

VERS UNE RELANCE DYNAMIQUE DES VOIES NAVIGABLES
Le projet de VNF pour la voie d'eau soumis à la concertation
Sommaire

Préambule : les enjeux et les attendus

I Intensifier la politique commerciale et partenariale de VNF au service des usagers et des territoires desservis

Constat

Des actions diversifiées mais une promotion commerciale et un réseau portuaire à développer qui complète un domaine public au potentiel identifié. Des atouts durables à consolider et à mieux faire partager

Propositions :

Objectif : Renforcer l'attractivité et l'efficacité des chaînes logistiques des voies navigables et développer les atouts socio-économiques, touristiques et environnementaux des voies navigables à travers des partenariats multi-acteurs

Modalités :

1. Dynamiser la politique commerciale de VNF en lien avec les acteurs économiques et territoriaux, accroître le périmètre des espaces portuaires et renforcer leur gouvernance.

2. Une valorisation au service de l'hydroélectricité, de la qualité urbaine, de la biodiversité et du développement touristique des territoires.

II . Optimiser l'investissement réalisé : pour un réseau modernisé et sécurisé à l'horizon 2018

Constat

Un investissement qui doit être poursuivi et renforcé pour un réseau à fiabiliser

Propositions

Objectif : Contribuer à l'essor d'un transport durable et compétitif à l'échelle européenne

Modalités :

1. Amplifier les investissements en adéquation des enjeux de compétitivité du réseau national
2. Poursuivre le développement des grands projets fluviaux pour un maillage efficace du territoire

III. Adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution des trafics français et européens

Constat

Un nécessaire renforcement de la compétitivité du réseau

Propositions

Objectif : Consolider et fiabiliser le niveau de service du réseau principal à vocation de fret notamment du grand gabarit

Modalités : Adapter le service par catégorie de voies navigables et renforcer la professionnalisation des métiers

Préambule : Les enjeux et les attendus
--

En 2010 par sa croissance très forte des trafics, le transport fluvial a montré toutes ses capacités à répondre aux enjeux sociétaux, économiques et environnementaux du XXI ème siècle dans la ligne du Grenelle Environnement.

Les décisions prises, dès ce début d'année, dans un contexte économique très difficile, ont pour but de relancer le transport fluvial et la voie d'eau dans ces prochaines années :

- Dès 2011, l'accroissement très sensible des ressources de VNF (70 m€ par an) ;
- Le contrat d'objectifs et de performance de l'Etat;
- Sa déclinaison dans un projet d'établissement de VNF ;
- Le projet de Loi d'accompagnement ;
- La poursuite du projet de Seine-Nord Europe.

Il s'agit donc d'un ensemble de mesures exceptionnelles pour la voie d'eau pour alors que l'établissement a maintenant 20 ans.

Ces mesures très ambitieuses ont pour objectif de relancer la place de la voie d'eau dans ce siècle et de répondre aux besoins de l'économie des territoires et des flux en croissance tout en préservant le réseau existant et en jouant un rôle écologique majeur pour les eaux de surface.

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 qualité de l'eau. Bénéficiant de qualités intrinsèques de plus en plus reconnues sur le plan économique et écologique, elles trouvent leur place parmi les conclusions du Grenelle de l'environnement et au cœur des politiques publiques d'aménagement du territoire.

L'établissement public Voies navigables de France (VNF) fait ainsi partie des structures confortées dans leur rôle moteur en faveur du développement durable. Son champ d'activité est vaste comme l'est aussi le potentiel de développement et de modernisation de ses activités.

VNF assure le maintien de la ressource en eau, contribue à la biodiversité et offre de multiples leviers d'aménagement du territoire

L'eau douce est un bien commun de première nécessité dont la ressource peut devenir rare à l'heure du changement climatique. La maîtrise de cette ressource est une attente sociale et sociétale de première importance.

En tant que gestionnaire du plus grand réseau hydraulique de France comprenant plus de 6000 km de rivières, fleuves et canaux navigables, l'une des fonctions parfois méconnues de VNF est d'assurer le maintien de la ressource en eau, d'agir pour l'amélioration de sa qualité et de mettre en œuvre les actions nécessaires à la préservation de la biodiversité.

Au-delà de cette fonction hydraulique, les voies navigables disposent de multiples leviers en termes d'aménagement du territoire et offrent des potentialités qui méritent d'être développées tant sur le plan énergétique qu'économique ou touristique (hydro-électricité, pôles de logistique intermodale, tourisme fluvial, aménagements urbains...). VNF s'emploie à

la valorisation de ce patrimoine exceptionnel qui reste à développer davantage en lien avec les acteurs économiques et territoriaux.

VNF accompagne l'essor du transport fluvial et les objectifs de report modal

Fait marquant de ces dernières années, le transport fluvial a connu une évolution significative des volumes transportés (+8,6% en 2010). La contraction des échanges liée à la crise économique mondiale a moins affecté le mode fluvial que la route et le fer.

Cet essor structurel du mode fluvial a notamment été porté par la volonté des chargeurs de diversifier leurs logistiques et de recourir aux modes les plus économiques et les plus respectueux de l'environnement. Favorisé par le développement du transport fluvial à l'échelle européenne, cet essor en France est aussi lié à la mobilisation des transporteurs fluviaux sur des marchés prometteurs tels que les conteneurs, les produits recyclables...

Cette dynamique a également été soutenue par la montée en puissance de l'action de VNF et les investissements importants réalisés sur le réseau national à grand gabarit dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens 2005-2008, du contrat annuel de performance 2009, et du Plan de relance.

La confiance des acteurs a également été particulièrement soutenue par les perspectives de développement du réseau fluvial et plus particulièrement encore par la décision prise par le Président de la République en faveur de la réalisation de la liaison Seine-Nord Europe.

Le mode fluvial a aussi bénéficié de la dernière réforme des ports maritimes. En associant le gestionnaire d'infrastructure qu'est VNF dans les organes de gouvernance de ces grandes plateformes de transit et de redistribution, le Gouvernement a marqué sa volonté d'intégrer pleinement le mode fluvial comme mode pertinent au service de l'hinterland maritime.

Le Grenelle Environnement a permis de souligner l'intérêt du fluvial comme mode alternatif au mode routier dans un objectif de diminution des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de nos consommations d'énergies fossiles. La loi cadre issue de cette grande consultation nationale, des débats parlementaires qui ont suivi et des arbitrages gouvernementaux donne au mode fluvial des objectifs ambitieux. La loi fixe également des orientations pour les activités environnementales et énergétiques pour lesquelles VNF est particulièrement impliquée.

VNF est force de propositions et d'actions pour plus de performance du service rendu

Parallèlement au Grenelle de l'environnement, la réforme de l'Etat et les objectifs annoncés dans ce domaine par le Président de la République et le Gouvernement suscitent de fortes évolutions au sein des administrations et des organismes publics.

Le projet présenté ci-après vise à créer les conditions d'une nouvelle dynamique durable pour les voies navigables et les services fluviaux. Il veille à concilier les objectifs du Grenelle de l'environnement et la prise en compte des constats et propositions formulés dans le cadre de la révision générale des politiques publiques. Ce grand projet pour les voies navigables propose des options alternatives concernant le devenir du réseau et une optimisation de l'équilibre économique et financier de VNF

La concertation prévue avec les parties prenantes

Au delà de la concertation ministérielle engagée, le projet sera présenté lors des commissions d'usagers, des commissions territoriales renouvelées et des instances de gouvernance de l'établissement permettant de valider notamment l'adéquation de l'offre de service aux besoins des usagers. Concernant le réseau secondaire, VNF étudiera avec les collectivités territoriales les possibilités d'accroître l'offre de service par des moyens supplémentaires qu'elles mettraient à disposition et la possibilité de mettre en place des contrats multi-employeurs permettant de créer des emplois à temps plein.

La compatibilité de ce projet avec les autres évolutions envisageables pour le rattachement des personnels du réseau des voies navigables

Le projet proposé n'est pas antinomique avec une décentralisation si les collectivités veulent assurer la totalité des compétences comme l'expérimentation Bourguignonne.

I : <u>Intensifier la politique commerciale et partenariale de VNF au service des usagers et des territoires desservis</u>

Résumé : Accroître la part du transport fluvial, nécessite que soient engagées de nouvelles actions commerciales et développés 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 sous concession et le renforcement de leur gouvernance afin d'associer les collectivités concernés 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 propose de mener 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

Objectif : Renforcer l'attractivité et l'efficacité des chaînes logistiques des voies navigables et développer les atouts socio-économiques, touristiques et environnementaux des voies navigables à travers des partenariats multi-acteurs

Le constat : Des actions diversifiées mais une promotion commerciale et un réseau portuaire à développer qui complète un domaine public au potentiel identifié. Des atouts durables à consolider et à mieux faire partager

En plus de la fiabilisation et de la modernisation de l'infrastructure sur le grand gabarit, les conditions de développement du trafic nécessite une profonde transformation de la chaîne logistique. VNF a déjà mis en place des outils en direction des chargeurs, des ports et des transporteurs pour provoquer et accompagner cette mutation, notamment avec l'arrivée de Seine-nord Europe.

VNF conduit avec l'Etat une politique d'aide à la profession. Cette politique permet d'accompagner le renouvellement de la flotte et la modernisation des unités existantes.

L'Etablissement développe également une politique de filière par contractualisation concourant au développement des trafics et une politique de grands comptes permettant d'élaborer et de développer avec les grandes entreprises de nouvelles chaînes logistiques fluviales. VNF poursuit également sa politique d'aide aux embranchements fluviaux visant à diminuer les coûts des installations de chargement/déchargement pour les entreprises s'implantant bord à voie d'eau, en contrepartie d'engagements de trafics. Le renforcement de ces politiques est au cœur du projet.

Par ailleurs, la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire demande aux grands ports qu'ils modernisent les infrastructures fluviales et développent 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 les dessertes non routières de ces grands espaces d'échanges internationaux.

Au travers de ces instances et sur le bassin de la Seine du Conseil de coordination interportuaire, VNF souhaite développer 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 souhaite également que soient favorisées 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.

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 sous concession VNF.**

Au stade actuel, les analyses conduites par l'Etablissement démontrent que le périmètre des concessions (périmètre historique) ne répond plus aux enjeux industriels modernes. La mondialisation des échanges et les aléas conjoncturels des marchés conduisent à favoriser l'émergence de pôles portuaires comme le sont déjà les Ports autonomes de Paris et de Strasbourg. C'est aussi l'objet de la mission du Préfet de bassin sur l'axe Rhône-Saône. Au-delà de la question du périmètre (taille critique) et du maillage territorial, la réflexion doit également porter sur la modernisation de la gouvernance et notamment sur l'association des collectivités territoriales. Plusieurs initiatives sont à l'étude avec les partenaires portuaires et les collectivités sur les ports de la Moselle et sur les ports du Rhin (Mulhouse, Bâle, Weil) sous la responsabilité du Préfet de région Alsace. Il s'agit également d'un enjeu majeur dans le cadre de la création des quatre plateformes de Seine-Nord Europe.

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. Enfin il est proposé que VNF mette en place un fond de développement des ports intérieurs.

Proposition : Dynamiser la politique commerciale de VNF en lien avec les acteurs économiques et territoriaux et accroître le périmètre des espaces portuaires et renforcer leur gouvernance via une instance de coordination par bassin et un schéma directeur de bassin placé sous l'égide du préfet coordinateur de bassin

VNF propose également **d'intensifier sa politique commerciale** et d'assurer une promotion accrue en lien avec les autres acteurs concernés.

Différentes initiatives de promotion économique et commerciale seront poursuivies et amplifiées **dans le cadre d'une démarche partenariale** au cours de ces prochaines années. Aussi, 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 de promotion mettant en exergue les atouts du mode fluvial et sa compétitivité. L'établissement renforcera sa politique de partenariat avec les acteurs socio-économiques (fédérations professionnelles, grands chargeurs, organismes fluviaux européens...).

Les voies navigables constituent un milieu naturel aux usages multiples. Un des rôles de VNF est de veiller à la prise en compte de ces différents usages et ainsi d'accroître la valeur pour la collectivité.

Compte tenu de la rareté des ressources naturelles et des nouveaux besoins des acteurs économiques comme du grand public, le patrimoine que constituent les voies navigables et les terrains bord à voie d'eau sont autant d'opportunités de valorisation économique, financière et touristique.

Le domaine confié en gestion à Voies navigables de France se compose de **40 000 hectares de voies navigables et de terrains bord à voie d'eau**. Au-delà des voies et des ouvrages qui en constituent la principale composante (16 000 ha), VNF dispose d'un patrimoine qui est essentiellement lié aux servitudes de services (chemins de halage, bassins réservoirs pour 19 500 ha), au développement des activités de la voie d'eau (ports et plateformes multimodales, pour 1 300 ha) et de terrains jouxtant le réseau fluvial dont la vocation est diverse (terrains de dépôts, terrains naturels, espaces à reconverter).

Le patrimoine bâti se compose quant à lui de 300 bâtiments liés à la maintenance et à l'exploitation, et de 2 500 maisons éclésières dont la plupart sont aujourd'hui occupées par des agents en lien avec l'exploitation et la maintenance des équipements. La rénovation de ces maisons est un enjeu tout particulier du COP. La valorisation du patrimoine immobilier transféré en pleine propriété à l'établissement permettra principalement de financer la restauration des maisons éclésières et des bâtiments administratifs.

Proposition : une valorisation au service de l'hydroélectricité, de la qualité urbaine et de la biodiversité et du développement touristique des territoires

Afin de dégager l'ensemble des potentiels offerts par le domaine public fluvial, VNF est sur le point d'aboutir à la **finalisation avec France Domaine de l'inventaire du domaine public fluvial** et a engagé les travaux permettant d'établir en 2010 son **Schéma pluriannuel de stratégie immobilière**. Ces démarches permettront d'engager favorablement la remise en pleine propriété du domaine public fluvial à VNF.

L'établissement a, outre les études conduites visant à la dynamisation des activités portuaires évoquées ci-dessus, étudié le potentiel de ces 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.

L'établissement a, parallèlement, étudié le **potentiel hydroélectrique** sur le domaine qui lui est confié. D'ores et déjà, le **réseau géré par VNF comprend 145 installations de centrales et micros centrales hydroélectriques**. Ces installations sont exploitées par des particuliers pour un chiffre d'affaires annuel estimé à 21 millions d'euros. Dans la configuration actuelle des textes, le retour financier pour VNF de cette activité est de 0,4 million d'euros (Taxe hydraulique perçue au titre de l'autorisation d'occupation domaniale).

Les études conduites ces derniers mois sur 280 sites ont permis d'estimer le potentiel de production encore mobilisable sur le réseau navigable à **165 MW pour une production de 950 GWh (soit les besoins d'une ville de 900 000 habitants hors chauffage)**.

VNF souhaite que ce **potentiel soit mis au service des objectifs du Grenelle de l'environnement**. L'Etablissement propose de le mobiliser au travers de partenariats avec des professionnels de la production électrique. Les études conduites démontrent que cette activité annexe pourrait, dès lors que les conditions législatives seraient remplies, générer à l'horizon de 30 ans un retour pour l'Etablissement d'entre 12,5 et 36 millions d'euros respectivement.

Cette démarche d'équipement du réseau est d'ores et déjà envisagée dans le cadre d'un **contrat de partenariat public/privé pour la reconstruction des barrages des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse**.

Le domaine public fluvial constitue également un espace de biodiversité. L'Etablissement en partenariat étroit avec les Agences de l'eau souhaite déployer dans le cadre d'une **convention cadre nationale**, en cours de négociation, une politique active en faveur de la gestion de la ressource en eau, de sa qualité ainsi que de la constitution de la **trame bleue** (rétablissement des continuités écologiques au droit des ouvrages de navigation) et développer des espaces de préservation des espèces (frayères) et plus généralement apporter sa contribution aux objectifs de bon état écologique des masses d'eau dans le cadre des SDAGE en complément des besoins propres à ses missions. Soucieux de contribuer aux objectifs de qualité des eaux, VNF poursuivra le déploiement de son label environnemental et poursuivra sa politique de suppression des produits phytosanitaires. Il mettra également en place les règlements d'eau sur l'ensemble de ces ouvrages.

Le domaine public fluvial constitue également 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 propose d'impulser 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 et de les inciter à demander le transfert de compétence.

II : Optimiser l'investissement réalisé pour un réseau sécurisé et modernisé à l'horizon 2018

Résumé : les évolutions de trafics attendues nécessitent de renforcer la fiabilité du réseau, qui malgré les investissements réalisés présente encore un retard important de remise en état. Les études conduites par l'établissement permettent de définir le bon niveau de programmation. Aussi, VNF préconise une amplification des investissements en faveur du réseau. VNF souhaite également poursuivre le développement du réseau en assurant le développement des grands projets fluviaux pour garantir un maillage efficace du territoire et répondre aux attentes du Grenelle de l'environnement

Objectif : Contribuer à l'essor d'un transport durable et compétitif à l'échelle européenne

Le constat : un investissement qui doit être poursuivi et renforcé

Malgré une évolution significative des investissements dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens COM 2005-2008, amplifié 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.

L'audit qui avait été mené par les responsables de la mission RGPP a corroboré ce constat et souligné que le seul maintien des investissements à son niveau actuel ne permettrait pas d'inverser la tendance.

VNF a par ailleurs 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 la puissance publique contre les conséquences les plus graves et les plus inacceptables d'une intervention différée.

La proposition décrite ci-dessous porte sur une période de 10 ans. Elle s'appuie sur une analyse de risques permettant d'objectiver l'ensemble des enjeux de performance (navigation de fret, de plaisance, gestion de la ligne d'eau) mais aussi les obligations et les contraintes de l'exploitation du réseau (respect des réglementations, pénibilité et dangerosité de l'exploitation des ouvrages les plus vétustes, disponibilités des moyens..) afin d'établir une priorisation éclairée des investissements.

Proposition : amplifier les investissements en adéquation avec les enjeux de compétitivité du réseau national
--

La proposition de Vnf porte sur un investissement d'environ 2 530 millions d'euros sur la période 2010-2018 soit près de 2700 sur 10 ans (soit 2009/2018) dont **840 millions d'euros pour la période 2010-2013**. Elle répond aux besoins liés à la remise en état du réseau à forte fréquentation, aux besoins de modernisation de certains ouvrages nécessaires pour garantir et optimiser l'exploitation (barrages manuels, écluses) et permettre les réductions d'effectifs. Elle répond également aux prescriptions réglementaires telles que les ouvrages de franchissement piscicole des barrages de navigation et aux opérations de développement du réseau afin d'asseoir les objectifs de report modal.

La poursuite et l'amplification de la modernisation du réseau au regard des priorités données à l'usage des voies

Le niveau de remise en état et en sécurité du réseau est proposé à près de 1 200 millions d'euros (880 pour la remise en état et plus de 310 pour la sécurité). Ces investissements permettent de rattraper le retard en termes de régénération sur le réseau à fort trafic de commerce et sur les voies à forte fréquentation touristique et ainsi d'en assurer la fiabilité. Il permet également d'assurer au minimum une gestion patrimoniale du reste du réseau (remise en état des équipements d'une fragilité extrême) et d'assurer la sécurité du réseau vis-à-vis des agents, des usagers et des riverains.

S'y ajoutent plus de 400 millions d'euros de modernisation portant principalement sur les méthodes d'exploitation (automatisation, regroupements de commande et téléconduite) et sur la reconstruction de 50 barrages manuels.

La mise en conformité environnementale d'ouvrages porte quant à elle sur un montant d'investissement de 120 millions d'euros sur la période consacrés aux rétablissements des continuités écologiques (notamment en lien avec la reconstruction des barrages manuels).

Enfin, les travaux liés au développement du transport fluvial sont estimés à plus de 800 millions d'euros et comportent notamment les opérations de développement du réseau accompagnant la réalisation du canal Seine-Nord Europe en cohérence avec les travaux des réseaux belges, les prévisions de réalisation de l'accroissement de gabarit de la section de Bray–Nogent sur Seine, l'accroissement du gabarit du Canal du Rhône à Sète et des opérations ponctuelles d'accroissement de gabarit des écluses (Couzon sur la Saône, Méricourt sur la Seine, Clévant à l'entrée port de Nancy Frouard)

Tableau de répartition prévisionnelle des investissements par services 2010-2013

Investissement (en M€)	Exécution 2010	EPRD 2011	Cadrage 2012	Cadrage 2013
SIEGE	1 440 657	1 709 000	5 300 000	6 950 000
DIRBS	71 361 312	73 669 000	77 500 000	85 955 000
DIR NPDC	28 393 630	31 876 520	33 300 000	45 865 000
DIR NE (dont DL 52)	33 934 571	32 372 000	32 050 000	35 975 000
DIR SRM	22 680 457	26 150 000	27 100 000	33 640 000
DIR CE (dont DL 44)	6 545 383	8 407 000	8 900 000	10 325 000
DIR S	13 090 213	13 508 000	14 400 000	18 090 000
DIR SO	7 766 013	7 780 000	8 500 000	10 200 000
Total	185 212 238	195 471 520	207 050 000	247 000 000

Tableau de répartition prévisionnelle des investissements par thèmes sur la période 2010-2018

Total 2010-2018 (M€)	Remise en état	Modernisation (*)	Mise en sécurité	Conformité environnement	Sous Total remise en état - modernisation	Développement	Total
Ouvrages ponctuels de navigation (écluses, échelles d'écluses, ...)	183	128	30		341	178	519
Ouvrages ponctuels de franchissement (ponts-canaux...)	3		1		4	20	24
Ouvrages ponctuels de gestion hydraulique (barrages, vannages,...)	137	278	57	121	593	-	593
Ouvrages du linéaire (biefs, digues, tunnels canaux)	556		226		782	609	1391
Total	879	406	314	121	1720	807	2527

(*) dont 51 M€ au travers d'un PPP pour la reconstruction des barrages manuels de l'Aisne et de la Meuse

Annexe 1 : Les besoins d'investissement

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

La réalisation du projet Seine-Nord Europe constitue la priorité de l'Etablissement dans le cadre de la réalisation des grands projets d'investissement pour la France et l'Europe.

Ce grand projet, **emblématique du Grenelle-Environnement**, est un facteur majeur de développement du transport fluvial, de développement de l'hinterland des grands ports maritimes et constitue un levier important pour l'économie des territoires et des chaînes logistiques intermodales.

Une nouvelle étape a été franchie vers la mise en chantier de Seine-Nord Europe. Le dialogue compétitif lié au Contrat de Partenariat Public-Privé de ce projet est effectivement lancé en avril 2011, la phase de négociation avec les partenaires privés est engagée et pourra s'achever par la **signature d'un contrat à l'automne 2012, rendant possible le lancement des travaux au début de l'année 2013 et une mise en service du canal en 2017.**

Seine-Nord Europe permet de doter la France d'un système de transport compétitif propre, connecté aux grands réseaux européens d'échanges internationaux et moins sensible au risque de moyen terme (hausse du prix du pétrole, taxation carbone...). Il constitue également un relais de croissance essentiel pour des régions durement touchées par la crise, démultipliant les investissements et l'emploi local.

Le financement de Seine-Nord Europe via un partenariat public-privé (PPP) permet à l'Etat d'initier ce grand projet, tout en partageant le poids total de l'investissement et en optimisant au final le projet. VNF constituera un interlocuteur de choix dans ce dialogue avec les groupements privés et les collectivités impliquées, expérimentant par là même de nouvelles synergies, de nouveaux modes de gouvernance et la génération de nouveaux revenus.

Deux autres liaisons feront l'objet d'études approfondies en vue de préparer les débats publics inscrits à la loi Grenelle I. Il s'agit des études portant sur la **liaison fluviale à grand gabarit entre la Saône et la Moselle** intégrant une éventuelle connexion fluviale entre la Saône et le Rhin et les études portant sur l'**aménagement de la Seine-Amont entre Bray et Nogent**. Les deux grands débats publics se dérouleront respectivement en 2011 pour Bray-Nogent et en 2012 pour Saône-Moselle.

Pour ces grands projets fluviaux, **VNF s'engage au respect des calendriers et de l'exigence de qualité, de transparence et de concertation dans la conduite des différentes procédures.**

Pour l'ensemble de ces projets majeurs ainsi que pour les affaires européennes et l'innovation, VNF adaptera son organisation en créant une direction adaptée à ces enjeux.

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

Résumé : Face aux 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 du mode. L'offre de service doit évoluer et répondre au juste service attendu sur les réseaux que ce soit en terme d'exploitation ou en terme de maintenance. Pour ce faire, VNF propose une offre adaptée par catégorie de voies et une professionnalisation des métiers.

Objectif : Consolider et fiabiliser le niveau de service du réseau principal à vocation de fret

Le constat : un nécessaire renforcement de la compétitivité du réseau

Bien qu'il n'irrigue qu'une partie du territoire national, le réseau français de voies navigables est un des plus étendu d'Europe. Plus de 6 000 km de voies sont confiés à Voies navigables de France. Ce réseau est très hétérogène.

Comme dans le domaine ferroviaire, la France a conservé un important réseau de voies secondaires, aux standards du XIXe siècle : sur une bonne partie de ce réseau, circulent épisodiquement des bateaux de marchandises, mais la navigation y est principalement de plaisance et de tourisme.

La France a peu investi jusqu'à ces dernières années sur ce réseau, qui était vétuste et en très mauvais état (écluses, barrages manuels, digues).

Le réseau à grand gabarit est un réseau adapté à l'économie actuelle, comparable à celui de nos voisins européens, et capable d'accueillir des automoteurs modernes de 1300 à 3000t et des convois poussés de 4400 t. Il dessert les principaux ports maritimes (Rouen, le Havre, Dunkerque, Marseille Fos) et les grandes agglomérations (Paris, Nancy, Metz, Strasbourg, Lyon, Lille). Le transport fluvial y fait tous les jours la preuve de sa compétitivité: c'est sur ce réseau, qui concentre 90% des trafics, que sera relevé le défi du Grenelle Environnement, qui fixe aux modes alternatifs à la route l'objectif de doubler leur part de marché avant 2020.

On doit y associer une partie du réseau à petit gabarit, qui contribue à l'alimentation des grandes artères et à une distribution plus fine des territoires via un mode socialement accepté, sur lequel les bateaux Freycinet trouvent aussi un équilibre économique.

Quelle que soit l'intensité du trafic qu'il accueille, le réseau des voies navigables nécessite des moyens pour assurer sa gestion hydraulique notamment le maintien de la ligne d'eau et des équilibres hydrauliques et écologiques, l'alimentation des canaux, la gestion des crues. C'est cette gestion qui garantit l'ensemble des usages autres que la navigation (alimentation en eau potable, eau industriel comme le refroidissement des centrales, irrigation, etc).

Proposition : Adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire et renforcer la professionnalisation des métiers

Les études approfondies et travaux conduits par VNF sur l'état du réseau, les besoins en terme de maintenance et de régénération, les niveaux de service et l'efficacité des organisations permettent aujourd'hui de proposer une option alternative avec des niveaux de service adaptés aux enjeux de chaque itinéraire et un renforcement de la qualité de la maintenance par la professionnalisation des métiers.

VNF propose un projet construit sur une nouvelle segmentation du réseau. Cette nouvelle approche se base sur les enjeux et trafics actuels et projetés et tient compte de la répartition des trafics sur l'année ainsi que de la continuité du réseau. On distingue ainsi **deux catégories de réseaux** sur lesquelles peut se développer une gamme d'offres de service adaptée à leurs enjeux. Ce projet est adossé à une évolution des organisations de la maintenance et de l'exploitation qui permet d'optimiser les effectifs et de renforcer la professionnalisation des personnels particulièrement sur les opérations liées à la maintenance et à la gestion hydraulique du réseau.

Le réseau principal, à vocation de fret, est constitué de voies à grand gabarit et de voies connexes. Ce réseau doit voir son offre de service renforcée afin d'accroître sa compétitivité et de réussir le report modal ambitionné par le Grenelle de l'environnement. Il convient ainsi d'ouvrir l'ensemble du grand gabarit 24h/24 (avec un éventuel passage à la demande en période nocturne), et de fiabiliser les ouvrages nécessaires à sa performance, le réseau connexe restant en cible 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. Les moyens consacrés à la navigation peuvent donc être concentrés sur les périodes de l'année concernées, en faisant appel à des contrats saisonniers qui se substituent aux actuels contrats de vacataires. Dans les périodes creuses de l'année, les usagers pourront bénéficier d'un passage à la demande (à l'instar de l'expérimentation pour Peugeot sur le canal du Rhône au Rhin). Les moyens, dimensionnés pour assurer la gestion hydraulique et la maintenance, pourront répondre à ce type de demandes ponctuelles de navigation.

Annexe2 : la carte de l'offre de service : objectif 2018

Annexe 3 : offre de service, segmentation du réseau et déclinaison des gammes

Les atouts et impacts de la nouvelle offre de service

La mise en œuvre de ce mode d'exploitation saisonnier permet de dégager le renfort nécessaire à l'exploitation du grand gabarit 24H/24 et au développement sur l'ensemble du réseau d'une maintenance préventive et spécialisée. Cette dernière permettra d'assurer sur l'intégralité du réseau le socle des missions de VNF, à savoir la gestion hydraulique et l'entretien du réseau. Cette solution permet également de préserver les services attendus par les utilisateurs du réseau, tout en intégrant les réductions d'effectifs fixées par la réforme de l'Etat.

Les ajustements de l'offre sur le réseau à exploitation saisonnière, la poursuite de la modernisation des méthodes d'exploitation des écluses (automatisations, téléconduites et regroupement de commandes) et la reconstruction des ouvrages aujourd'hui manœuvrés à la main permettent, d'une part d'assurer le renforcement du grand gabarit pour le passage aux 24H/24 et de la maintenance mais aussi de répondre aux exigences **de gain de productivité de l'activité tout autant que de sa sécurité et de celles des hommes et des femmes qui l'assurent.**

Des mesures générales de réorganisation et de rationalisation des autres domaines et filières permettent ainsi de répondre aux attentes de la RGPP à horizon 2013 (-271 ETP) et de poursuivre au-delà l'optimisation des moyens.

L'effort déployé est important dans l'organisation des missions pour en assurer la robustesse et la pérennité, en renforçant de plus la visibilité de fonctions majeures, pas toujours suffisamment mises en évidence jusqu'ici, comme par exemple, la gestion hydraulique du réseau.

L'accompagnement des évolutions d'organisation

Le projet envisagé, permis par le transfert des services et l'affectation des agents de l'Etat à VNF, constitue une mutation pour l'organisation des missions des agents de la voie d'eau avec des besoins de redéploiement des postes, et une importante professionnalisation des métiers de la maintenance.

Le rythme des départs en retraite, bien que difficilement prévisible à ce jour, ainsi que le temps d'évolution des organisations du travail permettront de ne pas recourir à des mobilités géographiques imposées.

Des mobilités fonctionnelles seront toutefois mises en œuvre (évolution de métiers) notamment pour renforcer la maintenance courante et spécialisée du réseau ou encore la maîtrise d'ouvrage des investissements (réduction si besoin de la maîtrise d'œuvre interne). Elles s'accompagneront de formations qualifiantes et valorisantes pour les agents concernés qui pourront être définies dans le cadre de négociations locales, et bénéficier de programmes nationaux.

Une enquête spécifique sera mise en œuvre dès cet automne 2011 sur les métiers, les compétences et le projet. Elle servira de base à un observatoire social partagé, qui inclura les risques psychosociaux et le ressenti des réformes.

Annexe 4 : Evolution des métiers