

MARCHE PUBLIC DE PRESTATIONS INTELLECTUELLES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIERES (CCTP)

Personne publique

Voies Navigables de France – Direction territoriale Centre-Bourgogne

Objet de la consultation

Étude relative au développement du transport de fret par mode fluvial sur l'Yonne
entre Auxerre et Montereau-Fault-Yonne

SOMMAIRE

TABLE DES MATIERES

1.PREAMBULE _____	3
2.OBJECTIF DE L'ÉTUDE _____	4
3.PERIMETRE DE L'ETUDE _____	4
4.CONTENU DE L'ÉTUDE _____	5
4.1État des lieux et diagnostic _____	5
4.2Enjeux _____	7
4.3Propositions et actions du schéma de développement _____	7
5.SUIVI ET REALISATION DE L'ETUDE _____	9
5.1Comité de pilotage _____	9
5.2Réunions du comité de pilotage _____	9
5.3Comité technique _____	9
5.4Réunions du comité technique (au préalable des réunions du comité de pilotage) _____	9
5.5Délais _____	10
6.RÉSULTATS DE L'ÉTUDE _____	10
6.1Présentation des résultats _____	10
7.DIVERS _____	11
7.1Documentation _____	11
7.2Responsabilité du prestataire _____	11
7.3Propriété des résultats _____	11
7.4Coût de l'étude _____	11
7.5Compétences attendues _____	11

1. PREAMBULE

L'Yonne prend sa source dans les monts du Morvan, près de Château-Chinon, dans le département de la Nièvre. Elle se jette finalement dans la Seine à Montereau-Fault-Yonne en Seine-et-Marne. Elle a une longueur totale de 292,3 km.

Si on édulcore quelques tronçons canalisés faisant parties intégrantes du canal du Nivernais, la rivière est considérée plus propice au transport de marchandises entre le pont Paul BERT à Auxerre (que l'on prendra comme le pk 0), et sa jonction avec la Seine au pk 107,965 rive droite (107,919 pour la rive gauche). Elle circule alors sur deux départements l'Yonne (91,72 km de long) et la Seine et Marne sur une longueur de 16,245 km rive droite.

Les services de l'Etat dans l'Yonne, Voies Navigables de France et la Région Bourgogne Franche-Comté reconnaissent que la rivière constitue une liaison importante avec la région parisienne mais qu'actuellement son potentiel important reste insuffisamment utilisé.

Le préfet de l'Yonne a installé le 13 décembre 2019 un Comité stratégique du fret fluvial dans l'Yonne. Ce comité associe des représentants de l'État, des collectivités locales (dont le CR BFC), des chambres consulaires, des gestionnaires de réseaux (VNF, SNCF), de la batellerie et de certains chargeurs (dont les coopératives céréalières). Il se subdivise en deux groupes de travail, l'un chargé du pilotage de la présente étude, l'autre plus spécifiquement centré sur le port de Gron.

Dans ce cadre ces différents partenaires sous la maîtrise d'ouvrage de VNF lancent un schéma directeur de développement du transport de fret par mode fluvial sur l'Yonne navigable, entre Auxerre et sa jonction avec la Seine à Montereau-Fault-l'Yonne.

2. OBJECTIF DE L'ÉTUDE

Le schéma directeur de développement du fret sur l'Yonne est une réflexion prospective et créative, propice au développement d'actions génératrices de retombées à la fois en termes financiers et d'image, dont les fruits seraient partagés entre les différentes personnes concernées avec notamment les collectivités territoriales et Voies navigables de France.

1. Des objectifs généraux :

Le schéma de développement s'inscrit résolument dans le cadre d'un **développement durable**, ce qui correspond pour la voie d'eau et les territoires traversés à la promotion des activités économiques, en termes de transport de marchandises, en valorisant le patrimoine et en préservant la qualité du milieu.

Le schéma recherche la pertinence de la **voie d'eau en tant qu'équipement** structurant les territoires et accompagnant le développement local.

Il conviendra de conserver à l'esprit que cette étude doit prioritairement chercher à s'appuyer sur ce qui est déjà en place. **Une large réflexion doit ainsi être faite sur l'optimisation et la valorisation des équipements et services existants.**

2. Des objectifs opérationnels :

Le schéma doit devenir un document de référence, tant par la **qualité et le réalisme** de son contenu, que par son portage entre les partenaires publics et privés, notamment les collectivités territoriales et les représentants des filières.

3. Des objectifs structurels :

La démarche proposée devra permettre de répondre à des besoins identifiés collectivement et de susciter **l'adhésion** de l'ensemble des partenaires, institutionnels comme opérateurs économiques (usagers actuels ou usagers potentiels), mobiliser des investisseurs à propos de la voie d'eau et surtout définir des logiques et des stratégies de partenariat.

4. Des objectifs financiers et de délais :

Sans enfermer la démarche dans un cadre trop contraint, il s'agit d'élaborer un **schéma directeur**, qui devra mettre en évidence :

- les actions et leur programme ;
- les priorités ;
- les possibilités de financements dans le cadre de politiques de développement ;
- les maîtrises d'ouvrage ;
- l'impact économique ;
- le calendrier souhaitable
- les modalités d'évaluation des suites de ce schéma.

Sur la question du calendrier, et compte tenus d'enjeux liés à des travaux d'envergures de projets comme le « Grand Paris », Roland-Garros et les Jeux Olympiques, une programmation à deux vitesses doit pouvoir être étudiée pour des réalisations à courts, voire très courts termes, et d'autres réalisations pour des activités plus structurantes, nécessairement séquencées et tout aussi importantes, à l'échéance d'un ou deux CPER.

3. PERIMETRE DE L'ETUDE

Sera au centre de l'étude l'intégralité du parcours de l'Yonne navigable, soit 107,965 km (incluant la rivière ainsi que les dérivations de Gurgy, Joigny et Courlon), ainsi que la portion ouest du canal de Bourgogne situé à Migennes, sur quelques centaines de mètres – silos à grains de la société 110 BOURGOGNE et celui de Brienon-sur-Armançon.

La gestion de cette rivière est assurée par la Direction Territoriale Centre-Bourgogne de Voies Navigables (Dijon), l'Unité Territoriale d'Itinéraire (UTI) Nivernais-Yonne pour l'Yonne, et l'UTI Bourgogne pour l'extrémité ouest du canal de Bourgogne. Seuls les derniers km avant la confluence avec la Seine sont gérés par la Direction territoriale Bassin de la Seine (Paris).

Le territoire concerné par le présent schéma directeur comprend l'ensemble de la voie d'eau et ses dépendances, au nord depuis le PK 0,00 au Pont Paul Bert à Auxerre jusqu'au Pk 107,965 rive droite à Montereau-Fault-Yonne (jonction avec la Seine). Il comprend le Domaine Public Fluvial (DPF) ainsi que les espaces latéraux, considérés d'une manière pertinente et pouvant générer du transport fluvial, en relation avec la voie d'eau et que l'étude permettra de délimiter précisément. Il conviendra donc de se pencher sur la pertinence de l'hinterland de la rivière Yonne.

La réflexion s'attachera également aux liens étroits avec l'itinéraire fluvial Seine, ainsi qu'aux potentielles synergies en place ou à développer entre les ports de l'itinéraire et ceux à proximité sur la Seine.

4. CONTENU DE L'ETUDE

L'étude sera organisée en **trois phases** :

- phase 1 : état des lieux et diagnostic ;
- phase 2 : enjeux ;
- phase 3 : propositions et actions du schéma de directeur.

4.1 État des lieux et diagnostic

L'état des lieux proprement dit comprend :

- la définition du territoire pertinent, en justifiant la cohérence de l'ensemble et des sous-ensembles, avec notamment la cartographie du découpage administratif, des unités de site et des enjeux, permettant notamment une co-visualisation des zones de chalandise et du schéma portuaire. Il s'agira ainsi d'affiner la définition cartographique de l'itinéraire Yonne par filière, usagers présents ou potentiels (céréales, granulats, colis lourds, conteneurs, bois, ...)
- les caractéristiques majeures de l'Yonne et de ses canaux de dérivation (écluses, gabarit, courbes, ponts – nombre, hauteur libre,...)..

- les caractéristiques majeures de l'équipement fluvial (port, quais, outils de manutention,...), en cadrant celui-ci dans son contexte historique, son évolution et son fonctionnement actuel.
- les caractéristiques majeures de l'équipement de transport fluvial, en cadrant celui-ci dans sa capacité d'export et son adéquation avec l'infrastructure existante.
- la valeur patrimoniale et l'état général des ouvrages et dépendances, ainsi que celui du domaine bâti (maisons éclésiastiques, ports et haltes), des paysages et des plantations :
 - diagnostic de la qualité du domaine bâti et de son utilisation ;
 - recensement et identification du foncier bord à voie d'eau, qu'il soit géré ou non par Voies navigables de France et analyse de ses utilisations ;
 - qualifier le potentiel de développement du foncier.
 - les équipements et zones d'influence économiques de la plaisance pouvant impacter le développement du fret fluvial.
- les enjeux environnementaux (flore, faune, zones de protection).
- les principes d'usage du Domaine Public Fluvial et les situations de fait.
- recenser l'offre de service des territoires « mouillés » (industries et entreprises)

Ce diagnostic est réalisé en terme d'atouts et de faiblesses et devra notamment faire l'objet d'une représentation cartographique d'ensemble, en s'intéressant tout particulièrement aux thèmes suivants :

A. Avenir de la voie d'eau comme mode de transport :

- exploitation et **mise en évidence** des données remises par Voies navigables de France et de ses partenaires (tonnages, flux, types de marchandises, évolutions, contraintes) ;
- **situation concurrentielle** et économique de ce mode de transport (analyse des coûts du transport fluvial par rapport aux autres modes de transport, facteurs d'utilisation ou de non-utilisation de la voie d'eau) ;
- état de la **filière professionnelle (cale, personnel,...)**;
- état des **infrastructures et de l'outillage** (quais, berges et accessibilité terrestre) ;
- **enjeux environnementaux** (bilan environnemental de la chaîne logistique, verdissement de la flotte, ...)
- **mesures conservatoires et de conversion** à décider à court ou moyen terme (friches portuaires).
- aux possibilités économiques et géographiques de pouvoir conjuguer différents modes de transports (la route et le fer, notamment) dans un esprit de **développement de filières intermodales**.
- **la place des équipements de plaisance (existants ou en projet)**, ainsi que de leur attraits économiques qui pourraient avoir un impact positif ou négatif sur le développement du fret fluvial sur l'Yonne.

B. Perspectives :

- mise en évidence de l'impact économique lié à l'activité fluviale de transport de marchandises ;
- investissements à consentir et retours escomptés ;
- hinterland actuel et potentiel
- axes de développement à exploiter.
- mise en évidence de l'interaction du développement fret avec la plaisance

4.2 Enjeux

L'état des lieux et le diagnostic élaborés lors de la première phase doivent permettre de définir les enjeux, tels que :

- les enjeux nationaux et internationaux pour lesquels les activités marchandes de l'Yonne peuvent être concernées. On s'intéressera notamment aux grands enjeux nationaux liés aux projets du « Grand Paris », Roland Garros et les Jeux Olympiques pour lesquels la filière « matériaux » (sables et matériaux inertes) est directement concernée;
- la promotion du report modal auprès des filières : réorientation / réorganisation de la chaîne logistique en lien avec VNF et son Plan d'Aide au Report Modal (PARM)
- la réflexion aux conditions – foncières, infrastructurelles, niveau de service – pouvant présider à une pleine exploitation du potentiel logistique offert par la voie d'eau dans l'Yonne
- l'évaluation de la soutenabilité financière d'une politique de rééquilibrage modal : CPER 2021-2027, fonds européens (notamment FEDER), Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), Plan d'Aide au Report Modal (VNF), Contrats de transition écologique (CTE), etc.
- l'optimisation ou l'amélioration des filières fluviales existantes
- la prospection sur la fluvialisation de « nouvelles » filières (matériaux biosourcés notamment) voire l'ouverture à de nouveaux usages (croisières fluviales par exemple)
- la nécessaire mutation des flottes (« verdissement ») dans un contexte de renforcement des contraintes et attentes environnementales, en lien par exemple avec l'écosystème hydrogène mis en place dans la région depuis une vingtaine d'année
- susciter **l'appropriation** du projet par des acteurs moteurs et concernés
- la gouvernance et la communication autour du schéma directeur une fois celui-ci approuvé (phase de mise en œuvre) .

Pour susciter l'approbation, il est important que les acteurs économiques et les élus soient associés dès la phase d'état des lieux, à la faveur d'une démarche de mise en réseau et d'animation territoriale. Le bureau d'étude proposera donc à cet effet une méthodologie participative.

Au vu de la multiplicité des interventions sur le réseau fluvial et la diversité de leurs finalités, le prestataire procédera à une identification, puis à une hiérarchisation des enjeux économiques, touristiques et de loisirs, urbains et paysagers, environnementaux, etc...

4.3 **Propositions et actions du schéma de développement**

Comme évoqué dans le paragraphe 2 – 1 Objectifs de l'étude – Objectifs généraux

Il conviendra de conserver à l'esprit que cette étude doit prioritairement chercher à s'appuyer sur ce qui est déjà en place. Une large réflexion doit ainsi être faite sur l'optimisation et la valorisation des équipements et services existants.

Cette phase consiste dans l'élaboration d'un programme d'actions détaillé et cartographié sur des lieux stratégiques et les sections du linéaire.

Ce programme pourra se présenter sous forme de **fiches thématiques relatives aux enjeux**. Ces thèmes auront pour objectif de renforcer la voie d'eau comme support de développement économique pour chaque type d'acteurs.

Liste indicative et non exhaustive du contenu du programme d'actions :

- lieux de chargement/déchargement ;
- réflexions sur la corrélation entre l'infrastructure et la cale ;
- maintenance, amélioration et réparation de l'infrastructure ;
- politique domaniale ;
- requalification des délaissés, bâtiments délabrés ou abandonnés ;
- utilisation des chemins de service ;
- localisation et amélioration des équipements liés aux autres usages de la voie d'eau et de ses dépendances, mais qu'il serait intéressants de réorienter vers une utilisation transport de marchandises ;
- éléments de l'arrière-pays à mettre en relation avec la voie d'eau et ses dépendances. Pour cela, on gardera en mémoire que l'Yonne (département et rivière) est une porte avancée de la Région Bourgogne Franche-Comté vers la région parisienne. On cherchera donc à déterminer la limite de l'arrière-pays (hinterland) ou zone d'influence de l'Yonne, de ses ports existants ou potentiels;
- itinéraires ;
- actions spécifiques de territoire : valorisation des ressources.
- actions d'information et d'accompagnement des usagers de la voie d'eau
- gouvernance du schéma directeur en phase de mise en œuvre, associant l'ensemble des parties intéressées, publiques et privées
- actions de promotion de la voie d'eau auprès des utilisateurs potentiels, comme par exemple
 - Favoriser l'émergence de nouvelles filières logistiques utilisant la voie d'eau dans le cadre d'un travail partenarial avec les acteurs économiques.
 - Conforter le potentiel chez les céréaliers et les carriers.

- Sylviculture : renforcer les flux d'approvisionnement de bois intégrant le mode fluvial (bois-énergie, bois d'œuvre et bois industrie), dont la part est minime à ce jour. À titre d'exemple : l'approvisionnement de l'Île-de-France en bois bûche via une filiale de l'ONF s'opère uniquement par camions. La rivière Yonne pourrait ainsi servir de trait d'union pour mieux intégrer la filière sylvicole à l'échelle inter-ScoT.
- Autres matériaux biosourcés

Pour chacune des actions, le prestataire mettra en évidence :

- l'aspect du projet final ;
- les priorités au regard d'une analyse coût bénéfice et temporalité ;
- les possibilités de financements dans le cadre de politiques de développement dont notamment les dispositifs de financement supra-territoriaux (CPER, CPIER plan Seine, SRADDET) ;
- les maîtrises d'ouvrage ;
- l'impact économique ;
- un calendrier souhaitable
- un ou des indicateurs de réussite.

5. SUIVI ET REALISATION DE L'ETUDE

5.1 Comité de pilotage

Le pilotage de l'étude est assuré par Voies Navigables de France, représentant la personne publique.

Le prestataire présentera son travail à un comité de pilotage composé de représentants des services de l'Etat, des collectivités territoriales (régions, départements, communes), de Voies Navigables de France et autres gestionnaires de réseaux (SNCF notamment) et des établissements publics de coopération intercommunale, des chambres consulaires et des représentants de filières ;

Ce comité de pilotage est chargé d'orienter et de valider l'avancée des travaux.

5.2 Réunions du comité de pilotage

Il est prévu 3 réunions du comité de pilotage, ayant pour objet :

- le lancement de l'étude ;
- un point d'étape intermédiaire
- une réunion **finale** permettant à la fois de valider l'étude complète et réaliser une restitution qui utilisera les nouveaux outils de communication (support multimédia) en vue d'une présentation élargie (grand public).

Les comptes-rendus seront rédigés par le prestataire et soumis au visa du représentant de la maîtrise d'ouvrage avant leur diffusion aux membres du comité de pilotage.

5.3 Comité technique

Un comité technique est chargé du suivi des travaux de l'étude. Il est composé de représentants des services de l'Etat, du Conseil Régional BFC, du Département Yonne, de Voies navigables de France et autres gestionnaires de réseaux, des pays et des organismes concernés par l'étude. En cours d'étude, ces travaux lui seront présentés par le prestataire préalablement aux réunions du comité de pilotage (15 jours avant).

5.4 Réunions du comité technique (au préalable des réunions du comité de pilotage)

Il est prévu 4 réunions du comité technique, ayant pour objet :

- réunion de cadrage et de préparation de l'étude ;
- réunion de présentation de l'état des lieux et diagnostic ;
- réunion de présentation des enjeux ;
- réunion de présentation des propositions et actions du schéma de développement.

Les dates de réunion et l'ordre du jour seront proposés par le titulaire et déterminés en concertation avec le représentant de la maîtrise d'ouvrage. Le titulaire adressera à la personne publique par mail, au moins 5 jours ouvrables avant la date de réunion, les documents provisoires ou les notes techniques nécessaires à son bon déroulement.

Ces réunions devront se dérouler dans les villes importantes du parcours (Auxerre, Sens, Joigny, ...).

Par contre, la participation aux réunions organisées à la demande du prestataire de l'étude ne donne lieu à aucune rémunération de celui-ci.

5.5 Délais

Le candidat devra se conformer aux délais distincts maximums suivants :

phase 1 : Etat des lieux et diagnostic	4 mois
phase 2 : Enjeux	1 mois
phase 3 : Propositions et actions du schéma de développement	3 mois

Le représentant de la maîtrise d'ouvrage valide les résultats de chacune des phases dans un délai de 1 mois.

Le maître d'ouvrage se réserve le droit de ne pas donner suite aux phases 2 et 3 à l'issue de la phase 1 sans qu'il ait à se justifier et sans contrepartie pour le prestataire

Le délai global d'exécution du marché est estimé à **9 mois**.

6. RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

6.1 Présentation des résultats

Chaque phase de l'étude donne lieu à un document écrit, qui est remis au représentant de la maîtrise d'ouvrage en version informatique.

Le document final de l'étude sera remis en version informatique et en 3 exemplaires papier.

Après sa validation, le titulaire rédigera une synthèse de l'étude d'une quinzaine de pages, contenant les principales cartes, croquis et éléments essentiels. Ce document servira d'outil de communication du schéma directeur.

Tous les plans, cartes, schémas, etc... présentés en couleurs doivent pouvoir faire l'objet d'un tirage en noir et blanc sans perdre en lisibilité.

Les documents présentés sur support informatique doivent répondre aux normes suivantes :

- Format Word 2016 (Windows);
- Format Excel 2016 (Windows);
- Format POWER POINT 2016 (Windows);
- Système d'information géographique sous QGIS ou AUTOCAD;
- Format *. JPEG, *.TIFF, *.GIF, *.PPTX., *.PDF

7. DIVERS

7.1 Documentation

Le recueil de données se fera auprès des collectivités territoriales et de leurs groupements, de l'Etat (Régions Bourgogne-Franche Comté et Île de France, Départements de l'Yonne et de Seine et Marne, VNF\DTCB, DDT, DIREN, DDAF, DRT, DRAC, ...), des chambres consulaires et des représentants de filières, par enquêtes, entretiens et reconnaissance de terrains.

7.2 Responsabilité du prestataire

Le prestataire prend, vis-à-vis de la maîtrise d'ouvrage, l'entière responsabilité de tous les résultats et conclusions de l'étude, y compris ceux issus, directement ou indirectement, des prestations, travaux, réalisés par les co-traitants (entreprises groupées) ou sous-traitants agréés au titre du marché.

7.3 Propriété des résultats

Tous les documents et résultats produits en exécution de la présente étude seront propriété exclusive de la maîtrise d'ouvrage, qui en disposera à sa convenance.

Toute exploitation ou publication des résultats par le prestataire à d'autres fins que celles de l'étude est soumise à l'accord préalable écrit de la personne publique.

Le prestataire s'engage à citer les sources utilisées pour la réalisation de l'étude.

7.4 Coût de l'étude

Le budget de l'étude est estimé à 100 000 € TTC.

7.5 Compétences attendues

Le prestataire en tant que bureau d'études ou groupement devra satisfaire aux connaissances et références demandées en matière de :

- génie civil
- transport de marchandises
- de logistique
- de montages financiers
- du domaine fluvial
- de développement économique territorial
- de concertation et management participatif

Les documents produits seront en langue française.