

Cahier des Clauses Techniques Particulières commun aux cinq lots (CCTP)

Pouvoir adjudicateur

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Numéro et objet de la consultation

**Accord-cadre alloti et multi-attributaire
N°2611F017**

Réalisation d'études de faisabilité de projets de report modal vers le fluvial

1. Contexte et objet de l'étude

1.1 - Présentation de VNF

L'établissement public administratif Voies navigables de France est né par la loi du 24 janvier 2012 et regroupe depuis la totalité des agents de la voie d'eau, soit plus de 4000 agents. Les services de navigation de l'État sont devenus les directions territoriales de Voies navigables de France.

Avec un établissement unique qui agit sur l'ensemble du territoire, Voies navigables de France est un acteur central dans la promotion et le fonctionnement de la voie d'eau. En mutualisant l'ensemble des compétences et expertises techniques autour du fluvial, Voies navigables de France a renforcé la capacité du secteur à se développer, tout en recherchant les besoins d'optimisation et d'efficience du service rendu pour la collectivité.

Le réseau navigable en France est constitué de 8 500 km traversant l'ensemble du territoire. Avec la responsabilité de 6 700 km de réseau, de 40 000 hectares de domaine public et l'exploitation de plus de 4 000 ouvrages, il est au cœur de l'écosystème et agit sur deux réseaux complémentaires et connectés : un réseau fret (dit à grand gabarit) et un réseau touristique (dit à petit gabarit).

Sur deux réseaux complémentaires, l'un dédié au transport, l'autre au tourisme, Voies navigables de France entretient, régénère et modernise les ouvrages et le domaine, et assure trois grandes missions au service de la société : le développement de la logistique fluviale, l'aménagement du territoire et la gestion de l'eau.

Le réseau à grand gabarit représente 2 400 km en desserte des pôles industriels et des grandes agglomérations au départ ou à destination des grands ports maritimes. Ce réseau accueille la majorité des trafics avec 6,8 milliards de t.km et 52,7 millions de tonnes transportées. Les paquebots fluviaux et les bateaux promenades représentent quant à eux 9,9 millions de passagers sur l'ensemble du réseau fluvial.

Le réseau à petit gabarit représente 4 300 km et a été aménagé au XIXe siècle pour l'essentiel, voire au cours des siècles précédents. Plus de 70 ouvrages sont classés ou inscrits à l'inventaire des monuments historiques. Le canal du Midi, quant à lui, est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco.

Voies navigables de France assure 3 grandes missions au service de la société : la promotion de la logistique fluviale, le concours à l'aménagement du territoire et la gestion globale de l'eau.

1. Promouvoir la logistique fluviale durable

Première mission : favoriser une logistique fluviale durable en renforçant sur le réseau à grand gabarit avant tout la compétitivité via des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre.

Le développement de la logistique fluviale est essentiel.

Les voies navigables constituent des espaces de mobilité et de circulation dans le respect de l'environnement. Émettant jusqu'à cinq fois moins d'émissions de CO₂ que les autres modes de transport, la voie d'eau est un atout pour la desserte des grandes agglomérations et pour la massification des flux, au bénéfice des territoires traversés.

2. Concourir à l'aménagement du territoire

Seconde mission : concourir par l'économie touristique, à l'aménagement des territoires et à la qualité de vie. Il s'agit de soutenir les activités à fort potentiel, mais aussi de proposer une offre touristique saisonnalisée adaptée à la fréquentation des voies, développer des espaces privilégiés pour les activités de loisirs et valoriser le patrimoine qui porte l'identité du territoire.

Il s'agit aussi de permettre la réappropriation de la voie d'eau par les citoyens. Implantée en zone urbaine, la voie d'eau est génératrice d'emplois dans les métiers du transport et de la logistique.

En milieu rural, sur le réseau dit à petit gabarit, elle concourt, par le développement d'activités de tourisme fluvial, à l'attractivité des territoires et à l'ancrage d'emplois locaux. L'environnement immédiat du réseau navigable est aussi particulièrement prisé pour les activités de randonnée et de cyclotourisme et le développement de nouvelles activités économiques liées à cette forte fréquentation. Cet environnement renforce la valeur foncière des espaces limitrophes et du bâti en proximité immédiate du réseau fluvial. La dynamique économique générée est un atout majeur pour les territoires.

3. Assurer la gestion globale de l'eau

Troisième mission : gérer le réseau hydraulique. Les voies d'eau sont un espace naturel et vivant et constituent également une réserve de biodiversité et un potentiel de nouvelles énergies renouvelables. Voies navigables de France assure la sécurité des personnes et des biens par la gestion quotidienne de ses barrages, réservoirs et digues, et lutte contre les inondations et le stress hydrique. Il garantit les usages de l'eau selon les besoins des populations, des agriculteurs ou des industriels et participe à la transition énergétique : biodiversité avec des mesures de préservation des espèces, des milieux humides et de la continuité écologique, développement de l'hydroélectricité avec à ce jour 80 microcentrales sur le réseau.

Afin d'assurer le service de la voie d'eau, ce sont environ 4 100 collaborateurs qui sont mobilisés sur tout le territoire répartis au sein du siège et de 7 directions territoriales :

- Siège national (Béthune) et antenne du siège (Paris), intégrant les missions et Directions métier transverses à l'Établissement dont une direction nationale de l'ingénierie et de la maîtrise d'ouvrage ;
- Direction territoriale du Nord-Est (Nancy)
- Direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais (Lille)
- Direction territoriale de Strasbourg
- Direction territoriale du Rhône Saône (Lyon)
- Direction territoriale de Centre-Bourgogne (Dijon)
- Direction territoriale du Sud-Ouest (Toulouse)
- Direction territoriale du Bassin de la Seine et Loire-aval (Paris)

Les directions territoriales sont organisées avec un siège local et des unités territoriales (UTI).

Ci-dessous, la carte recensant géographiquement le siège et les différentes directions territoriales :



VNF-DIRECTION TERRITORIALE NORD-PAS-DE-CALAIS
37, rue du Pal - BP 725 - 59034 LILLE cedex
Tél. : 03 20 15 49 79
courriel : dt.nordpasdecals@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE BASSIN DE LA SEINE
18, Quai d'Austerlitz - 75013 PARIS
Tél. : 01 83 94 44 00
courriel : dt.bassinlaseine@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE NORD-EST
109, rue Charles III - CS 80062
54036 NANCY cedex
Tél. : 03 83 95 30 01
courriel : dt.nordest@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE STRASBOURG
4, quai de Paris - CS 30367
67010 STRASBOURG cedex
Tél. : 03 87 07 80 15
courriel : dt-strasbourg@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE RHÔNE-SAÔNE
2, rue de la Quarantaine - 69321 LYON cedex 05
Tél. : 04 72 56 59 00
courriel : dt.rhone-saone@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE CENTRE-BOURGOGNE
Chemin Jacques de Baerze - CS 36229 - 21062 DIJON Cedex
Tél. : 03 45 34 13 00
courriel : dt.centrebourgogne@vnf.fr

VNF-DIRECTION TERRITORIALE SUD-OUEST
2, Port-Saint-Etienne - BP 7204 31073 TOULOUSE cedex 7
Tél. : 05 61 36 24 24
courriel : DTSud-Ouest@vnf.fr

Pour plus d'informations : site internet de VNF : www.vnf.fr

1.2 - Contexte de l'étude

Dans le cadre de sa mission de développement de la logistique fluviale, Voies navigables de France encourage les donneurs d'ordres de transport de fret (chargeurs de l'industrie ou de la distribution, entreprises de transport et de la logistique, commissionnaires de transport, entreprises de manutention, entreprises de transport routier) à la mise en œuvre de projets de report modal, à savoir le report du trafic de fret de la route vers le fluvial, un mode de transport plus vertueux et respectueux de l'environnement.

Afin d'encourager le report modal, VNF propose aux décideurs des transports (responsables transport & logistique des chargeurs, commissionnaires de transport, etc.) des dispositifs incitatifs leur permettant de réduire le coût d'études et de projets de report modal. VNF propose déjà depuis plusieurs années le Plan d'Aide au Report Modal (PARM) composé de trois volets :

- Un volet A portant sur la réalisation d'études 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) ;
- Un volet B portant sur l'expérimentation du transport fluvial ;
- Un volet C portant sur le financement d'infra et superstructures fluviales (appontements, quais d'amarrage, outillage de manutention...)

En complément, le programme « Report Modal et Verdissement » (ReMoVe) a été lancé le 16 décembre 2022. ReMoVe est un programme financé par les certificats d'économies d'énergie (CEE) qui a pour but d'accélérer le report modal de la route vers les modes de transport massifiés fluviaux, ferroviaires et maritimes, et d'accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes de transport massifiées de marchandises (fluviale, ferroviaire, cabotage maritime et pêche professionnelle).

Le secteur fluvial est représenté par Voies navigables de France, qui pilote la partie "report modal" fluvial du programme (ReMo).

La partie ReMo du programme est composée de trois types d'actions :

- L'expérimentation d'un système d'incitation au report modal sous forme de primes à des projets de nouveaux transports, destinées à compenser les coûts connexes inhérents au report modal (parcours terminaux et coûts de manutention) ; action pilotée par le porteur principal du programme ReMoVe (ADEME) sous la forme d'appels à projets, avec participation de VNF à la désignation des entreprises lauréates ;
- L'organisation par VNF de journées d'initiation au transport fluvial appelées « Rivertraining » ;
- Un accompagnement de VNF au transport fluvial. Cette action a pour but de prendre le relais des sensibilisations au report modal assuré dans le programme ReMoVe par les fédérations professionnelles : la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR), l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (OTRE), l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) et l'union des Entreprises Transport et Logistique de France (TLF). Dans le budget du programme ReMoVe, il est alloué à VNF un budget de financement CEE avec un objectif « d'accompagnement » consistant à déclencher 82 études de projets de report modal sur les cinq années du programme.

Le premier appel d'offres mis en œuvre dans ce cadre a rencontré un intérêt significatif et permis l'émergence de projets jugés pertinents et prometteurs. Fort de ce retour positif, il apparaît opportun de renouveler l'exercice en mettant en place ce second appel d'offres.

2. Objet du marché

Le présent accord-cadre a pour objet la réalisation d'études de faisabilité de projets de report modal vers le fluvial. Ces études doivent permettre d'identifier des projets de nouveaux transports de fret par voie fluviale dans plusieurs territoires géographiques, et d'en étudier la pertinence avec pour finalité leur concrétisation et leur pérennisation.

L'accord-cadre se compose des cinq lots définis selon les territoires suivants et qui seront chacun attribués à plusieurs attributaires :

Lots	Désignation	Nombre maximum d'attributaires
1	Territoire Rhône-Saône	2
2	Région Grand-Est	1
3	Région Hauts-de-France	2
4	Territoire Seine Oise et Loire	3
5	Territoire Interbassins (réseau fluvial à petit gabarit dit « Freycinet »)	2

Le périmètre de chacun de ces territoires est précisé en annexe du CCTP.

Les candidats pourront répondre à un, plusieurs ou l'ensemble des lots, et pourront être attributaires d'un ou plusieurs lots.

« Le titulaire » dans le présent CCTP désigne chacun des titulaires des lots 1 à 5.

3. Organisation et modalités de réalisation des études

Les lots n°1 à 4 concernent des projets d'études sur des flux potentiels situés sur des itinéraires majoritairement sur des itinéraires à grand gabarit fluvial (permettant la navigation de bateaux de type Canal du Nord, ou classes CEMT 3 et plus).

Le lot n°5 concerne des projets d'études sur des flux potentiels situés sur des itinéraires permettant exclusivement la navigation de bateaux de classe CEMT 1 (Freycinet).

Le lieu de chargement/origine marchandises définira la zone géographique.

Le candidat devra remettre une lettre d'intérêt, si possible exclusive, signée par le chargeur ou commissionnaire de transport, compagnie maritime ou entreprise de transport routier derrière le projet. Le chargeur ou commissionnaire de transport devra y accepter explicitement que le rapport d'étude sera partagé entre quatre destinataires : lui-même, le consultant ayant produit l'étude, Voies navigables de France et l'Agence pour la Maîtrise et le Développement de l'Energie (ADEME), porteur principal du programme ReMoVe (Cf art. 4 « protection des données »).

Les candidats devront proposer dans leur offre des projets de nouveaux transports, les décrire en détail et expliquer le contenu de leur prestation d'étude afin de définir les conditions de concrétisation de ces projets.

L'objectif de cet accord-cadre est de réaliser des études originales et entièrement dédiées à des nouveaux projets de report modaux vers le transport fluvial. Aucune étude antérieure, même partiellement réutilisée ou actualisée, ne sera acceptée dans le cadre de cette prestation.

L'offre devra mettre en évidence :

- **L'expérience du bureau d'études et de conseil** par rapport au projet proposé (Curriculum vitae du ou des consultants participant à l'étude, connaissances techniques...). Point d'attention : Le candidat (ou le consultant) ne devra avoir aucun conflit d'intérêt dans le projet de transport, ce qu'il attestera par une attestation sur l'honneur jointe à l'offre.
- **La maturité et l'originalité du projet.** Ce point fait référence à son état d'avancement, à son développement (planification, engagement des parties prenantes, financement, évaluation des risques...) et à son caractère dédié à un nouveau projet de report modal vers le transport fluvial, et a pour objet de permettre à VNF de privilégier les projets susceptibles de se concrétiser à court terme.
- **Le degré de dépendance du projet par rapport à la réalisation d'une étude de faisabilité.** Ce point fait référence à la mesure dans laquelle la réussite ou la mise en œuvre du projet dépend des résultats et des recommandations issus de cette étude ou qu'ils y contribuent (notamment prérequis de l'étude pour

démarrer certaines étapes du projet, dépendance des décisions clés (par exemple, choix technologiques, budgétaires) par rapport à cette étude).

- **L'estimation de la quantité de transports faisant l'objet de l'étude de projet de report modal en tonnes et/ou en toute autre unité pertinente pour caractériser un projet de transport** : volume, nombre de contenants (conteneurs maritimes, caisses mobiles, palettes, ...) transportable par voie fluviale et les gains environnementaux associés (tels que les réductions estimées d'émissions de CO2 ou autre indicateur pertinent à la discrétion du candidat).

Pour chaque lot et pour chaque attributaire, les prestations sont rémunérées par un prix global et forfaitaire proposé par chaque titulaire dans sa DPGF.

Le montant cumulé de la mission à prix global et forfaitaire ne pourra pas dépasser le montant maximum de 45 000 € HT par attributaire.

➤ Délais

Délai de réalisation de l'étude de report modal à compter de la date de notification	4 mois maximum
Réunion de suivi intermédiaire d'une durée de 2 heures en distanciel avec VNF, le porteur de projet et le bureau d'études,	60 jours après la date de notification du marché avec les parties prenantes pour présenter les progrès, les défis rencontrés et ajuster les priorités au besoin.

➤ Contenu

Le contenu attendu de chaque étude comprend les éléments suivants :

3.1. Étude de faisabilité et d'opportunité

- Définir et caractériser le(s) flux faisant l'objet de l'étude : lieu(x) de chargement et de déchargement, quantité(s) par flux, conditionnement(s), particularités éventuelles, conditionnement(s).
- Analyser le potentiel de report modal : quantifier les quantités potentiellement transférables au mode fluvial pour le (ou chaque) flux de marchandises faisant l'objet de l'étude, incluant détail sur les cargaisons concernées et sur les zones géographiques concernées.
- Cartographier les infrastructures : identifier et localiser les infrastructures fluviales (ports, quais, canaux) et les infrastructures routières et ferroviaires connexes pour identifier les points de transbordement potentiels, et indiquer les modalités d'utilisation (fournir le résumé des entretiens et noms et qualités des prestataires contactés).
- Analyser les coûts et les avantages : comparer, pour le (ou chaque) flux faisant l'objet de l'étude, les coûts logistiques et environnementaux entre le transport routier actuel et le transport fluvial projeté.
- Mettre en évidence les obstacles au report modal, et identifier les leviers permettant de les lever : contraintes techniques, économiques, réglementaires et opérationnelles au report modal, ainsi que les opportunités favorisant la transition vers le fluvial.

3.2. Proposition de scénario(s) de report modal

- Présenter un ou des scénario(s) sur un projet de report modal en fonction des hypothèses économiques et logistiques (volume de marchandises, fréquence de transport, type de produits) : indiquer le (ou les) itinéraire(s) en précisant comment le mode fluvial peut se substituer à l'organisation routière existante (ex : durée de transport).
- Estimer les gains environnementaux et économiques en termes de réduction des émissions de CO₂, de pollution atmosphérique, de désengorgement routier, ainsi que les gains économiques liés au coût global de transport.
- Impacts sociaux et territoriaux : estimer les effets potentiels du report modal sur l'emploi, le développement territorial et les communautés locales.

- Plan de mise en œuvre : phaser la transition modale en indiquant les étapes, les ressources nécessaires et les délais prévisionnels.

3.3. Analyse de rentabilité et de viabilité économique

- Modèle économique : définition d'un modèle économique pour le projet, incluant les investissements initiaux, les coûts d'exploitation, et les économies réalisées grâce au transport fluvial.
- Analyser la rentabilité financière : calculer les indicateurs financiers (Taux de Rentabilité Interne, période de retour sur investissement) pour évaluer la viabilité du projet.
- Mettre en évidence, dans le projet économique, l'impact financier des subventions et financements potentiels (aides européennes, subventions locales, partenariats publics-privés) pour soutenir le développement du report modal.

3.4. Rapport final

- Synthèse des résultats : rapport détaillé des conclusions de l'étude, avec un résumé des principaux résultats et des recommandations.
- Recommandations stratégiques : propositions pour optimiser le projet en fonction des résultats de l'étude (ajustement des infrastructures, partenariats avec les acteurs logistiques, incitations pour les entreprises).
- Présentation aux parties prenantes : fournir un support de présentation (Powerpoint) pour communiquer les résultats de l'étude aux décideurs, aux partenaires publics et privés, et aux parties prenantes locales et le présenter (réunion de restitution en distanciel auprès des parties).

3.5. Modalités générales d'exécution

Le titulaire livre le rapport d'étude à la direction du développement du siège de VNF, qui disposera d'un mois pour les valider ou formuler expressément ses remarques.

La rédaction de l'ensemble des documents devra dans la mesure du possible, rester simple et précise afin de permettre leur compréhension en dehors d'un cercle restreint de spécialistes. Les documents seront produits sous format papier et électronique (Word, PDF, Powerpoint et Illustrator ou équivalents).

La préparation, l'animation et la rédaction du compte rendu de la réunion de suivi intermédiaire sont à la charge du titulaire.

Le support de présentation de type PPT (PowerPoint) pour cette réunion sera transmis par mail à VNF au plus tard 7 jours calendaires avant la réunion.

Le compte-rendu de réunion devra être livré par mail à VNF au plus tard 7 jours calendaires après la tenue de la réunion.

4. Protection des données

Les rapports d'études seront utilisables par :

- Le chargeur (ou commissionnaire de transport ou assimilé) qui aura fourni les données de base du (des) projet(s) ;
- Le bureau d'étude ou consultant individuel qui aura produit l'étude ;
- VNF à qui le titulaire aura livré le rapport d'étude, pour une diffusion interne à VNF : données utilisées dans le cadre de la conception de programmes d'incitation financière au report modal, ou d'analyses de coûts comparés de transport fluvial ;
- L'ADEME, porteur principal du programme ReMoVe, qui finance les études de projets de report modal : données quantitatives uniquement, utilisées pour alimenter la connaissance des externalités des transports.

À titre exceptionnel, après demande et accord du chargeur (ou commissionnaire de transport ou assimilé) et du titulaire, VNF peut envisager de communiquer sur l'étude lors d'événements VNF (exemple : journées Rivertraining, Riverdating ou autres événements tels que salons professionnels).

Respect de la réglementation sur la protection des données

Dans le cadre de leurs relations contractuelles, les parties s'engagent à respecter la réglementation en vigueur applicable au traitement de données à caractère personnel et, en particulier, le règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 applicable depuis le 25 mai 2018 (ci-après « le RGPD ») et la Loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (ci-après, la « Loi informatique et libertés »).

Description des traitements effectués par le titulaire du marché

Le prestataire, ci-après dénommé « titulaire du marché », est autorisé à traiter pour le compte de VNF, ci-après dénommé « responsable de traitement », les données mises à sa disposition par le Responsable de traitement, aux fins de réalisation d'étude, dans les conditions prévues dans le présent CCTP.

Obligations générales du titulaire du marché vis-à-vis du responsable de traitement :

Le titulaire du marché s'engage à présenter les garanties suffisantes pour assurer la sécurité et la confidentialité des données. À ce titre, il s'engage à mettre en œuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées de manière que le traitement réponde aux exigences du RGPD et garantisse la protection des droits des personnes concernées.

Le titulaire du marché s'engage à :

- Traiter les données conformément aux instructions documentées du responsable de traitement. Si le titulaire du marché considère qu'une instruction constitue une violation du Règlement européen sur la protection des données, de la Loi informatique et liberté modifiée ou de toute autre disposition du droit de l'Union ou du droit des États membres relative à la protection des données, il en informe immédiatement le responsable de traitement.
- Garantir la confidentialité des données à caractère personnel.
- Prendre en compte dès la conception de ses outils, produits, applications ou services, les principes de protection des données par défaut.
- Traiter les données exclusivement sur le territoire national ou d'un État membre de l'Union Européenne, sauf autorisation contraire, expresse et spécifique du responsable de traitement.
- Ne divulguer, ne rendre accessible ou ne transférer aucune donnée du responsable de traitement, à toute entité ou tout sous-traitant établi(e) dans un pays situé en dehors de l'UE sauf avec le consentement préalable et écrit du responsable de traitement.
- Collaborer et mettre à la disposition du responsable de traitement la documentation nécessaire pour démontrer le respect de toutes ses obligations légales et réglementaires relatives à la protection des données personnelles.
- Mettre en place un registre écrit des catégories d'activités de traitement effectuées pour le compte du responsable de traitement, dans les conditions prévues par l'article 30 (2) du RGPD.

Sous-traitants

Le recours à un sous-traitant par le titulaire du marché pour l'exécution de la prestation visée dans le CCTP, doit avoir préalablement été accepté par la personne désignée chez le pouvoir adjudicateur (VNF-direction du développement du siège national), par autorisation écrite et spécifique.

Le sous-traitant est tenu de respecter les obligations du présent CCTP et notamment les instructions du responsable de traitement. Il appartient au titulaire du marché de s'assurer que le sous-traitant présente les mêmes garanties quant à la mise en œuvre des mesures techniques et organisationnelles appropriées, de manière que le traitement réponde aux exigences du RGPD. Le titulaire du marché demeure pleinement responsable, vis-à-vis du responsable de traitement, de l'exécution de ses obligations par le sous-traitant.

Sécurité des données traitées

Le titulaire du marché reconnaît que la sécurité est un critère fondamental pour le responsable de traitement et s'engage à respecter les exigences de sécurité définies dans le présent accord.

Dans le cadre du présent marché, le titulaire cède la propriété intellectuelle des informations contenues dans l'étude (ou les études) de faisabilité de projet(s) de report modal à :

- Voies navigables de France, pouvoir adjudicataire, dans les conditions prévues à l'article XX du CCAP,
- L'entreprise dont les transports auront fait l'objet de l'étude (des études) de faisabilité de projet(s) de report modal.

Dans ce cadre, le titulaire du marché s'engage expressément à mettre en place toutes mesures de sécurité adéquates visant à :

- Assurer la confidentialité, l'intégrité, la disponibilité et la traçabilité des données du responsable de traitement et tenir à jour une documentation écrite décrivant les mesures de sécurité techniques et organisationnelles mises en œuvre à cet effet.

- Les mesures de sécurité mises en place par le titulaire du marché doivent, dans tous les cas, tenir compte de l'état de l'art technologique et être conformes aux standards de sécurité en vigueur. Toute modification importante de ces mesures doit être documentée.

- Permettre la détection, la résolution et la notification des incidents de sécurité et violations de données à caractère personnel ; Le titulaire du marché tient et met à la disposition du responsable de traitement, un registre des incidents de sécurité y compris des violations de données à caractère personnel et documente toute information pertinente concernant les circonstances et la nature de ces incidents et violations, les dommages notamment le nombre de personnes concernées par la violation et les mesures correctives prises afin de remédier à cette violation, les mesures pour atténuer leurs effets, ainsi que les actions et mesures prises afin d'éviter toute répétition de pareils incidents ou violations. En cas de recours à un sous-traitant, il obtient de ce dernier un processus et des procédures de gestion des incidents de sécurité (y compris notamment des violations de données à caractère personnel) et de gestion de la continuité des prestations conformes aux standards de l'industrie. Le titulaire du marché communique au responsable de traitement le nom et les coordonnées de l'un de ses employés qui intervient comme principal interlocuteur du responsable de traitement en matière de sécurité et est disponible en cas de besoin pour prendre en charge tout incident de sécurité.

- Assurer le stockage des données du responsable de traitement séparément de ses propres données ou des données appartenant à d'autres clients ou prestataires.

- Veiller à ce que toute personne que le titulaire du marché autorise à accéder aux données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exécution du CCTP soit tenue par une obligation de confidentialité. Le titulaire du marché s'engage à fournir au responsable de traitement une liste des personnes habilitées et un journal des connexions en réponse à toute demande formulée par ce dernier.

Notification des violations de données à caractère personnel

En cas d'incident de sécurité ou de violation de données à caractère personnel, le titulaire du marché notifie au responsable de traitement dans un délai maximum de 48 heures après en avoir pris connaissance, en contactant le responsable de traitement aux coordonnées indiquées par ce dernier. Cette notification est accompagnée de toute documentation utile afin de permettre au responsable de traitement, si nécessaire, de notifier cette violation à l'autorité de contrôle compétente.

En cas d'incident de sécurité ou de violation de données à caractère personnel, le titulaire du marché notifie au responsable de traitement dans les meilleurs délais lorsque cette violation est susceptible d'engendrer un risque élevé pour les droits de la personne afin de lui permettre d'informer la personne concernée. Cette communication décrit la nature de la violation la description des conséquences probables de la violation ainsi que des mesures prises ou que le responsable de traitement propose de mettre en place pour remédier à la violation des données à caractère personnel, y compris le cas échéant, les mesures pour en atténuer les éventuelles conséquences négatives.

Le titulaire du marché coopère et fournit au responsable de traitement l'assistance nécessaire pour répondre à toute plainte formulée par une personne concernée ou à toute enquête ou requête émanant d'une autorité de régulation, en vertu du RGPD ou de toute autre réglementation applicable.

Responsabilité

Le titulaire du marché sera tenu responsable en cas de manquement imputable à lui et/ou à ses sous-traitants à leurs obligations en vertu du présent CCTP, du RGPD et de la Loi Informatique et Libertés.

Droits des personnes concernées

- Droit d'information des personnes concernées

Il appartiendra au responsable de traitement d'informer préalablement les personnes -tiers et internes- sur lesquelles il communique au titulaire du marché des données à caractère personnel pour la réalisation des études de retombées économiques.

- Exercice des droits des personnes

Dans la mesure du possible, le titulaire du marché doit aider le responsable de traitement à donner suite aux demandes d'exercice des droits des personnes concernées : droit d'accès, de rectification, d'effacement et d'opposition, droit à la limitation du traitement, droit à la portabilité des données. Le titulaire du marché met à la disposition du responsable de traitement les moyens, mécanismes ou procédures nécessaires pour exécuter les droits des personnes concernées.

Obligation du responsable de traitement vis-à-vis du titulaire du marché :

- Respecter les obligations qui lui incombent en sa qualité de responsable de traitement, en vertu des dispositions du RGPD.
- Documenter par écrit toute instruction concernant le traitement des données par le titulaire du marché.

Les données communiquées par VNF, même si elles sont traitées par le titulaire du marché, restent la propriété de VNF. À la fin de la prestation, le titulaire du marché doit procéder à la destruction des données et en apporter la preuve à VNF. Le titulaire du marché restituera à VNF une étude anonymisée et doit procéder à la destruction des données utilisées ou traitées et en apporter la preuve à VNF sur sa demande ou spontanément.

Point de contact/ Délégué à la protection des données à caractère personnel

Le titulaire du marché fournira à VNF les coordonnées de son délégué à la protection des données à caractère personnel ou du service responsable de la protection des données personnelles.