



## **CONVENTION DE FINANCEMENT ET DE PARTENARIAT DES TRAVAUX DE MODERNISATION ET D'ALLONGEMENT DU SLIPWAY D'ARLES AVENANT N°1**

Entre

Voies Navigables de France, Etablissement public de l'Etat à caractère administratif, dont le siège est 175 rue Ludovic Boutleux – BP 30820 – 62 408 BETHUNE Cedex, représenté par Madame Cécile AVEZARD, directrice territoriale dûment habilitée par la décision du 25 mars 2019 portant délégation de signature du Directeur Général de Voies Navigables de France,

Ci-après dénommé « VNF »,

Et

Le Conseil Départemental des Bouches du Rhône, représenté par sa Présidente, Madame Martine VASSAL, autorisée par délibération N° de la Commission Permanente en date du 11 décembre 2020,

Ci-après dénommé le « Conseil départemental »,

**ETANT PREALABLEMENT EXPOSE QUE :**

Par délibération du 30 juin 2017 et dans le cadre d'une convention bipartite de financement et de partenariat signée le 4 janvier 2018 avec Voies Navigables de France, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône a décidé de participer au financement des travaux de modernisation et d'allongement du slipway d'Arles (site de hissage des bateaux fluviaux en vue de leur réparation).

Les évolutions intervenues pendant l'exécution des travaux rendent aujourd'hui nécessaire l'adaptation de la convention initiale par le biais d'un avenant.

### **Modification de programme :**

- La réalisation du poste d'attente est reportée du fait de la présence d'épaves, positionnées en ventouses et difficiles à évacuer. Un bateau, le Soleo doit totalement être renfloué. Le second, le Forez est en très mauvais état et classé monument historique, donc son cas est particulier. VNF travaille toujours au traitement de ces épaves.

- En concertation avec l'exploitant, il a été décidé de ne pas réaliser la rénovation de la voie de hissage n° 7 en raison de travaux supplémentaires de confortement et des surcoûts importants ce qui ne compromet en rien les capacités de hissage des bateaux. Ces travaux

## Commission permanente du 11 déc 2020 - Rapport n° 151

n'auraient pas été compatibles avec les recommandations du référé préventif (définition de précautions particulières pour limiter les vibrations - cf. ci-dessous).

### **Aléas de chantier :**

- La proximité du Rhône et la nature du fleuve font que les sondages et bathymétries d'avant travaux ont conduit à des adaptations du projet. Des terrassements et des fondations ont dû être revus et adaptés afin de tenir compte de ces nouvelles contraintes. C'est le cas pour le bassin de rétention, le mur acoustique et le confortement des nouvelles voies 15 et 16.

- Une partie des travaux supplémentaires résultent de la gestion de difficultés et d'adaptations qui peuvent naturellement survenir dans le cadre d'une opération relativement complexe et mobilisant de nombreux corps de métiers (adaptation mur acoustique, caniveaux, traitement des dalles, ajout d'équipements, adaptation des chariots). Il a fallu également tenir compte de nouvelles prescriptions du Symadrem pour la traversée de la digue de protection des crues par forage dirigé.

- Lors des travaux sur la partie sud du slipway, une interruption de travaux a dû être réalisée lors de la réalisation de terrassement/démolition. Des grosses vibrations étaient ressenties dans le bâtiment du chantier Barriol voisin du slipway et les occupants craignaient pour leur sécurité. Un référé préventif a été demandé auprès du tribunal administratif de Marseille afin de poursuivre les travaux en sécurité pour les ouvriers et les occupants. Sur le plan juridique, cela a permis de prendre en compte l'extrême vétusté du bâtiment et de dégager le chantier d'éventuels contentieux futurs. Un expert a été désigné, des investigations ont dû être menées et des modalités d'interventions ont pu être définies. Cette procédure et les recommandations pour la poursuite du chantier sont des surcoûts pour les entreprises et pour VNF mais cela était indispensable pour la poursuite des travaux.

### **Impacts liés à l'exploitation du site :**

- Le site a toujours été maintenu en activité lors des travaux. Il y a donc eu des interventions imprévues afin de rendre certaines parties à l'exploitant (hydraulique industrielle).

- En cours de chantier, l'exploitant a demandé des modifications et des adaptations (démolition des dalles, modification du mur acoustique, motorisation des portes, adaptation des chariots) jugées finalement plus opportunes pour l'exploitation future du site après travaux

- L'exploitant a fait état du besoin de disposer d'une fosse sur le slipway afin de permettre la dépose des gouvernails des bateaux une fois montés sur la rampe. Cet aménagement représente un plus pour le chantier et un attrait supplémentaire pour les futurs clients. L'intégration dans les opérations en cours facilitait et optimisait les coûts de réalisation.

### **Evolution financière de l'opération :**

Le montant prévisionnel total de l'opération passe de 9 481 391,53 € TTC à 9 504 797,46 € TTC, prix qui tient compte de l'abandon de la voie 7 et des postes de stationnement, compensés par la prise en compte des prix nouveaux liés aux aléas de chantier et aux impacts liés à l'exploitation du site.

**Incidence sur la subvention départementale :**

Le montant de la participation initiale du Conseil départemental de 450 000 € reste inchangée. Toutefois, en raison de l'augmentation du montant prévisionnel total de l'opération, son taux de participation initial de 4,99 % est ramené à 4,73 %.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT :

**Article 1 : OBJET DE L'AVENANT**

Le présent avenant à la convention initiale du 4 janvier 2018 a pour objet d'adapter le programme des travaux ainsi que le coût prévisionnel et le plan de financement de l'opération suite aux évolutions décrites dans l'exposé préalable.

De ce qui précède, la convention initiale fait l'objet des modifications suivantes :

- Article 2 : Description des travaux
- Article 3 : Coût et plan de financement des travaux
- Article 4 : Nature et montant de l'intervention

**Article 2 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 2 DE LA CONVENTION INITIALE « DESCRIPTION DES TRAVAUX »**

Le contenu de l'article 2 de la convention initiale est remplacé comme suit :

Le projet consiste en l'extension et la mise aux normes du Slipway.

Dans le cadre de l'extension, il comprend les travaux suivants :

- Création des voies de hissage 15 et 16 y compris extension de la dalle
- Équipements électromécaniques des voies 15 et 16
- Aménagements paysagers.

Dans le cadre de la mise aux normes, il comprend les travaux suivants :

- Traitement des eaux pluviales et des déchets : création de caniveaux, mise en place d'un réservoir béton pour la récupération des eaux polluées sous le futur parking attenant
- Mise à niveau des voiries et des réseaux (eau potable, défense incendie, eaux usées, électricité, éclairage public, télécom)
- Création d'un mur acoustique protégeant les riverains
- Réfection de la dalle entre les voies de hissage
- Mise aux normes des équipements électromécaniques des voies existantes en service.

**Article 3 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 3 « COUT ET PLAN DE FINANCEMENT DES TRAVAUX »**

Le contenu de l'article 3 de la convention initiale est remplacé comme suit :

Le montant prévisionnel total de l'opération est estimé à 9 504 797,46 € TTC.

Le plan de financement est le suivant :

## Commission permanente du 11 déc 2020 - Rapport n° 151

VNF :	1 486 467,64 € (15,64 %)
CNR :	1 000 000 € (10,52 %)
Feder :	3 898 889,82 € (41,02 %)
Région Rhône Alpes :	902 400 € (9,50 %)
Région PACA :	1 300 000 € (13,68 %)
Agence de l'Eau :	467 040 € (4,91 %)
Département 13 :	450 000 € (4,73 %)

### **Article 4 : MODIFICATION DE L'ARTICLE 4 « NATURE ET MONTANT DE L'INTERVENTION »**

Le contenu de l'article 4 de la convention initiale est remplacé comme suit :

La participation du Conseil départemental s'élève à 450 000 €, soit 4,73 % du coût prévisionnel du projet estimé à 9 504 797,46 € TTC.

### **Article 5 : PORTEE DU PRESENT AVENANT**

Les dispositions de la convention initiale qui ne sont pas modifiées par le présent avenant demeurent inchangées et continuent de s'appliquer.

### **Article 6 : DATE D'EFFET DU PRESENT AVENANT**

Le présent avenant prendra effet à sa date de signature par l'ensemble des parties.  
Le présent avenant à la convention initiale est établi en deux exemplaires originaux, un exemplaire pour chaque signataire.

Fait en deux exemplaires originaux, à Marseille, le :

La Présidente du Conseil départemental  
des Bouches du Rhône

Martine VASSAL

La directrice territoriale Rhône Saône de  
Voies Navigables de France

Cécile AVEZARD