



# Guide pratique

pour des achats publics durables et climato-responsables

## Intégrer un maillon fluvial dans la logistique des appels d'offres de grands chantiers publics

Boîte à outils juridiques



Photo © VNF/Damien Lachies

Avec le soutien de :





## Avant propos

Voies navigables de France (VNF) est un établissement public de l'État sous tutelle du Ministère en charge des transports et a pour mission l'exploitation, de la gestion des voies navigables et de la promotion de ses usages.

Sept directions territoriales (organisées en bassin de navigation) assurent cette mission sur les 6800 Km de voies navigables confiées à VNF au travers de la France.

Mode écologique, le transport fluvial est un élément de réponse dans la lutte contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique, et en faveur des transitions énergétiques et écologiques.

L'établissement VNF met à disposition des acteurs économiques et territoriaux les outils pour favoriser le report du transport des marchandises vers la voie d'eau.

C'est l'un des objectifs de cette boîte à outils dont la confection a été confiée au cabinet EY Société d'avocats afin d'en garantir la qualité vis-à-vis des grands donneurs d'ordre publics. Elle vise à faciliter l'appropriation du transport fluvial pour tous les acteurs publics susceptibles de passer des marchés publics de travaux générant des flux de marchandises, tels que les matériaux, déchets ou déblais de chantiers. Cette boîte à outils est en particulier destinée aux responsables de chantiers publics, aux rédacteurs de marchés publics et aux services d'achats ou de commande publique des collectivités, établissements ou autres organismes publics.

Vous y trouverez des fiches pratiques utiles à la préparation des chantiers, et à la rédaction des marchés publics, en s'assurant une totale conformité avec les règles et exigences de la commande publique.

Faites en bon usage !

# Sommaire



**Introduction :**  
les atouts de la voie d'eau



**Fiche 1 :**  
**Préparer** l'intégration  
d'un maillon fluvial



**Fiche 2 :**  
Adapter la consultation  
et le marché pour **inciter**  
à l'intégration d'un  
maillon fluvial



**Fiche 3 :**  
Adapter la consultation  
et le marché pour **imposer**  
l'intégration du maillon fluvial







# Introduction

Les atouts de la voie d'eau  
pour les grands chantiers publics



## 1. Les atouts socio-environnementaux de la voie d'eau

### La voie d'eau, une réponse aux objectifs de transition énergétique et de développement durable des collectivités locales

**L'augmentation des émissions de Gaz à Effet de Serre (« GES ») liée aux activités humaines conduit à d'importants changements climatiques sur la planète liés au changement de la composition de l'atmosphère.**

La Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques adoptée en 1992 a reconnu que le système climatique est une ressource partagée dont la stabilité peut être affectée par les émissions industrielles de CO<sub>2</sub> ainsi que par les autres gaz à effet de serre.

Lors de la COP 21 qui s'est déroulée à Paris en décembre 2015, un premier accord universel pour la lutte contre les changements climatiques fixe des objectifs internationaux à l'horizon 2100 fondés sur des engagements d'efforts des pays, notamment pour contenir l'élévation de la température moyenne nettement en dessous de 2°C par rapport au niveau préindustriel et rendre les flux financiers compatibles avec un développement à faible émission de GES.

A l'échelle européenne, au travers de l'ensemble législatif constituant le « Paquet Climat Energie », adopté en 2008 et révisé en 2014, l'Union Européenne s'est notamment fixée un objectif contraignant de réduction des émissions de GES d'au moins 40 % par rapport au niveau de 1990.

En France, plusieurs lois se sont succédées pour définir la politique climat-énergie et les outils de sa mise en œuvre. La Stratégie Nationale Bas Carbone définit les objectifs de réduction des émissions par domaine d'activité.

**Les personnes publiques jouent un rôle considérable dans la lutte contre les changements climatiques dans l'effet d'entraînement et par les décisions qu'elles prennent au quotidien.**

Les collectivités locales et établissements publics locaux sont, en particulier, incités à participer à l'effort de réduction de l'empreinte climatique et énergétique des territoires, au travers de plusieurs outils, et notamment :

- Le Plan climat-air-énergie territorial, défini à l'article L. 229-26 du Code de l'Environnement, adopté avant le 31 décembre 2016 par les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre existant au 1<sup>er</sup> janvier 2015 et regroupant plus de 50 000 habitants, et au plus tard le 31 décembre 2018 pour les établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre existant au 1<sup>er</sup> janvier 2017 et regroupant plus de 20 000 habitants. Ce Plan définit :
  - Les objectifs stratégiques et opérationnels de l'établissement public afin d'atténuer les changements climatiques, de le combattre efficacement et de s'y adapter, en cohérence avec les engagements internationaux de la France ;
  - Le programme d'actions à réaliser afin notamment de limiter les émissions de gaz à effet de serre et d'anticiper les impacts des changements climatiques.



- Le **Bilan des émissions des gaz à effet de serre** portant sur leur patrimoine et sur leurs compétences, défini à l'article L. 229-25 du Code de l'Environnement, qui doit être établi par l'Etat, les régions, les départements, les métropoles, les communautés urbaines, les communautés d'agglomération et les communes ou communautés de communes de plus de 50 000 habitants ainsi que les autres personnes morales de droit public employant plus de deux cent cinquante personnes et mis à jour tous les trois ans. Ce bilan rendu public, comporte une synthèse des actions envisagées pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre.
- Le **Plan de protection de l'atmosphère**, défini par les articles L. 222-4 à L. 222-7 du Code de l'Environnement, élaboré et arrêté par le Préfet, qui définit, dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, les objectifs et les mesures réglementaires permettant de ramener les concentrations en polluants atmosphériques à un niveau inférieur aux valeurs limites réglementaires.
- Le **Plan National d'Action pour des Achats Publics Durables (PNAAPD)** définit un objectif d'atteindre 30% de marchés ayant une disposition environnementales. Les acteurs publics peuvent participer à cet objectif par exemple en augmentant le recours aux transports propres dans les marchés publics.
- Le **Rapport sur la situation en matière de développement durable**, qui doit obligatoirement être présenté préalablement au débat sur le projet de budget pour toutes les collectivités territoriales et les établissements publics à fiscalité propre de plus de 50 000 habitants. Cette obligation met au débat entre les élus « le cheminement vers la durabilité » de l'action publique de la collectivité territoriale.
- Le rapport propose, d'une part, un bilan des politiques, programmes et actions publiques dont celles conduites au titre de la gestion du patrimoine, du fonctionnement et des activités internes au regard du développement durable et, d'autre part, un volet sur les orientations et politiques à venir permettant d'améliorer la situation.
- **La prise en compte des modes de transports écologiques et alternatifs dans la politique de transport de la personne publique peut constituer un levier majeur pour répondre aux objectifs en matière de transition énergétique et de développement durable.**
- **En particulier, si le secteur des transports provoque des impacts négatifs importants en termes de pollution atmosphérique, la voie d'eau est comparativement un mode peu générateur de nuisances envers l'environnement.**
- **L'utilisation du mode fluvial favorise ainsi la réduction des nuisances environnementales liées aux transports.**
- *Le transport fluvial consomme jusqu'à 5 fois moins d'énergie que les autres modes de transport :*

#### Consommation énergétique

1 kilo équivalent pétrole permet de transporter 1 tonne sur :	
■ Camion sur autoroute	50 km
■ Train complet	130 km
■ Convoi 4.400 T (y compris voyage à vide)	275 km

## La voie d'eau, une réponse aux coûts externes des transports

Outre la pollution atmosphérique, le secteur des transports provoque des impacts négatifs indirects importants pour la société. Ces impacts sont de plusieurs sortes : le bruit, la congestion des réseaux, l'insécurité pour n'en citer que quelques-uns.

Ces coûts, qualifiés de « coûts externes », ne sont pris en charge de manière directe par aucun acteur et notamment pas dans le cadre du prix payé par l'acheteur. Ils sont de ce fait assumés par l'ensemble de la collectivité.

Des valeurs unitaires, exprimées en € par t-km et définies pour chaque nature de nuisances, ont été définies sur la base des recommandations du *rapport de la mission présidée par Emile Quinet du Commissariat général à la stratégie et à la prospective intitulé « l'évaluation socioéconomique des investissements publics » publié en septembre 2013.*

### Synthèse des coûts externes à prendre en compte (€2015/1000 t-km)

	Accidents	Pollution atmosphérique	Effets amont (*)	Effet de serre	Congestion	Nuisances sonores	Total
<b>Fleuve</b>	0,03	3,5	1,02	0,63	0	0	5,18
<b>Route</b>	1,27	9,53 (urbain) 6,01 (interurbain)	2,08	3,21	2,04	0,2	18,33 14,81

(\*) : Les effets amont représentent l'ensemble des externalités produites en amont de l'usage de l'infrastructure. Elles portent sur la production et la distribution d'énergie, la production et la maintenance des véhicules ainsi que la construction de l'infrastructure. En l'état des connaissances actuelles, seuls les effets liés à la production et à la distribution de l'énergie sont pris en compte.



- Ce tableau fait ressortir un bilan favorable de la voie d'eau par rapport au transport routier, sur chacun des coûts externes identifiés. En effet :
- Lorsque le trafic est reporté sur la voie d'eau, la sécurité des transports est améliorée car les accidents sont très rares ;
- Le bruit est considéré comme nul pour le mode fluvial ;
- La congestion (embouteillage) n'a pas d'incidence sur le mode de transport fluvial (hors prise en compte du pré et du post acheminement). La fluidité de la circulation est garantie par VNF. Inversement, le transport fluvial contribue à réduire la congestion routière, une péniche ayant la capacité d'évacuer l'équivalent de plusieurs dizaines de camions au cœur des agglomérations, comme l'illustre le schéma ci-après.

Equivalences du transport en mode massifié au regard de la flotte navigant sur le réseau Hauts de France:

### **Péniche dite Freycinet**

250 à 300 tonnes - 38,50 m x 5,05 m



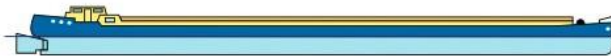
### **Automoteur et petit convoi type canal du Nord**

750 tonnes - 90 m x 5,705 m



### **Automoteur type Rhein-Herne-Kanal RHK**


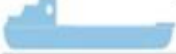


1 350 tonnes - 80 m x 9,50 m





## 2. Les atouts économiques

Outre ses atouts sociaux-environnementaux, le transport fluvial présente des coûts moyens de transport, directs et indirects, inférieurs à ceux de la route et du rail.

DES COÛTS DE TRANSPORT PERFORMANTS (2)	
Type de transport	Coût moyen de transport d'une tonne sur 350 km
Fluvial – Grand gabarit 	12€ / t
Fluvial – Petit gabarit 	17€ / t
Route 	21€ / t
Rail 	22€ / t

*Données issues des études d'APS Seine-Nord Europe - Stratec  
Incluant le pré et post acheminement*

Le réseau fluvial offre une disponibilité maximale sans embouteillages : les livraisons par voie fluviale respectent les délais, même au cœur des agglomérations.

La disponibilité du transport fluvial est assurée par le fait qu'il s'agit d'un marché libre et concurrentiel, comportant de nombreux acteurs, notamment dans la région Hauts de France, géographiquement ouverte à la flotte du Benelux.

Le transport fluvial est adapté à tous types de matériaux, qu'il s'agisse de vrac (déblais ou remblais mais également de produits d'approvisionnement comme les bétons ou les enrobés), de conteneurs ou de colis exceptionnels. Dans ce dernier cas, l'utilisation de la voie d'eau évite les pertes de temps en formalités administratives ou en terme d'aménagements d'itinéraires.

Le transport fluvial permet de transporter et stocker en même temps une grande quantité de matériaux.



### 3. Les atouts de la voie d'eau en France

- La voie d'eau est constituée en France de 6800 km de rivières et de canaux, dont 1800 km à grand gabarit très favorables au transport massifié de plus de 1350T/3000T.
- Les [cartes détaillées de chacun des bassins de navigation](#) du réseau des voies navigables en France figurent sur le site internet de VNF
- Le réseau fluvial, qui comporte environ 200 quais fluviaux concédés ou gérés en direct par VNF, est particulièrement favorable au report modal dans le cadre de grands chantiers, car la plupart des grandes agglomérations sont traversées.
- [L'offre logistique du réseau](#) propose les sites fluviaux de manutention et leurs équipements éventuels (en ligne sur le site de VNF ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr))).
- En outre, la France dispose d'une offre de flotte commerciale diversifiée adaptée à tout type de gabarit et de marchandises.

# Le réseau fluvial en France







# Fiche n°1

Préparer l'intégration  
d'un maillon fluvial  
dans la logistique du chantier





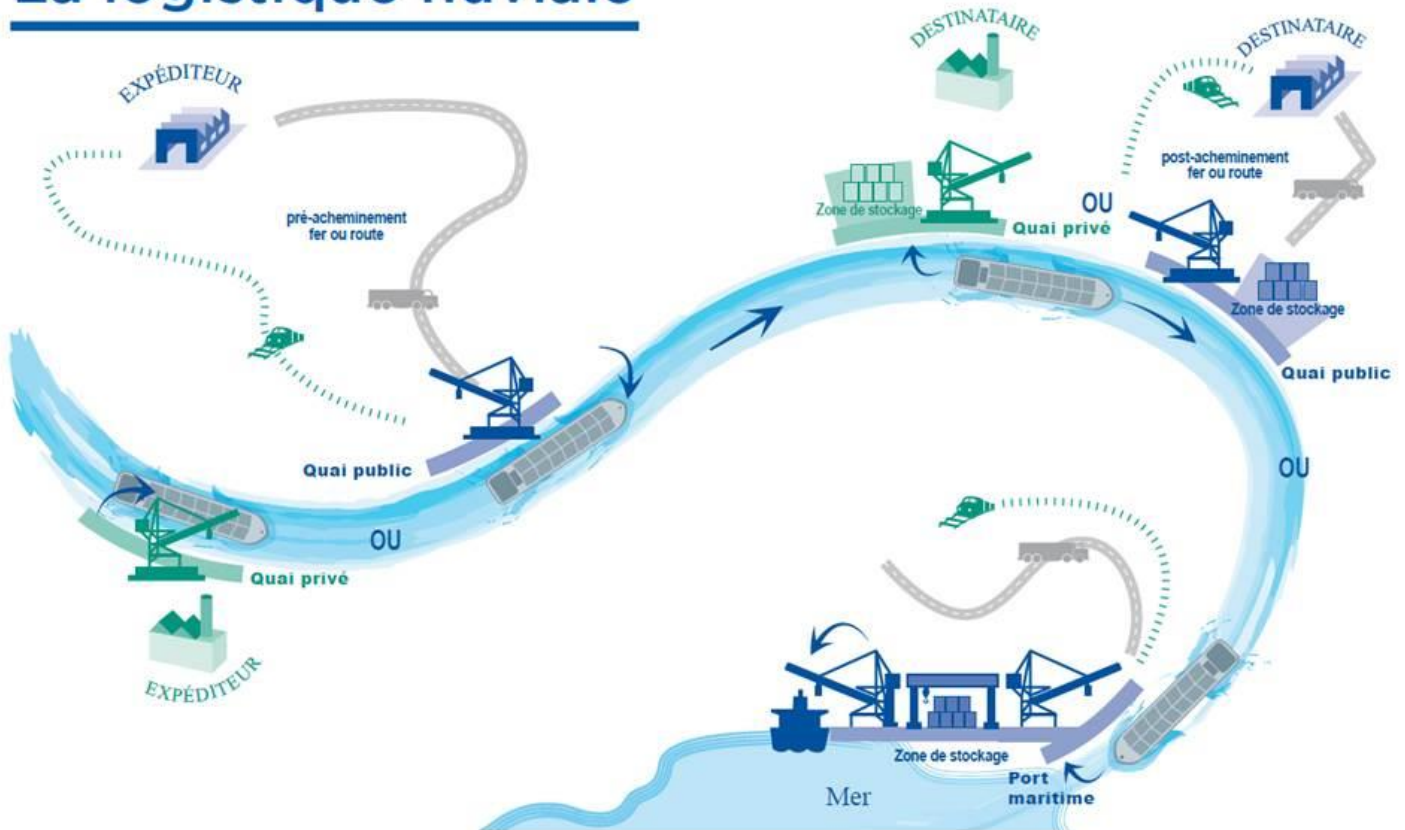
## Fiche n°1 : Préparer l'intégration d'un maillon fluvial dans la logistique du chantier

La mise en place d'un maillon fluvial pour l'acheminement des matériaux de construction ou pour l'évacuation des déblais d'un grand chantier suppose l'organisation d'une chaîne logistique, incluant :

- Le plus souvent, un pré et post acheminement par la route, par le chemin de fer ou le maritime;

- Une rupture de charge ;
- La disponibilité d'un quai, occupé dans le cadre d'une convention d'occupation temporaire accordée par Voies navigables de France ou l'un de ses délégués.

### La logistique fluviale



Afin de préparer l'intégration de cette logistique fluviale dans leurs appels d'offres de grands chantiers, Voies navigables de France est en mesure d'accompagner les maîtres d'ouvrages publics.



## 1. L'accompagnement de Voies navigables de France pour le report modal vers la voie d'eau

Pour leur permettre de profiter de l'opportunité que constitue le recours au réseau de transport fluvial en région Hauts de France afin de faire face à leurs enjeux environnementaux et à la saturation des réseaux routiers, Voies navigables de France peut mettre en relation un réseau d'interlocuteurs qui pourra accompagner les personnes publiques dans les étapes de préparation de leurs marchés publics de grands travaux et dans les modalités d'organisation des chantiers.

Sollicités par les maîtres d'ouvrage en amont de la conception de leurs cahiers des charges de travaux, Voies navigables de France est en mesure d'assurer la fonction de support technique et logistique afin de contribuer à lever les obstacles et faire en sorte que l'utilisation de la voie fluviale soit possible, qu'il s'agisse notamment de disponibilité du foncier à proximité de la voie d'eau, d'accessibilité du quai (ou d'installation de quais provisoires), de disponibilité du réseau, ou encore de sourcer l'offre logistique.

Dans chaque direction territoriale de VNF, des agences territoriales de développement sont à votre disposition pour organiser l'étude et la mise en relation logistique de vos chantiers.

Retrouvez les contacts de [vos interlocuteurs chez Voies navigables de France](#) en dernière page

## 2. Les outils d'accompagnement au report modal

Voies navigables de France met à disposition des maîtres d'ouvrage et des opérateurs de travaux des outils et des dispositifs destinés à accompagner le report modal vers la voie d'eau.

Ainsi, les acheteurs publics, comme les opérateurs de travaux, pourront trouver sur le site internet de Voies navigables de France, des outils permettant d'accompagner leurs démarches, ([www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) et [www.nordpasdecals.vnf.fr](http://www.nordpasdecals.vnf.fr)), comme :

- [Les cartographies du réseau des bassins de navigation](#)
- [L'offre logistique du réseau](#)
- [Un calculateur d'itinéraire](#)

Par ailleurs, le **Plan d'Aide au Report Modal (PARM)**, mis en œuvre par Voies navigables de France et approuvé par la Commission européenne, accompagne financièrement les entreprises dans leurs projets de logistique fluviale.

Ce plan, qui s'adresse aux chargeurs, logisticiens, organisateurs de transport, entreprises de manutention ou gestionnaires de plateformes multimodales, permet la réalisation d'études de faisabilité techniques et économiques en vue d'un report modal vers le transport fluvial.

Cette aide peut couvrir 50 % des coûts d'études admissibles avec un plafond de 25 000 euros par projet. Le dispositif peut également prendre en charge une partie des surcoûts d'une expérimentation de transport par voie fluviale.

Ce plan d'aide peut être sollicité dans le cadre de

la préparation d'un grand chantier, afin de tester, avec les opérateurs, les conditions de faisabilité du report modal sur la voie d'eau.

Les modalités du [Plan d'Aide au Report Modal](#) sont détaillées sur le site de VNF.

Enfin, l'**écocalculateur de la voie d'eau « EVE »**, présenté ci-après (**fiche n° 2 point 2**) permet de déterminer les émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier et du transport fluvial ainsi que les coûts externes de ces deux modes de transport. EVE met ainsi en évidence les atouts environnementaux et sociétaux du mode fluvial là où il est le plus pertinent, sur la base des choix de trajet et de types de marchandises.



## Fiche n°2

Adapter la consultation  
et le marché pour inciter  
à l'intégration du maillon fluvial





## 1. Insérer une clause incitative dans les documents de la consultation

**L'acheteur public peut inciter les entreprises à recourir au transport fluvial pour l'acheminement des matériaux de construction et l'évacuation des déblais de chantier, sans imposer ce mode de transport, afin de se prémunir contre le risque d'infructuosité du marché.**

A ce titre, le cahier des clauses administratives particulières du marché pourra contenir une clause formulée comme suit :



### Outils

#### Exemples de clauses incitatives à insérer dans les dispositions du cahier des clauses techniques particulières du marché

##### Exemple 1 :

« Dans le cadre de sa politique de développement durable, [nom de l'acheteur] incite les titulaires de ses marchés publics de fournitures et de travaux à privilégier le transport des marchandises par voie fluviale ».

##### Exemple 2 :

« Evacuation des déblais :

Il est rappelé au titulaire que le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre veulent minimiser les circulations de camions, notamment ceux prévus pour l'évacuation des déblais.

Pour ce faire, la voie fluviale est à privilégier pour réduire ces nuisances et le titulaire est tenu de présenter dans son Schéma d'Organisation et de Gestion de ses Déchets la méthodologie qu'il compte mettre en œuvre pour satisfaire cette exigence ».

##### Exemple 3 :

« Il est recommandé de privilégier une organisation logistique pour l'évacuation des déblais de chantier et l'acheminement des matériaux de construction qui permette de limiter les transports et les rejets de gaz à effet de serre qu'ils induisent ».



## Recommandations opérationnelles

Les motivations qui conduisent l'acheteur public à l'introduction d'une telle clause seront précisées dans les documents de la consultation des entreprises : on pourra sur ce point se référer aux atouts explicités plus avant, dans la fiche introduction.

Cependant, une telle clause n'est qu'indicative et constitue un simple appel à la bonne volonté des candidats.

Pour rendre cette clause efficace, plusieurs options s'offrent à l'acheteur public :

- Choisir des critères de jugement des offres susceptibles de favoriser le recours au transport fluvial, **cf. ci-après point 2** ;
- Prévoir la présentation d'une variante, obligatoire ou non, susceptible d'être favorable au transport fluvial, **cf. ci-après point 3** ;
- Prévoir la mise en œuvre du droit de préférence, **cf. ci-après point 4** ;
- Cumuler tout ou partie de ces trois éléments.

## 2. Favoriser le recours au transport fluvial au travers des critères de jugement des offres

Inciter à l'insertion d'un maillon fluvial au travers des critères d'attribution du marché plutôt que l'imposer au travers des spécifications techniques du marché (cf. ci-après Fiche n° 3) s'avère pertinent si l'acheteur public n'est pas certain du coût ou de la faisabilité du transport fluvial.

En insérant des critères de jugement des offres à caractère incitatif, mais qui seront pondérés par rapport à d'autres critères, et notamment le critère du prix, l'acheteur public pourra éviter un marché infructueux, notamment si les candidats ne peuvent pas répondre sur cet aspect à un coût raisonnable pour la collectivité publique.



### Cadre juridique - Réglementation

Le marché public est attribué au soumissionnaire qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, sur la base d'un ou plusieurs critères de jugement des offres précisés dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans le règlement de la consultation.

**Le choix des critères** permettant de sélectionner l'offre économiquement la plus avantageuse relève de la liberté de l'acheteur public.

Toutefois, les critères retenus par l'acheteur public :

- Doivent être **liés à l'objet du marché public ou à ses conditions d'exécution** ;
- Ne doivent **pas** être discriminatoires ;

- Ne doivent **pas** être formulés de manière à **donner un pouvoir discrétionnaire à l'acheteur public** lors du choix de la meilleure offre ;
- Doivent être **objectivement contrôlables**.

#### Pour aller plus loin :

Ordonnance 2015-566 du 23 juillet 2015.

Article 52 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relative aux marchés publics.

Article 62 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics.



## Recommandations opérationnelles

### A quel(s) critère(s) de jugement des offres recourir pour inciter les entreprises à intégrer un maillon fluvial dans leur offre ?

Pour valoriser les avantages du transport fluvial relevés dans la fiche introduction, l'acheteur public peut retenir :

- **Un critère environnemental ou un sous-critère environnemental** de la valeur technique ou encore un sous-critère du critère de la valeur environnementale :
  - Les performances en matière de protection de l'environnement constituent des critères possibles de jugement des offres,
  - Le critère de performance du transport est en rapport avec l'objet d'un marché de travaux car il se rapporte à ses conditions d'exécution,
  - Le critère/sous-critère environnemental peut donc être directement fondé sur le mode de transport privilégié par le/les titulaires du marché.
- **D'autres critères ou sous-critères liés à la réduction d'autres nuisances liées au chantier.**



## Outils

### Exemples de critères pouvant être employés au titre du sous-critère environnemental

#### Exemple 1 :

« Taux du transport fluvial garanti ».

#### Exemple 2 :

« Impact du mode de transport en termes de rejet de gaz à effet de serre » ou « Impact du mode de transport en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> » .

#### Exemple 3 :

« Impact du mode de transport en termes d'externalités environnementales ».

#### Exemple de critère pouvant être employé au titre d'autres nuisances liées au chantier

« Méthodologie mise en œuvre par le titulaire pour minimiser la circulation de camions, notamment pour l'évacuation des déblais de chantier ».





## Recommandations opérationnelles

### Comment mettre en œuvre ces critères de jugement des offres ?

La pondération est déterminante pour rendre effective l'incitation au transport fluvial :

- Quel que soit le type de marché, la pondération des critères de jugement des offres est à privilégier par rapport à la hiérarchisation, car elle garantit de manière plus sûre le respect de l'égalité entre les candidats.
- Le règlement de consultation doit également porter à la connaissance des candidats la pondération du sous-critère qui, en raison de son importance, aura une influence sur les présentations des offres et sur leur sélection.
- Pour avoir un impact sur la sélection de l'offre économiquement la plus avantageuse, un critère/sous-critère doit bénéficier **d'une pondération significative** (notamment par rapport au critère du prix). **A défaut, les candidats ne feront pas l'effort de faire des offres intéressantes sur cet aspect.**
- Cette pondération significative correspond à une pondération d'au moins 15 %.

Les candidats doivent être informés des conditions de mise en œuvre des critères de jugement des offres :

- Il est impératif que l'acheteur public précise, dans le règlement de la consultation des entreprises ou dans une notice spécifique jointe, la méthode d'évaluation retenue pour comparer objectivement et équitablement les offres entre elles ;
- Pour faciliter la comparaison des offres des candidats et s'assurer du respect des principes de la commande publique de transparence et d'égalité de traitement des candidats, la méthode la plus simple à retenir par l'acheteur public est de **fournir aux candidats un cadre de réponse** ;
- S'agissant des émissions de GES, de CO<sub>2</sub>, ou d'externalités environnementales, ce cadre de réponse pourra se présenter :
  - Soit sous la forme d'un tableau contenant les données à compléter par le candidat (mode de transport utilisé, kilomètres parcourus, tonnage transporté) et permettant de calculer les émissions à partir de la méthode retenue et portée à la connaissance des candidats dans le règlement de consultation ou la notice visée ci-dessus,
  - Soit sous la forme du renvoi à un outil permettant aux candidats d'effectuer l'ensemble des calculs nécessaires à l'évaluation du critère/sous-critère.



## Outils

A quel(s) critère(s) de jugement des offres recourir pour inciter les entreprises à intégrer un maillon fluvial dans leur offre ?

Exemples de tableau constituant un cadre de réponse simple, fourni aux candidats pour qu'ils puissent quantifier les émissions de gaz à effet de serre (GES) induites par le transport des matériaux de construction / déblais du chantier :

### Exemple 1 : comparaison de scenari de transport intermodal

Quantité transportée en tonnes (A)	Nombre de kilomètres parcourus en km (B)			T.km (C=AxB)			Facteurs d'émissions de GES (kg CO <sub>2eq</sub> /T.km) (D)			Emissions de GES (en kg CO <sub>2eq</sub> ) (Cx D)			TOTAL émissions GES (en kgCO <sub>2eq</sub> )
	Voie d'eau	Route	Fer	Voie d'eau	Route	Fer	Voie d'eau	Route	Fer	Voie d'eau	Route	Fer	Tous modes
Xx Tonnes							0,0500	0,1079	0,0281				
Xx Tonnes							0,0500	0,1079	0,0281				
TOTAL émissions en kgCO <sub>2eq</sub>													

### Exemple 2 : comparaison de solutions pour chaque mode de transport

Trajet :	Quantité transportée en tonnes (A)	Nombre de kilomètres parcourus (B)	T.km (C=AxB)	Facteurs d'émissions de GES (kg CO <sub>2eq</sub> /T.km) (D)	TOTAL émissions GES du mode (en kgCO <sub>2eq</sub> ) (Cx D)
Voie d'eau				0,0500	
Route				0,1079	
Fer				0,0281	

Il convient d'indiquer aux candidats dans le règlement de consultation ou dans la notice jointe :

« Les facteurs d'émissions GES retenus pour l'analyse des offres sont issus, pour le fluvial, la route et le fer de l'arrêté du 26 avril 2017 pris pour application des articles D 1431-1 à D 1431-23 du Code des transports relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport (NOR : TRAT1209371A). Ces sources constituent les références les plus objectives et les plus abouties en l'état actuel des connaissances scientifiques.

Pour le ferroviaire, les chiffres sont basés sur des tractions thermiques ; aussi, en cas d'offre ferroviaire, il convient pour les acheteurs de s'assurer du type de traction utilisé.

(suite page suivante)

Pour le mode fluvial, on considère une valeur standard moyenne correspondant à un automoteur de capacité comprise entre 1 000 et 1500 tonnes de port en lourd, représentant un facteur d'émission GES (équivalent CO<sub>2</sub>) de 0.0500 kg CO<sub>2</sub> eq/t.km.

Pour le mode routier, on considère une valeur standard moyenne correspondant à un ensemble articulé 40 tonnes PTR- Benne TP de 0,427 l/km pour 12.50t de chargement moyen, soit 0.0342L/t.km parcouru, représentant un facteur d'émission de GES de 0.1079 kgCO<sub>2</sub>eq/T.km.

Pour le mode ferroviaire, on considère une valeur standard moyenne correspondant à un train de fret ferroviaire thermique (marchandises de densité > 400 kg/m<sup>3</sup>) pour 520T de chargement moyen, soit 3,88 kg de carburant/km parcouru, représentant un facteur d'émission de GES de 0.0281 kgCO<sub>2</sub> eq/T.km.

Les quantités à prendre en compte pour cette réponse sont celles indiquées au devis quantitatif estimatif (DQE) ».

### Exemple de cadre de réponse et de méthode d'analyse du critère « Taux du transport fluvial garanti »

#### Cadre de réponse :

Le candidat indiquera dans son offre le taux de transport fluvial qu'il garantit en opérant la division entre la distance parcourue par la voie fluviale par les déblais du chantier et la distance séparant le chantier du lieu de leur réutilisation, recyclage, valorisation ou élimination ».

#### Méthode d'évaluation des offres :

L'offre des candidats sera évaluée par application de la formule suivante (notation du critère sur 10) :

$$\frac{\text{Taux du transport fluvial garanti par le candidat}}{\text{Meilleur taux du transport fluvial garanti dans les offres}} \times 10 = \text{note du candidat}$$

### Exemple de cadre de réponse utilisant un renvoi à un outil de calcul des émissions de CO2 ou des coûts externes : utilisation de l'éco-calculateur EVE permettant la comparaison du transport routier et du transport fluvial

L'écocalculateur EVE de VNF permet de déterminer :

- Les émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier et du transport fluvial
- Les coûts externes de ces deux modes de transports

## Exemple de disposition du règlement de consultation

« Les candidats produiront, à l'appui de leur offre, les résultats des calculs effectués à partir de l'éco-calculateur EVE accessible à l'adresse suivante : [www.vnf.fr/eve/](http://www.vnf.fr/eve/).

Ces résultats seront impérativement présentés sous la forme du document produit par EVE à partir des données renseignées par le candidat sur la page d'accueil. La page de résultat comporte à cet effet les fonctions « exporter » et « imprimer ».

Pour effectuer le calcul relatif aux coûts externes, le candidat retiendra obligatoirement dans les « options avancées » de la page d'accueil d'EVE, au titre des « coûts externes – méthode », l'onglet « Références ministérielles françaises 2004 » dans le menu déroulant.

Les offres des candidats seront analysées par comparaison du total des coûts externes en euros figurant sur le document produit par EVE pour le mode de transport proposé dans l'offre ».

Présentation de la page d'accueil d'EVE :

**vnf** voies navigables de France

# EVE

 l'éco-calculateur de la voie d'eau

### Comment utiliser l'Eco-calculateur ?

Laissez-vous guider !  
Saisissez les caractéristiques principales de votre transport de marchandises, appuyez sur "Calculer"  
Découvrez et comparez les résultats entre le fleuve et la route concernant :

- les économies liées à la consommation de carburant et aux émissions de CO<sub>2</sub>
- les coûts externes évités (insécurité, pollution atmosphérique, effet de serre, congestion et bruit)

### Et maintenant à vous de décider !

Type de conditionnement: Vracs secs  
Volume à transporter: 1000 tonnes

#### PAR LA ROUTE

**mappy**  
Avec l'autorisation de mappy.com - TéléAtlas

Distance: 100 km  
Urbain / Interurbain: interurbain

#### PAR LA VOIE D'EAU

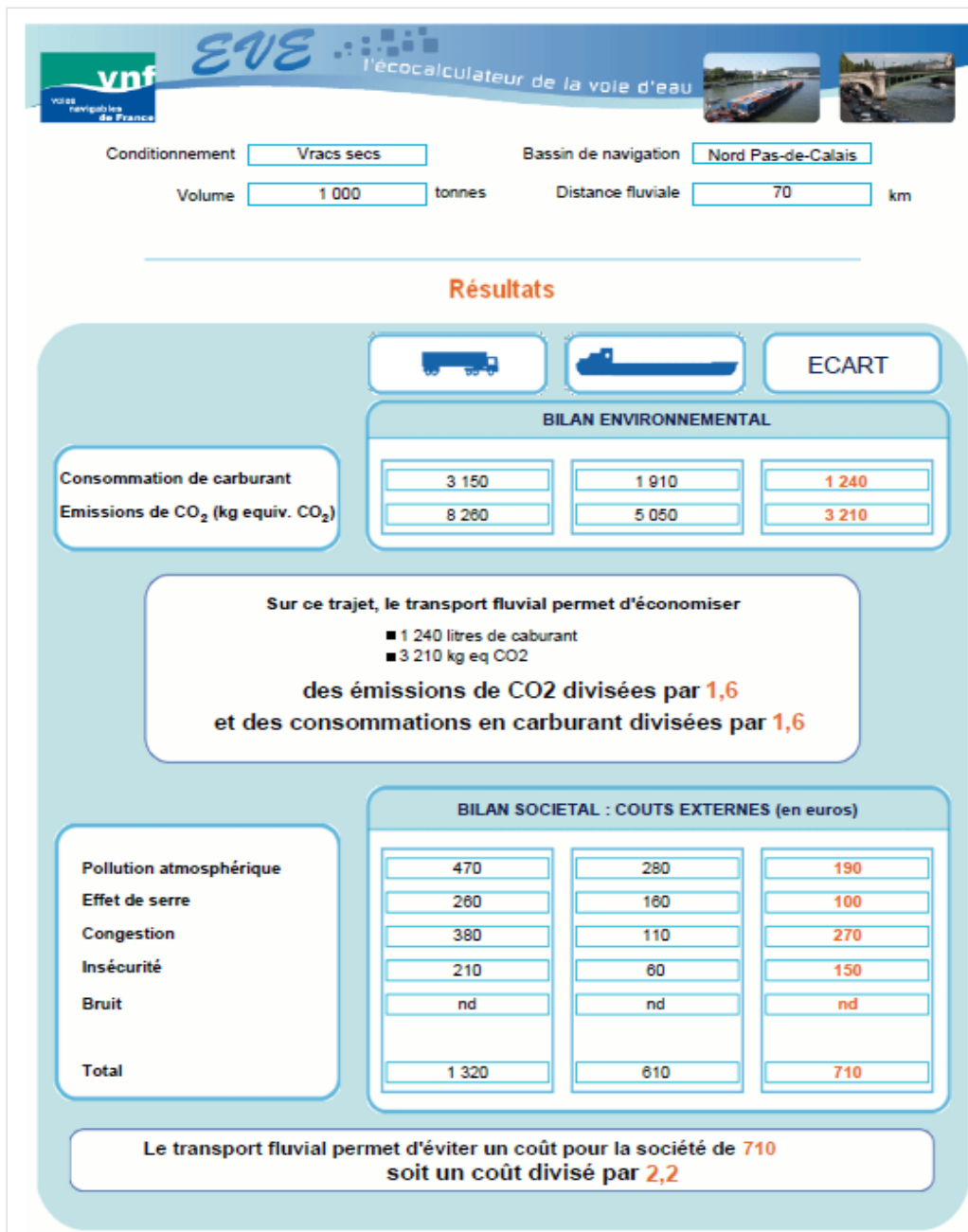
Bassin de navigation: Nord Pas-de-Calais  
Gabarit du bateau: Bateau DEK (1000 t)  
Distance fluviale: 70 km  
Distance des pré et post acheminements routiers: 30 km  
Urbain / Interurbain: interurbain

Option avancée - Coûts externes : méthode  
Références ministérielles françaises 2004



## Fiche n°2 : Adapter la consultation et le marché pour inciter à l'intégration du maillon fluvial

Exemple de résultat d'un calcul effectué au moyen de l'outil EVE qui pourra être imprimé et remis par les candidats à l'appui de leur offre



### 3. Favoriser le recours au transport fluvial en prévoyant la présentation d'une variante

Les variantes présentent l'avantage d'être un moyen souple d'intégrer un maillon fluvial dans le chantier au stade des spécifications techniques, en laissant les candidats être force de proposition.

Elles permettent à l'acheteur public de pouvoir comparer les avantages respectifs de plusieurs solutions d'exécution du chantier.



#### Cadre juridique - Réglementation

La notion de variante désigne :

- D'une part, les modifications laissées à l'initiative des candidats à l'attribution du marché de certaines spécifications prévues dans la solution de base décrite dans les documents de la consultation ;
- D'autre part, les modifications proposées par l'acheteur public de certaines spécifications prévues dans la solution de base décrite dans les documents de la consultation.

L'acheteur public peut autoriser les candidats à remettre, à titre facultatif, une offre variante ou exiger des candidats la présentation d'une variante.

Dans tous les cas, l'acheteur public doit mentionner dans les documents de la consultation les exigences minimales que les variantes doivent respecter ainsi que toute condition particulière de leur présentation.

L'acheteur public s'assure que les critères d'attribution retenus puissent être appliqués tant aux variantes qu'aux offres de base.

#### Pour aller plus loin :

L'article 58 du décret n° 2016-360 du 25 mars 2016 relatif aux marchés publics

Fiche technique de la direction des affaires juridiques du ministère de l'économie et des finances :

<http://www.economie.gouv.fr/daj/examen-des-offres-2016>



## Recommandations opérationnelles

### Modalités de recours aux variantes

Les dispositions légales et réglementaires relatives aux marchés publics n'excluent pas que l'acheteur public puisse spécifier de manière précise ses exigences en matière de variante. Il apparaît par conséquent possible pour l'acheteur public de spécifier dans le règlement de la consultation que la variante portera exclusivement sur le transport fluvial des matériaux et/ou des déblais du chantier.

Le recours à l'obligation de présentation d'une variante peut permettre à l'acheteur public d'obtenir le chiffrage précis d'une solution d'exécution du marché comportant d'une part, un transport routier et, d'autre part d'une solution d'exécution du marché intégrant un transport fluvial. L'acheteur public doit néanmoins garder à l'esprit que l'exigence de présentation d'une variante obligatoire est susceptible d'accroître le risque d'infructuosité de la procédure de passation du marché.

Le recours à une variante facultative, laissée à l'initiative des candidats, fait quant à lui encourir le risque à l'acheteur public qu'aucun candidat ne propose de solution intégrant un transport fluvial.

Sur le plan pratique, dans le cadre d'une procédure formalisée (montant du marché, tous lots confondus  $\geq$  à 5 225 000 euros hors taxes en matière de travaux), il est nécessaire pour l'acheteur public de faire figurer expressément dans l'avis de marché l'autorisation de présenter une variante ou l'exigence de présentation d'une variante.

L'acheteur public doit également indiquer expressément dans les documents de la consultation s'il souhaite que les candidats remettent une offre de base en plus de l'offre « variante ». A défaut, le candidat pourra se contenter de présenter une offre « variante ».

### Modalités d'analyse des offres en cas de recours aux variantes

Pour favoriser le transport fluvial au travers d'une variante, il convient d'introduire un critère de jugement des offres permettant d'apprécier l'ensemble des offres (offres de base / offres variantes) au regard des avantages de cette solution **Cf. ci-avant point 2.**



## Outils

### Exemples de clause à insérer dans le règlement de la consultation

#### Exemple 1 : variante facultative

« Les variantes sont autorisées pour le lot [A COMPLETER] dans la limite des précisions ci-après.

Les variantes proposées par les candidats porteront uniquement sur le transport fluvial des matériaux de construction / des déblais du chantier.

Les candidats qui présenteront une offre variante sont également tenus de présenter une offre conforme à la solution de base. A défaut, leur offre sera déclarée irrégulière.

Les variantes sont autorisées dès lors qu'elles ne dérogent pas aux exigences minimales du cahier des charges, constituées de toutes les clauses administratives et financières ainsi que toutes les clauses techniques, à l'exception de celles relatives au transport des matériaux de construction / des déblais du chantier ».

#### Exemple 2 : variante imposée

Cet exemple suppose, pour être mis en œuvre, que les spécifications techniques du cahier des charges comportent la remise d'une offre de base en transport routier et/ou en transport ferroviaire.

« Les candidats sont tenus de présenter une offre conforme à la solution de base et une offre variante portant sur le transport fluvial des matériaux de construction / des déblais du chantier.

L'offre des candidats qui ne comportera pas de proposition technique et de chiffrage de la variante imposée sera déclarée irrégulière.

Les variantes sont autorisées dès lors qu'elles ne dérogent pas aux exigences minimales du cahier des charges, constituées de toutes les clauses administratives et financières ainsi que toutes les clauses techniques, à l'exception de celles relatives au transport des matériaux de construction / des déblais du chantier ».

## 4. Instituer le « droit de préférence » dans l'analyse des offres



### Cadre juridique - Réglementation

L'article 36 de la loi n° 2015-992 du 17 août 2015 *relative à la transition énergétique pour la croissance verte* dispose :

« II- Lorsque les marchés publics impliquent pour leur réalisation que les opérations de transport de marchandises soient exécutées, la préférence, à égalité de prix ou à équivalence d'offres, peut se faire au profit des offres qui favorisent l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant ».

Ces dispositions législatives sont destinées à renforcer la possibilité de valoriser l'utilisation du transport fluvial dans l'analyse des offres, en instituant, à l'issue de l'analyse des offres, par application des critères pondérés figurant au

règlement de la consultation et dans l'avis de publicité, un droit de préférence au profit des offres qui favorisent notamment l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.



### Recommandations opérationnelles

La faculté pour l'acheteur public de recourir à ce droit de préférence doit être expressément mentionné dans l'avis d'appel public à concurrence (avis de marché) ou dans le règlement de consultation du marché.

**Le législateur ne définit cependant pas la notion d'offres équivalentes.**

Faute de définition légale ou réglementaire, **et sous réserve de l'interprétation souveraine du juge, il appartiendra à l'acheteur public** qui souhaite mettre en œuvre ce droit de préférence, **de définir dans le règlement de la consultation la notion d'offres équivalentes, auxquelles il appliquera le droit de préférence.**





## Recommandations opérationnelles (suite)

A titre indicatif :

- Une définition de l'offre équivalente figure à l'article 4 du décret 2009-193 du 18 février 2009 relatif aux modalités d'application de l'article 26 de la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de modernisation pour la passation des marchés publics de haute technologie avec des petites et moyennes entreprises innovantes :
- « Des offres sont regardées comme équivalentes au sens de ces dispositions :
  - 1° s'il est procédé à leur pondération chiffrée, lorsque l'écart du nombre des points obtenus par rapport à l'offre la mieux classée n'excède pas 10 % ;



## Outils

Proposition de mention à insérer :

- **Soit dans la rubrique VI. 3° « renseignements complémentaires » de l'avis de marché (procédures formalisées) ;**
- **Soit dans la rubrique dédiée au choix de l'offre économiquement la plus avantageuse du règlement de la consultation, à la suite de la description des critères de sélection des offres du marché.**

- 2° s'il est procédé par hiérarchisation des critères, lorsqu'après l'application du ou des précédents critères, l'écart de prix entre les offres restantes n'excède pas 10 % ».

Par ailleurs l'article 85-3 de la directive 2014/25/UE du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, l'énergie, des transports et des services postaux, considère comme équivalentes des offres si leur écart de prix n'excède pas 3 %.

« Les candidats sont informés qu'en cas d'équivalence des offres à l'issue de l'analyse effectuée par application des critères de sélection pondérés figurant au règlement de la consultation, la préférence sera donnée au candidat dont l'offre favorise l'utilisation du transport ferroviaire, du transport fluvial ou de tout mode de transport non polluant.

Pour l'application de cette disposition [nom de l'acheteur] retient comme étant équivalentes les offres dont l'écart du nombre de points obtenus par rapport à l'offre la mieux classée n'excède pas 10 %, à la condition que leur écart de prix n'excède pas 3 % . »

## 5. Adapter les clauses contractuelles au transport fluvial

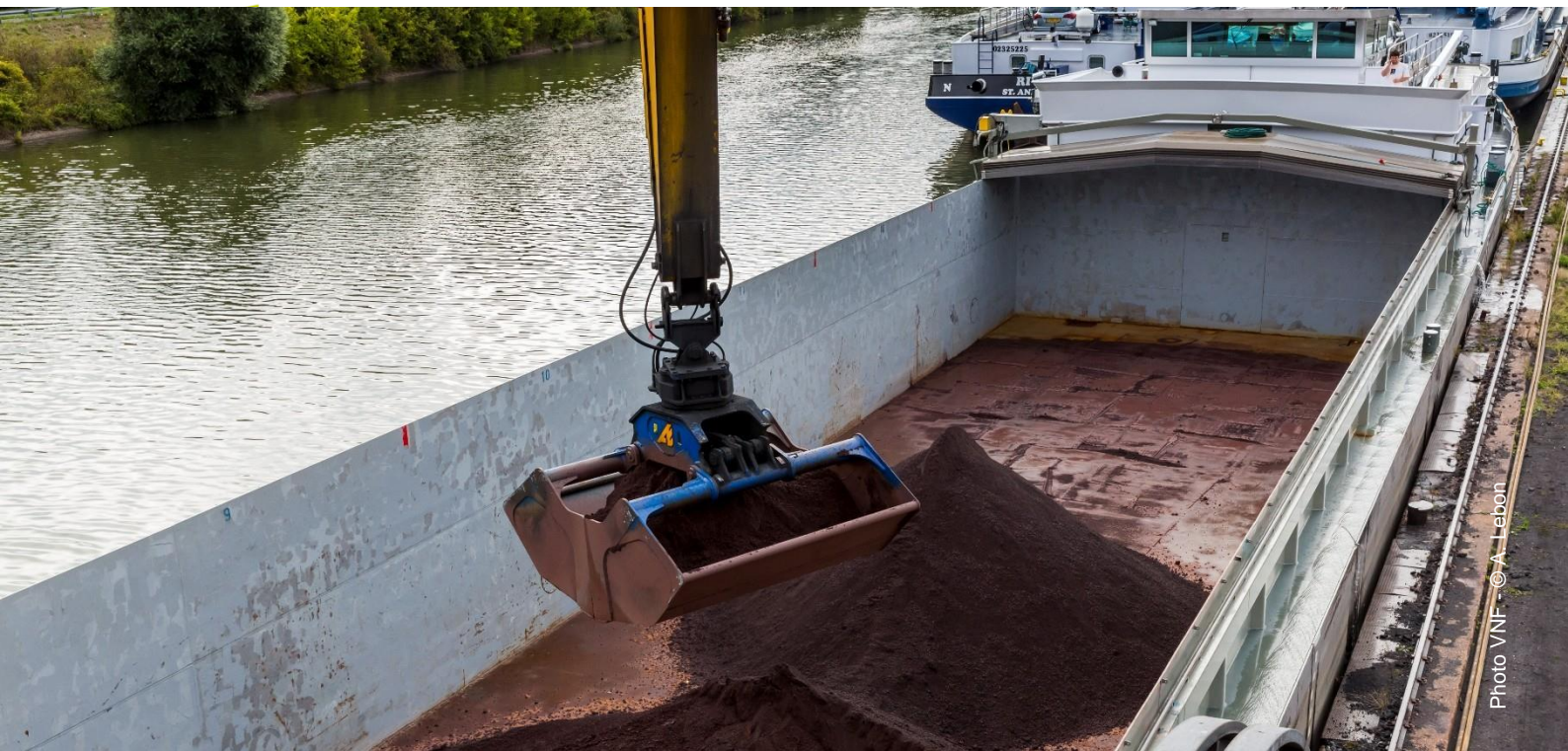
Pour assurer une réponse du candidat incluant un maillon de transport fluvial, il y aura lieu d'adapter les dispositions du cahier des clauses particulières du marché.

Cette adaptation pourra se faire au moyen des clauses ci-après décrites en **Fiche 3 point 2** et **Fiche 3 point 3**.



## Fiche n°3

Adapter la consultation  
et le marché pour imposer  
l'intégration du maillon fluvial



## 1. Insérer le transport fluvial à titre d'obligation contractuelle

L'acheteur public peut décider d'imposer dans les spécifications du marché l'exécution de tout ou partie de la/des prestation(s) de transport par voie fluviale.

Le simple fait qu'un soumissionnaire ait un meilleur accès au réseau fluvial qu'un autre ne rend pas nécessairement cette condition d'exécution du marché discriminatoire.

Lorsqu'il n'est pas certain que l'intégralité du transport peut être réalisée par voie d'eau, ou pour éviter le risque d'infructuosité de l'appel d'offres, il est conseillé à l'acheteur public d'imposer seulement un taux minimum de réalisation des transports par voie fluviale dans le cahier des clauses techniques particulières du marché.

Dans ce cas, l'acheteur public peut en plus inciter les candidats à améliorer ce taux dans leur offre en introduisant un critère spécifique de jugement des offres, **Cf. ci-avant Fiche Inciter – point 2.**



### Outils

#### Exemples de clauses à insérer dans les dispositions du cahier des clauses techniques particulières du marché dans l'hypothèse où le marché s'exécute au bord de la voie d'eau

« Le transport des marchandises commandées est réalisé par voie d'eau ».

« L'attention de l'entreprise est attirée sur le fait que l'acheminement des enrochements jusqu'à ce terrain, ne pourra se faire que par voie d'eau ».

« Le titulaire est tenu d'évacuer par voie fluviale 100 % des déblais issus des tunneliers 2 et 4, sauf en cas de force majeure ».



Dans l'exemple ci-après, la collectivité publique a choisi d'insérer **dans le cadre du bordereau de prix unitaires d'un marché à bon de commande** portant sur l'évacuation de remblais de chantier, pour chaque catégorie de remblais, **une demande de remise de prix, portant**, d'une part sur le transport par voie terrestre, et d'autre part, **sur le transport par voie fluviale**.

Le candidat au marché est ainsi tenu de présenter une offre de prix pour chacun de ces deux modes de transport.

8	ELIMINATION DES REMBLAIS EN ISDI+	Prix
8.1	<u>Transport par voie terrestre des remblais en ISDI+</u> Ce prix rémunère la reprise des matériaux et leur chargement dans des camions, ainsi que leur transport jusqu'à une ISDI+ précisée par l'entreprise, ainsi que leur acceptation justifiée par l'autorisation à recevoir ces matériaux, suivant les dispositions prévues dans le cadre de la démarche SOSED. Ce prix comprend également tous les frais connexes relatifs à l'acceptation en centre de traitement (certificat préalable, bordereau suivi de déchets, analyses...)	
8.1.1	La tonne pour un tonnage de remblais T compris entre $0 < T \leq 1.000 T$ (prix en lettres) : trente deux euros quatre vingt dix centimes	
8.1.2	La tonne pour un tonnage de remblais T compris : $1.000T < T \leq 10.000 T$ (prix en lettres) : trente euros trente centimes	
8.2	<u>Transport par voie fluviale des remblais en ISDI+</u> Ce prix rémunère la reprise des matériaux et leur chargement dans des barges, ainsi que leur transport et déchargement jusqu'à une ISDI+ précisée par l'entreprise, ainsi que leur acceptation justifiée par l'autorisation à recevoir ces matériaux, suivant les dispositions prévues dans le cadre de la démarche SOSED. Ce prix comprend également tous les frais connexes relatifs à l'acceptation en centre de traitement (certificat préalable, bordereau suivi de déchets, analyses...)	
8.2.1	La tonne pour un tonnage de remblais T compris : $0 < T \leq 1.000 T$ (prix en lettres) :	Sans objet
8.2.2	La tonne pour un tonnage de remblais T compris : $1.000T < T \leq 10.000 T$ (prix en lettres) : trente deux euros soixante dix centimes	

**Exemples de clauses à insérer dans les dispositions du cahier des clauses techniques particulières du marché dans l'hypothèse où le marché comporte un pré/post acheminement vers la voie d'eau**

**Exemple 1 :**

« Le transport des matériaux de construction/déblais du chantier s'effectuera principalement par voie d'eau.

Le transport par route des matériaux de construction/déblais du chantier vers la voie d'eau ne devra pas excéder 15 kilomètres. Le titulaire veillera à ce que les itinéraires routiers vers les installations fluviales n'empruntent pas les zones sensibles aux nuisances, notamment les centres-villes, ou les zones de congestion du trafic ».

**Exemple 2 :**

« Pour l'évacuation des déblais du chantier, le titulaire est tenu de garantir au maître d'ouvrage un taux de transport fluvial a minima égal à 50 %.

Le taux de transport fluvial est obtenu par la division entre la distance parcourue par voie d'eau par les déblais du chantier et la distance séparant le chantier du lieu de leur réutilisation, recyclage, valorisation ou élimination.

**Exemple 3 :**

« Le titulaire est tenu d'évacuer par voie fluviale 50 % des déblais issus du chantier ».



## 2. Rendre effective cette obligation d'intégration d'un maillon de transport fluvial



### Recommandations opérationnelles

#### Prévoir un principe de sanction en cas de non-respect de l'obligation ou de l'engagement de recours au transport fluvial

Dans le cadre du marché public de travaux, il convient de prévoir, par dérogation aux dispositions du cahier des clauses administratives générales (actuellement article 20 du CCAG travaux), l'application d'une pénalité spécifique en cas de non-respect de l'obligation ou de l'engagement d'intégration d'un transport fluvial dans l'exécution du marché.



### Outils

#### Exemples de formalisation de la pénalité à intégrer dans l'article dédié du cahier des clauses administratives particulières du marché

##### Exemple 1 :

« Le titulaire est tenu d'évacuer / s'est engagé à évacuer par voie fluviale XXX % des déblais issus du chantier.

Afin de vérifier le respect de cette obligation / engagement, la collectivité se réserve la possibilité d'exiger du titulaire la production de tout document justifiant l'usage de la voie d'eau. A défaut de délivrance dans les délais requis par la collectivité, les trafics seront réputés ne pas avoir été effectués par voie d'eau.

S'il ne réalise pas l'objectif fixé ci-dessus ou n'est pas en mesure d'en rapporter la preuve à la collectivité dans le délai de XXX jour à compter de la demande, une pénalité est appliquée, correspondant à XXX € (\*) par tonne de déblais non transportée par la voie fluviale ».

### Exemple 2 :

« Le transport par route des matériaux/déblais du chantier vers la voie d'eau ne devra pas excéder 15 kilomètres. Le titulaire veillera à ce que les itinéraires routiers vers les installations fluviales n'empruntent pas les zones sensibles aux nuisances, notamment les centres villes, ou les zones de congestion du trafic.

La collectivité se réserve la possibilité d'exiger du titulaire la production de tout document utile afin de vérifier le respect de cette obligation.

S'il ne réalise pas cet objectif, ou n'est pas en mesure d'en rapporter la preuve dans le délai de XXX jour à compter de la demande, une pénalité est appliquée, correspondant à XXX€ (\*) par tonne de matériel/remblais non transportée / réputée non transportée par voie fluviale, ou dont le chargement aura nécessité un transport routier de plus de 15 kilomètres ».

(\*) A titre de référence, le coût pour la société du non-respect de l'obligation de transport fluvial peut être considéré comme étant égal à 9,63 €/1000 tonnes /km, soit la différence des coûts externes entre transport routier et le transport fluvial, selon la synthèse exposée en introduction.



### Recommandations opérationnelles

Il est également possible de prévoir, par dérogation aux dispositions du cahier des clauses administratives générale (actuellement article 46-3 du CCAG travaux), que le non-respect de l'obligation ou de l'engagement de recours au

transport fluvial constitue un cas de résiliation du marché pour faute du titulaire



### Outils

#### Exemple de formalisation de la clause de résiliation à intégrer dans l'article dédié du cahier des clauses administratives particulières du marché

« En complément des dispositions du cahier des clauses administratives générales applicable au marché, le représentant du pouvoir adjudicateur se réserve le droit de résilier le marché pour faute du titulaire dans les cas suivants :

(...) Le titulaire contrevient à l'obligation / à son engagement de transport par voie fluviale des matériaux/déblais du chantier ».



## Recommandations opérationnelles

**Prévoir, par exception aux dispositions précédentes, les cas dans lesquels le titulaire ne sera pas sanctionné en cas de non-respect de l'obligation ou de l'engagement de recours au transport fluvial :**

Il convient de prévoir dans les clauses administratives particulières du marché les cas où, par exception, le non-respect de l'obligation ou de l'engagement au recours au transport fluvial ne sera pas sanctionné ou ne donnera pas lieu à des pénalités au titre de l'allongement des délais d'exécution du chantier :

Il peut s'agir de tout phénomène, imprévisible, irrésistible et extérieur au titulaire, rendant momentanément ou définitivement impraticable la voie fluviale empruntée pour l'exécution du marché.

Il convient d'en exclure les périodes de « chômages » qui auraient pu être anticipées par le titulaire du marché. En effet, les [périodes de perturbation ou d'arrêt de la navigation](#), dénommées « chômages » sont publiées chaque année par le ministère en charge des transports et disponibles sur le site de VNF.

Dans ce cas, il est possible pour l'acheteur public de prévoir, dans les dispositions du cahier de clauses administratives particulières du marché d'autoriser un report modal vers les modes non fluviaux, momentanément ou définitif.

Pour faciliter le report modal, l'acheteur public peut solliciter des candidats à l'attribution du marché une remise des prix en transport routier, applicable uniquement en cas d'interruption du trafic fluvial. Ce prix sera indiqué dans l'acte d'engagement du marché.



## Outils

**Exemple de formalisation de la clause à intégrer au cahier des clauses administratives particulières (« CCAP ») du marché**

« Ne donnera pas lieu à sanction du titulaire, tout phénomène, imprévisible, irrésistible et extérieur à celui-ci, rendant momentanément ou définitivement impraticable la voie fluviale empruntée pour l'exécution du marché.

Toutefois, les [périodes de perturbation ou d'arrêt de la navigation, dénommées « chômages »](#) sont publiées chaque année par le ministère en charge des transports et disponibles sur le site de VNF.

**Exemple de formalisation de la clause à intégrer au cahier des clauses administratives particulières (« CCAP ») du marché (suite) :**

Dès lors, ne seront pas considérés comme un cas de force majeure ou d'imprévision de nature à exonérer le titulaire de pénalités au titre de l'obligation ou de l'engagement de recours au transport fluvial ou au titre de l'allongement des délais d'exécution du chantier, les chômages publiés avant l'expiration de la période de préparation du chantier.

Dans l'hypothèse d'une interruption de la navigation n'ayant pas pu être prise en compte avant l'expiration de la période de préparation du chantier, le titulaire se rapprochera immédiatement du représentant du pouvoir adjudicateur pour être autorisé à poursuivre l'exécution du contrat en ayant recours au transport routier, aux conditions financières fixées à l'acte d'engagement ».

### 3. Autres clauses contractuelles à adapter au transport fluvial



#### Recommandations opérationnelles

Plusieurs clauses contractuelles du cahier des clauses administratives particulières du marché (« CCAP ») peuvent être adaptées pour tenir compte des spécificités du transport fluvial :

#### Adaptation des clauses de pénalités et/ou de résiliation du marché :

« Le transport par voie fluviale impose un transfert sur un quai, et, en conséquence, l'obtention par le titulaire d'une autorisation de créer ou d'utiliser un quai ou d'occuper un terre-plein, délivrée par VNF ou l'un de ses concessionnaires de ports publics.

La non-obtention de cette autorisation ne constitue pas un motif légitime de nature à exonérer le titulaire des sanctions prévues au titre du non-respect de ses obligations dans les délais contractuels ».

#### Adaptation des clauses de décharges de responsabilité :

« Le titulaire garantit au maître d'ouvrage que sa responsabilité n'est pas susceptible d'être recherchée, notamment :

- Au titre d'une obligation de remise en état du domaine public fluvial, issue de l'autorisation de créer ou d'utiliser un quai ou d'occuper un terre-plein délivrée pour les besoins de l'exécution du présent marché.
- Au titre de la gestion et de l'élimination des déchets survenant en navigation ».



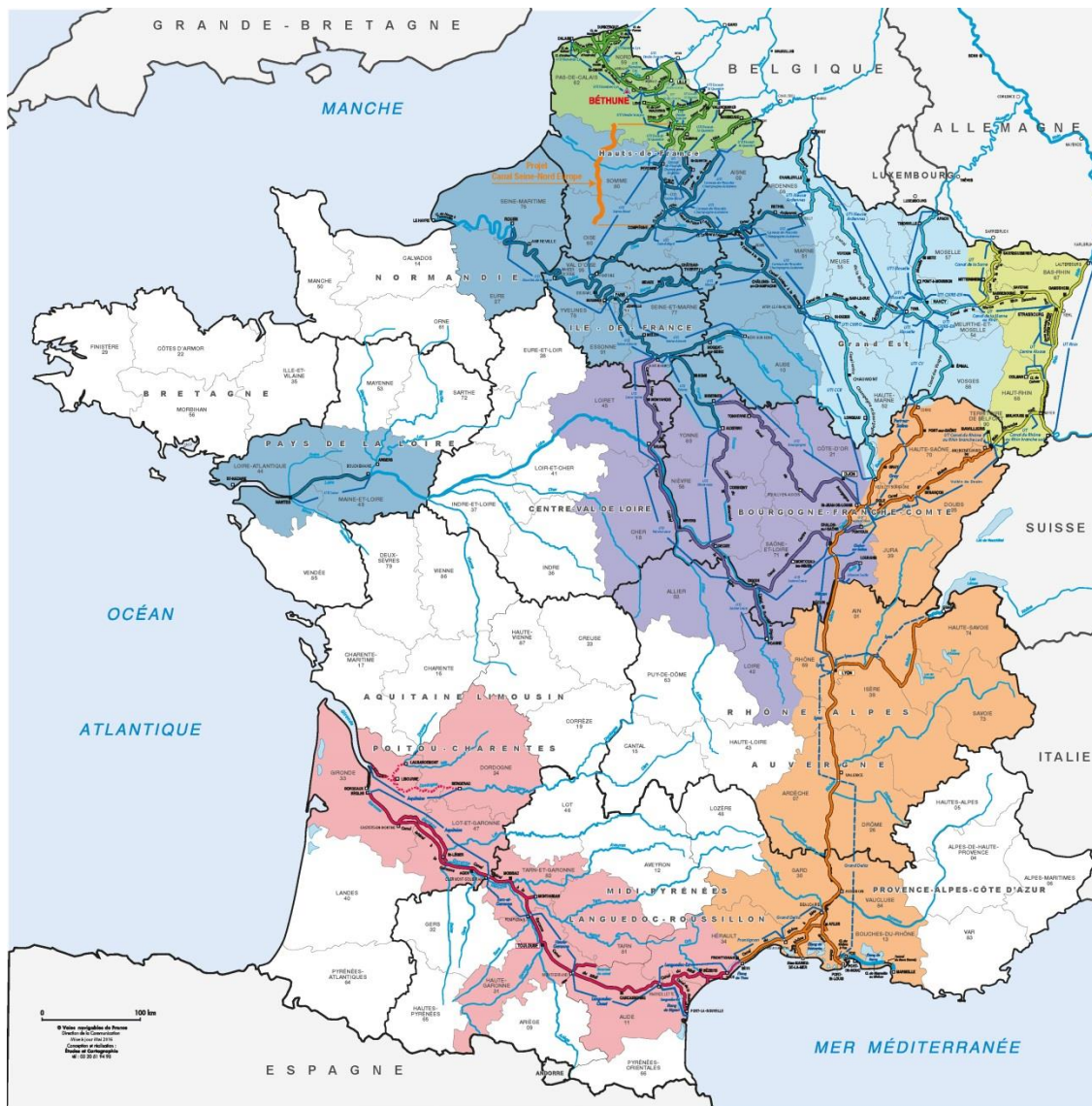


## Mes notes...



[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

# Vos interlocuteurs chez Voies navigables de France Contacts



## Bassin de navigation du Nord-Pas de Calais

Direction territoriale du Nord-Pas de Calais  
Service du Développement de la voie d'eau (SDVE)  
37, rue du Plat – BP 725 - 59034 LILLE Cedex  
Tél. : 03 20 15 49 70 - Fax : 03 20 15 49 71  
Courriel : [sdve.dt-nord-pas-de-calais@vnf.fr](mailto:sdve.dt-nord-pas-de-calais@vnf.fr) - Site : [www.nordpasdecalais.vnf.fr](http://www.nordpasdecalais.vnf.fr)

## Bassin de navigation de la Seine

Direction territoriale du Bassin de Seine  
Service de Promotion du Transport Fluvial  
18, quai d'Austerlitz – 75013 PARIS  
Tél. : 01 83 94 44 00  
Courriel : [sptf.dtbs@vnf.fr](mailto:sptf.dtbs@vnf.fr) - Site : [www.bassindealseine.vnf.fr](http://www.bassindealseine.vnf.fr)

## Bassin de navigation Rhône-Saône

Direction territoriale de Rhône Saône  
Direction du développement  
2, rue de la Quarantaine  
69321 LYON Cedex 05  
Tél. : 04 72 56 59 24  
Courriel : [ddev.rhonesaone@vnf.fr](mailto:ddev.rhonesaone@vnf.fr)

## Bassin de navigation du Nord-Est

Arrondissement de Développement de la voie d'eau  
169, rue Charles III - CS 80062 54036 NANCY cedex  
Tél. : 03 83 17 01 01  
Courriel : [adve.dt-nord-est@vnf.fr](mailto:adve.dt-nord-est@vnf.fr) - Site : [www.nordest.vnf.fr](http://www.nordest.vnf.fr)

## Bassin de navigation du Rhin

Direction territoriale de Strasbourg- Mission développement  
4 quai de PARIS - 67010 Strasbourg  
Tél. : 03 67 07 92 25  
Courriel : [developpement.dt-strasbourg@vnf.fr](mailto:developpement.dt-strasbourg@vnf.fr)

## Direction territoriale de Centre-Bourgogne

Chemin Jacques de Baerze - CS 36229 - 21062 Dijon Cedex  
Tél : 03 45 34 13 00  
courriel : [dt.centrebourgogne@vnf.fr](mailto:dt.centrebourgogne@vnf.fr)

## Contact national

**Voies navigables de France**  
Direction du développement - 175, rue Ludovic Boutleux  
CS30820 - 62408 Béthune cedex  
03 21 63 49 46 –  
Courriel : [division-transport-report-modal@vnf.fr](mailto:division-transport-report-modal@vnf.fr)  
[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)