

> Contrat d'objectifs et de performance entre l'Etat et Voies Navigables de France pour la période 2011-2013

Automne 2011



SOMMAIRE

A - PREAMBULE	5
B - CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE	7
Article 1^{er} - Fondement du Contrat	7
Article 2 - Voies navigables de France	7
Article 3 - Objet du Contrat	7
Article 4 - Engagements réciproques	8
Article 5 - Suivi et évaluation de l'exécution du Contrat	9
Article 6 - Révision	9
C - PLAN D' ACTIONS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE DECLINES SELON LES OBJECTIFS STRATEGIQUES	11
PARTIE I - Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens	13
I.1 - Adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire	13
I.2 - Assurer la gestion hydraulique	14
I.3 - Développer une maintenance spécialisée préventive pour fiabiliser la disponibilité du réseau en appui de l'investissement	15
I.4 - Indicateurs	17
PARTIE II - Mettre en sécurité, remettre en état, moderniser et développer le réseau	19
II.1 - Poursuivre les investissements pour répondre aux enjeux de compétitivité du réseau national	19
II.2 - Poursuivre le développement des grands projets fluviaux pour un maillage efficace du territoire.....	22
II.3 - Indicateurs	24
PARTIE III - Intensifier la politique commerciale et partenariale au service des usagers et des territoires desservis	25
III.1 - Développer les synergies avec les ports maritimes et dynamiser l'activité des ports intérieurs.....	25
III.2 - Promouvoir et soutenir le transport fluvial et la profession	26
III.3 - Affirmer les politiques domaniales en vue de valorisation du domaine public fluvial confié	27
III.4 - Promouvoir l'accroche territoriale et le développement touristique en recherchant la concertation et les partenariats avec les collectivités et les associations	28
III.5 - Indicateurs	29
PARTIE IV - Préparer et réussir le regroupement des services de l'Etat et de Voies Navigables de France au sein d'un nouvel établissement public administratif	31
IV.1 - Construire une communauté de travail	31
IV.2 - Construire les outils RH de la future agence.....	32
IV.3 - Améliorer les conditions de travail des agents	32
IV.4 - Organiser l'Etablissement : budget et comptabilité, contrôle interne et politique des achats	33
IV.5 - Préparer le management et l'organisation des directions territoriales : projets de service et feuilles de route des directions du siège	35
IV.6 - Indicateurs.....	35

PARTIE V - Inscrire l'action de VNF dans le développement durable	37
V.1 - Un plan d'actions pour le développement d'une voie d'eau plus respectueuse de son environnement	37
V.2 - Indicateurs.....	39
D - LE SUIVI ET L'EVALUATION DE L'EXECUTION DU CONTRAT	41
PARTIE VI - Le comité de suivi et d'évaluation et la revue annuelle du Contrat.....	43
VI.1 - Le comité de suivi et d'évaluation de l'exécution du Contrat	43
VI.2 - La revue annuelle du Contrat.....	43
PARTIE VII - Le rapport annuel d'exécution	45

A - PREAMBULE

Les voies navigables constituent l'une de nos grandes richesses nationales tant en terme de transport, qu'en terme de préservation de la biodiversité et de la ressource et de la qualité de l'eau.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF), gestionnaire du plus grand réseau hydraulique de France comprenant plus de 6000 km de rivières, fleuves et canaux navigables, et demain l'établissement public qui lui succédera, fait ainsi partie des structures confortées dans leur rôle moteur en faveur du développement durable dont le champ d'activité déjà vaste, sera étendu pour prendre en compte l'ensemble des problématiques actuelles.

Le transport fluvial a connu depuis de nombreuses années une évolution significative des volumes transportés (+8,6% en 2010 par rapport à 2009), démontrant que la contraction des échanges liée à la crise économique mondiale a moins affecté le mode fluvial que la route et le fer.

Pour renforcer cette dynamique et prendre toute sa part dans les objectifs fixés pour ce XXI^{ème} siècle par le Grenelle Environnement, VNF dispose d'une expérience de 20 ans en qualité de gestionnaire du réseau d'infrastructures fluviales et bénéficie aussi d'un ensemble récent de mesures exceptionnelles au bénéfice de la voie d'eau, dont notamment : missions étendues, ressources notoirement accrues, projet de regroupement des services sous une autorité unique.

Les conditions sont aussi réunies pour que VNF développe une politique commerciale ambitieuse. D'une part, les chargeurs affirment leur volonté de diversifier leurs logistiques, de recourir aux modes les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement et d'investir des marchés prometteurs tels que les conteneurs, les produits recyclables. D'autre part l'association – permise par la dernière réforme des ports maritimes - de l'établissement aux organes de gouvernance de ces grandes plateformes de transit et de redistribution apporte un nouveau vecteur de développement de la politique commerciale de l'établissement.

Pour assurer les conditions de développement du transport fluvial dans des conditions économiques viables, la compétitivité du réseau doit être renforcée en proposant une offre de service adaptée au service attendu, en termes d'exploitation ou de maintenance, pour chaque catégorie de réseaux. VNF doit se rapprocher des collectivités locales pour étudier et développer le potentiel que représente la voie d'eau pour leurs territoires en particulier sur le réseau secondaire et également pour promouvoir la décentralisation des réseaux d'intérêt principalement local.

Les évolutions attendues du trafic nécessitent cependant de renforcer la fiabilité du réseau qui, malgré les investissements réalisés, présente encore un retard important de remise en état nécessitant la poursuite voire l'accroissement des niveaux d'investissement correspondant aux années précédentes. Dans le même temps, le développement des grands projets fluviaux doit aboutir à un maillage efficace du territoire, conformément aux objectifs fixés par la « loi Grenelle 1. » En particulier, VNF réalisera, dans le cadre d'un contrat de partenariat, le projet de canal Seine-Nord Europe, dont le dialogue compétitif a été lancé en avril 2011 à la suite de la décision prise par le Président de la République.

Pour répondre à ces différents enjeux, de fortes évolutions sont nécessaires avec en premier lieu, le regroupement des services de l'Etat et de VNF au sein d'un établissement public

réformé afin, notamment, de garantir aux agents un avenir professionnel de qualité dans le respect de leur statut.

Plus globalement, VNF inscrit l'ensemble de son action dans une stratégie affirmée de développement durable, en particulier pour exploiter et entretenir la voie d'eau et également pour gérer, de manière efficiente et respectueuse de l'environnement, la ressource en eau.

*

Conciliant les objectifs fixés par les lois issues du Grenelle Environnement et la prise en compte des constats et propositions formulés dans le cadre de la révision générale des politiques publiques, VNF, appliquant le projet Voies d'eau 2013 approuvé par le conseil d'administration de VNF le 6 octobre 2011, retient une vision positive du devenir du réseau et met tout en œuvre pour optimiser l'équilibre économique et financier de l'établissement public.

L'État et VNF, à travers le présent contrat d'objectif et de performance (COP), souhaitent créer les conditions d'une nouvelle dynamique durable pour les voies navigables et les services fluviaux. A cette fin, ce contrat détermine pour la période 2011-2013 les engagements respectifs et les conditions dans lesquelles VNF mettra en œuvre les politiques ainsi définies, compte-tenu des évolutions institutionnelles et des moyens mis à sa disposition. Il se décline en 5 objectifs stratégiques.

B - CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE

Contrat d'objectifs et de performance

Entre

Le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, représenté par :

La ministre, Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET,

Le ministère du budget, des comptes publics et de la réforme de l'Etat, représenté par :

La ministre, Mme Valérie PECRESSE

ci-après conjointement nommés « l'Etat »,

et

Voies Navigables de France, ci-après nommé « VNF », représenté par :

Le Président du Conseil d'Administration, M. Alain GEST
et le directeur général, M. Marc PAPINUTTI,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er} - Fondement du Contrat

Il est conclu un contrat d'objectifs et de performance, ci-après détaillé et désigné par « le Contrat », pour la période couvrant les années 2011 à 2013.

Article 2 - Voies navigables de France

Dans le cadre de la réforme de la voie d'eau, l'Etat projette de réformer Voies navigable de France, par voie législative.

VNF sera notamment transformé en établissement public administratif, ci-après désignée par « l'Etablissement ».

Article 3 - Objet du Contrat

Le Contrat fixe les cinq objectifs stratégiques que VNF, puis l'Etablissement, devra poursuivre dans le cadre de l'exercice de ses missions durant la période visée à l'article premier du Contrat :

Objectif stratégique n°1 : Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens

Objectif stratégique n°2 : Mettre en sécurité, remettre en état, moderniser et développer le réseau

Objectif stratégique n°3 : Intensifier la politique commerciale et partenariale au service des usagers et des territoires desservis

Objectif stratégique n°4 : Préparer et réussir le regroupement des services de l'Etat et de Voies Navigables de France au sein d'un nouvel établissement public administratif

Objectif stratégique n°5 : Inscrire l'action de VNF dans le développement durable

Le Contrat comporte des cibles d'objectifs à atteindre à l'horizon 2018 afin d'indiquer les trajectoires de moyen terme nécessaires à la réalisation des objectifs fixés par la loi de programmation n° 2009-967 du 3 août 2009 *relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement* et spécialement ceux fixés par les dispositions de l'article 11 de cette loi.

Article 4 - Engagements réciproques

VNF s'engage à :

- Orienter l'exercice de ses missions et définir le programme de travail annuel conformément aux objectifs du Contrat et atteindre les objectifs opérationnels fixés en mettant en œuvre les plans d'actions définis par le Contrat ;
- Rendre compte, dans les conditions définies à l'article 5 du Contrat et en se fondant sur les indicateurs de performance définis dans les parties I à V du Contrat, de la mise en œuvre des objectifs stratégiques visés à l'article 3 du Contrat ;
- Rechercher les moyens d'optimiser la valorisation des actifs qui lui sont confiés ;
- Prendre en compte, dans l'exercice de ses missions, les exigences d'efficience de l'action publique.

L'Etat s'engage à :

- Contribuer financièrement à la mise en œuvre du Contrat ;
- Favoriser toute mesure d'ordre organisationnel ou juridique facilitant l'accomplissement des missions confiées à VNF ;
- Préparer et accompagner les évolutions législatives et réglementaires relatives à l'évolution institutionnelle de l'établissement ;
- Garantir à l'établissement les moyens nécessaires à la prise en charge des personnels affectés en son sein.

Ces engagements s'entendent compte tenu de la loi n° 2010-1645 du 28 décembre 2010 de programmation des finances publiques pour les années 2011 à 2014, des lois de finances annuelles votées par le Parlement ainsi que des moyens effectivement attribués par l'agence de financement des infrastructures de transport en France et par l'Etat.

Article 5 - Suivi et évaluation de l'exécution du Contrat

Un comité de suivi et d'évaluation est chargé d'examiner la mise en œuvre des orientations stratégiques ainsi que la tenue des engagements réciproques aux articles 3 et 4 du Contrat.

Ce comité se réunit pour une revue portant sur l'exécution du Contrat, une fois par an dans le courant du premier trimestre. VNF établit préalablement un rapport annuel portant sur l'exécution du Contrat et le soumet, à l'occasion de la revue, à l'avis du comité de suivi et d'évaluation.

Ce rapport ainsi que le compte-rendu de la revue annuelle sont ensuite remis au conseil d'administration de VNF, à l'occasion de la présentation des comptes exécutés.

Le comité de suivi et d'évaluation est saisi des difficultés éventuellement rencontrées dans l'exécution du Contrat. En particulier, il se réunira au plus tard dans les deux (2) mois suivant la publication de la loi relative à l'établissement afin de proposer, le cas échéant, les modifications nécessaires au présent contrat.

Article 6 - Révision

Le contrat pourra être révisé au cours de son exécution pour tenir compte d'une évolution significative de l'environnement stratégique de l'établissement, en particulier après la publication de la loi relative à la réforme de l'établissement. Cette révision prendra la forme d'un avenant élaboré dans les mêmes conditions que le présent contrat.

Fait en trois exemplaires originaux, à Paris, le décembre 2011,

La ministre de l'écologie, du développement
durable des transports et du logement

La ministre du budget, des comptes publics
et de la réforme de l'Etat

Mme Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Mme Valérie PECRESSE

Pour Voies Navigables de France,

Le Président du Conseil d'Administration,

Le directeur général,

M. Alain GEST

M. Marc PAPINUTTI

**C - PLAN D' ACTIONS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE
DECLINES SELON LES OBJECTIFS STRATEGIQUES**

PARTIE I - Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens

Par la loi Grenelle 1, la France s'engage à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 3% par an en moyenne. Cet engagement se traduit par une politique de report du transport de marchandises vers les modes alternatifs à la route et à l'aérien, parmi lesquels le fluvial revêt notamment un caractère prioritaire. La loi prévoit que la part du fret non routier et non aérien devra évoluer de 14% à 25% à l'échéance 2022.

Face à ces enjeux d'accroissement de la part modale de la voie d'eau, la compétitivité du réseau doit être renforcée pour assurer les conditions de développement de la part de marché du mode fluvial. L'offre de service doit évoluer en termes d'exploitation et de maintenance pour répondre au service attendu sur les réseaux. Pour ce faire, VNF propose une offre adaptée par catégorie de voies, renforce et optimise la gestion hydraulique et professionnalise les métiers.

1.1 - Adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire

Le réseau français de voies navigables est l'un des plus étendus d'Europe (6 200 km de voies sont confiés à VNF).

Ses dimensions, la nature des territoires qu'il dessert et ses usages observés présentent une relative diversité.

VNF propose une nouvelle hiérarchisation du réseau basée sur les enjeux et les trafics actuels et projetés selon chaque itinéraire structurant. Pour chaque itinéraire, VNF adapte l'offre de service au regard des besoins des usagers :

- Le réseau principal, à vocation de fret, est constitué de voies à grand gabarit et de voies connexes. L'offre de service de ce réseau doit être renforcée afin d'atteindre les objectifs de report modal. Il faudra ainsi ouvrir l'ensemble du réseau à grand gabarit horaires 24h/24 (le cas échéant en proposant un service de « passage à la demande » en horaires nocturnes), et fiabiliser les ouvrages nécessaires à sa performance. Pour Le réseau connexe, l'objectif d'amplitude horaire du service est fixé à 12h journalières.
- Le réseau secondaire à exploitation saisonnière dont les enjeux sont essentiellement tournés vers la plaisance, le tourisme et les loisirs nautiques, n'est fréquenté qu'une partie de l'année. Dans les périodes creuses de l'année, VNF pourra proposer aux usagers un service de « passage à la demande ».

La qualité de l'offre de service sera également augmentée en ce qui concerne :

- l'optimisation des durées de chômage des voies et l'information des usagers sur ces chômages ; la définition puis la garantie de mouillages adaptés aux trafics et bateaux ;
- l'amélioration de la fiabilité et de la disponibilité des ouvrages ;
- le développement de services aux usagers directement liés au service de transport, notamment en matière de : sécurité des plates-formes ; stationnements ; qualité et rapidité de l'information fluviale ; accès à l'eau, l'électricité et à la collecte des déchets.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
<p>I.1.1 - Actualiser le schéma directeur d'exploitation en mettant notamment en œuvre un programme pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La mise à jour des horaires cibles 2018 et étapes 2013 / 2014 par itinéraire 2. La définition de mouillages cibles à garantir en 2018 3. L'amélioration de la qualité de l'information fluviale, en particulier en ce qui concerne les délais de mise à disposition de l'information, la mise en place du système d'information fluviale Info Saône, la mise en place des système d'information fluviale Info Seine et Info Moselle 	<p>Mi-2012 au plus tard pour la formalisation de l'actualisation du schéma directeur d'exploitation 2013</p> <p>Mouillages cibles 2018 définis en 2012</p> <p>Mise à jour annuelle de la carte des mouillages garantis</p> <p>2013</p>	<p>L'ouverture du réseau à grand gabarit en horaires 24/24 à terme concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la Marne aval, la Seine Amont, l'Oise (aujourd'hui au mieux à 14h) - et le réseau Nord Pas de Calais (aujourd'hui à 17h) <p>Pour la définition des mouillages, les contraintes règlementaires devront être intégrées dans les plans de gestion et programmes d'investissement</p> <p>L'année prévisionnelle de mise en service des deux systèmes d'information Info Seine et Info Moselle est 2014.</p>
<p>I.1.2 - Assurer la cohérence et la continuité des horaires par itinéraires par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • coordination interservices • La mise en place de la téléconduite sur la Seine Amont (Petite Seine) et le Canal du nord 	<p>Coordination annuelle 2013 et 2014</p>	<p>Finalisation de cette action en 2014</p>
<p>I.1.3 - Définir les schémas de services aux usagers</p>	<p>2012 / 2013</p>	<p>–</p>

1.2 - Assurer la gestion hydraulique

Quelle que soit l'intensité du trafic qu'il supporte, le réseau des voies navigables nécessite des moyens pour assurer sa gestion hydraulique, dont notamment : le maintien de la ligne d'eau et des équilibres hydrauliques et écologiques, l'alimentation des canaux, la prévention des risques d'inondation liés à l'éventuelle défaillance des ouvrages nécessaires à la navigation, la lutte contre les pertes en eau.

C'est cette gestion, cohérente avec les objectifs des schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), qui garantit l'ensemble des usages autres que la navigation (alimentation en eau potable, mise à disposition d'eau pour des besoins industriels tels que

le refroidissement des centrales, l'irrigation, etc.) et permet au réseau fluvial de rester un réservoir remarquable de biodiversité en plus de ses autres fonctions.

VNF se dotera de méthodes d'exploitation intégrant une gestion optimisée de la ressource en eau.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
I.2.1 - Définir des règlements d'eau sur les barrages de navigation et de prises d'eau	50 % des ouvrages couverts en 2013	Tous les ouvrages reconstruits sont concernés Les barrages manuels reconstruits ultérieurement ne sont pas la cible prioritaire
I.2.2 - Instrumenter et suivre les prises d'eau alimentant le réseau géré par VNF	80 % des prises d'eau instrumentées ou suivies en 2013	-
I.2.3 - Identifier le socle des moyens en personnel nécessaires à la gestion hydraulique et les organisations spécifiques nécessaires, notamment sur le réseau secondaire	2013	Assurer la cohérence des grilles indemnitaires avec les métiers tout en maîtrisant l'enveloppe budgétaire indemnitaire

1.3 - Développer une maintenance spécialisée préventive pour fiabiliser la disponibilité du réseau en appui de l'investissement

L'investissement de remise en état du réseau se fonde sur une stratégie de maintenance structurée qui, plutôt qu'à l'intervention sur incidents, donne la priorité à la prévention des arrêts de navigation imputables aux ouvrages et à leur état.

Pour être efficace, outre le besoin d'un investissement de rattrapage, cette stratégie nécessite également un renforcement des moyens en personnel dévolus à la maintenance et d'assurer la disponibilité dans le temps de compétences adaptée à l'action permanente de modernisation des ouvrages et des méthodes d'exploitation. Ce renforcement s'appuie sur un redéploiement progressif de postes vers la maintenance.

Le redéploiement des moyens vers une maintenance spécialisée préventive, rendu possible par la mise en œuvre d'une exploitation saisonnière sur le réseau secondaire nécessite de définir des modes d'organisation nouveaux et de recruter des profils particuliers.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
I.3.1 - Sur la base du schéma directeur de maintenance des voies navigables (SDMVN), assurer la disponibilité de mainteneurs spécialisés au regard du dimensionnement requis	Progression annuelle Cible 2013 = effectifs 2010 + 90 ETP	Dont le recrutement d'ici le 31/12/2011 de 14 agents contractuels sous statut public dans les conditions fixées par les tutelles
I.3.2 - Poursuivre le programme de formations-actions sur les outils de la maintenance préventive	2011-2013	Une centaine de formations-actions sont prévues par le programme démarré en 2010
I.3.3 - Définir les spécifications générales d'une Gestion et Maintenance Assistée par Ordinateur (GMAO)	2012	-
I.3.4 - Disposer d'un outil à jour d'inventaire et de qualification de l'état du réseau	2013	-
I.3.5 - Recruter et accompagner les nouveaux personnels saisonniers	28/02/2012	Première étape de mise en œuvre durant l'année 2012

I.4 - Indicateurs

Indicateur	Dernière valeur connue	Cible 2012	Cible 2013
<p>I.4.1 - Linéaire du réseau à grand gabarit à 17 h et plus (dont part à 24 /24)</p>	<p>Part à 17h (part à 24h)</p> <p>Seine aval : 100% (100%) Haute Seine : 0% (0%) Petite Seine : 0% (0%) Oise : 0% (0%) Marne aval : 0% (0%) Pm : Canal du Nord : 0% (0%) Dunkerque-Escout : 100% (cis Service Spécial d'Eclusage - SSE) (0%) Moselle :100% (100%) Saône : 100% (100%) Rhin : 100% (100%)</p>	<p>Marne aval : 100% (100%)</p>	<p>Haute Seine : 40% (3 écluses sur 8)</p> <p>Marne aval : 100% (100%)</p>
<p>I.4.2 - Disponibilité du réseau (hors phénomènes extérieurs : Définition des temps d'arrêt maximaux pour causes internes à proposer par voie) : horaires de service réalisés par rapport aux horaires de service théoriques A décliner par type de réseau et sous forme cartographique</p>	<p>–</p>	<p>Définir et mettre en place le dispositif de mesure de la performance</p>	<p>Définir les cibles 2018 et leur évolution prévisionnelle annuelle</p>
<p>I.4.3 - Moyens en personnel consacrés à la maintenance spécialisée</p>	<p>Environ 430 ETP (En 2010)</p>	<p>A identifier en tenant compte de recrutements particuliers et en fonction du plan d'évolution d'agents d'exploitation vers la maintenance</p>	<p>520 ETP</p>

PARTIE II - Mettre en sécurité, remettre en état, moderniser et développer le réseau

Malgré une évolution significative des investissements dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens 2005-2008, amplifiée en 2009 et 2010 par le Plan de relance de l'économie, le niveau de fiabilité du réseau et notamment du réseau à grand gabarit doit continuer à être amélioré rapidement, notamment au regard de l'obligation de garantir la sécurité des agents et des usagers.

L'investissement de 840 millions d'euros sur 2010-2013 soit 655 M€ sur la période du COP (2011-2013), première phase d'investissement d'un programme de remise en état et de modernisation du réseau existant à l'horizon 2018, doit permettre d'engager un rattrapage conséquent du réseau existant tel que décrit ci-dessous.

Le montant définitif de ce programme d'investissement sera ajusté en fonction des ressources effectivement mobilisées sur la période 2011-2013.

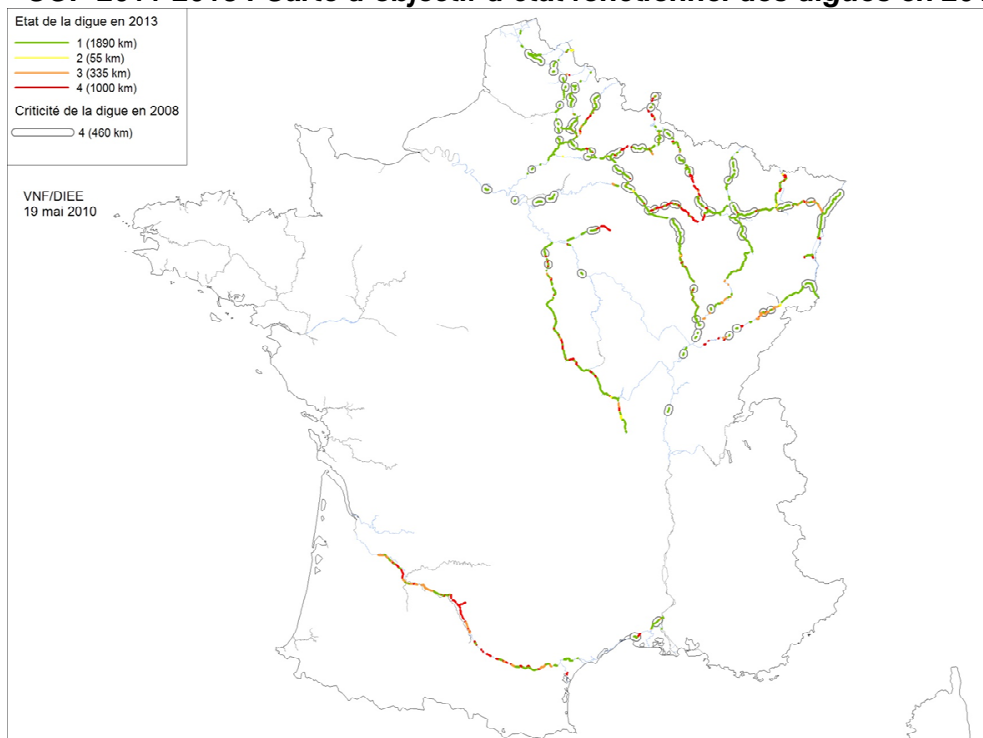
II.1 - Poursuivre les investissements pour répondre aux enjeux de compétitivité du réseau national

II.1.1 - Mettre le réseau en sécurité

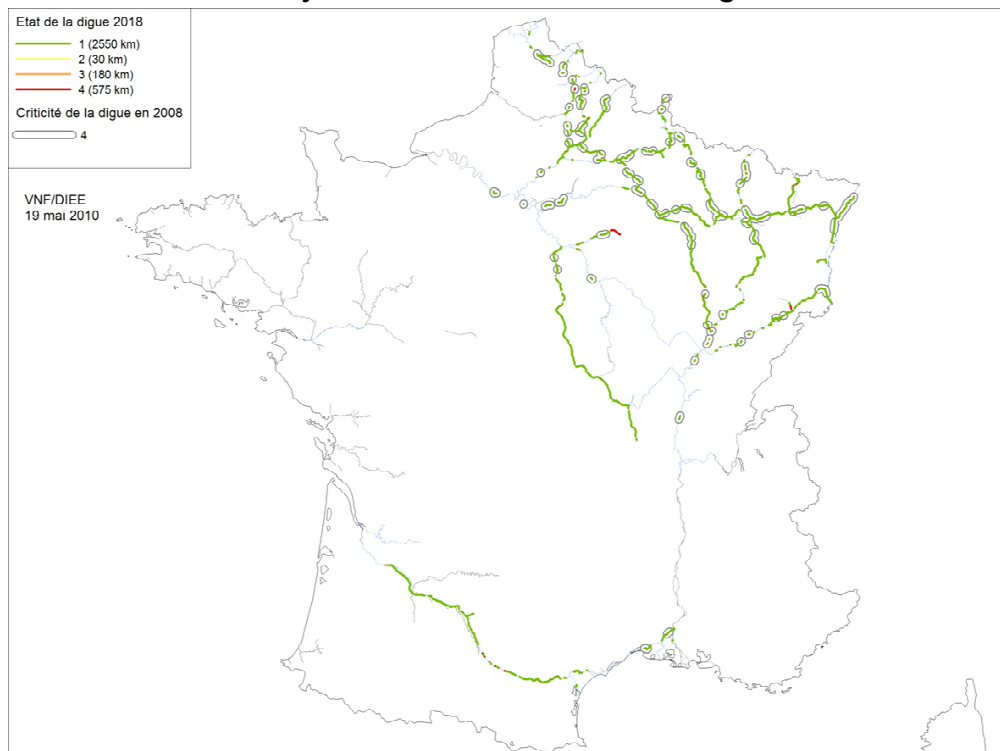
Ces opérations portent sur les équipements et ouvrages concourant à la sécurité directe des usagers, exploitants, mainteneurs, et des riverains. A horizon 2013, elles concernent les interventions sur les digues les plus critiques (450 à 600 km traités), réparties sur environ 3 800 km de biefs, et sur les barrages réservoirs (9 ouvrages prioritaires) dans le cadre des dernières dispositions réglementaires relatives à la sécurité des ouvrages hydrauliques pour la sécurisation des riverains.

Il s'agit également de traiter l'ensemble des équipements de sécurité directe des usagers et agents au contact des ouvrages (2000 ouvrages concernés, notamment sur les canaux du Rhône au Rhin, de la Champagne à la Bourgogne, de la Marne au Rhin, des Vosges, du Nivernais, ...). Ce dernier programme sera mis en œuvre progressivement.

COP 2011-2013 : Carte d'objectif d'état fonctionnel des digues en 2013



Carte indicative : Objectif d'état fonctionnel des digues à l'horizon 2018



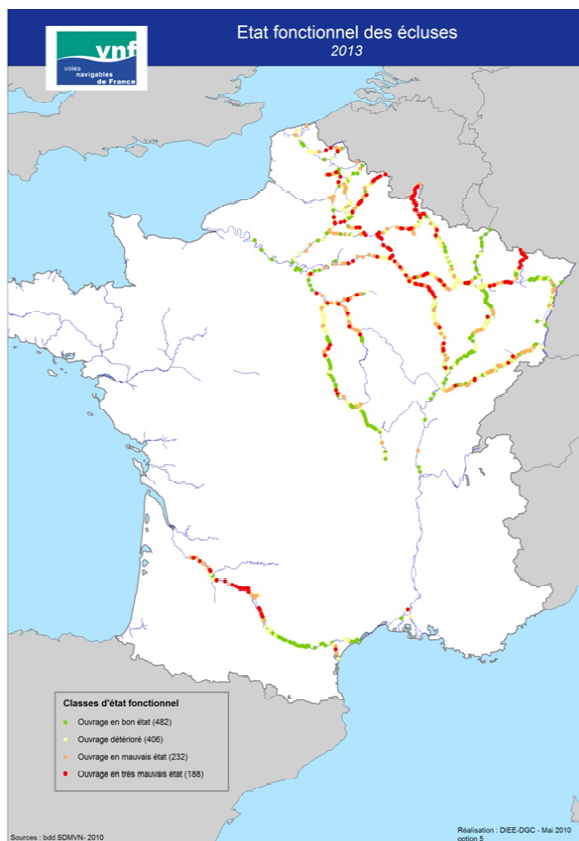
II.1.2 - Remettre en état le réseau

Les travaux de remise en état du réseau doivent permettre de rattraper le retard pris en matière de régénération des ouvrages et, ainsi, d'en améliorer la disponibilité et la fiabilité.

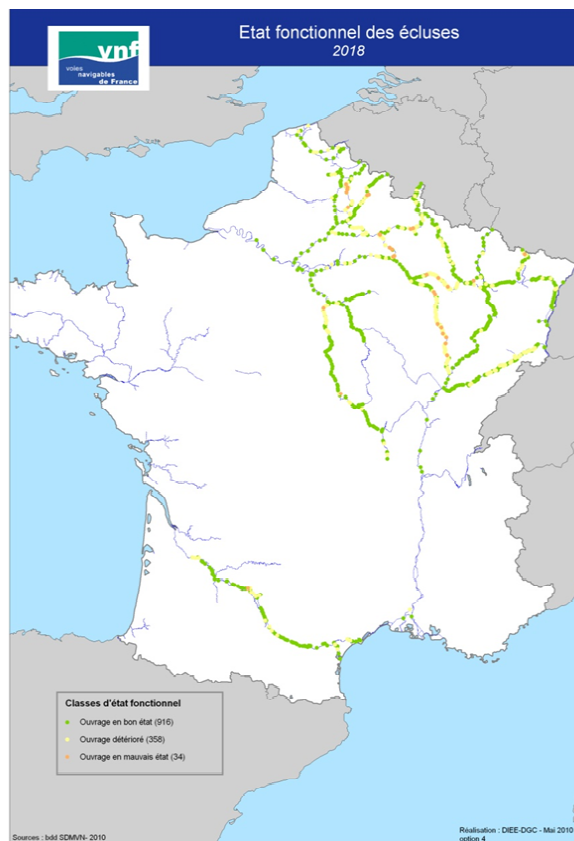
Ils portent, à l'horizon 2013, principalement sur les voies à fort trafic et sur les voies à forte fréquentation touristique mais également sur les barrages et ouvrages de gestion hydraulique.

Ils sont aussi une étape préalable à l'automatisation ou à la téléconduite d'écluses. Les ouvrages concernés par cette modernisation de l'exploitation sont donc également remis en état.

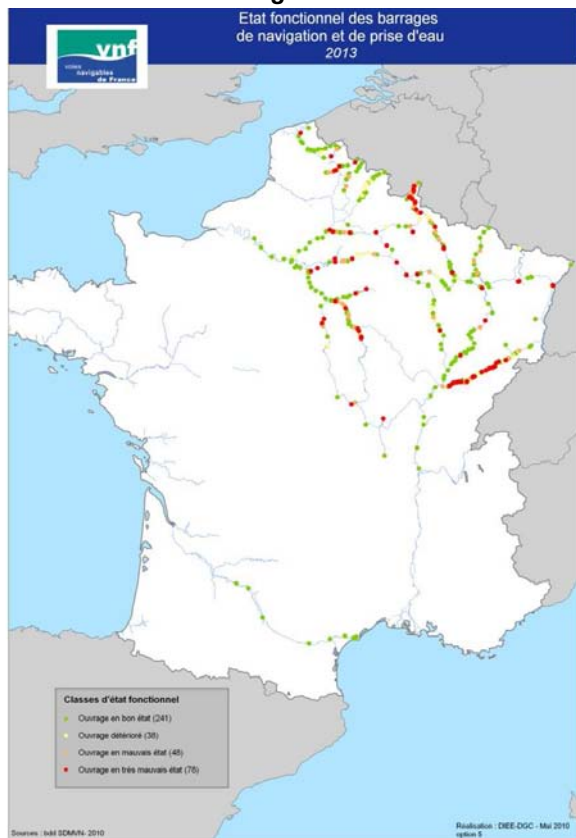
COP 2011-2013 : Carte d'objectif d'état fonctionnel des écluses en 2013



Carte indicative : Objectif d'état fonctionnel des écluses à l'horizon 2018



COP 2011-2013 : Carte d'objectif d'état fonctionnel des barrages en 2013



Carte indicative : Objectif d'état fonctionnel des barrages à l'horizon 2018



II.1.3 - Accroître la modernisation du réseau

Les opérations de modernisation ont pour principaux objectifs la qualité et la productivité des méthodes d'exploitation, soit au bénéfice de la navigation (automatisation, regroupements de commandes et téléconduite d'écluses), soit à celui de la tenue de la ligne d'eau. Elles incluent sur ce dernier point une partie du programme de reconstruction des barrages manuels (50 ouvrages sont concernés à l'horizon 2018, 15 à horizon 2013 dont Coudray, Vives Eaux, Meaux sur la Seine Amont et la Marne, Apremont et Gray sur la Saône), programme qui concourt aussi à l'éradication de situations de travail pénibles, voire dangereuses.

Ces opérations sont par ailleurs nécessaires au respect des objectifs de maîtrise des effectifs.

A horizon 2013 il s'agit principalement de tendre vers la fin de l'automatisation des ouvrages simples du petit gabarit, d'avoir engagé ou réalisé une quinzaine d'opérations supplémentaires sur les barrages manuels et d'avoir mené les projets de téléconduite sur le canal du Nord et la Petite Seine.

Est également inclus comme objectif la signature du contrat de partenariat pour la reconstruction de 29 barrages manuels sur l'Aisne et la Meuse.

II.1.4 - Disposer des outils d'objectivation et d'évaluation des besoins du réseau

VNF a engagé dès 2007-2008 un recensement exhaustif des ouvrages et de leur état, des diagnostics de fiabilité qui a permis d'élaborer des estimations de travaux de gros entretiens et de remise en état. En complément VNF a travaillé sur une analyse complète des enjeux et sur un outil performant d'aide à la programmation et à la priorisation des investissements.

Sa démarche est innovante parmi les gestionnaires d'infrastructure : elle consiste à budget donné à déterminer les investissements protégeant les usagers du réseau et les riverains ainsi que la puissance publique chargée de ce réseau contre les conséquences les plus graves et les plus inacceptables d'une intervention différée.

D'ici 2013 un outil partagé sera développé permettant de réaliser des scénarii d'investissement et de projeter les coûts prévisionnels de gros entretien et renouvellement. Cet outil permettra de programmer le renouvellement des infrastructures de manière cohérente avec leur durée de vie et donc d'éviter à l'avenir la survenance d'une situation de rattrapage massif de la régénération, telle la situation actuelle. Il sera notamment alimenté par l'inventaire et la qualification des ouvrages visé en 1.3 du présent contrat.

II.2 - Poursuivre le développement des grands projets fluviaux pour un maillage efficace du territoire

II.2.1 - Préparer l'ouverture du canal Seine-Nord Europe à l'horizon 2017

La réalisation du projet de canal Seine-Nord Europe constitue, avec la régénération du réseau magistral, la priorité de VNF pour développer le transport fluvial et relier le bassin de la Seine et de l'Oise aux 20.000 km de voies fluviales européennes à grand gabarit, à travers la liaison prioritaire européenne Seine-Escaut.

Ce projet présente de nombreux enjeux. Il doit permettre aux chargeurs de repenser leur chaîne logistique de et vers la France en y intégrant une proportion importante de report

modal. Il va favoriser le développement de la multimodalité grâce aux plates-formes qui seront installées le long ou à proximité du canal, dont certaines seront reliées au réseau ferroviaire.

Il sera aussi un facteur majeur de développement de l'hinterland des grands ports maritimes. Il constitue un levier important pour le développement de l'économie des territoires desservis et pour le développement des chaînes logistiques intermodales. Il consolidera le rôle d'axe majeur que remplit la Seine en la connectant directement au réseau à grand gabarit. Toutes les conditions sont aujourd'hui réunies pour franchir une nouvelle étape vers la signature d'un contrat avant la fin de l'année 2012, rendant possible le démarrage des travaux en 2013 et une mise en service du canal à l'horizon 2017.

Il s'accompagne du développement des plates-formes participant de la refonte du système partenarial des ports intérieurs. Elles constituent un enjeu majeur pour le financement du canal Seine-Nord Europe, la croissance du transport fluvial, le développement économique des territoires concernés et des chaînes logistiques intermodales. La dynamique qui se met en place autour de ces plates-formes doit se développer avec les collectivités territoriales, les entreprises des filières utilisatrices de transport massifié par voie fluviale et les autres acteurs publics de la chaîne logistique (grands ports maritimes, ports intérieurs, ...) en dehors du contrat de partenariat et en cohérence avec ses objectifs.

La loi Grenelle 1 prévoit que ce grand projet sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par l'Union Européenne, les collectivités territoriales et l'Etat.

II.2.2 - Réaliser les opérations d'aménagement du réseau nécessaires au développement des trafics

Elles portent notamment sur les travaux d'accompagnement du canal Seine-Nord Europe à ses deux extrémités avec notamment les travaux d'approfondissement de l'Oise au Sud, leurs équivalents au Nord (Deûle, Lys ...) dont la remise en navigation du Canal de Condé-Pommeroeul inscrit dans le projet Seine Escaut à l'échelle européenne.

VNF réalisera les enquêtes publiques relatives aux projets de mise à grand gabarit de l'Oise et de remise en navigation du canal de Condé-Pommeroeul en 2012.

Elles concernent également le reste du réseau français à Grand Gabarit avec le rétablissement et l'amélioration du gabarit du Canal du Rhône à Sète permettant le passage de convois de 3 000 t et des opérations plus ponctuelles augmentant le gabarit d'écluses limitantes (Rhône, Moselle ...)

II.2.3 - Projet d'augmentation capacitaire de la section Bray-Nogent

VNF réalisera le débat public relatif au projet de mise à grand gabarit de la Seine amont sur la section comprise entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine avant la fin du 1^{er} trimestre 2012.

II.2.4 - Projet Saône-Moselle/Saône-Rhin

Les études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre les bassins de la Saône et de la Moselle seront poursuivies et un débat public sera organisé d'ici à 2012. Ce débat envisagera également l'intérêt d'une connexion fluviale entre la Saône et le Rhin qui fera l'objet d'études complémentaires préalables.

A cette fin, VNF approfondira les études, réalisera l'information préalable et préparera le dossier du maître d'ouvrage avant la fin de l'année 2012 ; réalisera le débat public en 2013.

II.3 - Indicateurs

Indicateur	Dernière valeur connue	Cible 2012	Cible 2013
II.3.1 - Indicateurs cartographiés : état fonctionnel des écluses, état fonctionnel des barrages, état fonctionnel des digues. Les cartes comportent le prévisionnel 2013 et le réalisé 2013 ainsi que des indications de cibles à l'horizon 2018	—	Sans objet	Cf. Cartes du II.1.1 et II.1.2 du présent Contrat
II.3.2 - Canal Seine-Nord-Europe :	—	Conduire le dialogue compétitif relatif à la dévolution du contrat de partenariat en vue de la signature de ce dernier avant la fin de l'année 2012	—
II.3.3 - PPP Barrages :		Sélection lauréat fin 2012 début 2013	Préparer la signature du contrat au 1 ^{er} semestre 2013
II.3.4 - Pourcentage et montant des autorisations d'engagement de travaux dont le montant est augmenté de plus de 15% pour cause de dépassement du coût d'objectif	—	Calcul des dernières valeurs connues et définition des cibles 2012 et 2013	—

PARTIE III - Intensifier la politique commerciale et partenariale au service des usagers et des territoires desservis

Accroître la part du transport fluvial, nécessite d'engager de nouvelles actions commerciales et de développer des partenariats avec l'ensemble des acteurs économiques et territoriaux. Pour accroître la performance des nouvelles chaînes logistiques, et l'économie des places portuaires, VNF propose également un redimensionnement du périmètre des espaces portuaires concédés et le renforcement de leur gouvernance afin d'associer les collectivités concernées et des investisseurs privés.

Bénéficiant d'un domaine public au potentiel identifié, les voies navigables disposent de nombreux atouts pour accroître la valeur du réseau. Aussi, VNF mènera des actions de valorisation au service des grands enjeux énergétiques et environnementaux comme l'hydroélectricité, la qualité urbaine, la biodiversité et des actions au service du développement économique des territoires et du tourisme.

Il s'agit donc de renforcer l'attractivité et l'efficacité des chaînes logistiques des voies navigables et de développer les atouts socio-économiques, touristiques et environnementaux des voies navigables à travers des partenariats multi-acteurs.

III.1 - Développer les synergies avec les ports maritimes et dynamiser l'activité des ports intérieurs

III.1.1 - Disposer de schémas directeurs portuaires par bassin

La loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire demande aux grands ports maritimes de moderniser leurs infrastructures fluviales et de développer les services fluviaux. Conformément à cette loi, VNF a intégré les organes de gouvernance (conseils de développement et de surveillance) des grands ports maritimes et se trouve de ce fait associé à l'objectif du Gouvernement de doubler d'ici 2015, le fret non routier de ces grands espaces d'échanges.

Grâce à ces instances et sur le bassin de la Seine du Conseil de coordination interportuaire, VNF développera avec les acteurs des places portuaires des stratégies en faveur des infrastructures favorisant les interfaces mer/fleuve (grand canal du Havre, Chantiers multimodaux, écluses de Havre Port 2000), et des modes d'exploitation pour contribuer à la croissance des trafics. Il favorisera également des pratiques commerciales communes visant à la performance des chaînes logistiques incluant ports maritimes et ports intérieurs à l'image des contrats de progrès déjà engagés sur la majorité des grands axes fluviaux en hinterland des grands ports maritimes.

Dans cet objectif, VNF accompagne, promeut et participe activement à la mise en place de schémas directeurs portuaires par bassin, développés sous l'égide des préfets coordonnateurs de bassin concernés et en lien avec les acteurs économiques concernés, dans le cadre des instances de gouvernance associées.

Ces schémas portent à la fois sur la relation des ports maritimes avec leur hinterland fluvial et aussi sur le développement d'un réseau intérieur portuaire pertinent.

Un schéma directeur a été établi sur le Rhône, celui du Nord-Pas-de-Calais doit être mis à jour et un schéma va être prochainement élaboré sur respectivement le Rhin, la Moselle et le bassin de la Seine en accompagnement du CCIS.

Une réflexion est également engagée sur le bassin mosellan autour du projet de plate-forme multimodale multisite, les modalités de la gouvernance devant être stabilisés.

III.1.2 - Dynamiser les concessions pilotées par VNF

VNF, gestionnaire du domaine public fluvial, a engagé une réflexion portant sur la dynamisation des ports intérieurs. En effet, 30% des tonnages transportés sur les voies navigables françaises sont issus des ports fluviaux concédés par VNF.

Les analyses conduites par l'Etablissement démontrent que le périmètre des concessions (périmètre historique) ne répond plus aux enjeux industriels contemporains.

La mondialisation des échanges et les aléas conjoncturels des marchés conduisent à favoriser l'émergence de pôles portuaires plutôt que de sites plus isolés et parfois concurrentiels.

Cela suppose une révision des périmètres et de la durée des concessions et de favoriser les investissements réalisés dans le cadre des concessions, afin de renouveler la dynamique fluviale et portuaire, en travaillant à partir des schémas directeurs de bassin et en les déclinant en stratégie pluriannuelle sur chaque port.

Annuellement, il s'agira aussi de réaliser un vrai dialogue de gestion avec les concédants de VNF et d'adapter l'accompagnement de fin de contrat aux situations particulières sur la base d'une stratégie volontaire.

III.2 - Promouvoir et soutenir le transport fluvial et la profession

III.2.1 - Mettre en place des campagnes de promotion économique et commerciale

VNF organisera régulièrement des conventions d'affaires en France et en Europe permettant de créer des contacts privilégiés avec les chargeurs et logisticiens et d'inciter les industriels à étudier des alternatives logistiques fluviales.

Il cofinancera des campagnes promouvant les atouts du mode fluvial et sa compétitivité.

III.2.2 - Dynamiser le développement du trafic fluvial auprès des donneurs d'ordre

L'établissement renforcera sa politique de partenariat avec les acteurs socio-économiques (fédérations professionnelles, grands chargeurs, organismes fluviaux européens...) par des « conventions partenariales » notamment avec les grands comptes mettant en perspective les projets de développement commun (dont augmentation de trafic fluvial dans l'objectif d'une croissance cohérente avec le Grenelle de l'Environnement) et s'attachera à sensibiliser les décideurs tant chez les commissionnaires de transport que chez les chargeurs afin d'obtenir des décisions visant au report modal vers le fluvial, en particulier avec des mesures préparatoires à l'ouverture des nouvelles liaisons européennes.

L'établissement mettra en place à cet effet, en suite de la politique d'aide « embranchements fluviaux », un plan d'aide au report modal (PARM) qui agira selon 3 leviers :

- L'accompagnement du chargeur dans l'étude de projet(s) de report modal ;
- L'expérimentation afin de valider les hypothèses de report modal ;
- L'aide aux investissements participant à la compétitivité du report modal.

Ces aides pourraient être abondées par différents dispositifs notamment au sein des conseils régionaux.

III.2.3 - Accompagner la profession batelière et les professions du fluvial

Pour répondre aux enjeux de la filière fluviale, tant au niveau français qu'europpéen, et améliorer sa compétitivité et sa performance économique, VNF et l'Etat soutiendront la mise en place d'une interprofession de la voie fluviale qui, en regroupant les acteurs et partenaires

amont et aval de la filière fluvial, permettra de défendre les intérêts de l'ensemble de la filière tout en développant chacun des segments qui la constituent.

Son action portera sur une meilleure expression des besoins des acteurs, l'accompagnement au développement et à l'efficacité de structures, l'évaluation des compétences et l'adaptation de la formation.

Un fonds de capital développement pour le financement de la croissance des entreprises de la filière fluviale sera créé pour soutenir les investissements. La création de ce fonds a été souhaitée et annoncée par le président de la République en avril 2011. Les montants apportés par VNF de 5M€ et par le FSI également de 5M€ serviront de référence pour les établissements bancaires et les grandes entreprises sollicités et permettront ainsi de générer un fonds de l'ordre de 20M€. Ce fonds sera complémentaire des dispositifs existants tels que Fluvial Initiative ou les plans d'aide à la modernisation des flottes existantes.

Parallèlement l'établissement favorisera, notamment dans le cadre de la démarche « Bateau du futur » (propulsion à partir d'énergie propre et économe, sécurité renforcée, système d'assistance à la navigation), le développement de cales neuves performantes standardisées. Il participera notamment aux études des carènes, dont la forme devra être optimisée en s'adaptant à la navigation en faible profondeur, ainsi qu'aux études sur l'optimisation de la motorisation. Le résultat de ces études ainsi que la coordination de projets entre différents industriels doit permettre l'émergence d'une flotte moderne bénéficiant des dernières technologies développées en la matière.

III.3 - Affirmer les politiques domaniales en vue de valorisation du domaine public fluvial confié

Le domaine confié par l'Etat à VNF doit participer, par ordre de priorité :

- Au développement du transport de marchandises et de passagers sur le réseau, en favorisant le développement des interfaces terrestres (quais, plates-formes portuaires, connexion avec les autres réseaux de transport) ;
- A l'exploitation du réseau fluvial (locaux administratifs, centre d'exploitation, maisons éclusières affectées aux agents d'exploitation, terrains de dépôts, etc.) ;
- Au développement des recettes soit par une gestion dynamique des outils existants comme les conventions d'occupation temporaire, soit par le développement de projets immobiliers sur le domaine, à l'instar de Port Rambaud à Lyon, soit par une politique de cession.

III.3.1 - Dynamiser la politique domaniale en optimisant les conventions d'occupation temporaire

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
III.3.2 - Révision des tarifs	2011 et 2012	Edition d'une nouvelle grille, puis mise à jour annuelle
III.3.3 - Mise en concurrence des occupations domaniales accueillant des activités industrielles ou commerciales	2012	Cette action sera évaluée sur la base du nombre d'appels à projets, de la surface amodiée et des recettes supplémentaires générées (par rapport aux tarifs de référence)

III.3.4 - Développer des opérations foncières et d'aménagement à fort potentiel

L'établissement a étudié le potentiel de certains terrains bord à voie d'eau permettant d'envisager soit des cessions d'actifs pour un nombre réduit d'opérations, soit des opérations de développement et de valorisation à l'image de l'opération conduite sur le site de Port Rambaud à Lyon. Ces opérations permettent des transitions entre les villes et la voie d'eau tenant compte des impératifs des milieux urbains et du transport fluvial. Elles sont aussi source de recettes à terme pour VNF.

VNF engagera des actions visant à réaliser ce potentiel de valorisation.

III.4 - Promouvoir l'accroche territoriale et le développement touristique en recherchant la concertation et les partenariats avec les collectivités et les associations

Le domaine public fluvial constitue le plus souvent un levier touristique important. Si les voies du réseau secondaire ne bénéficient pas toutes d'une forte attractivité, de nombreux sites disposent de capacités de développement liés à l'activité fluviale. Le canal du Midi en est le principal emblème avec un tourisme fluvial important générant de fortes retombées économiques pour les collectivités traversées. VNF impulsera avec les collectivités locales des projets visant à renforcer le potentiel touristique des canaux et des villes traversées. Ces partenariats en faveur du développement des activités ont pour objectifs d'intéresser les collectivités locales à leur réseau en mettant en évidence l'économie présente ou possible autour du canal et de les inciter à demander le transfert de compétence.

Pour ce qui le concerne, VNF accompagnera et mettra tout en œuvre pour réussir les expérimentations et mener à bien, le cas échéant, les transferts de propriété.

Peuvent être cités les trois démarches particulièrement importantes :

- Projet canal du Midi / replantations ;
- Projet de décentralisation des canaux bourguignons ;
- Projet de décentralisation du canal de la Sambre canalisée et de la Sambre à l'Oise ;

Seront recherchés tous les contrats spécifiques d'accompagnement de l'investissement sur le réseau secondaire avec les collectivités (en l'absence d'inscription de ce réseau aux CPER).

VNF s'attachera également à développer les conditions permettant aux collectivités de rencontrer les professionnels du tourisme fluvial pour permettre l'émergence de nouveaux projets, voire de nouveaux modes de gouvernance associant les activités terrestres, à l'instar de la « convention tourisme et territoires de la voie d'eau » de 2011.

III.5 - Indicateurs

Indicateur	Dernière valeur connue	Cible 2012	Cible 2013
III.5.1 - Indicateur annuel : nombre annuel de concessions d'outillages portuaires renouvelées (auditées en fin de concession ou faisant l'objet d'un avenant portant sur la durée, l'investissement ou le périmètre) Réalisation d'un bilan annuel des concessions	35 concessions d'outillages portuaires en cours	4 audits de fin de concession 5 avenants prévisionnels	4 audits de fin de concession 4 avenants prévisionnels
III.5.2 - Nombre (annuel) de conventions partenariales, grands comptes, en vigueur	4 grands ports maritimes ciblés avec deux contrats de progrès existants (Marseille, Dunkerque)	1 contrat de progrès grand port maritime 3 partenariats grands comptes	1 contrat de progrès grand port maritime 3 partenariats grands comptes
III.5.3 - Recettes propres : <ul style="list-style-type: none"> • Dont recettes domaniales : • Dont recettes de péages : 	23,6 M€ (exécution 2011) 13,5 M€ (exécution 2011)	23,9 M€ 15 M€	25,2 M€ 16,5 M€
III.5.4 - Nombre (annuel) de sites valorisés par un projet local en cours	5 sites sont valorisables, sous réserve du transfert en plein propriété des terrains correspondants : Saint-Dizier, Valenciennes (Ile Folien), Huningue, port de Lille et Rouen	Rouen : signature de la charte de partenariat et élaboration du projet urbain Valenciennes : création avec SOFILO de la structure juridique support de l'opération Lille et Huningue : élaboration du projet urbain avec les partenaires	Valenciennes : libération du site et engagement des travaux d'aménagement Lille et Huningue : réalisation des études détaillées Saint-Dizier : mise en place de la maîtrise d'ouvrage de l'opération Rouen : réalisation des études détaillées



PARTIE IV - Préparer et réussir le regroupement des services de l'Etat et de Voies Navigables de France au sein d'un nouvel établissement public administratif

Le projet de transfert des services de l'Etat à l'établissement a été élaboré avec le souci de garantir à chaque agent le maintien de son statut. Ainsi, les fonctionnaires seront affectés en position normale d'activité, les ouvriers des parcs et ateliers seront également affectés, tous conservant leurs droits et garanties statutaires. Par ailleurs, les personnels non titulaires de l'Etat verront les stipulations de leur contrat reprises à l'identique par l'établissement. Les salariés de VNF conserveront pour leur part le bénéfice de leur contrat et de la convention collective qui leur est applicable.

C'est un projet riche en enjeux sur le plan des ressources humaines, destiné à construire une véritable communauté de travail.

Les années 2011 et 2012 doivent permettre, suivant les dispositifs législatifs et réglementaires mis en place par l'Etat, de préparer l'affectation des personnels afin qu'à la date du transfert des services de l'Etat elle puisse être parfaitement mise en œuvre aussi bien dans l'intérêt des agents et des missions que dans celui de l'établissement public.

Il convient de plus d'accompagner les gains de productivité nécessaires pour satisfaire aux objectifs de réductions d'emplois arbitrés par l'Etat dans le cadre de la RGPP, sur la période 2011-2013, sur le périmètre des services actuellement mis à disposition (-271 ETP).

IV.1 - Construire une communauté de travail

Pour assurer un nouvel élan, il convient de construire une véritable communauté de travail qui doit se fonder sur des métiers, des compétences et des niveaux de responsabilité. Le référentiel des métiers de la voie d'eau constituera un instrument à la fois théorique et pratique aussi bien pour prévoir les évolutions à venir des emplois et des compétences que pour accompagner les politiques d'amélioration des conditions de travail, de recrutement, de mobilité ou de modernisation sociale

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
IV.1.1 - Finaliser la cartographie unifiée des emplois et des compétences	30/06/2012	Sous l'égide du MEDDTL
IV.1.2 - Déployer le plan de formation management	30/03/2012	Pour la validation du référentiel management
IV.1.3 - Etablir le cadre pour le futur schéma directeur de formation des métiers de la voie d'eau	30/06/2013	Dialogue avec les structures de formation centrales et déconcentrées du ministère

IV.2 - Construire les outils RH de la future agence

L'affectation des agents de droit public se traduira pour l'Etablissement par des responsabilités nouvelles. Dans le cadre défini par la loi relative à l'établissement, à préciser par voie réglementaire, et de la délégation de pouvoir qui sera donnée par la ministre, l'établissement devra assurer des compétences en matière de recrutement et de gestion et mettre en œuvre une concertation sociale avec le personnel dans le cadre des instances représentatives prévues par la loi.

Pour conduire ces projets sur un périmètre national, le ministère positionnera, sous l'autorité fonctionnelle du directeur général de l'établissement, à compter de 2011, progressivement en fonction de l'avancement de la définition du projet d'organisation future, une équipe dédiée à ce projet, pour le pilotage du projet et l'organisation de la gestion des agents de l'Etat qui seront affectés à l'établissement.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
IV.2.1 - Définir et mettre en œuvre la délégation du ministre au DG de VNF en matière de gestion des personnels de droit public	28/02/2012	Décrets et arrêtés à prendre par le MEDDTL pour assurer cette délégation de gestion des corps
IV.2.2 - Formaliser la répartition des responsabilités RH entre le siège et les directions territoriales	30/06/2012	—
IV.2.3 - Mettre en œuvre le SIRH cible	31/10/2012	—

IV.3 - Améliorer les conditions de travail des agents

Le projet Voie d'Eau 2013 doit être l'occasion d'améliorer les conditions de travail des agents en s'appuyant sur les moyens financiers et les marges de manœuvre de l'établissement.

Les conditions de travail recouvrent le climat social, l'environnement quotidien, la qualité du management, la reconnaissance et les perspectives d'évolution de carrière et la bonne articulation entre vie personnelle et vie professionnelle.

Le patrimoine immobilier nécessaire à l'établissement doit être optimisé. Il s'agit avant tout de permettre aux services et aux agents d'intervenir dans des conditions de travail, d'efficacité, de sécurité et de confort satisfaisantes et économiquement rationnelles.

Les bâtiments concernés sont :

- **Les bâtiments tertiaires (siège des services, arrondissements et subdivisions) :**
Pour ces bâtiments, VNF se rapprochera de l'objectif d'un ratio de 12 m² utiles par agent.

- **Les maisons éclésières et les autres logements de service** : Pour une moitié d'entre eux, ce sont des biens utiles à la production du service de transport qui permettent la présence d'un agent du service pour la surveillance, l'exploitation, la maintenance du réseau et sont occupées à titre gratuit (cas des NAS).
- **Les centres de maintenance et d'intervention** : Les besoins d'implantation sont étudiés au regard des niveaux de services à offrir aux usagers de la voie d'eau, notamment en termes de délai d'intervention. Les centres seront conçus ou modernisés en tenant compte de l'amélioration des conditions de travail des agents.

Un dispositif réglementaire de remise des biens par l'Etat à VNF, qui conditionne la faisabilité de ces actions doit être achevé pour début 2012. En particulier, l'Etat et VNF établissent une convention de gestion liant VNF et France Domaine.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
IV.3.1 - Mettre en place un baromètre social et réaliser les enquêtes annuelles	Décembre 2011, 2012 et 2013	—
IV.3.2 - Définir et mettre en place le plan d'amélioration des bâtiments administratifs et techniques et des maisons éclésières utiles à la voie d'eau	30/03/2012 30/06/2012	Pour la définition du plan sous réserve des dispositions de la convention de gestion
IV.3.3 - Fiabiliser l'estimation du coût global du programme décrit par le SPSI	2012	—
IV.3.4 - Construire un réseau d'assistantes sociales et de médecins de prévention	31/12/2012	Convention avec le MEDDTL pour recourir à ses assistantes sociales
IV.3.5 - Assurer la cohérence des régimes indemnitaires avec les métiers dans le cadre de l'évolution des organisations au regard des offres de service, tout en maîtrisant l'enveloppe budgétaire indemnitaire	2012-2013	—

IV.4 - Organiser l'Etablissement : budget et comptabilité, contrôle interne et politique des achats

L'accroissement des ressources de VNF et son affirmation comme gestionnaire d'infrastructure de plein exercice, disposant en propre des moyens nécessaires à son action, doivent s'accompagner d'une rigueur de gestion accrue, et d'une professionnalisation croissante de ses pratiques, sur l'ensemble de son périmètre (siège et régions)

- **La qualité des comptes**

VNF poursuivra ses efforts en matière de contrôle interne, notamment dans le domaine financier, budgétaire et comptable – afin de permettre la certification de ses comptes sans réserve. Ceci devra couvrir l'intégration de la valorisation des actifs (2010-2011) et l'intégration des moyens transférés par l'Etat (2013). Le besoin de l'évolution des outils comptables sera étudié.

- **L'optimisation des moyens de fonctionnement**

Concomitamment au développement de ses activités et de la réforme en cours, VNF devra gagner en productivité pour réduire ses coûts de fonctionnement et optimiser l'usage des moyens financiers et humains disponibles. Il sera tenu compte des besoins spécifiques supplémentaires engendrés par le changement de périmètre de gestion de l'établissement.

L'objectif est d'arrêter l'organisation générale au 1^{er} trimestre 2012, pour une mise en place effective au 1^{er} janvier 2013.

En ce qui concerne les frais de fonctionnement (moyens généraux), l'objectif est de les réduire de 10% sur la période 2011 – 2013, à périmètre constant en neutralisant l'impact de la réforme.

Les fonctions support prendront leur part dans l'objectif de gain de productivité en matière d'effectifs donné globalement à VNF et aux directions territoriales.

- **Disposer d'un système d'information efficace**

Au-delà du SIRH, le système d'information de VNF doit à la fois assurer la continuité de service par rapport à la situation actuelle mais également accompagner la stratégie de l'établissement dans l'ensemble de ses domaines de compétence actuels et futurs.

VNF mettra en œuvre le schéma directeur des systèmes d'information élaboré en concertation avec le MEDDTL.

Un effort particulier sera fait pour homogénéiser l'infrastructure et les postes de travail sur l'ensemble du périmètre de l'établissement.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
Réaliser une étude sur l'infrastructure réseau de l'établissement	31/10/2012	Doit intégrer la définition du poste de travail type

- **Procédures budgétaires et d'achat**

VNF s'attachera à simplifier et à fiabiliser ses procédures budgétaires et comptables, en concertation avec les deux tutelles, dans le cadre du règlement général de la comptabilité publique et des règles spécifiques qui s'appliqueront à l'établissement.

Par ailleurs, VNF poursuivra une démarche de professionnalisation des achats, avec l'objectif de développer la composante économique des achats.

L'objectif est de présenter un plan d'actions annuel au conseil d'administration à partir du 1^{er} trimestre 2012.

IV.5 - Préparer le management et l'organisation des directions territoriales : projets de service et feuilles de route des directions du siège

Chaque direction territoriale doit élaborer, d'ici fin 2011, son projet de service outil du pilotage du changement autant dans son élaboration que dans sa mise en œuvre. Déclinaison de la stratégie nationale du développement durable du ministère, du projet voie d'eau et des dossiers stratégiques régionaux sur le terrain, il passera en revue l'ensemble des politiques. En particulier, il doit indiquer les cibles concrètes du service en matière d'offre de service par itinéraire et de rationalisation des moyens au regard des trafics attendus y compris par une politique commerciale renouvelée.

Son horizon est double : 2018 pour fixer les perspectives finales de l'offre de service, avec un point d'étape en 2013 fixant de manière précise les différents aspects. Il donne en particulier l'organisation et les évolutions successives de l'organigramme du service en précisant les échéances prévisionnelles.

Plan d'actions	Date de réalisation	Commentaire
Élaboration des projets de service Préfiguration des futurs services Mise en œuvre	Fin 2011 Juin 2012 Janvier 2013	Pour la DT Centre-Est, le projet de service sera mené en tenant compte de la suite donnée à l'expérimentation de décentralisation en Bourgogne. Un préfigurateur serait nommé par le ministère avant fin 2011

IV.6 - Indicateurs

Indicateur	Dernière valeur connue	Cible 2012	Cible 2013
IV.6.1 - Maîtrise des effectifs en personnels	- 66 ETP (dont le rattrapage 2010)	Baisse de -98,5 ETP (mesure RGPP « rationalisation des services de navigation »)	Baisse de -121 ETP (mesure RGPP « rationalisation des services de navigation »)
IV.6.2 - Mise en œuvre du SPSI : Augmenter progressivement le taux l'investissement global pour la rénovation des biens immobiliers dont les NAS	-	-	7 M€ /an Au regard d'une amélioration des conditions de travail et d'une réduction de 15 % d'ici 2015 des surfaces

PARTIE V - Inscrire l'action de VNF dans le développement durable

La loi Grenelle 1 fixe des objectifs visant à atteindre ou conserver le bon état écologique ou le bon potentiel de l'eau et à préserver la biodiversité. Elle prévoit la constitution des trames bleues et vertes. En outre, elle prévoit l'interdiction des produits phytosanitaires pour les usages non professionnels ainsi que dans les lieux publics. Enfin, la loi Grenelle vise à porter à au moins 23% la part nationale des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale.

Au regard de ces objectifs fixés par la loi, les voies navigables constituent un réservoir de biodiversité qu'il faut préserver en même temps qu'un espace à fort potentiel pour le développement de l'hydroélectricité et plus généralement pour l'installation de productions d'énergies renouvelables.

Voies Navigables de France poursuivra son action volontaire et efficace en matière de réduction des impacts environnementaux de son activité et de gestion de son réseau, notamment au travers de diverses démarches qualité et certifications qui sont des déclinaisons de la « politique de développement durable » approuvée par le conseil d'administration de l'établissement en décembre 2009.

V.1 - Un plan d'actions pour le développement d'une voie d'eau plus respectueuse de son environnement

V.1.1 - Disposer d'une convention nationale avec les agences de l'Eau

Les politiques menées par les agences de l'eau et VNF ont des enjeux et des objectifs pleinement convergents, reconnus par l'association de VNF à l'élaboration des SDAGE et par son intégration aux conseils d'administration des agences de l'eau.

VNF devra disposer d'une convention nationale avec les agences de l'Eau au plus tard en 2012.

Par cette convention, il s'agit d'amplifier les synergies entre VNF et les agences de l'eau afin qu'une action concertée accélère la réalisation de programmes communs visant d'une part au retour au bon état des milieux aquatiques et d'autre part au développement du transport fluvial.

Par cet accord, VNF s'engage ainsi à réaliser, sur le domaine qui lui est confié et sous sa maîtrise d'ouvrage, les travaux et opérations sur les milieux aquatiques nécessaires à la gestion de l'eau et du trafic fluvial et permettant aussi de contribuer à la réalisation des objectifs d'état écologique des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE). En contrepartie de cet engagement les agences de l'eau apporteront à VNF un soutien financier et méthodologique.

Les domaines d'intervention privilégiés sont :

- La réduction des pollutions (voir V .1.3)
- La maîtrise des prélèvements en eau dans le milieu naturel (voir I. 2)
- La restauration des continuités écologiques (idem)
- La gestion de la morphologie des cours d'eau (restauration végétale des berges, lutte contre l'érosion ; préservation de la biodiversité)

La convention nationale a vocation à être déclinée localement au travers de cofinancements d'opérations ou d'actions sous maîtrise d'ouvrage de VNF.

V.1.2 - Rétablir les continuités écologiques et contribuer au maintien de la biodiversité

En partenariat avec les Agences de l'Eau, VNF constituera des espaces de biodiversité et contribuera aux objectifs de bon état écologique des masses d'eau.

Ses interventions portent prioritairement sur la mise en conformité des barrages afin de rétablir leur transparence piscicole, contribuant ainsi directement à la mise en œuvre de la trame bleue. Elles portent aussi sur la restauration des berges à partir de techniques de végétalisation, lorsque cela est possible.

V.1.3 - Actions relatives à la suppression des produits phytosanitaires et globalement à la réduction du risque de pollution

VNF s'est donné un objectif « Zéro Phyto » à l'horizon 2013 pour l'entretien de l'ensemble de son réseau et poursuit la mise en place de techniques alternatives à l'usage des produits phytosanitaires. Ceci nécessite l'achat d'équipements adaptés et l'organisation de formations.

Par ailleurs, VNF met en place une politique de gestion des pollutions accidentelles et prépare le plan de conversion de ses ouvrages à l'usage des huiles biodégradables.

V.1.4 - Actions relatives au renforcement de la politique développement durable

Signataire de la charte de Développement durable des Etablissements Publics, VNF a arrêté les grandes orientations de sa politique de développement durable en conseil d'administration.

L'ensemble des objectifs du présent contrat participent à ces politiques de développement durable.

VNF s'engage à poursuivre sa politique de certification ISO 14 000 et le déploiement de son label de Développement Durable.

Par ailleurs VNF, à l'image du Plan Administration Exemplaire de l'Etat, s'engage dans une démarche responsable dans ses pratiques quotidiennes. L'établissement développera des Plans de Déplacement d'Etablissement, réalisera des diagnostics énergétiques de ses bâtiments administratifs, et approfondira le suivi de ses performances Carbone par le développement de bilans carbone d'opérations ciblées.

L'établissement s'attachera également à déployer une démarche d'achats responsables, dont les véhicules à faible émission de CO2.

VNF poursuivra les études de qualification et de quantification de son potentiel de production d'énergies renouvelables.

En ce qui concerne la production d'énergie hydroélectrique, outre les éléments prévus dans le cadre du contrat de partenariat pour le remplacement des barrages manuels de l'Aisne et de la Meuse, VNF affinera les études techniques sur la Seine Aval et définira les conditions de mise en œuvre du projet via une filiale regroupant des partenaires pertinents.

V.2 - Indicateurs

Indicateur	Dernière valeur connue	Cible 2012	Cible 2013
V.2.1 - Atteinte du zéro produits phytosanitaires en 2013	0,03 l/km en 2010 Cible 2011 fixée à 0,02 l/km	0,015 l/km mais à valider par la revue de direction de janvier 2012	0 l/km
V.2.2 - Nombre de passe à poissons réalisées (*)	52 barrages équipés sur 183 classés (ancien classement) fin 2010 5 réalisées ou en travaux en 2011	9 à 15 réalisées ou en travaux selon les budgets mobilisables (cumulé 2011-2012)	12 à 20 réalisées ou en travaux selon les budgets mobilisables (cumulé 2011-2012-2013) Soit 64 à 72 barrages équipés fin 2013

(*) Les barrages reconstruits dans le cadre du « PPP Barrages » permettront d'améliorer substantiellement le taux global de barrages équipés en passe à poissons.

D - LE SUIVI ET L'EVALUATION DE L'EXECUTION DU CONTRAT

PARTIE VI - Le comité de suivi et d'évaluation et la revue annuelle du Contrat

VI.1 - Le comité de suivi et d'évaluation de l'exécution du Contrat

Il est composé :

Pour le ministère chargé des transports :

- Du directeur de la direction des infrastructures de transport ou de son représentant, assisté des collaborateurs de son choix ;
- Du directeur de la direction des services de transport ou de son représentant, assisté des collaborateurs de son choix ;

Pour le ministère chargé du budget :

- Du directeur du budget ou de son représentant, assisté des collaborateurs de son choix ;

Pour VNF :

- Du directeur général de l'établissement ou de son représentant, assisté des collaborateurs de son choix .

Il se réunit au moins une fois par an avant le 31 mars ou à la demande expresse de l'une des parties signataire du Contrat.

VI.2 - La revue annuelle du Contrat

Le comité de suivi et d'évaluation examine, à l'occasion d'une revue annuelle, un rapport annuel portant sur l'exécution du Contrat.

Il évalue :

- le degré d'exécution des engagements des parties,
- le degré de réalisation, par VNF, du plan d'actions,
- le degré d'atteinte, par VNF, des objectifs cibles des indicateurs de performance.

Le cas échéant, il propose des avenants au Contrat.

Ledit rapport annuel est établi par VNF et adressé au comité de suivi et d'évaluation un mois avant la réunion de revue annuelle.

Il peut faire l'objet d'un examen à un niveau technique préalablement à la revue annuelle du Contrat.

La revue annuelle du Contrat comprend quatre temps :

- Echanges sur les éléments de cadrage stratégique ;
- Bilan de l'exécution du Contrat pour l'année écoulée ;
- Validation des éventuelles propositions d'avenant au Contrat ;
- Echanges sur les perspectives de l'année en cours.

Au terme de la revue, un compte-rendu est établi par la direction des infrastructures de transport du ministère chargé des transports.

Le comité de suivi et d'évaluation est saisi des difficultés éventuellement rencontrées dans l'exécution du Contrat. En particulier, il se réunira au plus tard dans les 2 mois suivant la publication de la loi relative à l'Agence afin de proposer, le cas échéant, les modifications nécessaires au présent contrat.

PARTIE VII - Le rapport annuel d'exécution

Le rapport annuel d'exécution comprend trois parties :

- Partie 1 :
 - Analyse de l'environnement stratégique interne et externe de l'Agence, sous la forme d'une note de synthèse d'au plus trois (3) pages ;
 - Mise en évidence des éléments nouveaux ayant significativement modifié l'environnement de VNF au cours de l'année écoulée ;
- Partie 2 :
 - Evaluation exhaustive de l'exécution de chaque action prévue par le Contrat pour l'année écoulée ;
 - Etat exhaustif du niveau atteint par chaque indicateur de performance prévu par le Contrat pour l'année écoulée ;
 - Mesure et analyse des écarts éventuels entre la cible et la réalisation, pour les actions et les indicateurs ;
- Partie 3 :
 - Analyse et perspectives d'exécution du contrat pour l'année en cours en précisant et justifiant, le cas échéant, les modifications susceptibles d'être apportées au contrat.

