent prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par les financeurs.

La Région et l'État peuvent en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations par le bénéficiaire de l'aide telle que définies à l'article 2 de la présente convention. Dans ce cas, les financeurs adressent au bénéficiaire une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, les financeurs adressent au bénéficiaire la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire par la Région ou l'État.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par les financeurs en cas d'inexécution par le maître d'ouvrage.

ARTICLE 7 – RESTITUTION DE LA SUBVENTION

En cas d'inexécution par le bénéficiaire de ses obligations contractuelles résultant soit des lois, règlements, ou de la présente convention, en cas d'utilisation des subventions non conforme à leur objet, tout ou partie des subventions de la Région et de l'État seront restituées.

Si la résiliation repose sur l'hypothèse du non-respect de l'affectation des biens subventionnés de la présente convention, sauf si cela résulte d'une cause qui s'impose au bénéficiaire et qu'il lui est impossible de surmonter, cette résiliation implique la restitution d'une partie de la subvention versée par la Région, restitution calculée de la façon suivante :

> Subvention restituée = subvention versée x ((durée de la convention – durée d'affectation des biens subventionnés réalisée conformément à la convention) / durée de la convention) x part du financeur

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la subvention versée en cas de non-respect des obligations relatives à la publication d'offres de stage ou d'alternance.

La Région se réserve le droit d'exiger la restitution de l'intégralité de la part subvention versée en cas de manquement avéré au respect de la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité ou d'absence de production par le bénéficiaire du compte rendu financier de l'action subventionnée ou de non-respect des obligations relatives à la publication d'offres de stage ou d'alternance.

L'autorité compétente exige le reversement total ou partiel de la subvention versée par l'État dans les cas suivants :

- si l'objet de la subvention ou l'affectation de l'investissement subventionné ont été modifiés sans autorisation ;
- si elle a connaissance ou qu'elle constate un dépassement du montant des aides publiques perçues ;
- le cas échéant, si le projet n'est pas réalisé au terme du délai prévisionnel d'achèvement de l'opération ou si le bénéficiaire n'a pas respecté les obligations mentionnées dans la présente convention.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la subvention, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné et, le cas échéant, sur sa demande, ses observations orales dans un délai de quinze jours.

Tous les frais engagés par la Région ou l'État pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 8 – MODIFICATION DE LA CONVENTION

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 3.2.4 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et les autres signataires.

ARTICLE 9 – PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite ainsi que le planning de travaux en annexe 1, la fiche projet n° 24007605 en annexe n° 2 et le tableau de *reporting* annuel des trafics de la plateforme en annexe 3 de la présente convention.

Fait à Paris en trois (3) exemplaires originaux,

Le

La présidente du conseil régional d'Île-de-France	Le président directeur général de la SEMMARIS
Valérie PÉCRESSE	Stéphane LAYANI

Le préfet de la région Île-de-France, préfet de Paris

ANNEXE 1 - PLANNING DE L'OPÉRATION

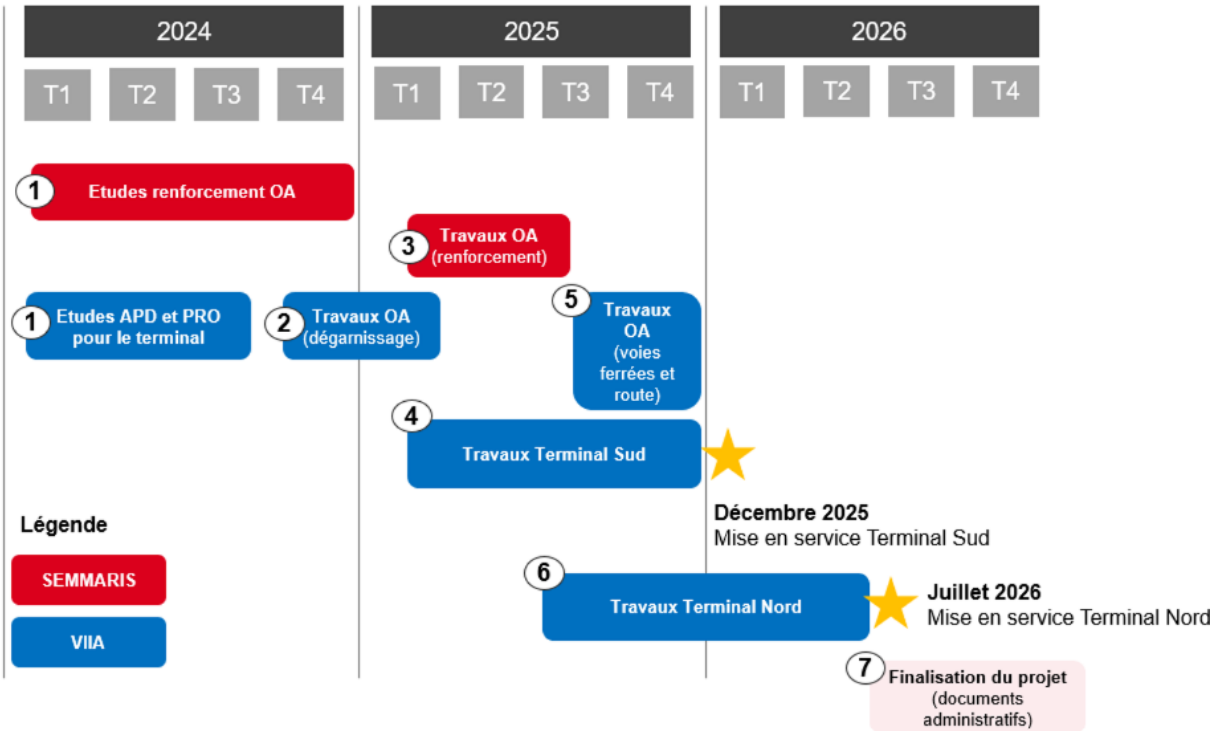
Le projet pourra commencer dès la fin de l'année 2024 jusqu'au 31 décembre 2026 (pour tenir compte des délais jusqu'à la fin des opérations administratives qui se poursuivront au-delà de la mise en service des nouveaux terminaux ferroviaires prévue en juillet 2026). Les études ont été conduites en 2024. Ces dates sont prévisionnelles.

Le projet sera mis en œuvre de manière phasée, avec une ouverture du terminal sud en décembre 2025 et une ouverture du terminal nord en juillet 2026.

Les principaux jalons du projet sont les suivants :

1. En janvier 2024, début des études de VIIA pour le terminal, puis des études SEMMARIS pour le renforcement de l'OA A86 ;
2. En novembre 2024, début des travaux par VIIA avec le dégarnissage de l'Ouvrage d'art par VIIA (démolition de la bosse ferroviaire et des équipements sur l'ouvrage) ;
3. En janvier 2025, début des travaux de renforcement de l'OA A86 par SEMMARIS ;
4. De janvier 2025 à décembre 2025, travaux sur le terminal sud par VIIA ;
5. De septembre 2025 à décembre 2025, finalisation du chantier sur l'ouvrage d'art par VIIA ;
6. De juillet 2025 à juillet 2026, travaux sur le terminal nord par VIIA.

Ces jalons sont représentés sur le schéma ci-dessous.



ANNEXE 2 – FICHE PROJET

Commission permanente du 15 novembre 2024 - CP2024-301

DOSSIER N° 24007605 - REAMENAGEMENT DES TERMINAUX FERROVIAIRES DU M.I.N. DE RUNGIS

Dispositif : CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures (n° 00001354)
Délibération Cadre : CR2024-038 du 26/09/2024
Imputation budgétaire : 908-86-20421-586002-200
Action : 586002017- Plateformes de transport combiné

Libellé base subventionnable	Montant base subventionnable	Taux d'intervention	Montant de subvention maximum
CPER 2021-2027 - fret - opérations d'infrastructures	36 631 903,00 € HT	13,92 %	5 100 000,00 €
	Montant total de la subvention		5 100 000,00 €

PRESENTATION DE L'ORGANISME

Dénomination	:	SEMMARIS
Adresse administrative	:	61 RUE DE LYON 94550 CHEVILLY LARUE
Statut Juridique	:	Société Anonyme
Représentant	:	Monsieur Stéphane LAYANI, Président directeur général

PRESENTATION DU PROJET

Dates prévisionnelles : 15 novembre 2024 - 31 décembre 2026
Démarrage anticipé de projet : Non

Description :
Le Marché d'intérêt national (MIN) de Rungis représente 56% des parts de marché sur la distribution de produits frais en Île-de-France, 1 200 entreprises et environ 13 000 emplois directs.
Son terminal ferroviaire actuel, prévu pour des wagons frigorifiques conventionnels, est devenu obsolète en raison du temps de manutention des chargements et déchargements et de la fin de vie du matériel roulant. Or, le fret ferroviaire, porté par les stratégies respectives de l'État et de la Région répond aux exigences environnementales et de sécurisation des approvisionnements, et les 4 terminaux de transport combiné franciliens (Valenton, Noisy-le-Sec, Bonneuil-sur-Marne et Gennevilliers) sont aujourd'hui proches de la saturation.
Des études préalables réalisées par la Semmaris et cofinancées par la Région ont mis en évidence qu'un nouveau terminal ferroviaire de transport combiné en chargement vertical ou horizontal, accessible à tous les opérateurs de transport aux mêmes conditions techniques et financières et ouvert au transport de produits autres qu'alimentaires, présenterait l'avantage d'élargir l'offre et de connecter le MIN à d'autres plateformes tout en libérant de leurs capacités. C'est pourquoi la Semmaris a lancé fin 2021 un appel d'offres pour concevoir, construire, exploiter et maintenir un nouveau terminal, qui a été remporté en septembre 2023 par l'entreprise VIIA, dont la proposition, pertinente d'un point de vue économique nécessitait le moins de concours publics. Celle-ci prévoit, dès 2026, le transbordement de tous les types

d'unités de transport intermodal (UTI) ainsi que le renforcement de liaisons ferroviaires existantes (dont Perpignan-Rungis) et le développement de nouvelles liaisons ferroviaires (Nord France et Europe, Provence…). Le projet consiste à réaménager entièrement :
- l'ancien terminal Sud pour mettre en place des installations de transbordement vertical par reach stacker (tracteur à grue télescopique) avec zones de stockage des véhicules et de la marchandise, à réaménager des voies du faisceau de manœuvre en conservant autant que possible les installations existantes ; à créer le point de contrôle d'accès aux terminaux et un bâtiment administratif.
- le terminal Nord pour le transbordement horizontal (technologie Lohr), suppression des installations pour la manutention des trains conventionnels, création d'espaces de stockage pour les poids-lourds, d'un point d'accès direct au marché de Rungis et d'un hangar de maintenance et réparation des caisses mobiles.
- l'ouvrage d'art sur l'autoroute A86 pour permettre des liaisons routières et ferroviaires (actuellement uniquement ferroviaires) avec mise en place d'une voie ferrée bidirectionnelle au centre (y compris la suppression de la butte ferroviaire) et d'une route bidirectionnelle du côté Est reliant le « Terminal Nord » et le « Terminal Sud » ; rénovation et renforcement de la structure de l'ouvrage d'art.
Les travaux de réaménagement du terminal et de sa connexion ferroviaire et routière seront réalisés par VIIA. Les travaux de renforcement de l'ouvrage d'art seront réalisés par Semmaris.
En 2033, le nombre de camions évités dépassera 80 000 et culminera en 2040 à environ 87 000. Au cours de la période de concession (21 ans), le projet permettra d'éviter l'émission de 500 000 tonnes de CO2.
Des dépenses d'études préalables financées par l'État ont été engagées à partir du 7 juillet 2023. La Région n'est pas concernée par ces dépenses anticipées.

Le bénéficiaire s'engage à respecter et promouvoir la Charte régionale des valeurs de la République et de la laïcité, dans la limite et le respect des lois et règlements en vigueur.

Détail du calcul de la subvention :
En l'absence de participation financière de l'UE (courrier du 17/07/2024), l'État et la Région se sont répartis les 20 M€ de financement public nécessaire à la réalisation du projet, dans le cadre du volet "Mobilités" 2023-2027 du CPER 2021-2027. Tout concours public obtenu ultérieurement pour le projet viendrait intégralement par voie d'avenant en déduction de leurs contributions, avec la répartition suivante : 75 % en déduction de la contribution de l'État, 25 % en déduction de celle de la Région.

Localisation géographique :

- PARAY-VIEILLE-POSTE
- RUNGIS

Contrat Particulier : Hors CPRD
CPER : MOBILITES/Fret ferroviaire

PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNEL PROPOSE PAR LE DEMANDEUR

Exercice de référence : 2024

L'organisme récupère tout ou partie de la TVA**.**

Dépenses (€)		
Libellé	Montant	%
Création du terminal Nord	18 842 604,00	51,44%
Création du terminal Sud	9 702 869,00	26,49%
Ouvrage d'art	8 086 430,00	22,07%
Total	36 631 903,00	100,00%

Recettes (€)		
Libellé	Montant	%
Subvention Région (sollicitée)	5 100 000,00	13,92%
Subvention Etat (en cours)	14 900 000,00	40,67%
Autofinancement Semmaris	2 631 903,00	7,18%
Autofinancement VIIA	14 000 000,00	38,22%
Total	36 631 903,00	100,00%

ANNEXE 3 – REPORTING ANNUEL DES TRAFICS DE LA PLATEFORME

Convention relative AU PROJET
REAMENAGEMENT DES TERMINAUX FERROVIAIRES DU
MARCHE D'INTERÊT NATIONAL DE RUNGIS

ANNEXE 3 : REPORTING ANNUEL DES TRAFICS DE LA PLATEFORME (ARTICLE 2.4)

Consignes : compléter les cases roses en distinguant les types d'UTI et les sens de circulation par Origine/Destination

Année :

Origine/ Destination (OD)	Origine	Destination	type d'UTI	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	TOTAL
OD n° 1: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°1		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 2: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°2		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 3: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°3		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 4: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°4		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 5: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°5		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Origine/ Destination (OD)	Origine	Destination	type d'UTI	janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre	TOTAL
OD n° 6: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°6		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 7: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°7		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
OD n° 8: à compléter	**Rungis**		semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
		Rungis	semi-remorques													0
			Caisses mobiles													0
			conteneurs													0
			sous-total	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
	Sous-total OD n°8		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			sous-total	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAL OD	**Total OD ayant Rungis pour origine**		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			sous-total	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
	Total OD ayant Rungis pour destination		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			sous-total	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
	Total toutes OD		semi-remorques	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			Caisses mobiles	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			conteneurs	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	*0*
			TOTAL	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Annexe 3 – Annexes techniques

DOSSIER N° 24007601 – IMPLANTATION D'UN SITE LOGISTIQUE SPECIALISE EN BIO-SERVICES ET CRYOPRESERVATION
Annexe technique – données

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. Mais la Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont l'objet est la collecte et le traitement des données, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.
L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu actualisé si besoin.

Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet	**Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique**
1. Données liées à la gestion de la plateforme logistique . Calendrier : second semestre 2026	**1. Données liées à la gestion de la plateforme logistique** **a/** Quantités et types de marchandises réceptionnées/stockées (par grandes catégories anonymisées) **b/** Durées de stockage **c/** Pays ou région d'origine/destination (département si Ile-de-France) **d/** Autres indicateurs en cours d'élaboration
2/ Données liées aux livraisons et tournées sur une sélection de territoires d'Ile-de-France . Zones géographiques : au niveau du territoire de l'IdF (départements). . Calendrier : second semestre 2026	**2. Données liées aux livraisons et tournées sur une sélection de territoires d'Ile-de-France** **a/** Modes de transport d'origine/destination (routier, aérien, ferroviaire, etc.) **b/** Départements d'origine et/ou de destination (si IdF) **c/** Fréquences des opérations recensées **d/** Nombre de colis **e/** Poids des colis **f/** Autres indicateurs en cours d'élaboration
3/ Autres catalogues de données non confidentielles (exemple : données socio-économiques, création d'emplois, etc.) . Calendrier : 2026	**3. Autres catalogues de données** **a/** Jeux de données à préciser ultérieurement, selon accès, disponibilité et autorisation

DOSSIER N° 24007584 – VNF – MADGIC SEINE
Annexe technique – données

La présente annexe complète la convention financière et la fiche projet du dossier en matière de partage des données.

L'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique approuvé par le conseil régional Île-de-France le 22 septembre 2022 a fait du développement de la connaissance du système logistique régional le premier de ses quatre axes. Le sujet est en effet primordial pour aider à l'orientation des politiques et stratégies d'investissement en faveur du secteur transport de marchandises mais également essentiel pour évaluer leurs impacts. Le lancement de l'Observatoire régional du fret et de la logistique en Ile-de-France (OFELIF) répond à cette nécessité. Mais la Région souhaite que celui-ci puisse être alimenté par les projets qu'elle finance au titre des quatre dispositifs d'aide mis en place par l'acte 2. Cela concerne en premier lieu les projets dont la collecte et le traitement des données est l'objet, mais aussi les autres projets s'ils ont à connaître ou produisent des données.

L'article 2 de la convention financière demande aux bénéficiaires de ces aides de transmettre, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités. Le tableau à transmettre devra prendre la forme du tableau ci-après, et son contenu actualisé si besoin.

Catalogue des jeux de données traités dans le cadre du projet	**Jeux de données du catalogue pouvant être transmis à la Région ou à l'observatoire régional du Fret et de la logistique**
<u>Données issues de bases de données VNF :</u> ▪ **Positions AIS** : Issues du réseau AIS (Automatic Identification System) : historique des positions des bateaux. ▪ **Base "Bateaux"** : caractéristiques des bateaux opérants sur le réseau français ▪ **Base "Voyages"** : récence la totalité des voyages déclarés, avec les détails liés à ceux-ci (origine, destination, chargement…)	**<u>Module Fret :</u>** ▪ Tonnes / flux ▪ Tonnes / port **<u>Module environnement :</u>** ▪ Tonnes CO2 / flux ▪ Tonnes CO2 / port

Annexe 4 - Convention pour le PARM de VNF

Convention de financement entre la région Île-de-France et Voies navigables de France relative au Plan d'Aide au Report Modal (PARM) 2023-2027

Entre :

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT OUEN-SUR-SEINE, représentée par sa Présidente, Madame Valérie PÉCRESSE,

En vertu de la délibération de la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024

Ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

Et

Voies navigables de France (VNF), Établissement public administratif,

dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par sa Directrice Générale, Cécile AVEZARD
Ci-après dénommé « VNF »

d'autre part,

Vu le Règlement (UE) RGEC N° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 107 et 108 du TFUE,

Vu la décision C (2023) 6484 final de la Commission européenne du 22 septembre 2023 relative au Plan d'Aide au Report Modal pour la période 2023-2027 et au régime d'aide d'État SA.104364 (2023/N) – France Plan d'Aide au Report Modal (PARM) pour les années 2023-2027, considéré comme compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du traité sur le fonctionnement intérieur de l'Union Européenne (TFUE) ;

Vu le code des Transports, notamment les articles L. 4311-1 et suivants ;

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret n° 2012-722 du 9 mai 2012 modifiant le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France ;

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

Vu la délibération n° CR 2022-051 du 22 septembre 2022 relative à la Stratégie régionale fret et logistique - Acte 2 ;

Vu la délibération n°°02/2023/2.2 du Conseil d'administration de Voies Navigables de France du 7 décembre 2022 relative au plan d'aide au report modal 2023-2027 ;

Vu la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 de la région Île-de-France portant diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

Vu la notification à la Commission européenne du 11 juillet 2023 relative au Plan d'Aide au Report Modal pour la période 2023-2027 ;

Vu la décision de Voies Navigables de France du 16 octobre 2023 relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du Plan d'Aide au Report Modal 2023-2027 ;

Vu la délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024 relative au Plan d'Aide au Report Modal (PARM) 2023-2027 ;

Après avoir rappelé que :

PREAMBULE

Le bénéficiaire a sollicité la région Île-de-France afin d'obtenir son soutien financier au titre de sa politique fret et logistique inscrite dans l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique du 22 septembre 2024.

L'attribution par la région Île-de-France d'une participation et son versement se font dans le respect des conditions suivantes, correspondant aux règles fixées par son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du Conseil Régional n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

1. Contexte de la participation régionale au dispositif d'aides PARM 2023-2027 de VNF

Dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique votée le 22 septembre 2022, la région Île-de-France a choisi d'agir en faveur de l'usage de la voie d'eau et de soutenir le fret fluvial pour assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques (axe 2), en accompagnant l'ensemble de la chaîne logistique et des acteurs concernés.

La région Île-de-France encourage un réseau maillé d'infrastructures diversifiées, adaptées aux différents besoins des chaînes logistiques permettant la massification des marchandises, la multimodalité de leurs transport (fleuve/route, fleuve/fer, vélo-cargos…) ainsi que la mixité fonctionnelle des espaces (notamment ceux en bord à voie d'eau), pour une bonne intégration dans la ville.

A ce titre, les modalités d'interventions de la région Île-de-France en faveur du fret fluvial sont les suivantes :

- Accompagner l'évolution vers des usages et des organisations logistiques multimodaux et décarbonés
  - Fiabilisation et modernisation d'un réseau armature d'infrastructures maillé et performant
  - Développement de chaînes logistiques prônant la multimodalité et la complémentarité des modes et notamment l'intégration de maillons fluviaux, associés à la livraison du dernier kilomètre en véhicules décarbonés
  - Soutien à l'innovation numérique au service de la modernisation, de l'optimisation des flux et des gains environnementaux
  - Émergence de nouveaux types d'immobiliers logistiques sur les ports et reconversion d'entrepôts existants en bord à voie d'eau dans une recherche de sobriété foncière
- Accompagner la décarbonation des flottes et le développement de solutions technologiques adaptées
  - Soutien à la transition énergétique et décarbonation des flottes fluviales
  - Soutien à la structuration d'un réseau d'avitaillement en carburants alternatifs, multimodal, adapté à l'évolution des flottes.

La Région dispose de nombreux outils pour mettre en œuvre son intervention en faveur du fret fluvial.
La région Île-de-France, dans son acte 2 de la stratégie fret et logistique, accompagne l'ensemble du réseau d'acteurs de la filière pour leur permettre de disposer des conditions nécessaires pour réussir leur transition écologique, vers la décarbonation des activités fret et logistiques tout en assurant leur compétitivité et leur développement.

Au niveau national, VNF a mis en place un dispositif (dispositif national développé et géré par VNF), le Plan d'aide au report modal (PARM) 2023-2027 qui permet d'accompagner les entreprises souhaitant intégrer la voie d'eau dans leurs chaînes logistiques en soutenant chaque étape du montage d'un projet fluvial.

La région Île-de-France et VNF partagent les objectifs communs de la performance et de la décarbonation du fret fluvial.
Pour inciter les chargeurs au report modal et accompagner le développement de chaînes logistiques multimodales intégrant des maillons fluviaux, parmi ses leviers d'actions et outils d'intervention en faveur du fluvial dirigés vers les entreprises, la Région a décidé, au titre de son acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, de poursuivre son partenariat avec Voies navigables de France et s'engage à soutenir le Plan d'aide au report modal (PARM) sur la période 2023-2027.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PARM pour les années 2023-2027, la région Île-de-France souhaite compléter des aides de VNF attribuées au titre des volets A, B et C de son plan.

En accordant un soutien financier à VNF, la Région a pour objectif de permettre au dispositif PARM de VNF d'aider un plus grand nombre de porteurs de projets s'engageant dans le recours au mode fluvial dans l'organisation de leurs chaînes logistiques.

2. Description du dispositif Plan d'Aide au Report Modal (PARM) 2023-2027 de Voies navigables de France

Voies navigables de France, établissement public à caractère administratif, gère le domaine public fluvial, entretient et modernise un réseau de 6 700 km de voies navigables au niveau national et assure la promotion de la voie d'eau. VNF développe le transport fluvial de marchandises en stimulant la demande de transport d'une part et en incitant les transporteurs fluviaux à moderniser leurs unités d'autre part.

Dans ce cadre, VNF propose et gère, depuis plus de 25 ans, le Plan d'Aide au Report Modal (PARM), un dispositif national d'aides qui concerne les superstructures et les outils de manutention liés à l'usage du fleuve et qui s'adresse aux chargeurs, logisticiens, organisateurs de transport, entreprises de manutention ou gestionnaires de plateformes multimodales. Il vise à accompagner les entreprises dans leurs projets de logistique fluviale et multimodale intégrant le fluvial.

Le dispositif Plan d'Aide au Report Modal (PARM) a été rénové en 2018 afin d'être plus performant, plus incitatif et mieux adapté aux besoins. Il a fait de nouveau l'objet d'une révision pour une nouvelle mise en œuvre dès le 1er janvier 2023.

Le Plan d'Aide au Report Modal pour la période 2023-2027 a fait l'objet de délibérations du conseil d'administration de Voies navigables de France le 7 décembre 2022 et le 16 octobre 2023 et a été approuvé par la Commission européenne le 22 septembre 2023 (SA.104364 (2023/N)).
Le dispositif PARM 2023-2027 est entré en vigueur au 1er janvier 2023. Il couvre une période de cinq années, du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027.

Le Plan d'Aide au Report Modal, mis en œuvre par VNF, vise à accompagner les entreprises dans leurs projets en vue de recourir au mode fluvial dans l'organisation de leur logistique.
Il s'adresse aux chargeurs, logisticiens, organisateurs de transport, entreprises de manutention ou gestionnaires de plateformes multimodales auxquels VNF apporte directement une aide financière.

2.1 Les 3 volets du PARM 2023-2027

Les volets du PARM 2023-2027 sont détaillés dans la « *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PARM 2023-2027 du 16 octobre 2023 »*, dans la partie *« ANNEXE - II. PROCEDURES RELATIVES AUX TROIS VOLETS »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

Le PARM comprend 3 volets distincts, dissociables les uns des autres :

- Volet A – « Aide à la réalisation d'études logistiques / études de faisabilité de report modal »
  Subventions d'une étude en vue de recourir au transport par voie fluviale (études logistiques, de marché, de construction ou de résistance d'un quai, de bathymétrie, de trajectoire). L'aide s'élève à 50 % maximum des coûts admissibles et est plafonnée à 25 000 € par projet sur la durée du Plan.

- Volet B – « Expérimentation de transport par voie fluviale » / Volet B' – « Expérimentation de distribution urbaine »
  Le volet B comprend 2 sous-volets :

- Volet B – « Expérimentation de transport par voie fluviale »

L'aide peut atteindre 100% des surcoûts engendrés en phase de test par le recours au transport fluvial par rapport aux trajets effectués habituellement par la route, et est plafonnée à 100 000 € pour 10 voyages sur une période de 6 mois par projet.
Sont considérés comme coûts admissibles les surcoûts relatifs à : l'installation d'aménagements temporaires dans la cale des bateaux, les coûts de pré/post acheminement routier dans le cadre de l'expérimentation conduite, les coûts de manutention supplémentaires, le coût de la prestation de transport fluvial dans la période d'expérimentation. Les surcoûts sont obtenus par comparaison aux coûts habituellement engagés pour effectuer le même transport par camion.

- Volet B' – « Expérimentation de distribution urbaine »

L'aide peut atteindre 100% des surcoûts engendrés en phase de test durant les six premiers mois puis 50% des surcoûts durant les six mois suivants. Elle est plafonnée à 200 000 € par projet.

- Volet C – « Financement d'équipements de manutention »

Ce volet du plan correspond à une aide permettant de créer ou d'augmenter des transports par voie fluviale, en soutenant l'investissement réalisé sur une infrastructure ou une superstructure de chargement/déchargement. L'aide est proportionnelle aux tonnages réalisés, au type de conditionnement de la marchandise et à la nature géographique de l'origine et de la destination du flux. Le plafond maximum de l'aide est de 50% du montant des investissements dans la limite de 500 000 €.
Les investissements éligibles à une aide sont communément appelés « embranchements fluviaux » et pourront être liés aux superstructures de manutention à quai (grue, portique, bande transporteuse, etc.). Les équipements de manutention embarqués ne sont pas éligibles au PARM. Les investissements liés à l'infrastructure sont également éligibles sauf pour les projets situés sur du domaine public fluvial confié géré par une autre structure que VNF (concession).

2.2 Modalités d'instruction des dossiers candidats au PARM 2023-2027 par VNF

La procédure générale d'instruction des dossiers par VNF, comprenant les modalités de sélection, d'attribution et de versement, est détaillée dans la « *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PARM 2023-2027 du 16 octobre 2023 »,* dans la partie « *ANNEXE - I. DISPOSITIONS COMMUNES »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

2.3 Coûts éligibles et montants des aides PARM de VNF

Les coûts éligibles et montants des aides PAMI sont détaillés dans la « *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PARM 2023-2027 » du 16 octobre 2023*, dans la partie *« ANNEXE - II. PROCEDURES RELATIVES AUX TROIS VOLETS »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

2.4 Budget du dispositif PARM 2023-2027 de VNF

Un budget de 20 M€ de financements est consacré par VNF à ce Plan pour les cinq années de sa mise en œuvre, incluant les contributions d'autres partenaires, telle que celle de la région Île-de-France.

Le montant prévisionnel maximum des aides de Voies navigables de France dans le cadre du Plan d'Aide au Report Modal 2023-2027 est fixé à 12,5 M € sur 5 ans au niveau national.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La région Île-de-France a décidé, dans l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, adopté le 22 septembre 2022 (n° CR 2022-051, article 5), de participer au dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM) de Voies navigables de France pour la période 2023-2027.

Le conseil régional a délégué à la Commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la région Île-de-France au dispositif PARM 2023-2027 de VNF et pour approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VNF) et la région Île-de-France (article 4 de la délibération n° CR 2022-051).

Par délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024, la région Île-de-France décide de soutenir Voies navigables de France pour le dispositif intitulé « VNF - PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL (PARM) 2023-2027 » dont la description détaillée figure en préambule de cette convention et dans la fiche projet n°24003635 jointe en annexe à la présente convention.

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement de cette opération.

La description du projet couvert par la convention et le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT et/ou TTC, est détaillé dans la « fiche projet » en annexe à la présente convention.

Voies navigables de France est à l'initiative du dispositif Plan d'Aides au Report Modal (PARM) 2023-2027 et en assure la mise en œuvre, la gestion et le pilotage.

La Région n'a pas de contact direct avec les bénéficiaires finaux pour l'instruction des dossiers et le versement des subventions qui sont réalisés par VNF conformément aux clauses de la présente convention.

ARTICLE 2 : MODALITES DE CONTRIBUTION FINANCIERE DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE AU PARM 2023-2027

Article 2.1 Modalités d'instruction des dossiers par VNF

Voies navigables de France est seul responsable de l'instruction des dossiers, conformément aux conditions définies dans son dispositif PARM 2023-2027, mentionnées en annexe 1.

Chaque année, en comités techniques de suivi de la convention de financement VNF / Région, VNF présente à la région Île-de-France les dossiers qu'il aura préalablement retenus selon la procédure d'instruction détaillée en annexe 1 et qui répondront aux conditions d'abondement et présentées à l'article 2.3 ci-après.

Article 2.2 Principes de financement du PARM 2023-2027 de Voies navigables de France par la région Île-de-France

La contribution financière de la région Île-de-France au dispositif PARM 2023-2027 est directement versée à Voies navigables de France.

La contribution financière de la région Île-de-France respecte les conditions suivantes :

- La participation régionale globale ne pourra excéder le montant de 2 000 000 € sur la durée du plan PARM s'étalant du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027, soit sur 5 ans.
La participation financière régionale totale (montant plafond) au titre de ce dispositif PARM 2023-2027 est non actualisable ;

- Le rythme d'attribution des participations financières régionales à proposer au vote de la commission permanente n'est pas prédéfini. La participation de la Région pourra donner lieu à plusieurs attributions au cours de la durée de la présente convention, dans la limite du montant plafond de 2 000 000 € sur la totalité du plan et sous réserve de la disponibilité des crédits régionaux et du vote de la commission permanente.

- La région Île-de-France participe au dispositif d'aides PARM 2023-2027, à parité avec VNF, soit une clé de participation régionale de 50 % pour les dossiers répondant aux conditions d'abondement régionales définies dans l'article 2.3 ci-dessous ;

- Le versement du financement régional à VNF effectif est réalisé selon les conditions décrites à l'article 2.4 ;

- Pour renforcer l'efficacité de son soutien à l'intégration de maillons fluviaux dans les chaines logistiques, la région Île-de-France choisit de participer aux 3 volets du dispositif PARM 2023-2027 :
    - Volet A – « Etudes en vue de recourir au transport par voie fluviale »
    - Volet B - « Expérimentation de transport par voie fluviale / Volet B' – « Expérimentation de distribution urbaine »
    - Volet C - « Financement d'équipements de manutention ».

Article 2.3 : Conditions d'abondement du dispositif d'aides PARM 2023-2027 par la région Île-de-France

Parmi les projets retenus et soutenus par Voies navigables de France selon les modalités d'instruction qui lui sont propres, la région Île-de-France apporte son soutien aux initiatives présentant un intérêt régional et pour le territoire francilien, répondant aux critères d'éligibilité cumulatifs présentés ci-dessous :

- Pour le volet A – « Etudes en vue de recourir au transport par voie fluviale »
    - Etudes pour l'inclusion du transport par voie fluviale dans des chaînes logistiques dont les trafics fluviaux futurs emprunteront le réseau fluvial du bassin de la Seine, de l'Oise, de la Marne, de l'Yonne ou du Loing dans leur partie francilienne ;

- Pour le volet B – « Expérimentation de transport par voie fluviale / Volet B' - « Expérimentation de distribution urbaine »

    - Projet ou initiative dont les trafics futurs emprunteront le réseau fluvial du bassin de la Seine, de l'Oise, de la Marne, de l'Yonne ou du Loing dans leur partie francilienne ;
      Et
    - Localisation en Île-de-France du point de départ ou du point d'arrivée de l'itinéraire test de la solution fluviale en conditions réelles.

- Pour le volet C – « Financement d'équipements de manutention »

- Projet ou initiative dont les trafics emprunteront le réseau fluvial du bassin de la Seine, de l'Oise, de la Marne, de l'Yonne ou du Loing dans leur partie francilienne ;
  Et
- Localisation en Île-de-France des sites concernés par les outils de transbordements financés (quai ou engins de manutention).

Article 2.4 Modalités de versement de la participation financière de la Région à VNF

Au premier trimestre de chaque année, VNF fournit à la Région une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

Article 2.4.1 Modalités de versement

Le versement de la subvention régionale est effectué dans le respect des dispositions suivantes :

- Chaque versement de subvention est effectué sur demande du bénéficiaire. La demande précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées ;

- Chaque demande de versement de subvention est signée par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée.

Les demandes de versement sont à adresser à la Région :

région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint-Ouen-sur-Seine CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr	Pôle Finances – Direction de la comptabilité

Article 2.4.2 Versement d'acomptes

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour le financeur, de la clé de financement définie à l'article 2.2.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versé par la région d'Île-de-France est plafonné à 80 % du financement total affecté à cette opération avant versement du solde.

Dans le cas d'une demande d'acompte, un état récapitulatif des dépenses doit impérativement être produit. Il précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Article 2.4.3 Versement du solde

Le montant final de la subvention sera calculé par application du taux de subvention aux dépenses réelles et plafonnées aux dépenses subventionnables prévisionnelles indiquées dans les fiches projets relatives à la présente convention.

La subvention ne peut être versée en totalité qu'après justification par le bénéficiaire de l'achèvement et du paiement complet de l'opération subventionnée ou de la tranche d'opération si l'opération s'exécute par tranche ainsi que la production de la déclaration d'achèvement des travaux conforme au plan d'ouvrage exécuté et annexé.

Le versement du solde sera subordonné à la production :

- des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 2.4.2 ;

- d'un document mentionnant la date de rendu des études, de réalisation des expérimentations et de mise en service effective des projets subventionnés par la Région, dans le cadre de sa participation au titre du PARM 2023-2027 ;

- d'une note de bilan national et régional (Île-de-France) du dispositif de soutien PARM 2023-2027. En complément, elle mettra en évidence les opérations identifiées par VNF et la Région comme étant d'importance (critères : soit les projets portant sur la logistique urbaine, projets concernant des volumes, tonnages transportés importants, projets concernant des territoires ou sites emblématiques à niveau national et régional) soutenues par le dispositif et la région Île-de-France et qui concernent le territoire francilien ;

- d'un courrier précisant la conformité des caractéristiques d'avancement/de réalisation du dispositif avec celles visées par la présente convention et listant les réalisations effectuées au moment du solde financier de la présente convention et attestant la clôture de l'enveloppe et que le projet ne fera pas l'objet d'une autre demande de versement ;

- d'un compte rendu financier du PARM 2023-2027 pour les projets financés par la Région, comprenant le relevé final des dépenses et des recettes.
Ce compte rendu financier comportera la signature du représentant légal du bénéficiaire qui certifie la prise en charge des dépenses dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté.

Toute demande de versement de solde est ferme et définitive.

Article 2.4.4 Révision du montant subventionné

Le montant de la subvention constitue un plafond non actualisable et non révisable.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire de la subvention s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention de la Région est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux ou du barème unitaire indiqué à l'article 2.2 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement en cas de trop perçu.

Article 2.4.5 Éligibilité des dépenses subventionnables

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée régionale et jusqu'à la date de la demande de versement du

solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 2.4.6 de la présente convention, sauf dispositions contraires prévues dans ladite délibération.

Par dérogation, les dépenses comprises entre le 1er janvier 2023 et la date de délibération affectant la première autorisation de programme à VNF au titre du dispositif PARM 2023-2027 seront prises en charge de façon rétroactive.

Article 2.4.6 Caducité

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

S'agissant d'une opération donnant lieu à l'engagement d'autorisations de programme de projet, celles-ci demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération si elles ont fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

Article 2.4.7 Modalités de mandatement

Le mandatement de la région Île-de-France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.
La date et les références de mandatement sont portées par tous moyens écrits à la connaissance du bénéficiaire.
Le paiement est effectué par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement).
Le comptable assignataire est le Receveur Général des Finances de Paris de la Direction Régionale des Finances Publiques, Trésorier-Payeur Général pour la région Île-de-France.

Article 2.4.8 Bénéficiaire et domiciliation

La subvention est versée à la Direction du Bassin de la Seine et Loire aval DTBSLA/ service développement de la voie d'eau de VNF au 18 quai d'Austerlitz 75013 PARIS.

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

- VNF sur le compte ouvert au nom VNF, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005259	17

Article 2.4.9 Contrôles, retrait et reversement des aides

Voies navigables de France, gestionnaire du dispositif :

- effectue des contrôles du respect par les bénéficiaires finaux des engagements souscrits,
- signale à la région Île-de-France toute irrégularité constatée dans le cadre des contrôles.

Des contrôles éventuels pourront être menés par la région Île-de-France et pour son propre compte concernant le respect des engagements liés à ces aides.

Les décisions de retrait et de reversement de l'aide sont prises par VNF sous sa responsabilité.

Le comptable public de VNF est chargé de la récupération des éventuels indus résultant des paiements effectués. Il s'assure de la régularité de l'autorisation de percevoir la recette ainsi que de la mise en recouvrement des créances.

Article 2.4.10 Suivi financier de l'opération

Le service fret et entreprises de la Direction des Transports (DT) du Pôle Logement, Aménagement et Transports (POLAT) est le service instructeur des participations apportées par la région Île-de-France au PARM de VNF.

Le service Développement de la Voie d'eau, Direction territoriale Bassin de la Seine et Loire aval est le service instructeur de VNF.

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE (VNF)

Article 3.1 : Obligations administratives et comptables

Le bénéficiaire s'engage à :

- Informer la Région dans les deux mois de la survenance de l'événement, par écrit et documents à l'appui, de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire.

- Informer la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

- Informer la Région par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention.

- Conserver pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives.

- Faciliter tout contrôle par la Région ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

- Pour le volet A - « Etudes en vue de recourir au transport par voie fluviale »

VNF devra apporter à la région Île-de-France les preuves que les études destinées à recourir à la solution fluviale sont bien réalisées en lien avec l'approvisionnement ou l'évacuation vers ou depuis l'Île-de-France ;

- Pour le volet B – « Expérimentation de transport par voie fluviale » / volet B' – « Expérimentation de distribution urbaine »

VNF devra apporter à la région Île-de-France les preuves que les tests de la solution fluviale sont bien réalisés depuis un point de départ ou vers un point d'arrivée localisé en Île-de-France (photographies etc.) ;

- Pour le volet C – « Financement d'équipements de manutention »

VNF devra fournir à la région Île-de-France les pièces suivantes :

- la convention passée entre le bénéficiaire final et VNF ;
- l'attestation du constat de mise en service fait par VNF au jour du 1er transbordement effectué ;
- le suivi des trafics : état justificatif des tonnages kilométriques réalisés annuellement depuis la mise en service et pendant la durée de la convention passée entre VNF et le bénéficiaire final.

ARTICLE 4 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION ET TRANSMISSION DE DONNEES

Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la région Île-de-France, Voies navigables de France s'engage à mentionner le soutien financier de la région Île-de-France et à faire apparaître sa contribution pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention sur ses documents et publications officiels de communication relatifs à cette opération, notamment en faisant figurer les logos des partenaires.

L'information relative à ce soutien prend la forme de la mention « action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition des logos conformément à leur charte graphique respective.

VNF autorise à titre gracieux la région Île-de-France à utiliser les résultats du projet aidé (publications y compris photographiques, communication à des tiers…) à des fins de communication relative à l'action régionale.
La région Île-de-France ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la région Île-de-France est interdite.

La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la Charte de visibilité régionale disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF dont les principes sont :

Mention du soutien de la région Île-de-France et apposition du logo régional
L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :
Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :
Qu'il s'agisse d'une participation en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité
Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la participation : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire
Tout événement public de valorisation du projet aidé (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention.
Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire (autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet aidé (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Pendant toute la durée de l'opération, le maître d'ouvrage doit apposer à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention « travaux/opération/projet réalisés avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de **XXX** € ». Le bénéficiaire transmettra aux services de la Région une photo des panneaux d'expérimentation et /ou des bons à tirer.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

Article 4.2 Visibilité du soutien de la Région

Afin d'assurer la visibilité de l'action et du soutien financier de la région Île-de-France au PARM 2023-2027 de Voies navigables de France, VNF peut systématiser l'information et la communication au sujet de la participation régionale, à adapter selon les publics :

- Dans les échanges avec les futurs bénéficiaires et les bénéficiaires de l'aide PARM, mention du soutien de la région Île-de-France à 50% de l'aide totale du PARM ;

- En associant la Région aux réunions et rencontres, visites et expérimentations liées aux projets ;

- Le soutien de la région Île-de-France sera mentionné dans les conventions d'attribution de subvention de VNF aux bénéficiaires finaux avec le montant de la participation régionale (la participation régionale sera mentionnée dans les conventions hormis pour celles déjà conventionnés entre VnF et le bénéficiaire avant la date de la commission permanente) ;

- Dans les présentations et communications en comités, colloques et conférences, indication du soutien de la région Île-de-France au PARM.
  Bien que la participation financière de la région Île-de-France s'intègre dans le budget de VNF, VNF devra rendre visible, dans ses communications techniques, politiques et grand public, les montants et taux d'aide engagés par la région Île-de-France pour le PARM 2023-2027 et devra faire mention de l'accompagnement de la région Île-de-France aux opérations à parité avec Voies navigables de France au titre de la politique fret et logistique régionale (acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique).

Article 4.3 Modalités de transmission de données

En signant la présente convention, le responsable légal de VNF, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires…) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région soient librement utilisées et diffusées par cette dernière.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondestransports@iledefrance.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

Dans le cadre du programme " Smart Région Initiative " dont l'objectif est de faire de l'Île-de-France la première Smart Région d'Europe, la Région s'est dotée d'une plateforme de données et de services dont la vocation est de constituer un socle de données partagées pour :

- ajuster au mieux les politiques publiques, régionales en particulier, au bénéfice des publics et du territoire francilien,
- permettre aux acteurs du territoire de concevoir et proposer des services adaptés et innovants.

Par ailleurs, l'observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF) mis en place par l'Etat et la région Île-de-France doit recueillir l'ensemble des ressources disponibles en matière de fret et logistique afin de produire, partager et valoriser les connaissances entre les acteurs.

Les jeux de données produits dans le cadre du PARM 2023-2027 concerné par la présente convention devront dans la mesure du possible alimenter l'une ou l'autre de ces deux plateformes.
A cette fin, le bénéficiaire s'engage à tenir à jour et transmettre à la Région le catalogue des données produites ou traitées dans le cadre de l'exécution du projet.

Le bénéficiaire s'engage à fournir, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités.

Le bénéficiaire s'engage à transmettre à la Région à minima, à l'issue du projet, les éléments suivants :
- Catalogue de données produites dans le cadre du projet
- Données permettant, à minima, d'alimenter des indicateurs suivants : volumes ou tonnages transportés dans le cadre des projets soutenus.
L'exploitation des données issues du projet pourra venir alimenter l'observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF).

ARTICLE 5 : SUIVI DU PARM 2023-2027 PAR LA REGION ILE-DE-FRANCE

Article 5.1 Suivi du PARM, de la convention de financement et des opérations financées par la Région

Le suivi de la convention de financement entre VNF et la Région et des opérations financées par la Région se réalise au sein de :

- Un comité de suivi de la convention de financement

Un comité de suivi de la convention de financement VNF / Région, formé de représentants de VNF d'une part et de la région Île-de-France (techniciens) d'autre part, se réunit au minimum une fois par semestre, et à toute demande de l'une des parties, pour faire le point sur :

- l'état d'avancement général du PARM 2023-2027 et les éventuelles difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du plan,
- Les modalités d'exécution de la présente convention ainsi que les éventuelles difficultés rencontrées,
- les demandes d'aide instruites et traitées par VNF
- l'avancement détaillé des dossiers instruits et financés par VNF et soutenus par la Région, l'avancement des dossiers encore en cours d'instruction ou à l'état de projection/prospection et qui concernent la région Île-de-France,
- Le tableau récapitulatif d'avancement des financements pour chaque volet ainsi que la visibilité des financements projetés et qui concernent la région Île-de-France.

VNF transmet régulièrement aux représentants de la région Île-de-France les éléments d'information relatifs aux aides octroyées aux bénéficiaires finaux. Les représentants de la région Île-de-France peuvent demander à VNF une copie de tout document relatif à l'instruction des dossiers de demande de subvention.

La région Île-de-France et VNF sont tenus de respecter la confidentialité des documents échangés au cours des réunions du comité de suivi, en particulier vis-à-vis des demandeurs et des organisations professionnelles.

Au premier trimestre de chaque année, VNF fournit à la Région, une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

VNF ou la région Île-de-France peuvent demander l'inscription à l'ordre du jour de tout point qu'ils souhaitent voir discuter au sein du comité de suivi du plan.

Le comité de suivi de la convention de financement VNF / Région peut donner un avis sur tout dossier particulier que l'une des parties souhaite lui soumettre.

- Réunions, rencontres, visites et expérimentations liées aux opérations financées par la Région

VNF associe autant que possible la Région à tout échange, rencontres, réunions, évènements et visites relatifs aux opérations financées par la Région et permettant une bonne compréhension des projets et du PARM.

Article 5.2 Bilans de mise en œuvre du plan PARM et contrôle des opérations

Chaque année, avant la fin du premier trimestre, VNF présente au comité de suivi le projet de bilan détaillé des dossiers instruits, financés et soutenus par la Région les années précédentes. Par ailleurs, VNF présente les dossiers encore en cours d'instruction ainsi qu'une projection des demandes susceptibles d'être présentées pour l'année en cours et suivante.
VNF fournira également une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

Par ailleurs, chaque année, VNF fournira un bilan annuel des trafics réalisés pour les opérations qui auront bénéficié du soutien régional dans le cadre du PARM 2023-2027.

VNF s'engage à accepter tout contrôle technique et financier par la région Île-de-France ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de l'emploi de la participation, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

ARTICLE 6 : DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter du 15 novembre 2024, date de délibération de l'assemblée délibérante de la région Île-de-France.
Par dérogation, la Région prend en charge, de façon rétroactive, les dépenses comprises entre le 1er janvier 2023 (date de démarrage du Plan PARM 2023-2027 de VNF) et la date de délibération de l'assemblée délibérante de la région Île-de-France.

La présente convention prend fin lors du versement du solde de la dernière participation attribuée sous l'égide de la présente convention et du dispositif PARM 2023-2027, ou à défaut, en cas d'application des règles de caducité figurant à l'article 2.4.6 de la présente convention, sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.
L'opération donne lieu à l'engagement d'autorisations de programme de projet afin de prendre en compte les dossiers instruits durant la période 2023-2027 qui donneront lieu à des versements au-delà au 31 décembre 2027, notamment ceux du volet C – « Outils de manutention » qui pourraient appeler demande des demandes de versements jusqu'en 2034. En effet, ce volet C présente un régime de versement par tranche annualisée, en fonction de la réalisation effective des trafics sur la durée d'engagement du bénéficiaire dans le cadre de conventions avec VNF d'une durée de 2, 3, 5 ou 7 ans.

ARTICLE 7 : RESILIATION DE LA CONVENTION

La Région peut prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles ou d'une utilisation des fonds non conformes à leur objet par le

bénéficiaire de l'aide régionale (VNF). Dans ce cas, la Région adresse à VNF une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse à VNF la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation de VNF par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la participation versée par la Région.

ARTICLE 8 : RESTITUTION DE LA PARTICIPATION

En cas d'inexécution par VNF de ces obligations contractuelles ou d'une utilisation de la participation régionale non conforme à son objet, la participation sera restituée.
Dans ce cas, il sera procédé à la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 7 ci-dessus.

En outre, la Région se réserve le droit d'exiger le remboursement de tout ou partie de la somme versée, au regard de la qualité des prestations effectuées.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la participation, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet aidé.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de VNF.

ARTICLE 9 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 2.4.8 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire.

ARTICLE 10 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite et ses annexes (annexe 1 et la fiche projet n°24003635).

Fait en deux exemplaires,

A , le

Pour la région Île-de-France	Pour Voies navigables de France
La Présidente	La Directrice Générale
Valérie PÉCRESSE	Cécile AVEZARD

Annexe n°1 – « Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PARM 2023-2027 du 16 octobre 2023 »

Source : Bulletin des actes de VNF - Année 2023 N°91 du 19 octobre 2023

DECISION
RELATIVE AUX REGLES, CONDITIONS ET MODALITES D'OCTROI DES AIDES AU TITRE DU PARM 2023-2027

Le Directeur général de Voies navigables de France,

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

Vu le décret 2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement, et notamment ses articles 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 14 ;

Vu la délibération n°04/2022/1.4 du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 7 décembre 2022 relative au plan d'aide au report modal (PARM) 2023-2027, modifiée ;

Vu la décision de la commission européenne en date du 22 septembre 2023 ;

Le directeur général de Voies navigables de France,

DECIDE

Article 1

Les règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PARM 2023-2027 sont définies en annexe de la présente décision, en application de la délibération n°04/2022/1.4 du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 7 décembre 2022 relative au plan d'aide au report modal (PARM) 2023-2027, modifiée.

Article 2

La présente décision prend effet à compter de la notification de l'approbation du dispositif par la Commission Européenne. A défaut d'approbation du plan par cette dernière, le dispositif s'appliquera dans la limite du respect des aides de minimis.

Article 3

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

Fait à Béthune, le 16 octobre 2023

Le Directeur général
Signé
Thierry GUIMBAUD

ANNEXE
REGLES, CONDITIONS ET MODALITES D'OCTROI DES AIDES
AU TITRE DU PARM 2023-2027

I. DISPOSITIONS COMMUNES

Le Plan d'aide au report modal (PARM) 2023 – 2027 permet d'accompagner les entreprises souhaitant intégrer la voie d'eau dans leurs chaînes logistiques, à l'aide de soutiens financiers à chaque étape du montage d'un projet fluvial :

- Volet A : aide à la réalisation d'études logistiques/études de faisabilité,
- Volet B : aide à l'expérimentation du transport fluvial,
- Volet C : à l'acquisition d'équipements de manutention et d'infrastructures qui permettent la création ou l'augmentation de transport fluvial.

Article 1er : Bénéficiaires

Le régime d'aide est accessible aux personnes suivantes :

- Toute personne physique ressortissante d'un Etat de l'Union Européenne et exerçant une activité générant du transport de marchandises par voies navigables en France,
- Toute personne morale de droit privé et ressortissante d'un Etat de l'Union européenne, qu'elle soit chargeur, commissionnaire de transport, entreprise de transport ou de manutention de marchandises et gestionnaire de plate-forme multimodale (ports fluviaux et maritimes).

Articles 2 : Champ d'application géographique

Les aides au report modal s'appliquent à des installations situées sur toute voie fluviale accessible aux bateaux de fret fluvial en France métropolitaine, ceci incluant les cas de figure suivants :

- Le réseau fluvial géré par VNF, y compris la partie du Rhône sur laquelle la Compagnie nationale du Rhône exerce ses missions ;
- Le Rhin et la Moselle ;
- Tout autre réseau maritime (dans la mesure où il est connecté au réseau fluvial) ou fluvial en France métropolitaine.

Article 3 : Procédure commune aux trois volets du PARM

3.1 : Enregistrement des demandes

Les porteurs de projets souhaitant obtenir une aide à l'investissement dans le cadre du PARM déposent une demande dans l'une des directions territoriales de Voies navigables de France (VNF), accompagnée des pièces suivantes, communes aux trois volets :

- La description du projet global dans lequel s'inscrit le projet d'étude, d'essai ou d'investissement (entreprise, tonnages, enjeux) et de la logistique actuelle ;
- Le plan prévisionnel de financement de l'étude faisant apparaître la nature et l'origine des financements 33publics et privés, effectivement sollicités ou envisagés ;
- Les statuts de l'entreprise ;
- Le Kbis de la société de moins de trois mois (ou extrait du registre du commerce équivalent pour toute éventuelle entreprise d'un autre état de l'espace européen) ;
- La fiche signalétique de l'entreprise ;
- Le relevé d'identité bancaire ou IBAN.

3.2 : Paiement de l'aide

VNF paie les aides contractualisées sous réserve de présentation par le bénéficiaire, dans le délai prévu dans la convention, des justificatifs spécifiques aux trois volets.

Les aides octroyées sont nettes de toute taxe (notamment TVA).

3.3 : Cumul

Tout bénéficiaire peut prétendre durant la période de validité du plan aux trois volets d'aides, cumulables, du PARM.

Toutefois, les aides prévues **ne pourront être cumulées** avec d'autres **financements publics** concernant les mêmes coûts éligibles au PARM, que si ce cumul reste dans les limites du plafond ou intensité maximale applicable aux aides accordées au titre du PARM.

II. PROCEDURES RELATIVES AUX TROIS VOLETS

Article 1 : Volet A

L'objectif de cette mesure est d'inciter des chargeurs ou professionnels de la logistique à étudier les conditions de réorganisation de leurs flux logistiques, au moyen d'études de faisabilité technique, logistique et financière, ou d'études de marché permettant de lancer le projet. De telles études permettent en effet d'identifier les conditions nécessaires pour que des marchandises habituellement transportées par camion soient acheminées par des bateaux fluviaux.

1.1 Dépôt des demandes

En complément des pièces mentionnées dans l'article 3.1. de la partie I, **la demande** d'aide au titre du volet n° A du PARM comporte les pièces suivantes:

- Dans le cas d'une étude confiée à un bureau d'études extérieur : le devis détaillé pour la prestation envisagée ;
- Dans le cas d'une étude réalisée en interne : prénom, nom et fonction des personnes affectées à l'étude, coût journalier par personne et nombre de jours prévisionnel ;
- La description des attendus et des thématiques étudiés dans l'étude de report modal.

Dès réception du dossier complet, VNF délivre un accusé de réception.

1.2 Coûts éligibles

Les études de faisabilité du recours au transport fluvial peuvent concerner des sujets variés tels que le transport, la logistique ou la production.

Ce volet A couvre potentiellement aussi les études suivantes :

- Etudes de coûts de construction ou de résistance ou portance d'un quai ;
- Etudes de bathymétrie au droit du site logistique ;
- Etudes de marché.

1.3 Montant et règlement de l'aide

L'aide se monte à **50 % maximum** des coûts éligibles (hors taxes) et est plafonnée à 25 000 euros par projet sur la durée du plan.

Un même projet de trafic (itinéraire et marchandise identiques) ne peut bénéficier que d'une seule étude de faisabilité pendant la durée du plan.3

Article 2 : Volet B

Cette mesure vise à permettre à l'entreprise d'expérimenter le transfert du transport de ses marchandises du mode routier au fluvial.

L'expérimentation permet d'une part de définir les modalités de manutention et de transport des marchandises, en vérifiant que la chaine de transport incluant un maillon fluvial donne entière satisfaction.

Cette mesure permet de financer les surcoûts engendrés durant l'expérimentation du transport fluvial, par rapport aux trajets habituellement parcourus par la route.

2.1 Dépôt des demandes

En complément des pièces mentionnées dans l'article 3.1 de la partie I, **la demande** d'aide au titre du volet n° B du PARM comporte les pièces suivantes :

- Les devis correspondant à la prestation envisagée (pré/post acheminement, manutentions de chargement et/ou déchargement, coût du transport fluvial) ;
- Les factures de la logistique routière en vigueur (ou les devis pour les nouveaux trafics) ;
- La description détaillée de la logistique fluviale envisagée, les solutions envisagées pour la réduction du surcoût à longs termes ainsi que des raisons justifiant les paramètres de l'essai (port, type de bateau, etc.) ;

2.2 Coûts éligibles

Sont éligibles les surcoûts (hors taxes) résultant d'aménagements temporaires dans la cale des bateaux, de pré ou post- acheminements routiers dans le cadre de l'expérimentation, de manutention supplémentaire et les coûts de la prestation de transport fluvial durant la période de l'expérimentation.

2.3 Montant et règlement de l'aide

L'aide se montera à :

- Aide à l'expérimentation classique : aide d'une intensité de 100 % des surcoûts opérationnels plafonnée à 100 000 euros par projet afin de couvrir des essais sur dix voyages (aller-retour) maximum, sur une durée de six mois maximum ;
- Aide spécifique à la logistique fluviale urbaine ; les surcoûts opérationnels de la logistique fluviale seront couverts à 100% pendant les six premiers mois du flux et à 50% pendant les six mois suivants du flux, l'aide étant plafonnée à 200 000 € par projet**.**

Article 3 : Volet C

Le volet C du PARM correspond à une aide à un investissement destiné à transférer au mode fluvial de nouveaux flux ou des flux de marchandises existants mais pris en charge jusqu'alors par un autre mode de transport de fret.

Le chargeur ou tout autre bénéficiaire potentiel peut être soutenu dans sa démarche s'il démontre que son projet apporte :

- Soit un trafic fluvial nouveau sur un site identifié ;
- Soit un trafic supplémentaire en t.km par rapport à un éventuel trafic existant.

3.1 Dépôt des demandes

En complément des pièces mentionnées dans l'article 3.1. de la partie I, **la demande** d'aide au titre du volet n° C du PARM comporte les pièces suivantes :

- La lettre de demande incluant le niveau de l'engagement de trafic fluvial ; le porteur de projet fournira une présentation des flux (origines, destinations, tonnages, type de conditionnement de la marchandise, distances pour chaque produit concerné) avant l'investissement et l'organisation des transports résultant de l'investissement ;

- La présentation du projet annexée des plans, documents techniques, calendrier prévisionnel et devis ;

- Une copie de la Convention d'Occupation Temporaire (COT) ou du cahier des charges de la concession si applicable.

3.2 Coûts éligibles

3.2.1 Infrastructures

Exemples d'infrastructures portuaires susceptibles d'être aidées (liste non-exhaustive) :

- Ducs d'albe,
- Appontements,
- Quais d'amarrage de bateaux,
- Murs de quai, jetées,
- Rampes et pontons flottants dans les zones de marée,
- …

Les coûts d'investissements ou de rénovations d'infrastructures (quais, plateformes, …) situées dans un domaine public fluvial géré par d'autres organisations que Voies navigables de France ne sont pas éligibles à subvention au titre du PARM volet C.

3.2.2 Superstructures

Exemples de superstructures susceptibles d'être aidées (liste non-exhaustive) :

- Les outillages de manutention ;
- Les silos, les installations de stockage, les entrepôts et terminaux et les terre-pleins de stockage si leur nécessité est justifiée dans la réalisation des trafics, et si leur construction fait partie d'un projet d'investissement plus global, orienté vers le report modal, ainsi que matériel de sécurisation et de surveillance des sites ;
- Eventuellement, les véhicules dédiés au dernier kilomètre, notamment dans le cadre de la logistique urbaine ;
- Les investissements prévus pour l'accostage des bateaux hors dispositifs d'amarrage.
- …

3.3 Montant et règlement de l'aide

C	aide aux investissements à quai pour la mise en œuvre d'un projet de report modal (taux d'aide à appliquer à la durée totale de l'engagement par convention)	marchandises pré-élinguées : 5,15 euros par 1000 tonnes-kilométriques	montant minimal de l'aide : 25% du montant éligible de l'investissement
		conteneurs (hors conteneurs maritimes) : 4,46 euros par 1000 tonnes kilométriques	
		palettes : 4,42 euros par 1000 tonnes-kilométriques	montant maximal de l'aide : 50% du montant éligible de l'investissement
		conteneurs ISO maritimes : 3,84 euros par 1000 tonnes-kilométriques	
		marchandises générales en conventionnel : 2,99 euros par 1000 tonnes-kilométriques	dans tous les cas : montant d'aide plafonné à 500 000 euros
		vracs liquides : 2,49 euros par 1000 tonnes-kilométriques	
		vracs solides : 0,62 euros par 1000 tonnes-kilométriques	

- L'aide dépend du type et de la quantité de cargaison transférée vers le mode fluvial, de l'itinéraire fluvial.
- Le montant d'aide de l'investissement est compris entre 25 et 50%, et plafonné à 500 000 € ;
- Une convention pluriannuelle formalise les modalités de calcul et de versement de l'aide, entre le porteur du projet et VNF ;
- L'aide est payée annuellement, sur constat partagé des trafics fluviaux nouveaux créés.

***

Annexe 5 - Convention pour le PAMI de VNF

Convention de financement entre la région Île-de-France et Voies navigables de France relative au Plan d'Aide à la Modernisation et l'Innovation (PAMI) 2023-2027

Entre :

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT OUEN-SUR-SEINE, représentée par sa Présidente, Madame Valérie PÉCRESSE,
En vertu de la délibération de la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024

Ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

Et

Voies navigables de France (VNF), Établissement public administratif,

dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par sa Directrice Générale, Madame Cécile AVEZARD

Ci-après dénommé « VNF »

d'autre part,

Vu le Règlement (UE) RGEC N° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 107 et 108 du TFUE,

Vu la décision C (2023) 5141 final de la Commission européenne du 28 juillet 2023 relative au Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale pour la période 2023-2027 et au régime d'aide d'État SA. 104357 (2023/N) - France Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) de la flotte fluviale 2023-2027, pour les volets B et C du PAMI 2023-2027, considéré comme compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du traité sur le fonctionnement intérieur de l'Union Européenne (TFUE),

Vu le code des Transports, notamment les articles L. 4311-1 et suivants,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu le décret n° 2012-722 du 9 mai 2012 modifiant le décret n° 60-1441 du 26 décembre 1960 portant statut de Voies navigables de France ;

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

Vu la délibération n° CR 2022-051 du 22 septembre 2022 relative à la Stratégie régionale fret et logistique - Acte 2 ;

Vu la délibération n° 04/2022/1.3 du Conseil d'administration de Voies Navigables de France du 7 décembre 2022 relative au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale 2023-2027 ;

Vu la délibération n° CR 2022-078 du 12 décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement ;

Vu la délibération n° CP 2023-155 du 1er juin 2023 de la région Île-de-France portant diverses dispositions en matière de communication institutionnelle 2ème rapport 2023 adoptant la charte de visibilité ;

Vu la notification à la Commission européenne du 26 juin 2023 relative au Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale pour la période 2023-2027 ;

Vu la délibération n°02/2023/2.1 du Conseil d'administration de Voies Navigables de France du 28 juin 2023 relative au plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale 2023-2027 ;

Vu la décision de Voies Navigables de France du 30 octobre 2023 relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale 2023-2027 ;

Vu la convention du 8 novembre 2023 relative à la gestion du Plan d'Aide à la modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale 2023-2027 entre Voies Navigables de France et l'Etat/Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires ;

Vu la délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024 relative au Plan d'Aide au Report Modal (PARM) 2023-2027 ;

Après avoir rappelé que :

PREAMBULE

Le bénéficiaire a sollicité la région Île-de-France afin d'obtenir son soutien financier au titre de sa politique fret et logistique inscrite dans l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique du 22 septembre 2024.

L'attribution par la région Île-de-France d'une participation et son versement se font dans le respect des conditions suivantes, correspondant aux règles fixées par son règlement budgétaire et financier approuvé par délibération du Conseil Régional n° CR 2022-078 du 12

décembre 2022 portant révision du règlement budgétaire et financier et règlement relatif aux méthodes comptables et durée d'amortissement.

1. Contexte de la participation régionale au dispositif d'aides PAMI 2023-2027

Dans le cadre de l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique votée le 22 septembre 2022, la région Île-de-France a choisi d'agir en faveur de l'usage de la voie d'eau et de soutenir le fret fluvial pour assurer les conditions de la décarbonation des activités logistiques (axe 2), en accompagnant l'ensemble de la chaîne logistique et des acteurs concernés.
La région Île-de-France encourage un réseau maillé d'infrastructures diversifiées, adaptées aux différents besoins des chaînes logistiques permettant la massification des marchandises, la multimodalité de leurs transports (fleuve/route, fleuve/fer, vélo-cargos…) ainsi que la mixité fonctionnelle des espaces (notamment ceux en bord à voie d'eau), pour une bonne intégration dans la ville.

A ce titre, les modalités d'interventions de la région Île-de-France en faveur du fret fluvial sont les suivantes :

- Accompagner l'évolution vers des usages et des organisations logistiques multimodaux et décarbonés
  - Fiabilisation et modernisation d'un réseau armature d'infrastructures maillé et performant
  - Développement de chaînes logistiques prônant la multimodalité et la complémentarité des modes et notamment l'intégration de maillons fluviaux, associé à la livraison du dernier kilomètre en véhicules décarbonés
  - Soutien à l'innovation numérique au service de la modernisation, de l'optimisation des flux et des gains environnementaux
  - Émergence de nouveaux types d'immobiliers logistiques sur les ports et reconversion d'entrepôts existants en bord à voie d'eau dans une recherche de sobriété foncière
- Accompagner la décarbonation des flottes et le développement de solutions technologiques adaptées
  - Soutien à la transition énergétique et décarbonation des flottes fluviales
  - Soutien à la structuration d'un réseau d'avitaillement en carburants alternatifs, multimodal, adapté à l'évolution des flottes.

La Région dispose de nombreux outils pour mettre en œuvre son intervention en faveur du fret fluvial.
La région Île-de-France, dans son acte 2 de la stratégie fret et logistique, accompagne l'ensemble du réseau d'acteurs de la filière pour leur permettre de disposer des conditions nécessaires pour réussir leur transition écologique, vers la décarbonation des activités fret et logistiques tout en assurant leur compétitivité et leur développement.

Au niveau national, VNF a mis en place un dispositif (dispositif national développé et géré par VNF), le Plan d'aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2023-2027 qui permet d'accompagner les entreprises pour la transition écologique et la décarbonation de leur flotte.

La région Île-de-France et VNF partagent les objectifs communs de la performance et de la décarbonation du fret fluvial.

Pour accompagner la décarbonation des flottes et le développement de solutions technologiques adaptées, parmi ses leviers d'actions et outils d'interventions en faveur du fluvial dirigés vers les entreprises, la Région a décidé, au titre de son acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, de poursuivre son partenariat avec Voies navigables de France et

s'engage à soutenir, sur la période 2023-2027, le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), plan qui constitue le portail d'entrée et de référence des aides à la transition énergétique et à la décarbonation des flottes fluviales.

Dans le cadre de la mise en œuvre du PAMI pour les années 2023-2027, la région Île-de-France souhaite compléter les aides de VNF attribuées au titre du PAMI pour les projets et initiatives relative au fret et à la logistique.

En accordant un soutien financier aux aides de VNF, la Région a pour objectif de permettre au dispositif PAMI de VNF d'aider un plus grand nombre de porteurs de projets relatifs au fret et à la logistique s'engageant dans la modernisation et la décarbonation de leur flotte fluviale.

2. Présentation du dispositif Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2023-2027 de Voies navigables de France

Voies navigables de France, établissement public à caractère administratif, gère le domaine public fluvial, entretient et modernise un réseau de 6 700 km de voies navigables au niveau national et assure la promotion de la voie d'eau. VNF développe le transport fluvial de marchandises en stimulant la demande de transport d'une part et en incitant les transporteurs fluviaux à moderniser leurs unités d'autre part.

Le dispositif Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) a été revu pour une nouvelle version début 2018 afin d'être plus performant, plus incitatif et mieux adapté aux besoins. Il a fait de nouveau l'objet d'une révision pour une nouvelle mise en œuvre à compter du 1er janvier 2023 pour favoriser l'adaptation de la flotte fluviale en déployant des bateaux plus économes en énergie, plus sûrs et compétitifs, répondant aux besoins des clients et aux objectifs environnementaux et de transition énergétique du transport.

Il a fait l'objet de délibérations du conseil d'administration de Voies navigables de France le 7 décembre 2022, le 28 juin 2023, le 30 octobre 2023 et a été approuvé, pour les volets B et C du PAMI, par la Commission européenne le 28 juillet 2023 (SA. 104357). Les volets A et D sont régis par le règlement général d'exemption par catégorie (RGEC), dispensant de validation formelle de la Commission Européenne.

Le dispositif PAMI 2023-2027 est entré en vigueur au 1er janvier 2023. Il couvre une période de cinq années, du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027.

Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation, mis en œuvre par VNF, vise à favoriser l'adaptation de la flotte fluviale aux exigences environnementales et logistiques avec des bateaux plus économes en énergie, plus sûrs et compétitifs afin de s'adapter aux demandes des clients.

2.1 Les 5 volets du PAMI 2023-2027 de VNF

Les volets du PAMI 2023-2027 sont détaillés dans la *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 du 30 octobre 2023*, dans la partie *« ANNEXE - II. INTENSITES ET PLAFONDS DES VOLETS DU PAMI »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

Le PAMI comprend 5 volets distincts, dissociables les uns des autres.

Ce Plan d'aide est une réponse aux grands enjeux de la flotte fluviale et comprend des mesures conçues afin d'atteindre les objectifs environnementaux et logistiques.

Le PAMI s'adresse aux exploitants et propriétaires de bateaux de transport de marchandises (artisans ou armateurs), aux transporteurs de passagers et à la plaisance locative (volets A et D). Pour le volet innovation, le PAMI s'adresse également aux bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques auxquels VNF apporte directement une aide financière.
Les volets B et C s'adressent exclusivement aux bateaux de transport de marchandises.
Depuis le 1er juillet 2020, les propriétaires de bateaux promenades et de bateaux de plaisance locative sont éligibles à la mesure A1 (volet A) visant à réduire les consommations et émissions polluantes.

Seuls les travaux ou équipements qui ne sont pas obligatoires selon la réglementation nationale ou communautaire et vont donc au-delà des normes nationales, communautaires ou rhénanes en vigueur (Standard européen établissant les prescriptions techniques des bateaux de navigation intérieure dit ES-TRIN) sont éligibles aux aides au titre du PAMI. Si l'installation de certains équipements ou caractéristiques est rendue obligatoire sur la période 2023-2027, les travaux ou équipements correspondants ne seront plus éligibles au PAMI.

Le PAMI 2023-2027 se compose de 4 volets d'aide auxquels s'ajoute un volet dédié aux Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 :

- Volet A – « Améliorer la performance de la flotte »

Réduire la consommation en carburant, les émissions et rejets polluants, encourager le recours à des énergies renouvelables et optimiser la gestion des énergies à bord.

- A1 - Achat et installation de systèmes de production d'énergie à faible émission ou zéro émission ;
- A2 - Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets ;
- A3 - Gestion et optimisation de l'énergie à bord et des consommations de carburant ;
- A4 - Achat et installation d'un moteur stage V pour le transport de marchandises.

- Volet B – « Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques »

Capter de nouveaux trafics, consolider la desserte fluviale des ports maritimes, améliorer la performance logistique de la flotte fluviale.

- B1 - Adapter, acheter ou construire des bateaux pour capter des nouveaux trafics ;
- B2 - Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes ;
- B3 - Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau.

- Volet C – « Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière »

Cette mesure permet d'encourager l'acquisition du premier bateau pour les nouvelles entreprises de transport fluvial. L'aide consiste à subventionner l'achat du premier bateau par une entreprise.

- Volet D – « Favoriser l'émergence de solutions innovantes »

Dédié à l'élaboration et à l'expérimentation de solutions innovantes, ce volet n'est pas exclusivement réservé aux transporteurs de marchandises. Les transporteurs de passagers peuvent également émarger à ce volet sous réserve que la technologie concernée puisse être transférable aux bateaux de transport de marchandises.
Les projets éligibles peuvent porter sur les actions suivantes :

- Etudes de faisabilité,
- L'expérimentation d'une technologie existante ou nouvelle, non éprouvée dans le contexte spécifique du transport fluvial,
- La recherche et le développement liés à la conception de nouvelles technologies pour répondre à une problématique spécifique du secteur fluvial,
- La construction de démonstrateurs fluviaux.

- Volet JOP 2024 – « verdissement et innovation en vue des Jeux de Paris 2024 »
  Volet similaire aux volets A et D.

2.2 Modalités d'instruction des dossiers candidats au PAMI 2023-2027 par VNF

La procédure générale d'instruction des dossiers par VNF, comprenant les modalités de sélection, d'attribution et de versement, est détaillée dans la « *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 du 30 octobre 2023 »,* dans la partie « *ANNEXE - I. DISPOSITIONS COMMUNES, Article 2 : Procédure du PAMI »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

2.3 Coûts éligibles et montants des aides PAMI de VNF

Les coûts éligibles et montants des aides PAMI sont détaillés dans la *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 du 30 octobre 2023*, dans la partie *« ANNEXE - II. INTENSITES ET PLAFONDS DES VOLETS DU PAMI »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

PAMI 2023 – 2027 : Intervention VNF				
Volet	**Mesure**	**Exemple de demande**	**Intensité VNF**	**Plafond VNF**
Volet A	A1. Achat et installation de systèmes de production d'énergie à faible émission ou zéro émission	Remotorisation tout-électrique, hybride électrique, installation PV	40 à 60% (selon unité et ambition)	20 000 à 500 000 € (selon remotorisation)
	A2. Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets	Installation d'une cuve	30%	70 000 €
	A3. Gestion et optimisation de l'énergie à bord et des consommations de carburant	Système d'économie d'énergie (éco-pilote), tuyère, spoiler..	30%	60 000 €
	A4. Achat et installation d'un moteur stage V pour le transport de marchandises	Installation d'un moteur stage V (conformité règlement EMNR)	40%	100 000 €
Volet B	B1. Adapter, acheter ou construire des bateaux pour capter des nouveaux trafics	Etudes (construction, préalables transformation)	50%	100 000 €
		Travaux d'adaptation / modernisation	30%	230 000 €
		Achat bateau ou Construction	20%	100 000 à 200 000 €
	B2. Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes	Etudes	50%	100 000 €
		Travaux d'adaptation	30%	90 000 €
		Achat neuf ou Construction	20%	400 000 €
	B3. Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau	Installation d'un radar, logiciel d'optimisation de chargement	30%	20 000 €
Volet C	Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière	Achat du premier bateau	20%	100 000 €
Volet D	Favoriser l'émergence de solutions innovantes	Projets Recherche fondamentale	100%	500 000 €
		Recherche industrielle	50 à 70% (selon taille entreprise et diffusion)	500 000 €
		Développement expérimental	25 à 60 %	500 000 €
		Etude de faisabilité	50 à 70%	100 000 €

2.4. Budget du dispositif PAMI 2023-2027 de VNF

Un budget de 60 M€ de financements est consacré par VNF à ce Plan pour les cinq années de sa mise en œuvre, incluant les contributions d'autres partenaires, tels que celui de la région Île-de-France.

Le montant prévisionnel maximum des aides de Voies navigables de France dans le cadre du Plan d'Aide au Report Modal 2023-2027 est fixé à 12,5 M € sur 5 ans au niveau national.

D'autres partenaires financeurs, tels que les Régions abondent les budgets du PAMI.

Pour mettre en œuvre le PAMI 2023-2027, les contributeurs financiers provisionnent, pour financer les cinq volets du plan, un budget prévisionnel total de **43,8 M€** qui se décompose comme suit :

Financeurs	Montant affiché (en M€)
VNF	12,5
Etat	7,8
Total PAMI « de base »	**20,3**
région Île-de-France	6
région PACA	1
région Normandie	1
CNR	0,9
ADEME	14
Haropa Port	0,6
Total PAMI	**43,8**

Ces montants pourront, selon la répartition et la volumétrie des demandes, faire l'objet d'ajustements (fongibilité ou budget supplémentaire) selon les cas de figure et les critères de chacun des financeurs.
Les aides notifiées (volets B et C) ont été autorisées par la Commission Européenne dans la limite de 20 M€ sur 5 ans.

ARTICLE 1 : OBJET DE LA CONVENTION

La région Île-de-France a décidé, dans l'acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique, adopté le 22 septembre 2022 (n° CR 2022-051, article 5), de participer au dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) de Voies navigables de France pour la période 2023-2027.

Le conseil régional a délégué à la Commission permanente la compétence pour définir les modalités d'intervention de la région Île-de-France au dispositif PAMI 2023-2027 de VNF et pour approuver la convention correspondante entre Voies navigables de France (VNF) et la région Île-de-France (article 4 de la délibération n° CR 2022-051).

Par délibération n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024, la région Île-de-France décide de soutenir Voies navigables de France pour le dispositif intitulé « VNF - PLAN D'AIDES A LA MODERNISATION ET A L'INNOVATION (PAMI) 2023-2027 » dont la description détaillée figure en préambule de cette convention et dans la fiche projet n° 24002891 jointe en annexe à la présente convention.

La présente convention a pour objet de définir les engagements respectifs de chacune des parties en ce qui concerne les modalités de réalisation et de financement de cette opération.

La description du projet couvert par la convention et le plan de financement prévisionnel de l'opération, précisant les montants HT et/ou TTC, est détaillé dans la « fiche projet » en annexe à la présente convention.

Voies navigables de France est à l'initiative du dispositif Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) 2023-2027 et en assure la mise en œuvre, la gestion et le pilotage.

La Région n'a pas de contact direct avec les bénéficiaires finaux pour l'instruction des dossiers et le versement des subventions qui sont réalisés par VNF conformément aux clauses de la présente convention.

ARTICLE 2 : MODALITES DE CONTRIBUTION FINANCIERE DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE AU PAMI 2023-2027

Article 2.1 Modalités d'instruction des dossiers par VNF

Voies navigables de France est seul responsable de l'instruction des dossiers, conformément aux conditions définies dans son dispositif PAMI 2023-2027, mentionnées en annexe 1.

Le PAMI 2023-2027 est intégralement organisé sous la forme d'appels à projets annuels (4 par an), d'une durée définie et administrés par VNF.
Tous les dossiers reçus sont analysés dans le cadre d'un jury de sélection national composé de représentants de VNF, du Ministère chargé des transports, d'experts tiers reconnus pour leurs compétences en comptabilité et analyse financière, des cofinanceurs du PAMI qui le souhaitent. La Région Île-de-France ne participe pas aux jurys. Le jury est présidé par VNF et se réunit en adéquation avec le calendrier des appels à projets (4 fois par an).

La procédure générale d'instruction des dossiers par VNF, comprenant les modalités de sélection, d'attribution et de versement, est détaillée dans la *Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 du 30 octobre 2023,* dans la partie « *I. DISPOSITIONS COMMUNES, Article 2 : Procédure du PAMI »,* jointe en annexe 1 de la présente convention.

VNF informe la Région des calendriers des appels à projets et des jurys.
La Région ne participe pas aux jurys mais elle est associée aux pré et post jurys.
Le comité technique de pré jury, organisés par VNF, est destiné à présenter les dossiers.
La Région dispose d'un accès, via la plateforme PAMI Connect, aux dossiers de demande d'aide et aux conclusions des jurys.
A la suite de la tenue du jury, VNF organise un comité technique de post jury pour présenter les conclusions du jury.

Chaque année, en comités de suivi du Plan, VNF présente à la région Île-de-France les dossiers qu'il aura préalablement retenus selon la procédure d'instruction détaillée en annexe 1 et qui répondront aux conditions d'abondement et présentées à l'article 2.3 ci-après.

Article 2.2 Principes de financement du PAMI 2023-2027 de Voies navigables de France par la région Île-de-France

La contribution financière de la région Île-de-France au dispositif PAMI 2023-2027 est directement versée à Voies navigables de France.

La contribution financière de la région Île-de-France respecte les conditions suivantes :

- La participation régionale globale ne pourra excéder le montant de 6 000 000 € sur la durée du plan PAMI s'étalant du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2027, soit sur 5 ans. La participation financière régionale totale (montant plafond) au titre de ce dispositif PAMI 2023-2027 est non actualisable ;

- Le rythme d'attribution des participations financières régionales à proposer au vote de la commission permanente n'est pas prédéfini. La participation de la Région pourra donner lieu à plusieurs attributions au cours de la durée de la présente convention, dans la limite du montant plafond de 6 000 000 € sur la totalité du plan et sous réserve de la disponibilité des crédits régionaux et du vote de la commission permanente ;

- La région Île-de-France participe au dispositif d'aides PAMI 2023-2027, à parité avec VNF, soit une clé de participation régionale de 50 % pour les dossiers répondant aux conditions d'abondement régionales définies dans l'article 2.3 ci-dessous ;

- Le versement du financement régional effectif est réalisé selon les conditions décrites à l'article 2.4 ;

- Pour renforcer l'efficacité de son soutien à la décarbonation et à la modernisation des flottes, la région Île-de-France choisit de participer, pour le secteur fret et logistique et sur son territoire géographique francilien, aux 4 volets permanents et au volet limité spécifique JOP du dispositif PAMI 2023-2027 :
    - Volet A – Améliorer la performance environnementale de la flotte
      sous-volets : A1, A2, A3, A4
    - Volet B – Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
      sous-volets : B1, B3
    - Volet C – Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
    - Volet D – Favoriser l'émergence de solutions innovantes
    - Volet JOP – Verdissement et innovation en vue des JOP similaire aux volets A et D, mobilisable jusqu'au 31 mars 2024.

Article 2.3 : Conditions d'abondement du dispositif d'aides PAMI 2023-2027 par la région Île-de-France

Parmi les projets retenus et soutenus par Voies navigables de France selon les modalités d'instruction du PAMI 2023-2027 qui lui sont propres, la région Île-de-France apporte son soutien aux projets et initiatives orientés fret et logistique, présentant un intérêt régional et pour le territoire francilien et répondant aux critères d'éligibilité cumulatifs présentés ci-dessous :

- Volet A – « Améliorer la performance environnementale de la flotte »
    - Projets orientés fret et logistique, réalisés sur les bassins de la Seine, de l'Oise, de la Marne, dont les trajets sont principalement réalisés en Île-de-France ;

- Volet B – Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
    - Pour les projets orientés fret et logistique, réalisés sur les bassins de la Seine, de l'Oise, de la Marne, dont les trajets sont principalement réalisés en Île-de-France ;

- Volet C – Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
    - Pour les projets orientés fret et logistique, réalisés sur les bassins de la Seine, de l'Oise, de la Marne, dont les trajets sont principalement réalisés en Île-de-France ;
    - Pour les nouveaux entrants, les critères seront appliqués à l'issue de deux années de navigation effective pour s'assurer que le bateau navigue bien sur les bassins de la Seine, de l'Oise et de la Marne et en Île-de-France ;

- Volet D – Favoriser l'émergence de solutions innovantes
    - Recherches ou/et expérimentations orientées fret et logistique, réalisés sur les bassins de la Seine, de l'Oise, de la Marne et visant une application en Île-de-France.

- Volet JOP – Verdissement et innovation en vue des JOP (volet similaire aux volets A et D mobilisable jusqu'au 31 mars 2024)

    - Projets orientés fret et logistique réalisés sur les bassins de la Seine, de l'Oise, de la Marne et visant une application en Île-de-France.

Article 2.4 Modalités de versement de la participation financière de la Région à VNF

Au premier trimestre de chaque année, VNF fournit à la Région une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

Article 2.4.1 Modalités de versement

Le versement de la subvention régionale est effectué dans le respect des dispositions suivantes :

- Chaque versement de subvention est effectué sur demande du bénéficiaire. La demande précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées ;

- Chaque demande de versement de subvention est signée par le représentant légal du bénéficiaire qui certifie la réalité de la dépense et son affectation à l'opération subventionnée.

Les demandes de versement sont à adresser à la Région :

région Île-de-France	2 rue Simone VEIL 93400 Saint-Ouen-sur-Seine CelluleNumerisationDirectiondelaComptabilite@iledefrance.fr	Pôle Finances – Direction de la comptabilité

Article 2.4.2 Versement d'acomptes

La demande d'acompte résulte des documents précédents et de l'application, pour le financeur, de la clé de financement définie à l'article 2.2.

Le montant cumulé des acomptes pouvant être versé par la région d'Île-de-France est plafonné à 80 % du financement total affecté à cette opération avant versement du solde.

Dans le cas d'une demande d'acompte, un état récapitulatif des dépenses doit impérativement être produit. Il précise notamment les références, dates et montants des factures, marchés ou actes payés au titre de l'opération, le nom du fournisseur et la nature exacte des prestations réalisées. Cet état récapitulatif est daté, signé par le représentant légal du bénéficiaire et revêtu du nom et de la qualité du signataire, et le cas échéant, du cachet de l'organisme.

Chacun des documents constituant la demande d'acompte est signée par le représentant légal du maître d'ouvrage.

Article 2.4.3 Versement du solde

La demande de solde résulte des documents et modalités de l'article 2.4.1 et de l'application, pour le financeur, de la clé de financement définie à l'article 2.2.

Le montant final de la subvention sera calculé par application du taux de subvention aux dépenses réelles et plafonnées aux dépenses subventionnables prévisionnelles indiquées dans les fiches projets relatives à la présente convention.

La subvention ne peut être versée en totalité qu'après justification par le bénéficiaire de l'achèvement et du paiement complet de l'opération subventionnée ou de la tranche d'opération si l'opération s'exécute par tranche ainsi que la production de la déclaration d'achèvement des travaux conforme au plan d'ouvrage exécuté et annexé.

Le versement du solde sera subordonné à la production :

- des documents demandés pour le versement des acomptes indiqués à l'article 2.4.2 ;

- d'un document mentionnant la date de démarrage de l'exploitation (soit la date de l'acte de vente pour un achat de bateau, soit la date de la plus récente des factures pour des travaux) de chacun des biens subventionnés par la Région, dans le cadre de sa participation au titre du PAMI 2023-2027 ;

- d'une note de bilan national et régional (Île-de-France) du dispositif de soutien PAMI 2023-2027. En complément, elle mettra en évidence les opérations déterminées comme emblématiques par VNF, soutenues par le dispositif et la région Île-de-France et qui concernent le territoire francilien ;

- Un courrier précisant la conformité des caractéristiques d'avancement/de réalisation du dispositif avec celles visées par la présente convention au moment du solde financier de la présente convention et attestant la clôture de l'enveloppe et que le projet ne fera pas l'objet d'une autre demande de versement.

- d'un compte rendu financier du PAMI 2023-2027 pour les projets financés par la Région, comprenant le relevé final des dépenses et des recettes.
Ce compte rendu financier comportera la signature du représentant légal du bénéficiaire qui certifie la prise en charge des dépenses dans sa comptabilité ainsi que leur règlement. La signature de l'expert-comptable ou du commissaire aux comptes est requise lorsque l'organisme en est doté.

Toute demande de versement de solde est ferme et définitive.

Article 2.4.4 Révision du montant subventionné

Le montant de la subvention constitue un plafond non actualisable et non révisable.

Dans le cas où la dépense réelle engagée par le bénéficiaire de la subvention s'avère inférieure au montant total initialement prévu, la subvention de la Région est révisée en proportion du niveau d'exécution constaté, par application du taux ou du barème unitaire indiqué à l'article 2.2 de la présente convention. Elle fait l'objet d'un versement au prorata de la dépense réalisée, effectivement justifiée, voire d'un reversement en cas de trop perçu.

Article 2.4.5 Éligibilité des dépenses subventionnables

Les dépenses subventionnables sont prises en compte à compter de la date d'attribution de la subvention par l'assemblée régionale et jusqu'à la date de la demande de versement du

solde ou jusqu'à la date d'application des règles de caducité de la subvention figurant à l'article 2.4.6 de la présente convention, sauf dispositions contraires prévues dans ladite délibération.

Par dérogation, les dépenses comprises entre le 1er janvier 2023 et la date de délibération affectant la première autorisation de programme à VNF au titre du dispositif PAMI 2023-2027 seront prises en charge de façon rétroactive.

Article 2.4.6 Caducité

Conformément aux dispositions du Règlement Budgétaire et Financier de la région Île-de-France, si à l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de délibération d'attribution de la subvention, le bénéficiaire n'a pas transmis à l'administration régionale une demande complète de paiement d'un premier acompte, ladite subvention devient caduque et elle est annulée.

Ce délai peut être prorogé d'un an maximum par décision de la présidente, si le bénéficiaire établit avant l'expiration du délai de trois ans mentionnés ci-avant que les retards dans le démarrage de l'opération ne lui sont pas imputables. Passé ce délai, l'autorisation de programme rendue disponible est désengagée et désaffectée par décision de la présidente. Elle n'est pas utilisable pour une autre affectation.

S'agissant d'une opération donnant lieu à l'engagement d'autorisations de programme de projet, celles-ci demeurent valables jusqu'à l'achèvement de l'opération si elles ont fait l'objet d'un premier appel de fonds émis dans les délais.

Dans le cas où la demande de premier acompte constitue la demande du solde de l'opération, les dates de caducité qui s'appliquent sont celles du premier acompte.

Article 2.4.7 Modalités de mandatement

Le mandatement de la région Île-de-France est libellé de telle façon qu'il apparaisse explicitement qu'il s'agit d'un versement effectué au titre de la présente convention.
La date et les références de mandatement sont portées par tous moyens écrits à la connaissance du bénéficiaire.
Le paiement est effectué par virement bancaire portant le numéro de référence de la facture (numéro porté dans le libellé du virement).
Le comptable assignataire est le Receveur Général des Finances de Paris de la Direction Régionale des Finances Publiques, Trésorier-Payeur Général pour la région Île-de-France.

Article 2.4.8 Bénéficiaire et domiciliation

La subvention est versée à la Direction du Bassin de la Seine et Loire aval DTBSLA/ service développement de la voie d'eau de VNF au 18 quai d'Austerlitz 75013 PARIS.

Les paiements sont effectués par virement bancaire auprès du bénéficiaire aux coordonnées suivantes :

- VNF sur le compte ouvert au nom VNF, dont le RIB est le suivant :

Code banque	Code guichet	N° compte	Clé
10071	75000	00001005259	17

Article 2.4.9 Contrôles, retrait et reversement des aides

Voies navigables de France, gestionnaire du dispositif :

- effectue des contrôles du respect par les bénéficiaires finaux des engagements souscrits,
- signale à la région Île-de-France toute irrégularité constatée dans le cadre des contrôles.

Des contrôles éventuels pourront être menés par la région Île-de-France et pour son propre compte concernant le respect des engagements liés à ces aides.

Les décisions de retrait et de reversement de l'aide sont prises par VNF sous sa responsabilité.

Le comptable public de VNF est chargé de la récupération des éventuels indus résultant des paiements effectués. Il s'assure de la régularité de l'autorisation de percevoir la recette ainsi que de la mise en recouvrement des créances.

Article 2.4.10 Suivi financier de l'opération

Le service fret et entreprises de la Direction des Transports (DT) du Pôle Logement, Aménagement et Transports (POLAT) est le service instructeur des participations apportées par la région Île-de-France au PAMI de VNF.

Le service Innovation et Financement Transition Energétique de la Direction du Développement de la Voie d'Eau est le service instructeur de VNF.

ARTICLE 3 : OBLIGATIONS DU BENEFICIAIRE (VNF)

Article 3.1 : Obligations administratives et comptables

Le bénéficiaire s'engage à :

- Informer la Région dans les deux mois de la survenance de l'événement, par écrit et documents à l'appui, de toute modification survenue dans son organisation : changements de personnes chargées d'une part des instances de décision et d'autre part de l'administration, nouveaux établissements fondés, changement d'adresse du siège social, nom et coordonnées de la ou des personnes chargées de certifier les comptes, changement de domiciliation bancaire.

- Informer la Région des autres participations financières attribuées en cours d'exécution de la présente convention et relatives à l'objet de cette dernière.

- Informer la Région par écrit, documents à l'appui, de toutes difficultés liées à sa situation juridique ou financière susceptible de perturber la bonne exécution de ses engagements dans la présente convention.

- Conserver pendant dix ans les documents comptables et les pièces justificatives.

- Faciliter tout contrôle par la Région ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de la réalisation des actions et de l'emploi des fonds notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

VNF devra fournir à la région Île-de-France les pièces suivantes :

- Pour le volet A, B et C :
  - la convention passée entre le bénéficiaire final et VNF ;

- Les éléments de la contractualisation entre le bénéficiaire final et VNF (engagement d'exploitation du batelier)

- Pour les volets D et JOP :
  - Les éléments de la contractualisation entre le bénéficiaire final et VNF (notification du marché, convention etc) ;
  - Les livrables et résultats liés à la recherche ou à l'expérimentation.

ARTICLE 4 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION ET TRANSMISSION DE DONNEES

Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

Afin de participer à la notoriété et à la lisibilité de l'action de la région Île-de-France, Voies navigables de France s'engage à mentionner le soutien financier de la région Île-de-France et à faire apparaître sa contribution pour toutes les actions de communication liées à l'objet de la présente convention sur ses documents et publications officiels de communication relatifs à cette opération, notamment en faisant figurer les logos des partenaires.

L'information relative à ce soutien prend la forme de la mention « action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition des logos conformément à leur charte graphique respective.

VNF autorise à titre gracieux la région Île-de-France à utiliser les résultats du projet aidé (publications y compris photographiques, communication à des tiers…) à des fins de communication relative à l'action régionale.
La région Île-de-France ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la région Île-de-France est interdite.

La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la Charte de visibilité régionale disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF dont les principes sont :

Mention du soutien de la région Île-de-France et apposition du logo régional
L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :
Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :
Qu'il s'agisse d'une participation en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité
Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la participation : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire
Tout événement public de valorisation du projet aidé (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention.
Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire (autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet aidé (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Pendant toute la durée de l'opération, le maître d'ouvrage doit apposer à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention « travaux/opération/projet réalisés avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de XXX € » en précisant le montant et/ou le taux. Le bénéficiaire transmettra aux services de la Région une photo des panneaux d'expérimentation et /ou des bons à tirer.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

Article 4.2 Visibilité du soutien de la région Île-de-France

Afin d'assurer la visibilité de l'action et du soutien financier de la région Île-de-France au PAMI 2023-2027 de Voies navigables de France, VNF peut systématiser l'information et la communication au sujet de la participation régionale, à adapter selon les publics :

- Dans les échanges avec les futurs bénéficiaires et les bénéficiaires de l'aide PAMI 2023-2027 : par mention du soutien de la région Île-de-France à 50% de l'aide totale du PAMI 2023-2027 de VNF,

- En associant la Région aux réunions et rencontres, visites et expérimentations liées aux projets qu'elle concoure à soutenir,

- Le soutien de la région Île-de-France sera mentionné dans les conventions d'attribution de subvention de VNF aux bénéficiaires finaux avec le montant de la participation régionale (la participation régionale sera mentionnée dans les

conventions hormis pour celles déjà conventionnés entre VnF et le bénéficiaire avant la date de la commission permanente),

- Dans les présentations et communications en comités, colloques et conférences, indication du soutien de la région Île-de-France au PAMI :
  Bien que la participation financière de la région Île-de-France s'intègre dans le budget de VNF, VNF devra rendre visible, dans ses communications techniques, politiques et adressées au grand public, les montants et taux d'aide engagés par la région Île-de-France pour le PAMI 2023-2027 et faire mention de l'accompagnement de la région Île-de-France aux opérations, à parité avec Voies navigables de France, au titre de la politique fret et logistique régionale (acte 2 de la stratégie régionale fret et logistique).

Article 4.3 Modalités de transmission de données

En signant la présente convention, le responsable légal de VNF, ou son représentant, reconnaît qu'il consent :

- à l'utilisation de ses données à caractère personnel (adresse électronique) pour recevoir des informations sur d'autres projets régionaux ou européens dans le cadre d'une mise en réseau souhaitée par la Région,
- à ce que ces données personnelles puissent être transmises à des partenaires institutionnels dans l'optique de participation à des sessions d'échanges (colloques, séminaires…) ou dans le cadre d'enquêtes ponctuelles,
- à ce que les photographies prises dans le cadre d'événements organisés par la Région soient librement utilisées et diffusées par cette dernière.

Conformément au règlement général sur la protection des données (RGPD), le responsable légal ou son représentant est informé du fait qu'il peut retirer son consentement à tout moment par courrier électronique adressé à la Région (directiondestransports@iledefrance.fr) et que cela n'a aucune influence sur la mise en œuvre de la présente convention.

Dans le cadre du programme " Smart Région Initiative " dont l'objectif est de faire de l'Île-de-France la première Smart Région d'Europe, la Région s'est dotée d'une plateforme de données et de services dont la vocation est de constituer un socle de données partagées pour :

- ajuster au mieux les politiques publiques, régionales en particulier, au bénéfice des publics et du territoire francilien,
- permettre aux acteurs du territoire de concevoir et proposer des services adaptés et innovants.

Par ailleurs, l'observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF) mis en place par l'Etat et la région Île-de-France doit recueillir l'ensemble des ressources disponibles en matière de fret et logistique afin de produire, partager et valoriser les connaissances entre les acteurs.

Les jeux de données produits dans le cadre du PAMI 2023-2027 concerné par la présente convention devront dans la mesure du possible alimenter l'une ou l'autre de ces deux plateformes (OFELIF ou Smart Région).
A cette fin, le bénéficiaire s'engage à tenir à jour et à transmettre à la Région le catalogue des données produites ou traitées dans le cadre de l'exécution du projet.

Le bénéficiaire s'engage à fournir, à chaque demande de versement, le catalogue des données produites dans le cadre du projet, en précisant les données qui peuvent être publiées ou versées dans la plateforme de données régionale et selon quelles modalités.

Le bénéficiaire s'engage à transmettre à la Région à minima, à l'issue du projet, les éléments suivants :
- Catalogue de données produites dans le cadre du projet
- Données permettant, à minima, d'alimenter des indicateurs suivants : tonnes/kilomètres réalisés dans le cadre des projets soutenus.
L'exploitation des données issues du projet pourra venir alimenter l'observatoire régional du fret et de la logistique (OFELIF).

ARTICLE 5 : SUIVI DU PAMI 2023-2027 PAR LA REGION ILE-DE-FRANCE

Article 5.1 Suivi du PAMI, de la convention de financement VNF / Région et des opérations financées par la Région

Le suivi de la convention de financement entre VNF et la Région et des opérations financées par la Région se réalise au sein de :

- Un Comité de suivi du Plan

Formé de représentants de VNF d'une part et des autres financeurs du PAMI 2023-2027 (techniciens) d'autre part, il se réunit, au minimum une fois par an, et à toute demande de l'une des parties, pour faire le point sur :
- l'état d'avancement général du plan PAMI 2023-2027 et les éventuelles difficultés rencontrées dans la mise en œuvre du plan,
- Les modalités d'exécution des conventions respectives des cofinanceurs ainsi que les éventuelles difficultés rencontrées,
- Le bilan annuel du PAMI.

VNF ou la région Île-de-France peuvent demander l'inscription à l'ordre du jour de tout point qu'ils souhaitent voir discuté au sein du comité de suivi du plan.

- Comités techniques d'analyse des dossiers de pré et de post jury

VNF informe la Région des calendriers des appels à projets, des jurys et des comités techniques de pré et de post jurys.
Organisés par bassin et formés de représentants de VNF d'une part et des autres cofinanceurs du PAMI 2023-2027 (niveau techniciens) concernés d'autre part, les comités techniques se réunissent une fois avant et une fois après la tenue du jury.
En préalable du pré-jury, la Région a accès aux dossiers candidats de demandes d'aides relatifs à son périmètre géographique via la plateforme PAMI Connect.
Le pré jury présente la consistance et l'analyse de VNF des dossiers de demande d'aide. Les dossiers y sont objectivés au regard de leur valeur ajoutée régionale et par bassin.
Le post jury présente les conclusions du jury.
La Région dispose d'un accès aux conclusions du jury via la plateforme PAMI Connect.

- Un comité de suivi de la convention de financement

Un comité de suivi de la convention de financement VNF / Région, formé de représentants de VNF d'une part et de la région Île-de-France (techniciens) d'autre part, se réunit au minimum une fois par an, et à toute demande de l'une des parties, pour faire le point sur :
  - Les modalités d'exécution de la présente convention ainsi que les éventuelles difficultés rencontrées,
  - les demandes d'aide instruites et traitées par VNF
  - l'avancement détaillé des dossiers instruits et financés par VNF et soutenus par la Région, l'avancement des dossiers encore en cours d'instruction ou à l'état de projection/prospection et qui concernent la région Île-de-France,

- Le tableau récapitulatif d'avancement des financements pour chaque volet ainsi que la visibilité des financements projetés et qui concernent la région Île-de-France.

VNF transmet le tableau récapitulatif des dossiers pour chaque volet ainsi que la visibilité des financements projetés et qui concernent la région Île-de-France.

VNF transmet régulièrement aux représentants de la région Île-de-France les éléments d'information relatifs aux aides octroyées aux bénéficiaires finaux. Les représentants de la région Île-de-France peuvent demander à VNF une copie de tout document relatif à l'instruction des dossiers de demande de subvention.

La région Île-de-France et VNF sont tenus de respecter la confidentialité des documents échangés au cours des réunions du comité de suivi, en particulier vis-à-vis des demandeurs et des organisations professionnelles.

Au premier trimestre de chaque année, VNF fournit à la Région, une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

VNF ou la région Île-de-France peuvent demander l'inscription à l'ordre du jour de tout point qu'ils souhaitent voir discuter au sein du comité de suivi du plan.

Le comité de suivi peut donner un avis sur tout dossier particulier que l'une des parties souhaite lui soumettre.

- Réunions, rencontres, visites et expérimentations liées aux opérations financées par la Région

VNF associe autant que possible la Région à tout échange, rencontres, réunions, évènements et visites aux opérations financées par la Région et permettant une bonne compréhension des projets et du PAMI.

Article 5.2 Bilans de mise en œuvre du plan PAMI et contrôle des opérations

Chaque année, avant la fin du premier trimestre, VNF présente au comité de suivi le projet de bilan détaillé des dossiers instruits, financés et soutenus par la Région les années précédentes. Par ailleurs, VNF présente les dossiers encore en cours d'instruction ainsi qu'une projection des demandes susceptibles d'être présentées pour l'année en cours et suivante.
VNF fournira également une estimation des demandes de versement à venir sur l'année en cours.

Par ailleurs, chaque année, VNF fournira un bilan annuel des trafics réalisés pour les opérations qui auront bénéficié du soutien régional dans le cadre du PAMI 2023-2027.

VNF s'engage à accepter tout contrôle technique et financier par la région Île-de-France ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de l'emploi de la participation, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

ARTICLE 6 : DATE D'EFFET ET DUREE DE LA CONVENTION

La présente convention prend effet à compter du 15 novembre 2024, date de délibération de l'assemblée délibérante de la région Île-de-France.
Par dérogation, la Région prend en charge, de façon rétroactive, les dépenses comprises entre

le 1er janvier 2023 (date de démarrage du PAMI 2023-2027 de VNF) et la date de délibération de l'assemblée délibérante de la région Île-de-France.

La présente convention prend fin lors du versement du solde de la dernière participation attribuée sous l'égide de la présente convention ou à défaut, en cas d'application des règles de caducité figurant à l'article 2.4.6 de la présente convention, sans préjudice des dispositions de l'article 3.1.
L'opération donne lieu à l'engagement d'autorisations de programme de projet afin de prendre en compte les dossiers instruits durant la période 2023-2027 qui donneront lieu à des versements au-delà au 31 décembre 2027, notamment ceux du volet C – « Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière ».

ARTICLE 7 : RESILIATION DE LA CONVENTION

La Région peut prononcer la résiliation de la présente convention pour motif d'intérêt général. Cette résiliation prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations contractuelles ou d'une utilisation des fonds non conformes à leur objet par le bénéficiaire de l'aide régionale (VNF). Dans ce cas, la Région adresse à VNF une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse à VNF la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation de VNF par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes, et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par la Région.

ARTICLE 8 : RESTITUTION DE LA PARTICIPATION

En cas d'inexécution par VNF de ces obligations contractuelles ou d'une utilisation de la participation régionale non conforme à son objet, la participation sera restituée.
Dans ce cas, il sera procédé à la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 7 ci-dessus.

En outre, la Région se réserve le droit d'exiger le remboursement de tout ou partie de la somme versée, au regard de la qualité des prestations effectuées.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la participation, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

ARTICLE 9 : MODIFICATION DE LA CONVENTION

La convention ne peut être modifiée que par avenant, à l'exception des changements de références bancaires et/ou de domiciliation mentionnées à l'article 2.4.8 ci-avant qui font l'objet d'un échange de lettre entre la partie à l'initiative de ce changement et l'autre signataire.

ARTICLE 10 : PIECES CONTRACTUELLES

Les pièces contractuelles comprennent la convention proprement dite et ses annexes (annexe 1 et fiche projet n°24002891).

Fait en deux exemplaires,

A , le

Pour la région Île-de-France	Pour Voies navigables de France
La Présidente	La Directrice Générale
Valérie PÉCRESSE	Cécile AVEZARD

Annexe n°1 – « Décision de VNF relative aux règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 du 30 octobre 2023 »

Source : Bulletin des actes de VNF - Année 2023 N°97 6 novembre 2023

DECISION
RELATIVE AUX REGLES, CONDITIONS ET MODALITES D'OCTROI DES AIDES AU TITRE DU PAMI 2023-2027

Le Directeur général de Voies navigables de France,

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

Vu le décret n°2018-514 du 25 juin 2018 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement, notamment les articles 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10 et 12 ;

Vu la délibération n°04/2022/1.3 du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 7 décembre 2022 relative au plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale (PAMI) pour la période 2023-2027, modifiée ;

Le directeur général de Voies navigables de France,

DECIDE

Article 1

Les règles, conditions et modalités d'octroi des aides au titre du PAMI 2023-2027 sont définies en annexe de la présente décision, en application de la délibération n°04/2022/1.4 du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 7 décembre 2022 relative au plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale (PAMI) 2023-2027, modifiée.

Article 2

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

Fait à Béthune, le 30 octobre 2023

Le Directeur général

SIGNE

Thierry GUIMBAUD

ANNEXE
REGLES, CONDITIONS ET MODALITES D'OCTROI DES AIDES
AU TITRE DU PAMI 2023-2027

I. DISPOSITIONS COMMUNES

Le Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale (PAMI) 2023 – 2027 est un dispositif d'aides au profit des transporteurs de marchandises et de passagers par voies navigables ainsi qu'aux propriétaires et exploitants de bateaux de service et de formation.

Rappel : Conformément à la délibération n°04/2022/1.4 du conseil d'administration de Voies navigables de France en date du 7 décembre 2022 relative au plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale (PAMI) 2023-2027, modifiée, VNF abonde le dispositif dans la limite de 12,5 M€ pour les 5 ans de la durée du plan. Le montant annuel effectivement mobilisé sera déterminé dans le cadre des arbitrages budgétaires annuels et des participations financières perçues ou à percevoir des cofinanceurs du plan.

Le PAMI 2023-2027 comporte cinq volets :
- Volet A : Améliorer la performance environnementale de la flotte
- Volet B : Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques
- Volet C : Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière
- Volet D : Favoriser l'émergence de solutions innovantes

Volet E : Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 : ce volet priorise les remotorisations et la construction des bateaux qui seront mobilisés dans le cadre des **Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris en 2024** ainsi que les projets innovants qui seront mis en avant dans le cadre de l'évènement, en leur dédiant un volet et un budget spécifique propres de manière à ne pas obérer les autres volets A et D. **Les projets éligibles au titre de ce volet sont les projets éligibles au titre des volets A et D. Le recours à ce volet est possible jusqu'au 31 mars 2024.**

Article 1er : Bénéficiaires

Le régime d'aide est accessible à :

- toute personne physique ressortissante d'un État membre de l'Union européenne et exerçant son métier de transporteur de marchandises ou passagers par voies navigables en France,

- toute personne morale appartenant à un État de l'Union européenne ayant son siège social, succursale ou filiale en France et réalisant du transport de marchandises ou de passagers par voies navigables en France.

Les bénéficiaires des volets B et C du PAMI sont exclusivement des entreprises de transport fluvial de marchandises.

Les groupements d'entreprises, les locataires d'un crédit-bail de longue durée ainsi que les organismes financiers propriétaires des bateaux vendus en crédit-bail sont éligibles au PAMI 2023-2027.

Bénéficiaires	Volets	Restrictions éventuelles
Entreprise de transport fluvial de marchandises	A, B, C et D	-
Entreprise de transport de passagers (promenade, croisière)	A	Tous les bateaux à passagers, justifiant de la mention « passagers » sont éligibles. Les aides peuvent porter sur les achats, la construction ou les remotorisations. A l'achat ou après remotorisation, les bateaux doivent être : • Soit zéro émission de CO_2 (à l'échappement) • Soit équipé d'un moteur hybride ou dual fuel tirant au moins 50 % de son énergie de carburants à émission de CO_2 nulle (à l'échappement) ou d'une alimentation rechargeable pour son fonctionnement normal.
	D	Seules les innovations pouvant être transposées au secteur du transport de marchandises dans l'objectif d'améliorer sa performance environnementale seront prises en compte, sous réserve de leur faisabilité technique (ex : encombrement) et économique.

Bénéficiaires	Volets	Restrictions éventuelles
Entreprise de location de coches nolisées	A	Tous les bateaux mis à disposition par un loueur de bateaux sans permis, ayant une attestation d'agrément autorisant l'exploitation du bateau en coche nolisée. A l'achat ou après remotorisation, les bateaux doivent être : • Soit zéro émission de CO2 (à l'échappement) • Soit équipé d'un moteur hybride ou dual fuel tirant au moins 50 % de son énergie de carburants à émission de CO2 nulle (à l'échappement) ou d'une alimentation rechargeable pour son fonctionnement normal jusqu'au 31 décembre 2025.
	D	Seules les innovations pouvant être transposées au secteur du transport de marchandises dans l'objectif d'améliorer sa performance environnementale seront

		prises en compte, sous réserve de leur faisabilité technique (ex : encombrement) et économique.
Propriétaires de bateaux de service[1]	A et D	Pour le volet A : à l'achat ou après remotorisation, les bateaux doivent être : • Soit zéro émission de CO2 (à l'échappement) • Soit équipé d'un moteur hybride ou dual fuel tirant au moins 50 % de son énergie de carburants à émission de CO2 nulle (à l'échappement) ou d'une alimentation rechargeable pour son fonctionnement normal.
Bureaux d'études, chantiers ou autres prestataires techniques (Motoristes par exemple)	D	-

Article 2 : Procédure du PAMI

Les étapes principales de l'instruction des demandes PAMI sont :
- Enregistrement de la demande complète
- Evaluation du projet
- Sélection du projet en jury
- Décision attributive et conventionnement
- Versement de l'aide

2.1 : Enregistrement des demandes

Les demandes d'aides PAMI et pièces justificatives, quel que soit le volet du PAMI, doivent être déposées sur la plate-forme web dédiée « PAMI CONNECT».

Vous pouvez accéder à ce service via le lien de connexion suivant :
https://portail-pami.vnf.fr/

Pour soumettre une demande complète et recevable, vous devez :

1. Créer votre compte utilisateur : Il est indispensable d'utiliser une adresse mail à laquelle vous avez effectivement accès pour valider votre compte dans le cadre de la procédure d'authentification. Si vous avez déjà un compte VELI et

[1] Engins flottants et bateaux de marchandises de moins de 20 mètres ayant pour objet l'entretien et travaux sur la voie d'eau

DECLARATION DE FLOTTE DEMATERIALISEE, vous aurez à utiliser votre adresse mail utilisée pour ce compte.

2. Déposer les pièces justificatives suivantes :

- ✓ Une note précise de présentation de votre projet décrivant son évaluation technique, règlementaire, environnementale et logistique ;

- ✓ Les justificatifs de dépenses du projet : devis de travaux ou d'études, sur en-tête du fournisseur datant de moins d'un an au moment de la demande ou promesse de vente (voir explication ci-dessous) ou, pour les projets de RD / innovation, les estimations de frais de dépenses de personnel.

- ✓ Un plan prévisionnel d'affaires sur 3 ans avec et sans aide, afin de mettre en évidence l'impact de l'aide dans le financement du projet ;

- ✓ Les 2 derniers bilans ou comptes de résultat

- ✓ Une copie du certificat d'immatriculation du bateau ;

- ✓ Une copie du titre de navigation ;

- ✓ Une attestation d'inscription au registre de la chambre des métiers du département du lieu de résidence et / ou un extrait du registre du commerce (K-bis1 ou équivalent) à la date de la demande ;

- ✓ Une copie de l'Attestation de Capacité Professionnelle (le bénéficiaire peut aussi la déposer lors de la présentation des factures finales si celle-ci est en cours d'obtention au moment de la demande – pour les primo acquisitions) si applicable – l'ACP de l'exploitant du bateau par délégation, est aussi acceptable ;

- ✓ Toute pièce ou élément permettant de justifier de la maturité du projet

Un fois la demande reçue, VNF – Direction développement – pôle innovation enregistre et traite les demandes dans leur ordre chronologique de dépôt, en vérifiant la complétude du dossier de demande et sa conformité aux spécifications d'attribution du soutien.

VNF accuse réception de la demande auprès du transporteur et l'informe du caractère complet du dossier (ou demande le cas échéant les pièces manquantes) et enregistre la demande.

Le demandeur peut alors engager les dépenses prévues dans le dossier de demande de subvention, sans garantie de paiement d'un soutien au titre du PAMI.

Important :

- ➢ Le demandeur perd ses droits éventuels à bénéficier de l'aide si le début des travaux, de l'étude ou la date de l'acte de vente du bateau est antérieur à la date de l'accusé de réception, délivré par VNF, attestant que son dossier est complet. Par conséquent, les factures datées antérieurement à la date de signature de cet accusé de réception ne seront pas recevables. Les

transporteurs sont invités à vérifier cette condition avant de déposer leur demande.

- Seule une décision ou convention attributive de subvention signée vaut engagement de VNF.

- Tout projet non réalisé dans le délai indiqué dans la décision ou convention attributive de subvention entraîne la caducité de la décision ou convention.

2.2 : Evaluation des projets

Pour donner la priorité aux projets présentant la plus grande valeur ajoutée, VNF évaluera les projets selon les quatre critères suivants permettant d'attribuer une **note sur 20** :

- **Pertinence du projet (sur 9 points)** : réponse adaptée aux objectifs d'au moins un des sous-volets du plan. La performance environnementale, le volume de trafic supplémentaire ou pérennisé grâce aux investissements concernés seront également analysés.
- **Impact de l'aide (sur 6 points)** : il s'agit d'évaluer le degré de dépendance du projet à l'aide en fonction de la situation financière de l'entreprise concernée. L'évaluation s'appuiera sur les indicateurs suivants : écart montant investissement / montant du prêt, prévisionnel à 3 ans sans aide / avec aide.
- **Maturité (sur 4 points)** : état d'avancement du projet - il s'agit ici de déterminer si le transporteur est réellement prêt à lancer les investissements ou s'il dépose un dossier pour réserver des crédits dans l'hypothèse d'investissements à moyen terme. L'objectif recherché est d'identifier les projets les plus certains.
- **Qualité de présentation du dossier (sur 1 point)** : est ici analysée la précision et lisibilité des caractéristiques techniques, logistiques et financières des projets. Il s'agit d'avoir des synthèses précises permettant de cerner efficacement et rapidement l'intérêt des projets.

2.3 : Sélection des projets : le jury PAMI

Les demandes de subventions PAMI sont examinées dans le cadre d'un jury de sélection composé de représentants :

- de Voies navigables de France ;
- du Ministère de la Transition Écologique, représenté par le service en charge du transport fluvial ;
- d'experts tiers reconnus pour leurs compétences en comptabilité et analyse financière ;
- des cofinanceurs du PAMI (Régions, ADEME…).

Le jury est présidé par le Directeur du développement de VNF ou son représentant.

Les représentants du Ministère de la Transition Écologique ou de Voies navigables de France peuvent s'opposer à l'attribution d'une aide.

A l'issue de la séance, trois suites peuvent être données :

- Accord sans réserve ;
- Accord sous réserves ;

- Refus.

Les décisions pour l'ensemble des dossiers sont formalisées dans un procès-verbal signé par le directeur du développement de VNF et transmis aux membres du jury. Pour être examinée, une demande doit parvenir au plus tard quatre semaines avant le début du jury. Passé ce délai, l'examen de la demande est reporté au jury suivant.

Pour que le dossier soit recevable, trois conditions cumulatives doivent être réunies :

- Évaluation du dossier conduisant à **une note finale d'au moins 12/20 confirmée en jury PAMI** ;
- Absence d'opposition du Ministère de la Transition Écologique et de Voies Navigables de France ;
- Disponibilité des crédits de paiement pour l'année prévisionnelle du paiement de la subvention.

Les demandeurs sont informés de la décision du jury, dans un délai de quinze jours ouvrés à la suite de l'adoption du procès-verbal.

2.4 : Décision attributive et conventionnement

L'acte attributif de subvention formalise le résultat du jury sous la forme d'une convention ou d'une décision signée entre VNF et le demandeur comportant les dispositions suivantes :

- la désignation du projet, ses caractéristiques,
- la nature et le montant prévisionnel de la dépense engagée par le bénéficiaire, et pouvant être subventionnée,
- le taux et le montant maximum de la subvention, sous réserve de disponibilité budgétaire ;
- l'exercice comptable sur lequel celle-ci peut être payée (en fonction du niveau de consommation du budget),
- les modalités de versement de l'aide et clauses de reversement en cas d'irrégularité.
- les obligations de communication de la perception d'une aide PAMI (photos, communiqué de presse pour les projets importants, etc.).
- l'engagement de la part du bénéficiaire à exploiter le bateau sur lequel les investissements ont été réalisés pendant au moins cinq ans. Si le montant de l'aide est supérieur ou égal à 50 000 €, VNF prend une hypothèque ou garantie bancaire sur le bateau qui sera levée au terme de cette période de 5 ans si le transporteur a rempli ses engagements.

Lors de cette phase de contractualisation, le bénéficiaire transmet à VNF les pièces suivantes :

- Un Relevé d'identité bancaire ;
- Le cas échéant, la déclaration préalable de mise en chantier ;
- Le cas échéant, les rapports de visite à sec et à flot.

2.5 : Versement a posteriori de l'aide

A l'issue des investissements réalisés, le demandeur doit fournir, pour percevoir le montant de la subvention, les pièces suivantes:

- la copie de toutes les factures faisant l'objet de la demande d'aide (l'intitulé des travaux doit être rédigé en français, ou sa traduction succincte, la traduction pourra être faite par le demandeur le cas échéant) ;
- les justificatifs bancaires de versement ;
- les photos des travaux ;
- la copie d'un titre de navigation à jour ;
- la copie de l'accusé de réception du service instructeur à la suite de la transmission de la déclaration de mise en chantier.

En cas de vente du bateau le bénéficiaire doit, soit obtenir la reprise de l'engagement d'exploitation par le repreneur, soit rembourser l'aide à VNF au prorata de la durée restant à courir.

II. INTENSITES ET PLAFONDS DES VOLETS DU PAMI

Article 1 : Sous-volet A1

Le premier sous-volet A1 concerne l'achat et installation de systèmes de production d'énergie à faible émission ou zéro émission.

1.1 Coûts éligibles

Dans le cas d'un « retrofit », les coûts admissibles sont les coûts d'achat et d'installation de ces équipements.

Dans le cas de la construction d'un bateau neuf hybride-électrique ou zéro émission, les coûts de l'investissement dans ces équipements sont déterminés par référence à un investissement similaire, moins respectueux de l'environnement, qui aurait été plausible en l'absence d'aide (ex. motorisation thermique avec un moteur stage V versus motorisation hybride-électrique ou zéro émission). La différence entre les coûts des deux investissements constitue les coûts admissibles.

1.2 Intensités et plafonds de l'aide

L'intensité maximale de l'aide est de 40 %. Elle est majorée de 10 points de pourcentage pour les aides octroyés aux octroyées aux moyennes entreprises et de 20 points de pourcentage pour celles octroyées aux petites entreprises. Le plafond dépend du type d'ambition environnementale du projet ainsi que du type d'unité. Il varie entre 20 000 € et 500 000 € comme précisé dans le tableau suivant :

Puissance	Plafond VNF Autres solutions (hybride électrique, etc.)	Plafond VNF Solutions 0 émissions
Coche nolisée	20 000 €	40 000 €
Engins flottants et bateaux de marchandise de moins de 20 m (unités de service)	100 000 €	200 000 €
Bateaux promenade et péniches hôtel	150 000 €	300 000 €
Bateau de marchandise de plus 20m, pousseur et paquebots fluviaux	250 000 €	500 000 €

Article 2 : Sous-volets A2 à C

2.2 Sous-volet A2

Cette aide permet d'améliorer la gestion des déchets à bord des unités en encourageant les travaux visant à réduire les déchets générés, améliorer les conditions de leur stockage à bord et faciliter leur retraitement. Elle vise également à limiter par ce biais les rejets à l'eau et les impacts environnementaux que ceux-ci provoquent.

2.2.1 Coûts éligibles

Ces investissements peuvent porter sur les équipements suivants :

- Systèmes visant au stockage des déchets (ex : cuves de stockage) ;
- Systèmes visant au retraitement des déchets (ex : station de retraitement, adaptation de la tuyauterie) ;
- Équipements permettant de limiter les déchets générés (ex : arbre à hélice limitant les graisses).

2.3. Sous-volet A3

La présente mesure a pour objectif d'améliorer le rendement énergétique de la propulsion par l'installation d'équipements d'aide à la conduite ou des installations permettant d'améliorer l'hydrodynamisme du bateau.

2.3.1 Coûts éligibles

Ces investissements peuvent porter sur les équipements ou travaux suivants :

- Systèmes d'économie d'énergie (ex : éco-pilote, track-pilote) ;
- Installations de tuyères, de spoiler ;
- Optimisation du système de gouverne.

2.4. Sous-volet A4

Cette mesure vise à encourager les entreprises de transport fluvial de marchandises à investir dans des moteurs diesel conformes aux limites d'émissions polluantes « stage V » et appartenant aux catégories IWP, IWA et NRE, tel que définies par le règlement EMNR, ou par des moteurs reconnus équivalents à ces catégories par le règlement.

2.4.1 Coûts éligibles

Seul le remplacement volontaire des moteurs diesel en état de marche sur les bateaux de navigation intérieure en service destinés au transport de marchandises est éligible. Le remplacement d'un moteur défectueux par un moteur stage V n'est pas éligible.

2.5. Sous-volet B1

Cette mesure a pour objectif d'encourager la construction ou l'acquisition d'unités d'occasion adaptées, ou à adapter, aux nouveaux trafics afin de conquérir de nouvelles parts de marché en matière de part modale.

2.5.1 Coûts éligibles

Ce sous-volet comprend 4 mesures :

- **Etude**
  Sont éligibles les études de conception de bateau neuf et les études préalables à la transformation d'un bateau existant.

- **Adaptation/modernisation de bateaux existants**
  Sont éligibles les investissements portant sur les travaux suivants : adaptations des équipements du bateau (ex : renforcement de fond ou de tillac), adaptations des dimensions du bateau (ex : rallongement, raccourcissement) et les adaptations liées à la manutention ou au transport (ex : engins de manutention embarqués, systèmes de transfert des matières dangereuses).

- **Achat de bateau**

- **Construction de bateau**

2.6. Sous-volet B2

Cette aide a pour objectif d'encourager la construction, l'acquisition ou l'adaptation d'unités de navigation intérieure permettant l'accès aux ports maritimes. En effet, la desserte des ports maritimes présente des particularités de navigation qui impliquent certains équipements spécifiques, en particulier pour une navigation des unités fluviales à l'aval de la limite transversale de la mer.

2.6.1 Coûts éligibles

Ce sous-volet comprend 3 mesures :

- ***Etude***
  Il s'agit des études de conception.

  Les études visées concernent :
  - Etudes de conception de bateau neuf,
  - Etudes préalables à la transformation d'un bateau existant.

- ***Construction ou achat d'unité neuve***
  Sont éligibles les investissements relatifs à la construction d'unités répondant à un trafic traversant une zone fluvio-maritime.

- ***Adaptation***
  Les investissements concernés peuvent porter sur les travaux suivants :
- Adaptation aux conditions de navigation (ex : réserve de flottabilité, arrimage des conteneurs),
- Adaptation aux spécificités des ports maritimes (ex : rehausse d'hiloires).

2.7. Sous-volet B3

Cette mesure vise à moderniser les équipements à bord afin de faciliter la gestion des bateaux et de ses chargements par les transporteurs, et d'améliorer leur productivité.

2.7.1 Coûts éligibles

Ces investissements peuvent porter sur :
- Des équipements d'instrumentation à condition qu'ils soient interfacés avec le reste de l'équipement du bord (ex : radars interfacés AIS),
- Des logiciels (ex : logiciel d'optimisation des plans de chargement).

2.8. Volet C

Pour encourager l'entrée de nouveaux acteurs dans la filière, cette mesure prévoit d'encourager l'acquisition du premier bateau pour les nouvelles entreprises de transport fluvial.

2.8.1 Coûts éligibles

Sont éligibles les bateaux étrangers à franciser ainsi que les entreprises individuelles ou les sociétés créées depuis moins de 36 mois à la date de l'introduction de la demande. Les sociétés créées à partir d'une entreprise individuelle ne sont pas éligibles à la mesure, si l'entreprise individuelle d'origine en a déjà bénéficié. Une société faisant l'acquisition d'un premier bateau n'est pas éligible à ce type d'aide, si propriétaire de la société a déjà bénéficié d'une aide PAMI. Il s'agit d'aider les nouveaux entrants dans la profession.

2.9. Intensités et plafonds des aides

Sous-volet		Intensité aide VNF	Plafond VNF	Plafond total cofinanceurs
A2. Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets		30 %	70 000 €	
A3. Gestion et optimisation de l'énergie à bord et des consommations de carburant		30 %	60 000 €	
A4. Achat et installation d'un moteur stage V pour le transport de marchandises		40 %	100 000 €	
B1. Adapter, acheter ou construire des bateaux pour capter des nouveaux trafics	Etudes	50 %	100 000 €	250 000 €
	Travaux d'adaptation	30 %	230 000 €	575 000 €
	Achat de bateau	20 %	100 000 €	500 000 EUR dans le cas de l'achat d'un bateau avec une motorisation répondant aux normes

				d'émission stage V ou équivalent 250 000 EUR dans les autres cas
	Construction de bateau	20 %	200 000 €	500 000 €
B2. Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes	Etudes	50%	100 000 €	250 000 €
	Travaux d'adaptation	30%	90 000 €	225 000 €
	Construction	20%	400 000 €	1 000 000 €
B3. Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau		30 %	20 000 €	40 000 €
C. Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière		20 %	100 000 €	250 000€

Article 3 : Volet D : innovation

Ce volet est dédié à l'élaboration et l'expérimentation de solutions innovantes.

3.1 Coûts éligibles

Les coûts admissibles des projets de recherche et de développement sont les suivants :

- les frais de personnel : chercheurs, techniciens et autres personnels d'appui s'ils sont employés pour le projet ;
- les coûts des instruments et du matériel, aussi longtemps qu'ils sont utilisés pour le projet. Lorsque ces instruments et ce matériel ne sont pas utilisés pendant toute leur durée de vie dans le cadre du projet, seuls les coûts d'amortissement correspondant à la durée du projet, calculés conformément aux principes comptables généralement admis, sont jugés admissibles ;
- les coûts de la recherche contractuelle, des connaissances et des brevets achetés ou pris sous licence auprès de sources extérieures à des conditions de pleine concurrence, ainsi que les coûts des services de conseil et des services équivalents utilisés exclusivement aux fins du projet ;
- les frais généraux additionnels et les autres frais d'exploitation, notamment les coûts des matériaux, fournitures et produits similaires, supportés directement du fait du projet.

Les coûts admissibles pour les études de faisabilité correspondent aux coûts de l'étude.

3.2 Intensités et plafonds de l'aide

	Petite entreprise	Entreprise moyenne	Grande entreprise	PLAFOND VNF
Recherche fondamentale	100 %	100 %	100 %	
Recherche industrielle Dans le cadre d'une collaboration effective et/ou en cas d'une large diffusion des résultats du projet	70 % 80%	60 % 75%	50 % 65%	500 000€
Développement expérimental Dans le cadre d'une collaboration effective et/ou en cas d'une large diffusion des résultats du projet	45 % 60 %	35 % 50 %	25 % 40 %	
Etude de faisabilité	70 %	60 %	50 %	100 000€

***

Annexe 6 - Avenant n°1 Barrage Suresnes

Avenant n°1 à la convention de financement entre la région Île-de-France, Voies navigables de France et l'État pour l'opération :

« BARRAGES SURESNES - MODERNISATION - TRAVAUX »

Entre :

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE, représentée par sa Présidente, Madame Valérie PÉCRESSE

En vertu de la délibération de la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024
Ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

Et :

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VnF), Établissement public administratif,
dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par sa Directrice Générale, Madame Cécile AVEZARD

Et :

L'État, représenté par le Préfet de Paris, Préfet de la Région Île-de-France,
faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS

d'autre part,

Vu l'avenant n°5 au Grant Agreement (n° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241) du MIE, signé entre l'État français et la Commission européenne le 28 mars 2023 modifiant la participation européenne aux opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut »,

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

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

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 (dans leur partie non codifiée au code des transports),

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et le Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020 et du Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022,

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France prorogé par la délibération n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021,

Vu la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Barrage Suresnes – Modernisation- Travaux » (CPIER),

PREAMBULE :

Une autorisation de programme et une convention relatives à l'opération intitulée « **BARRAGE SURESNES - MODERNISATION - TRAVAUX** » ont été votées en commission permanente par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

En raison de la signature de l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 N°INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023 qui a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la participation de l'Union européenne sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50% de leur montant HT.
Le présent avenant n°1 vise à prendre en considération les modifications du plan de financement et de la participation financière de la Région.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier et compléter :

- L'Article 3.1 Plan de financement

- L'Article 3.2.2 Versement du solde
paragraphe C – Régularisation des versements

- l'Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

ARTICLE 2 : DISPOSITIONS FINANCIERES

L'Article 3.1 « Plan de financement » est remplacé par les dispositions suivantes :

3.1 Plan de financement

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 10 666 667 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France.

Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020, prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération à hauteur de 40 % du montant HT des études, soit une participation européenne de 4 266 667 €.
Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE (N° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux. Pour cette opération, la participation européenne se réalise au titre des MIE 1 et MIE 2.1. Le montant attendu de l'Union Européenne pour la présente opération s'élève dorénavant à 5 099 591,14 €, soit 47,81% du montant total HT.

Au regard de l'impact de la participation européenne, la participation financière de la région Île-de-France s'élève dorénavant à 2 227 200,07 €.
La participation financière de la région Île-de-France prend la forme d'une subvention apportée à Voies navigables de France qui vient s'appliquer à hauteur de 40% sur le montant hors taxe de l'opération après déduction de la subvention de l'Union européenne, soit à hauteur de 20,88% de la base subventionnable hors taxe.
Le montant de la subvention constitue un plafond, non actualisable et non révisable.

Voies navigables de France supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération.
VnF prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF.

Les participations de la région Île-de-France et de Voies navigables de France/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 révisés en décembre 2016 et prolongé en février 2021 puis en février 2022.

Le plan de financement :

BARRAGES SURESNES - MODERNISATION - TRAVAUX		
	Montants HT	**Clé de financement**
Union européenne	**5 099 591,14 €**	47,81 %
région Île-de-France	**2 227 200,07 €**	20,88 %
Voies navigables de France/État	**3 339 875,79 €**	31,31 %
TOTAL	**10 666 667,00 €**	100 %

ARTICLE 3 : REGULARISATION DES VERSEMENTS

A la fin de l'article 3.2.2 « Versement du solde » est ajouté un troisième point « C - Régularisation des versements » comme suit :

3.2.2 Versement du solde

C - Régularisation des versements

Des versements ont déjà eu lieu sur la base du plan de financement et des dispositions financières de la convention de financement initiale (fiche IRIS 22007602) approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Afin de prendre en compte les effets de cet avenant, la Région veillera à ce que le montant cumulé de tous les acomptes ne dépasse pas le montant plafond de la subvention accordée à VNF. Le cas échéant, en cas de trop perçu, la Région émettra des titres à l'encontre de VNF. »

ARTICLE 4 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION

L'Article 4.1 « Modalités de la communication pour le concours financier de la Région » est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la Charte de visibilité régionale disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF dont les principes sont :

Mention du soutien de la région Île-de-France et apposition du logo régional
L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :
Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :
Qu'il s'agisse d'une subvention en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité
Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la subvention : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire

Tout événement public de valorisation du projet subventionné (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention.
Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire (autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Pendant toute la durée des travaux, le maître d'ouvrage doit apposer à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention « travaux réalisés avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de **2 227 200,07** € ». Le bénéficiaire transmettra aux services de la Région une photo des panneaux de chantier et /ou des bons à tirer.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

ARTICLE 5 : DATE D'EFFET DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de son vote par la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024.

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Les autres dispositions de la convention de financement approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 demeurent inchangées.

Fait à Saint-Ouen-sur-Seine en 3 exemplaires originaux
Le.....

La Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

Le bénéficiaire de la subvention
La Directrice Générale Pour Voies navigables de France

Valérie PÉCRESSE

Cécile AVEZARD

Le Préfet de la région Île-de-France

Annexe 7 - Avenant n°1 Digue Croissy-sur-Seine

Avenant n°1 à la convention de financement entre la région Île-de-France, Voies navigables de France et l'État pour l'opération :

« DIGUE CROISSY-SUR-SEINE - CONFORTEMENT - TRAVAUX PHASE 2 »

Entre :

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN SUR-SEINE, représentée par sa Présidente, Madame Valérie PÉCRESSE

En vertu de la délibération de la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024
Ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

Et :

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VnF), Établissement public administratif,
dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par sa Directrice Générale, Madame Cécile AVEZARD

Et :

L'État, représenté par le Préfet de Paris, Préfet de la Région Île-de-France,
faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS

d'autre part,

Vu l'avenant n°5 au Grant Agreement (n° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241) du MIE, signé entre l'État français et la Commission européenne le 28 mars 2023 modifiant la participation européenne aux opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut »,

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

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

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 (dans leur partie non codifiée au code des transports),

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et le Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020 et du Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022,

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France prorogé par la délibération n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021,

Vu la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Digue de Croissy-sur-Seine – Confortement – Travaux phase 2 » (CPIER),

PREAMBULE :

Une autorisation de programme et une convention relatives à l'opération intitulée « **DIGUE CROISSY-SUR-SEINE - CONFORTEMENT - TRAVAUX PHASE 2** » ont été votées en commission permanente par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

En raison de la signature de l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 N°INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023 qui a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la participation de l'Union européenne sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50% de leur montant HT.
Le présent avenant n°1 vise à prendre en considération les modifications du plan de financement et de la participation financière de la Région.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier et compléter :

- L'Article 3.1 Plan de financement

- L'Article 3.2.2 Versement du solde
paragraphe C – Régularisation des versements

- l'Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

ARTICLE 2 : DISPOSITIONS FINANCIERES

L'Article 3.1 « Plan de financement » est remplacé par les dispositions suivantes :

3.1 Plan de financement

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 4 846 667 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France.

Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020, prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération à hauteur de 40 % du montant HT des études, soit une participation européenne de 1 938 667 €.
Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 (N° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50% du montant HT. Le montant attendu de l'Union Européenne (MIE 1) pour la présente opération s'élève dorénavant à 2 423 334 €, soit 50% du montant total HT.

Au regard de l'impact de la participation européenne, la participation financière de la région Île-de-France s'élève à 969 333 €.
La participation financière de la région Île-de-France prend la forme d'une subvention apportée à Voies navigables de France qui vient s'appliquer à hauteur de 40% sur le montant hors taxe de l'opération après déduction de la subvention de l'Union européenne, soit à hauteur de 20% de la base subventionnable hors taxe.
Le montant de la subvention constitue un plafond, non actualisable et non révisable.

Voies navigables de France supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération.
VnF prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF.

Les participations de la région Île-de-France et de Voies navigables de France/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 révisés en décembre 2016 et prolongé en février 2021 puis en février 2022.

Le plan de financement :

DIGUE DE CROISSY-SUR-SEINE – CONFORTEMENT – TRAVAUX PHASE 2		
	Montants HT	**Clé de financement**
Union européenne	**2 423 334 €**	50 %
région Île-de-France	**969 333 €**	20 %
Voies navigables de France/État	**1 454 000 €**	30 %
TOTAL	**4 846 667 €**	100 %

ARTICLE 3 : REGULARISATION DES VERSEMENTS

A la fin de l'article 3.2.2 « Versement du solde » est ajouté un troisième point « C - Régularisation des versements » comme suit :

3.2.2 Versement du solde

C - Régularisation des versements

Des versements ont déjà eu lieu sur la base du plan de financement et des dispositions financières de de la convention de financement initiale (fiche IRIS 22007601) approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Afin de prendre en compte les effets de cet avenant, la Région veillera à ce que le montant cumulé de tous les acomptes ne dépasse pas le montant plafond de la subvention accordée à VNF. Le cas échéant, en cas de trop perçu, la Région émettra des titres à l'encontre de VNF. »

ARTICLE 4 : OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION

L'Article 4.1 « Modalités de la communication pour le concours financier de la Région » est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la Charte de visibilité régionale disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF dont les principes sont :

Mention du soutien de la région Île-de-France et apposition du logo régional
L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :
Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :
Qu'il s'agisse d'une subvention en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité
Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la subvention : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire

Tout événement public de valorisation du projet subventionné (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention.
Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire (autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Pendant toute la durée des travaux, le maître d'ouvrage doit apposer à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention « travaux réalisés avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de **969 333** € ». Le bénéficiaire transmettra aux services de la Région une photo des panneaux de chantier et /ou des bons à tirer.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

ARTICLE 5 : DATE D'EFFET DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de son vote par la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024.

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Les autres dispositions de la convention de financement approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 demeurent inchangées.

La Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

Le bénéficiaire de la subvention
La Directrice Générale Pour Voies navigables de France

Valérie PÉCRESSE

Cécile AVEZARD

Le Préfet de la région Île-de-France

Annexe 8 - Avenant n°1 Ecluse secondaire Champagne-sur-Seine

Avenant n°1 à la convention de financement entre la région Île-de-France, Voies navigables de France et l'État pour l'opération :

« ECLUSE SECONDAIRE CHAMPAGNE-SUR-SEINE - RENOVATION – TRAVAUX »

Entre :

La région Île-de-France, dont le siège est situé au 2 rue Simone Veil, 93400 SAINT-OUEN SUR SEINE, représentée par sa Présidente, Madame Valérie PÉCRESSE

En vertu de la délibération de la commission permanente n° 2024-301 du 15 novembre 2024
Ci-après dénommée « la Région »

d'une part,

Et :

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE (VnF), Établissement public administratif,
dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62408 BETHUNE CEDEX, représenté par sa Directrice Générale, Madame Cécile AVEZARD

Et :

L'État, représenté par le Préfet de Paris, Préfet de la Région Île-de-France,
faisant élection de domicile en l'Hôtel de la Préfecture, 5, rue Leblanc – 75015 PARIS

d'autre part,

Vu l'avenant n°5 au Grant Agreement (n° INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241) du MIE, signé entre l'État français et la Commission européenne le 28 mars 2023 modifiant la participation européenne aux opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut »,

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

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

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 (dans leur partie non codifiée au code des transports),

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

Vu la délibération n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan État-Région 2015-2020 et le Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, modifiée par délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 portant sur les révisions du Contrat de Plan État Région Île-de-France 2015-2020 et du Contrat de Plan Interrégional État-Région Vallée de la Seine 2015-2020, puis prolongé par délibération n° CR 2021-004 du 4 février 2021, de nouveau prolongé jusqu'à la date d'effet du nouveau CPIER par délibération n° CR 2022-003 du 16 février 2022 et signé le 22 mars 2022,

Vu le règlement budgétaire et financier de la région Île-de-France prorogé par la délibération n° CR 2021-055 du 21 juillet 2021,

Vu la délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 relative à l'opération « Ecluse secondaire de Champagne-sur-Seine – Rénovation - Travaux » (CPIER),

PREAMBULE :

Une autorisation de programme et une convention relatives à l'opération intitulée « **ECLUSE SECONDAIRE CHAMPAGNE-SUR-SEINE - RENOVATION – TRAVAUX** » ont été votées en commission permanente par délibération n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

ARTICLE 1 : OBJET DE L'AVENANT

Le présent avenant n°1 a pour objet de modifier et compléter :

- L'Article 3.1 Plan de financement

- L'Article 3.2.2 Versement du solde
paragraphe C – Régularisation des versements

- l'Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

ARTICLE 2 : DISPOSITIONS FINANCIERES

L'Article 3.1 « Plan de financement » est remplacé par les dispositions suivantes :

3.1 Plan de financement

Le coût prévisionnel des dépenses relatives à la convention est évalué à 5 483 333 € HT, base subventionnable retenue par la région Île-de-France.

Dans le cadre du dossier déposé pour l'appel à projets européen du volet transports du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020, prolongé jusqu'à fin 2023, pour le cofinancement des opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », l'Etat Français comptait sur une participation des fonds européens au financement de l'opération

à hauteur de 40 % du montant HT des études, soit une participation européenne de 2 193 333 €. Néanmoins, l'avenant n°5 au Grant Agreement MIE 1 (N°INEA/CEF/TRAN/M2014/1049241), signé entre l'Etat français et la Commission européenne le 28 mars 2023, a revu le cofinancement européen à la hausse pour les opérations inscrites dans le périmètre « Seine-Escaut », permettant d'augmenter la subvention de l'UE sur certaines opérations, notamment pour les travaux à hauteur de 50% du montant HT. Le montant attendu de l'Union Européenne (MIE 1) pour la présente opération s'élève dorénavant à 2 741 666 €, soit 50% du montant total HT.

Au regard de l'impact de la participation européenne, la participation financière de la région Île-de-France s'élève à 1 096 667 €.
La participation financière de la région Île-de-France prend la forme d'une subvention apportée à Voies navigables de France qui vient s'appliquer à hauteur de 40% sur le montant hors taxe de l'opération après déduction de la subvention de l'Union européenne, soit à hauteur de 20% de la base subventionnable hors taxe.
Le montant de la subvention constitue un plafond, non actualisable et non révisable.

Voies navigables de France supporte l'intégralité de la TVA pour cette opération.
VnF prend en charge la part de l'État. La participation financière de l'État prendra la forme d'une décision attributive de subvention à VnF.

Les participations de la région Île-de-France et de Voies navigables de France/État sont réalisées au titre du Contrat de Plan Interrégional État-Régions Vallée de la Seine 2015-2020 révisés en décembre 2016 et prolongé en février 2021 puis en février 2022.

Le plan de financement :

ECLUSE SECONDAIRE CHAMPAGNE-SUR-SEINE - RENOVATION - TRAVAUX		
	Montants HT	**Clé de financement**
Union européenne	**2 741 666 €**	50 %
région Île-de-France	**1 096 667 €**	20 %
Voies navigables de France/État	**1 645 000 €**	30 %
TOTAL	**5 483 333 €**	100 %

ARTICLE 3 : REGULARISATION DES VERSEMENTS

A la fin de l'article 3.2.2 « Versement du solde » est ajouté un troisième point « C - Régularisation des versements » comme suit :

3.2.2 Versement du solde

C - Régularisation des versements

Des versements ont déjà eu lieu sur la base du plan de financement et des dispositions financières de la convention de financement initiale (fiche IRIS 22007592) approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022.

Afin de prendre en compte les effets de cet avenant, la Région veillera à ce que le montant cumulé de tous les acomptes ne dépasse pas le montant plafond de la subvention accordée

à VNF. Le cas échéant, en cas de trop perçu, la Région émettra des titres à l'encontre de VNF. »

ARTICLE 4: OBLIGATIONS EN MATIERE DE COMMUNICATION

L'Article 4.1 « Modalités de la communication pour le concours financier de la Région » est annulé et remplacé par les dispositions suivantes :

Article 4.1 Modalités de la communication pour le concours financier de la Région

La mise en œuvre de ces obligations en matière de communication doit se faire dans le respect de la Charte de visibilité régionale disponible sur www.iledefrance.fr/logo-et-chartes-IDF dont les principes sont :

Mention du soutien de la Région Île-de-France et apposition du logo régional
L'information relative à ce soutien prend notamment la forme de la mention « Action financée par la région Île-de-France » et de l'apposition du logo sur l'ensemble des supports d'information et de communication qu'ils soient imprimés, digitaux et audiovisuels. L'usage du logo, sa taille et son positionnement doivent se faire conformément à la charte graphique et à la charte de visibilité régionale. L'ensemble des supports réalisés doit être transmis à la Région pour validation avant fabrication et/ou diffusion.

Relations presse / relations publiques :
Pour toute opération de relations presse, relations publiques ou action de médiatisation, le bénéficiaire s'engage à informer les services de la région Île-de-France des dates prévisionnelles de ces actions et à faire expressément référence à l'implication de la Région dans l'ensemble des interviews, conférence de presse, communiqué et dossier de presse qui y sont associés.

Visibilité provisoire et pérenne :
Qu'il s'agisse d'une subvention en investissement ou en fonctionnement, une signalétique provisoire et/ou pérenne doit être prévue par le bénéficiaire, conformément aux applications, aux formats et aux délais indiqués dans la charte de visibilité régionale (panneaux, stickers, autocollant sur le matériel acquis…).

Justificatifs de visibilité
Le bénéficiaire s'engage à fournir des justificatifs du bon respect de ses obligations de communication à l'occasion en particulier de la demande de versement d'acompte ou du solde de la subvention : envoi d'exemplaires de tous les documents imprimés, photos des panneaux de chantiers et pérennes, de la signalétique événementielle, copie d'écran des sites web et réseaux sociaux... Les services de la Région peuvent procéder à des contrôles.

Organisation d'un temps protocolaire
Tout événement public de valorisation du projet subventionné (pose de première pierre, inauguration, annonces de manifestations culturelles, sportives...) doit être préalablement défini avec la région Île-de-France. Le bénéficiaire s'engage notamment à informer bien en amont les services de la Région de la date retenue, à soumettre pour validation tous les supports s'y rapportant (invitation, save the date, plaque inaugurale, signalétique…) et à respecter les usages et préséances protocolaires.

Coopération aux actions de communication décidées par la Région en lien avec l'objet de la convention.
Selon la nature du projet, de l'événement et du montant attribué, la région Île-de-France se réserve le droit de mettre en place une communication spécifique en lien avec le bénéficiaire

(autorisation de prise de vues ou de tournage, apposition de drapeaux, banderoles ou signalétique spécifique…) visant à assurer la visibilité régionale.

Dans ce cadre, le bénéficiaire autorise, à titre gracieux, la Région à utiliser les résultats du projet subventionné (publications y compris photographiques, communication à des tiers, données…) à des fins de communication relative à l'action régionale. La Région ne revendique aucun droit de propriété intellectuelle sur le projet. Toute utilisation ou exploitation commerciale du projet par la Région est interdite.

Pendant toute la durée des travaux, le maître d'ouvrage doit apposer à la vue du public, un panneau d'information (ou plusieurs suivant la disposition des lieux) facilement lisible, faisant apparaître la mention « travaux réalisés avec le concours financier de la région Île-de-France à hauteur de **1 096 667** € ». Le bénéficiaire transmettra aux services de la Région une photo des panneaux de chantier et /ou des bons à tirer.

Les services concernés de la Région sont chargés de contrôler la bonne réalisation des obligations ci-dessus et de conseiller le bénéficiaire dans sa démarche.

ARTICLE 5 : DATE D'EFFET DE L'AVENANT

Le présent avenant prend effet à compter de son vote par la commission permanente n° CP 2024-301 du 15 novembre 2024.

ARTICLE 6 : DISPOSITIONS DIVERSES

Les autres dispositions de la convention de financement approuvée par délibération de la commission permanente n° CP 2022-387 du 10 novembre 2022 demeurent inchangées.

La Présidente du conseil régional
d'Île-de-France

Le bénéficiaire de la subvention
La Directrice Générale Pour Voies navigables de France

Valérie PÉCRESSE

Cécile AVEZARD

Le Préfet de la région Île-de-France