

Rapport d'activité et de développement durable 2012





Rapport d'activité et de développement durable 2012

Sommaire

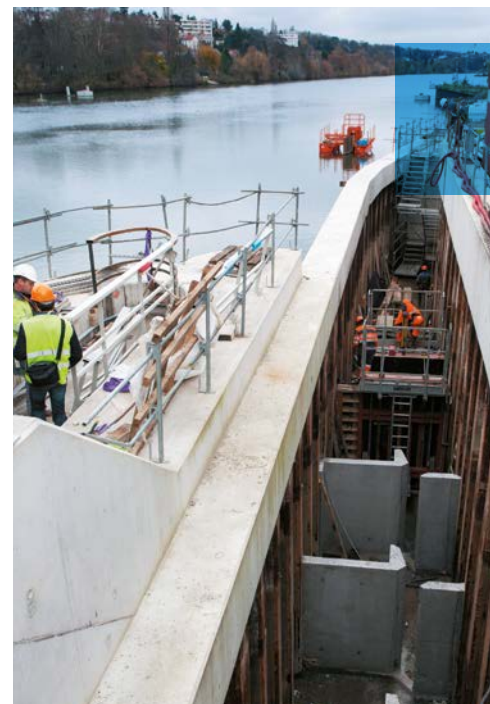
Les 10 temps forts 2012	p. 4
Rencontre avec Marc Papinutti	p. 6
Nos missions	p. 8
Les chiffres-clés 2012	p. 9
Les données financières 2012	p. 10
Gouvernance	p. 14
Le mot du président	p. 16
Le conseil d'administration	p. 17
Anticiper	
A. Une loi pour préparer l'EPA	p. 19
B. Une stratégie pour la voie d'eau	p. 19
C. Une organisation adaptée aux nouvelles missions de VNF	p. 20
D. Une communauté de travail au service de la voie d'eau	p. 22
Faciliter	
A. Accompagner les navigants	p. 25
B. Une gestion hydraulique sécurisée	p. 27
C. Fiabiliser le réseau	p. 28
Moderniser	
A. Investir pour les infrastructures	p. 31
B. Aménager le réseau et les ouvrages	p. 33
C. S'engager pour l'avenir du fluvial	p. 36
Promouvoir	
A. Accompagner les acteurs économiques	p. 41
B. La voie d'eau au cœur des territoires	p. 46
C. Restauration du canal du Midi	p. 49
Responsabiliser	
A. Un établissement éco-responsable	p. 51
B. Le bilan social	p. 55
Vos interlocuteurs	p. 58
L'organisation administrative de VNF	p. 59



Les 10 temps forts 2012

Convention cadres de Poitiers

Plus de 500 cadres de la voie d'eau se sont réunis lors de la Convention cadres VNF de Poitiers, les 15 et 16 novembre 2012.



Maintenance préventive

De nombreux ateliers ont été réorganisés selon la méthode « 5S » dans le cadre de la politique de maintenance préventive.



Barrage du Coudray- Montceaux

Mise en service du barrage du Coudray-Montceaux (Essonne) en juillet 2012 : un investissement de 40 M€ pour améliorer la gestion hydraulique sur la Seine et garantir la sécurité des personnels.

Passé à poissons de Chatou

La passe à poissons du barrage de Chatou (Yvelines) garantit la continuité piscicole sur la Seine jusqu'à sa confluence avec la Marne. Elle sera opérationnelle en 2013.



Débat public Bray-Nogent

Un projet pour approfondir la Seine entre Bray-sur-Seine (Seine-et-Marne) et Nogent-sur-Seine (Aube) et en permettre l'accès aux péniches à grand gabarit. 1450 personnes ont participé au débat public qui s'est achevé en février 2012.

Franprix et la logistique urbaine

L'enseigne Franprix a lancé en septembre 2012 une opération logistique au cœur de la capitale pour alimenter par le fleuve 80 de ses magasins parisiens.



Canal du Midi : une campagne pour les platanes

Lancement en juillet-août 2012 d'une large campagne de sensibilisation du public sur la nécessité d'assurer la replantation des arbres du canal du Midi.



Réouverture de la boucle de Nancy au tourisme

La boucle de la Moselle a été réouverte à la navigation de plaisance grâce aux financements de VNF et de la communauté urbaine de Nancy.



Travaux de la LGV Est

De mars à mai 2012, RFF a acheminé 100 000 tonnes de remblai par la voie d'eau pour la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne.



La nouvelle DT Centre-Bourgogne

Plus de 70 cadres se sont réunis à l'abbaye de Corbigny pour préparer création de la Direction territoriale du Centre-Bourgogne.



Rencontre avec

**Marc
Papinutti**
Directeur
général
de Voies
navigables
de France

« Donner du sens à l'action des collaborateurs »



Avec la création d'un établissement public administratif de 4 700 personnels au 1^{er} janvier 2013, VNF change d'échelle. Quel regard portez-vous sur 2012, une année charnière de préparation ?

Au-delà des chiffres, nous sommes passés d'une seule catégorie de personnels à quatre ! Conformément aux engagements pris avec l'État, l'établissement public administratif (EPA) VNF préserve en effet le statut des agents qui le rejoignent. Ainsi, aux côtés des 400 salariés de droit privé de l'ancien établissement public industriel et commercial (EPIC), VNF regroupe sous une même bannière des fonctionnaires en position normale d'activité, des contractuels de droit public et des ouvriers de parcs et ateliers (OPA). Cette démarche, très complexe, a nécessité d'intenses concertations. La bonne volonté de tous a porté ses fruits. Je remercie la Direction des ressources humaines et des moyens, mais aussi notre autorité de tutelle et les organisations syndicales. Une logique s'est installée, fondée sur la confiance et qui a permis de déboucher sur des accords. Nous avons entamé l'année 2013 dans la sérénité. Autre point crucial : la construction de l'EPA a permis de donner du sens à l'action quotidienne des collaborateurs. Des fondamentaux sont partagés par tous : un sens du service public, de la sécurité – j'y reviendrai –, un

sens du service aux usagers, un sens de la « profondeur », car notre intervention ne se limite pas aux canaux, mais suggère des coopérations avec l'ensemble des acteurs de la voie d'eau, collectivités locales, riverains, entreprises, associations, partenaires de la gestion hydraulique, etc.

VNF voit aussi modifier et élargir ses missions. Comment abordez-vous ces enjeux ?

Exploitation, entretien, modernisation... l'essentiel des missions qui nous incombaient perdurent ou sont renforcées dans le cadre de l'EPA. L'acte fort, c'est que les moyens nécessaires à leur mise en œuvre sont entre nos mains, et non plus

sensibilisée à la notion de risque. Plus généralement, je suis très attentif à la notion de dialogue. De ce point de vue, les concertations qui ont accompagné la mise en place de l'EPA ont ouvert la discussion. Le baromètre social, mis en place en 2012, s'inscrit dans cette même logique. Je souhaite également que l'EPA soit un lieu où chacun puisse prendre la mesure de ses responsabilités. Nous avons largement abordé cette thématique à l'occasion de la Convention cadres de VNF à Poitiers en novembre 2012. Un plan de formation des pratiques managériales a également été mis en place. L'objectif : mettre à la disposition des agents d'encadrement une « boîte à outils » qui leur permette

opérations logistiques jusqu'au cœur des villes, sont en pleine expansion. Fondamentalement, le fluvial répond à une demande sociétale. Il reste que nous devons poursuivre nos efforts de fiabilisation du réseau, en particulier sur le grand gabarit, à l'image du travail accompli en 2012, sur le barrage du Coudray, dans l'Essonne. Le « projet voie d'eau » de VNF à 2018 devrait nous y aider.

Entre clients et usagers, professionnels, plaisanciers et grand public, les utilisateurs de la voie d'eau sont très variés. Quelle est votre conception du service public aux usagers ?

L'essentiel de nos efforts doit porter sur les utilisateurs du réseau à grand gabarit. De fait, le développement du fret est inscrit au contrat d'objectifs et de performance (COP) signé avec l'État pour la période 2011-2013. Notre compétitivité et, au-delà, celle de la France, dépend du niveau de service que nous serons en mesure d'apporter aux transporteurs. Pour autant, le fluvial ne saurait se résumer au transport de marchandises. La plaisance – et ses usagers – constitue un autre axe stratégique de VNF. L'Établissement a une mission de service public au sens où il gère et exploite l'ensemble du domaine qui lui est confié, les voies d'eau navigables, mais aussi leur environnement. Cela signifie que l'établissement doit œuvrer pour le partage de l'espace public de la voie d'eau entre tous les usages : le transport, bien sûr, mais aussi les loisirs, la pêche, la promenade. Cette démarche suppose des partenariats ancrés dans les territoires, notamment avec les collectivités locales. Une chose est sûre : VNF doit se fixer pour objectif de satisfaire aux besoins de tous, notamment des clients, qui payent pour l'usage de ce domaine. Dans le prolongement des commissions de dialogue locales et nationales créées en 2012, l'année prochaine devrait d'ailleurs voir la mise en place de baromètres de satisfaction des utilisateurs. C'est cela aussi le service public.

« Fondamentalement, le fluvial répond à une demande sociétale. »

mis à disposition. Dans le domaine de la gestion hydraulique, par exemple, nous ne déléguons plus notre mission : nous l'exerçons à la fois de manière fonctionnelle et hiérarchique. Cette organisation modifie en profondeur le jeu des responsabilités au sein de notre communauté de travail. L'échelon régional, représenté par les directeurs territoriaux, est directement impliqué dans les grandes orientations de l'établissement. De même, les salariés de droit public ont fait leur entrée, au 1^{er} janvier 2013, au conseil d'administration. Autant de signes tangibles de l'unification du service de la voie d'eau.

Quelles sont vos priorités pour les femmes et les hommes de VNF ?

La sécurité des agents reste ma priorité absolue. La généralisation des ateliers « 5S », destinés à améliorer la sécurité et les conditions de travail des interventions de maintenance, illustre cette volonté. Toute la chaîne hiérarchique est

d'écouter, d'entendre, de transmettre notre socle de valeurs communes mais aussi de prendre leurs responsabilités.

Comment analysez-vous le maintien global de la part de marché du trafic fluvial en 2012 ?

Le fluvial souffre peu au regard des autres modes de transport terrestres, plus durement touchés par la crise. D'autant que les baisses de trafic varient fortement d'un bassin à l'autre. Sur la Seine, par exemple, le transport de conteneurs se porte bien. Les opérateurs restent en outre très dynamiques : la flotte dédiée au fret voit ses capacités augmenter avec des bateaux de plus en plus gros. Les entreprises sont toujours plus nombreuses à intégrer le mode fluvial dans leurs stratégies de développement, notamment sur les segments d'activité qui constituent nos trafics de base comme le BTP ou le transport de céréales. D'autres secteurs, comme la collecte de déchets ou les



Nos missions

Établissement public administratif du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, Voies navigables de France gère un réseau constitué de 6 700 km de canaux, fleuves et rivières aménagés, de plus de 4 000 ouvrages d'art et de 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Les personnels de l'État et de Voies navigables de France travaillent à l'accomplissement des missions confiées à l'établissement :

- Exploiter, entretenir, maintenir, améliorer, étendre et promouvoir le réseau des voies navigables;
- Promouvoir et développer le transport fluvial et contribuer au report modal;
- Assurer la gestion hydraulique des voies et, à titre accessoire, l'exploitation de l'énergie hydraulique;
- Concourir au développement durable et à l'aménagement du territoire;
- Préserver la biodiversité et la continuité écologique;
- Gérer et exploiter le domaine public confié par l'État;
- Conserver le patrimoine et valoriser le domaine public fluvial;
- Promouvoir le tourisme fluvial et les activités nautiques;
- Apporter un appui technique aux autorités de l'État en matière de police de la navigation.

Loi n° 2012-77 du 24 janvier 2012 relative à Voies navigables de France

Les chiffres-clés de VNF en 2012

Voies navigables confiées

6 700 km

dont 600 km repris en gestion en 2012, suite à l'interruption de l'expérimentation de décentralisation des voies bourguignonnes

Organisation

7 directions territoriales

(création de la direction territoriale Centre-Bourgogne au 1^{er} janvier 2013)

Investissements

167 M€

d'investissement en fiabilisation et développement, dont 46 M€ sur le réseau à grand gabarit

Domaine

148,8 M€

de taxes hydrauliques perçues en 2012

25,3 M€

de recettes domaniales

Personnel

4 700

personnels

dont environ 4 300 agents de l'État et 400 personnels de droit privé

26 recrutements

de saisonniers (expérimentation sur deux régions)

Formation :

4 890 h (hors DIF)

soit 12,85 h/salarié (+ 45 %/2011)

Transport fluvial

Recettes péages plaisance :

5,4 M€

Recettes péages marchandises :

8 M€

Les données financières 2012 de VNF

Après l'intégration des biens du domaine en 2010 et de l'infrastructure en 2011, l'année 2012 n'a pas enregistré d'évolution notable en matière comptable, à l'exception de la comptabilisation en fonctionnement de la subvention pour charges de service public et du plafonnement de la taxe hydraulique, intervenu en vertu de la loi de finances pour 2012. L'année 2012 constitue la dernière année au cours de laquelle VNF bénéficie de la mise à disposition, à titre gratuit, d'un plafond de 4 435 agents du ministère de l'Écologie du Développement durable et de l'Énergie.

1. Panorama général sur l'année 2012

A. Le bilan financier

Le bilan est la représentation des ressources et des emplois dont dispose l'établissement public. Sur l'exercice 2012, les immobilisations brutes progressent de 212 M€, à 5 571 M€. Après constatations des dotations aux amortissements et provisions, l'actif immobilisé net ressort à 5 074 M€, en progression de 27 M€ par rapport à la clôture de l'exercice précédent.

Présentation comptable : actif (en M€)

ACTIF	2012			2011
	Brut	Amortissements et provisions	Net	Net
Immobilisations incorporelles	225,7	36,6	189,1	153,5
Immobilisations corporelles	5 331,1	458,5	4 872,6	4 879,1
Immobilisations financières	13,9	1,8	12,1	13,1
TOTAL I - ACTIF IMMOBILISÉ	5 570,6	496,9	5 073,7	5 045,6
Créances d'exploitation	63,0	16,6	46,3	60,5
Comptes financiers	62,5	0,00	62,5	79,9
TOTAL II - ACTIF CIRCULANT	125,7	16,6	109,0	140,5
TOTAL GÉNÉRAL (I+II)	5 696,3	513,5	5 182,8	5 186,3

Présentation comptable : passif (en M€)

PASSIF	2012	2011
Capitaux propres	5 085,2	5 068,1
Autres fonds propres	1,8	2,1
Provisions pour risques/charges	8,2	3,7
Dettes	87,6	112,4
TOTAL GÉNÉRAL	5 182,8	5 186,3

B. Le compte de résultat

Le compte de résultat enregistre l'ensemble des charges et des produits de l'exercice. Il distingue les opérations d'exploitation, les opérations financières et les opérations exceptionnelles.

Compte de résultat : charges (en M€)

CHARGES	2012	2011	Variation
Charges d'exploitation	331,6	317,8	4,3 %
Charges financières	1,1	2,6	-56,3 %
Charges exceptionnelles	1,0	34,3	NS
Total des charges	333,7	354,6	-5,9 %
Solde créditeur = excédent	90,6	28,1	NS
TOTAL GÉNÉRAL	424,3	382,7	10,9 %

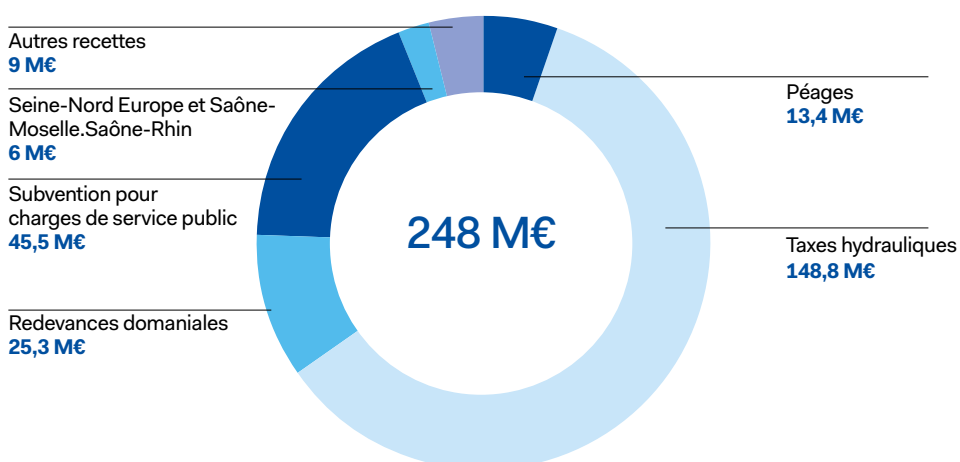
Compte de résultat : produits (en M€)

PRODUITS	2012	2011	Variation
Produits d'exploitation	418,0	361,5	15,7 %
Produits financiers	0,1	0,8	-86,8 %
Produits exceptionnels	6,2	20,4	-69,9 %
TOTAL GÉNÉRAL	424,3	382,7	10,9 %

2. Les ressources de VNF

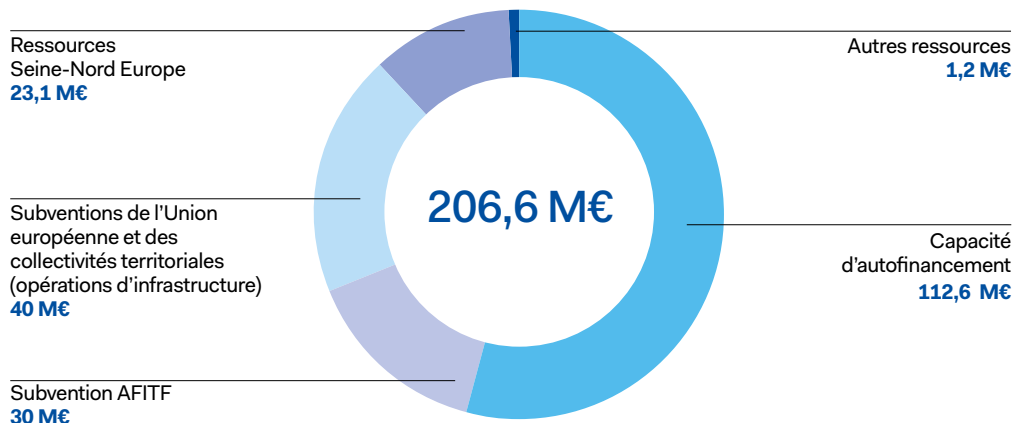
A. Les recettes de fonctionnement en 2012

Les recettes de fonctionnement de l'établissement s'élèvent pour l'exercice clos à 248 M€, en progression de 52 M€ par rapport à 2011 grâce à l'augmentation de la taxe hydraulique et au reclassement en exploitation de la subvention État pour charges de service public.



B. Les ressources d'investissement

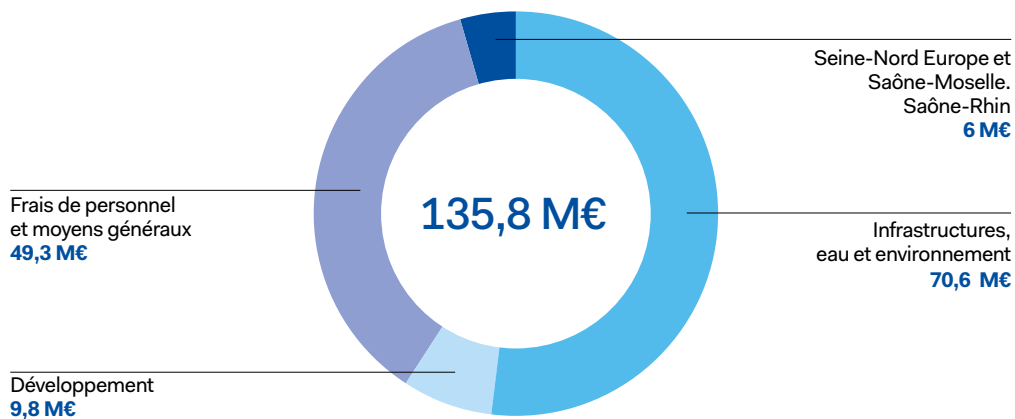
En 2012, le montant total des ressources d'investissement s'élève à 206,6 M€, contre 210,4 M€ en 2011.



3. Les dépenses de VNF

A. Les dépenses de fonctionnement 2012

Les dépenses de fonctionnement de l'établissement s'élèvent pour l'exercice clos à 135,8 M€, en retrait de 3,0 M€ par rapport à 2011.



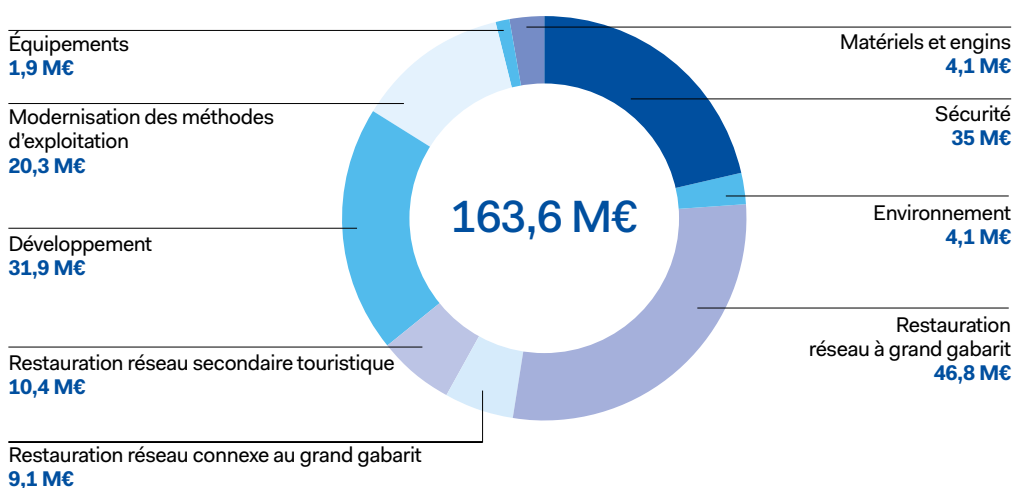
Les dépenses du domaine « infrastructure, eau et environnement » ressortent à hauteur de 70,6 M€ sur l'exercice 2012, soit un montant quasi équivalent à celui de 2011.

(en M€)	2012	2011	Variation
Exploitation et fonctionnement courant	21,8	22,5	-3,1 %
Dragages et sondages	18,7	17,8	5,1 %
Travaux d'entretien	18,4	18,1	1,7 %
Hygiène et sécurité	3,4	3,0	13,3 %
Environnement	1,5	1,4	7,1 %
Subventions	4,4	3,1	41,9 %
Autres	2,4	3,9	-38,5 %
Total	70,6	69,8	1,1 %

B. Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement s'élèvent à 210 M€ en 2012, en retrait par rapport à 2011 (-37,5 M€), du fait notamment de la réduction des investissements d'infrastructure (-28,4 M€) et du projet Seine-Nord Europe (-7,3 M€).

Les investissements d'infrastructure



Les investissements de développement et les opérations avec les filiales

Hors opérations immobilières, les investissements de développement se montaient en 2011 à 5,8 M€. En 2012, ils atteignent 4,3 M€ et ont porté sur :

- les sites d'accostage 1,6 M€
- les maisons éclusières 1,7 M€
- les autres actions (sites touristiques, points pêche...) 0,9 M€

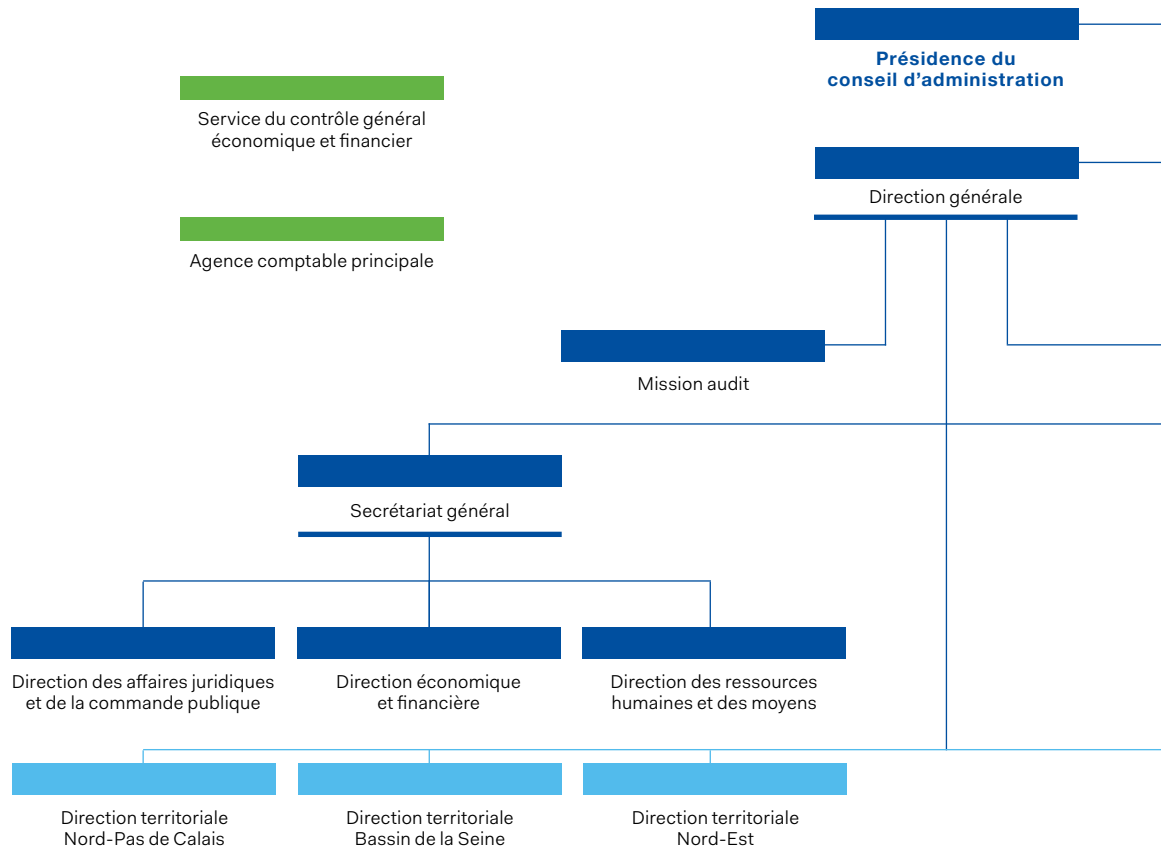
La diminution par rapport à 2011 est à mettre sur le compte de l'arrêt de la subvention « Fluvial Initiative » (1,5 M€ en 2011).

Les autres investissements s'élèvent à 42,3 M€ et se répartissent en 10,2 M€ pour les moyens généraux et 32,1 M€ sur le projet Seine-Nord Europe.

Retrouvez l'intégralité des données dans le rapport financier 2012 de VNF sur vnf.fr, rubrique « Qui sommes-nous ? »

Gouvernance 2012

- Agnès Doitrand-Laplace
Directrice de la communication
- Alain Monteil
Directeur territorial Bassin de la Seine
- Antoine Quidu
Chef de cabinet du président et de la direction générale
- David Ménager
Directeur des ressources humaines et des moyens
- Corinne de la Personne
Directrice territoriale Nord-Est
- Didier Sachy
Directeur de l'infrastructure, de l'eau et de l'environnement
- Franck Agogue
Directeur général adjoint
- Frédéric Lesfargues
Directeur territorial Centre-Bourgogne
- Isabelle Andrivon
Directrice générale adjointe
- Guilhem Blondy
Directeur économique et financier
- Alain Gest
Président du conseil d'administration



Marc Papinutti
Directeur général

Bernard Tavernier
Agent comptable principal

Jean-Pierre Drefresne
Directeur territorial Nord-Pas de Calais

Monique Novat
Directrice territoriale Rhône Saône

Nathalie Augereau
Directrice de cabinet du président et de la direction générale

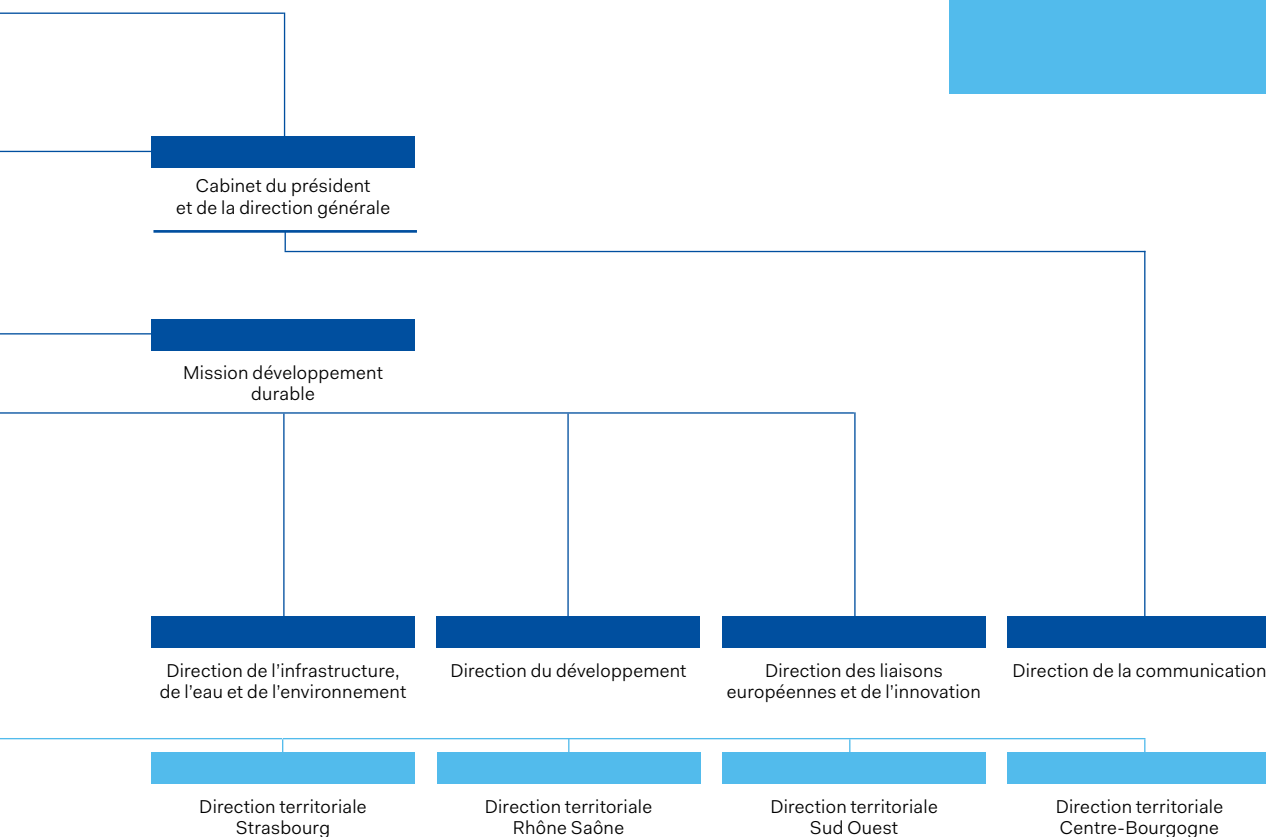
Nicolas Bour
Directeur des liaisons européennes et de l'innovation

Pascal Girardot
Directeur général délégué, directeur par intérim des affaires juridiques et de la commande publique

Patrick Butte
Directeur territorial Sud Ouest

Guy Rouas
Directeur territorial Strasbourg

Philippe Mauge
Directeur du développement



Le mot du président



DÉPUIS LE PREMIER JANVIER 2013, le dernier volet de la loi portant création de l'établissement public administratif VNF est entré en vigueur. Le succès de cette réforme, qui a nécessité un travail de préparation considérable en 2012, fait que Voies navigables de France compte aujourd'hui plus de 4 700 salariés de droit public et de droit privé, rassemblés au sein d'une même organisation œuvrant pour un service public de la voie d'eau plus efficace et dont les missions, notamment en matière de gestion hydraulique, ont été confortées. Le conseil d'administration, que j'ai l'honneur de présider, a également vu sa composition modernisée pour tenir compte de ces nouvelles réalités.

Pour autant, nous ne devons pas oublier les bons résultats sur l'activité générale de l'établissement. L'année écoulée a permis de poursuivre la modernisation du réseau avec des réalisations emblématiques, telles que la finalisation du programme de rehaussement des ponts du Nord-Pas-de-Calais permettant de garantir à 5,25 m de hauteur libre l'accès en hinterland du grand port maritime de Dunkerque, la mise en service du barrage du Coudray, qui aura nécessité quatre années de travaux, mais aussi l'achèvement des travaux de la ligne droite de Carnon, sur le canal du Rhône à Sète.

Concernant les grands projets de développement, deux débats publics ont été menés avec succès : le premier sur la mise à grand gabarit de la liaison Bray-sur-Seine/Nogent-sur-Seine, le second relatif à Mageo, portant sur l'approfondissement de l'Oise. Il convient d'ajouter également la poursuite du dialogue compétitif pour la reconstruction des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse, ainsi que la préparation du débat public de Saône-Moselle. Saône-Rhin avec la conduite des études sur les aspects environnementaux et socio-économiques et des rencontres au sein du territoire avec les acteurs économiques.

Quant au projet Seine-Nord Europe, le gouvernement a souhaité confier en septembre 2012 une mission conjointe au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et à l'Inspection générale des finances (IGF) portant sur la faisabilité financière du projet dans le cadre de la procédure en partenariat public-privé. Rejetant la conclusion de la mission qui préconisait un report du projet à une période économique plus favorable, le ministre chargé des Transports a annoncé en mars 2013 l'arrêt de la procédure actuelle de partenariat public-privé pour remettre à plat du dossier dans ses aspects techniques. Il a installé à cet effet une mission de reconfiguration présidée par le député Rémy Pavros, dont l'objectif est de préparer un nouveau projet qui pourra être présenté dès le premier semestre 2014 à la Commission européenne afin de pouvoir bénéficier de financements européens, qui pourraient atteindre 30 %.

Je conclurais mon propos en revenant sur la légère contraction des trafics fluviaux en 2012 avec - 1,6 % en tonnes-kilomètre et - 0,9 % en tonnes. Globalement, au regard de la conjoncture économique, je ne peux que me réjouir du maintien de la part de marché du mode fluvial et de l'arrivée de nouveaux trafics à l'image de la logistique fluviale mise en œuvre par Franprix pour la desserte de ses magasins parisiens. L'intérêt des chargeurs pour le mode fluvial ne se dément pas. Son attractivité tant en termes de coûts que de bénéfices environnementaux demeure plus que jamais un atout en faveur de son développement.

Alain GEST, président du conseil d'administration de Voies navigables de France

Composition du conseil d'administration au 1^{er} janvier 2013

Le conseil d'administration de VNF, auquel assistent le commissaire du gouvernement, le contrôleur général, le directeur général, l'agent comptable et le secrétaire du comité d'entreprise, se compose de 30 membres.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Alain GEST

9 REPRÉSENTANTS DE L'ÉTAT NOMMÉS RESPECTIVEMENT PAR ARRÊTÉ DU MINISTRE

Représentant le ministre chargé
de l'Économie

Anne BOLLINET

Représentant le ministre chargé du Budget

Antoine SEILLAN

Représentant le ministre chargé
des Transports

Christian DE FENOYL

Représentant le ministre chargé
de l'Agriculture

Rosine TRAVERS

Représentant le ministre chargé
des Transports choisi parmi les présidents
des directoires des grands ports maritimes

Christine CABAU WOEHREL

Représentant le ministre chargé
du Tourisme

Jacques AUGUSTIN

Représentant le ministre chargé
de l'Énergie

Thomas DOUBLIC puis
Guillaume LANIER au 20/02/2013

Représentant le ministre chargé
de l'Environnement

Virginie DUMOULIN

Représentant le ministre chargé
des Collectivités territoriales

Mathieu DUHAMEL

9 PERSONNALITÉS NOMMÉES PAR ARRÊTÉ DU MINISTRE CHARGÉ DES TRANSPORTS

Représentant la Chambre nationale
de la batellerie artisanale

Michel DOURLENT

Représentant le Comité des armateurs
fluviaux

François BOURIOT puis **Didier LEANDRI**
au 04/01/2013

Représentant l'Association
des utilisateurs de transport de fret

Denis CHOUMERT

Représentant les entreprises de production
d'électricité utilisant l'énergie hydraulique
du domaine confié

Audrey ZERMATI

Deux personnalités choisies en raison
de leurs compétences en matière de
transports ou d'aménagement du territoire
dont une titulaire d'un mandat électoral
national ou local

Alain GEST

Thérèse COROMPT

Deux présidents de commissions
territoriales

Antoine HERTH

François PATRIAT au 21/02/2013

Représentant les associations
de protection de la nature
et de l'environnement

Gérard ALLARD

12 REPRESENTANTS DES SALARIÉS DE L'ETABLISSEMENT

Salariés de droit privé

Claude DENET

Guy ARZUL

Catherine LELEU

Claudine MARQUIS

Olivier MATRAT

Salariés VNF, agents de l'État

Thierry VERDIER au 26/02/2013

Eric COLLIN au 26/02/2013

Michel FLEURY au 26/02/2013

Xavier COOLS au 26/02/2013

Patrick MACQUART au 26/02/2013

Pascal SIMON au 26/02/2013

Alain HERR au 26/02/2013

MEMBRES DE DROIT AVEC VOIX CONSULTATIVE

Directeur général de VNF

Marc PAPINUTTI

Commissaire du gouvernement
auprès de VNF

Christophe SAINTILLAN

Représentant le commissaire
du gouvernement

Fabien BALDERELLI

Contrôleur général, économique
et financier près VNF

Jean DEULIN

Agent comptable principal de VNF

Bernard TAVERNIER

Secrétaire du comité d'entreprise de VNF

Marc BAILLY

Anticiper

Préparer et réussir l'EPA

Dans la perspective du nouvel établissement public administratif (EPA), 2012 a vu la préparation du regroupement, sous une même bannière, des personnels de droit public et privé. À la clé, une organisation renouvelée, une gestion plus performante et des compétences valorisées



A. Une loi pour préparer l'EPA

Concrétisée par la loi du 24 janvier 2012, la réforme de VNF a fait l'objet d'une intense préparation tout au long de l'année. Une démarche menée sous le signe de la concertation. Au 1^{er} janvier 2013, VNF devient ainsi un établissement public administratif (EPA) regroupant, sous l'autorité du directeur général, l'ensemble des personnels du service public de la voie d'eau, soit 4 314 agents de droit public (DDT concernées et services de navigation) et 389 salariés de droit privé de l'ancien « établissement public industriel et commercial ».

Dès le début du projet, les représentants du personnel ont été consultés. Un accord national avait été signé dès juin 2011 avec trois syndicats. En 2012, les consultations se sont poursuivies avec l'autorité de tutelle pour la rédaction des décrets d'application de la loi du 24 janvier.

DES MISSIONS ÉLARGIES

Sur le fond, la loi du 24 janvier donne à l'établissement la maîtrise de tous les moyens et toutes les compétences,

jusqu'ici dispersées, pour offrir aux usagers de la voie d'eau un service de qualité.

Entretien, exploitation et développement : les missions du nouvel établissement sont élargies. Son rôle en matière de gestion hydraulique est renforcé pour prendre en considération les enjeux liés au partage de la ressource en eau. L'action de l'établissement sur le réseau touristique est mise en avant, compte tenu de son rôle en matière environnementale et d'aménagement du territoire. Et surtout, son rôle en faveur du développement du transport fluvial sur le réseau à grand gabarit est conforté.

La police de la navigation, exercée jusqu'ici par les services de la navigation sur une partie du domaine public affecté à la navigation, est une mission régalienne de l'État. De ce fait, elle n'est pas transférée au futur EPA.

Cette mission est directement rattachée aux services déconcentrés du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie.

B. Une stratégie pour la voie d'eau

Le déploiement de la nouvelle organisation de l'établissement s'appuie également sur le projet « Voies navigables 2013, relance de la voie d'eau ». Ce document, qui fixe la stratégie de VNF pour les années à venir a été entériné par le contrat d'objectif et de performances (COP) signé entre l'État et VNF, le 17 janvier 2012. Complémentaire de la loi portant création du nouvel EPA, le contrat d'objectifs et de performance (COP) confirme les engagements en matière de

report modal. Il fixe les objectifs de l'établissement sur la période et les moyens associés. À la fois promoteur de la voie d'eau, gestionnaire des infrastructures et opérateur du réseau de transport fluvial, VNF s'engage à adapter l'offre de service pour mieux répondre aux besoins des usagers et à l'évolution favorable du trafic fluvial.

C. Une organisation adaptée aux nouvelles missions de VNF

L'unification du service public de la voie d'eau sous la tutelle de VNF s'est accompagnée d'une clarification de l'organisation de l'établissement.

1. Les services du siège

LES RESSOURCES HUMAINES

Avec la création de l'EPA, VNF devient, au 1^{er} janvier 2013, l'unique employeur de l'ensemble des 4 700 personnels travaillant pour les voies navigables. D'où l'évolution de son périmètre tout au long de l'année 2012. La nouvelle organisation regroupe ainsi la gestion des ressources humaines et celle des moyens dans une même direction constituant l'environnement de travail des personnels : la DRHM, direction des ressources humaines et des moyens, qui compte une cinquantaine de personnes au 1^{er} janvier 2013. Celle-ci assure des fonctions de pilotage national, avec une forte délégation aux directions territoriales au travers de pôles de proximité. Au sein de la DRHM, la direction des ressources humaines compte, au 1^{er} janvier 2013, une quarantaine de collaborateurs contre une douzaine auparavant.

Le pôle support intégré (PSI) a vu le jour courant 2012 au sein de la DRHM. Sa mission : prendre en charge la gestion administrative et la paie des personnels de statut privé et des agents de droit public. La gestion de la paie des personnels publics a ainsi basculé progressivement tout au long de l'année 2012, des PSI des DREAL vers le PSI de VNF. Un transfert totalement achevé en novembre 2012. Le PSI s'appuie sur trois cellules, deux basées à Béthune et une à Compiègne, chacune d'entre elles étant structurée pour établir un lien direct avec les directions territoriales de VNF. Parallèlement, une autre équipe de la division Gestion administrative et paie a travaillé à l'élaboration du premier budget prévisionnel de la masse salariale commun à l'ensemble des personnels de l'EPA.

ÉCONOMIE ET FINANCES : PILOTAGE RENFORCÉ

La direction économique et budgétaire (DEB) et la direction financière et comptable (DFC) ont, en novembre 2012, fusionné au sein de la DEFI, direction économique et financière. Cette rénovation, achevée en novembre 2012, vise un pilotage renforcé de la fonction financière dans les directions territoriales, une optimisation des achats et une rationalisation de la chaîne d'exécution de la dépense. Par ailleurs, pour la première fois, les comptes 2011 de VNF ont été certifiés sans réserve.

DIRECTION GÉNÉRALE : CONCILIER STRATÉGIE GLOBALE ET VISION LOCALE

La recherche d'une meilleure coordination dans la conduite de la stratégie de l'établissement a bien entendu concerné les plus hautes instances de direction. C'est dans cette optique qu'un comité exécutif (Comex) réunissant la direction générale de VNF et les directeurs territoriaux a été mis en place pour assister le directeur général, aux côtés du comité de direction (Codir) et du comité territorial (Coter) rassemblant autour de la direction générale tous les directeurs du siège pour le premier et l'ensemble des directeurs du siège et des directions territoriales pour le second.

Ingénieurs et techniciens de VNF sur le terrain...



2. La gouvernance territoriale repensée

Le regroupement des personnels du service public de la voie d'eau au sein de VNF a conduit à une rénovation en profondeur de l'organisation territoriale. Pour accompagner au mieux le processus de déploiement des compétences, la direction générale a mis en place un comité *ad hoc* de « chargés d'affectation ». Ses missions : informer les personnels sur les projets en cours et apporter une assistance technique aux directeurs territoriaux.

Dans le cadre du nouvel EPA, les anciennes directions interrégionales, directions régionales et délégations locales laissent place à sept directions territoriales (voir ci-contre). C'est dans ce contexte que la direction territoriale Centre-Bourgogne (voir encadré) a vu le jour. En matière de gestion des ressources humaines des personnels publics, les directions territoriales disposent d'une large délégation. La nouvelle organisation simplifie également les relations entre VNF et ses partenaires locaux, qui bénéficient désormais d'un interlocuteur unique en la personne du directeur territorial.

DES UTI AU PLUS PRÈS DU TERRAIN

La création des unités territoriales d'itinéraires (UTI), remplaçant l'ancienne organisation administrative en arrondissements et subdivisions, a été initiée par VNF dès 2007 dans la région Nord-Est. Destinées à améliorer l'offre de services aux usagers en assurant l'efficacité et la cohérence de la gestion hydraulique et domaniale sur des itinéraires identifiés, les UTI se déploient progressivement au sein des directions territoriales. Fin 2012, elles étaient au nombre de 9 (3 pour la DT Nord-Pas-de-Calais et 6 pour la DT Nord-Est).

Création de la direction territoriale Centre-Bourgogne

Après deux ans d'expérimentation de décentralisation, l'État et le Conseil régional de Bourgogne sont convenus, en février 2012, de ne pas s'engager vers un transfert des canaux à la collectivité locale. Au 1^{er} janvier 2013, VNF reprend donc l'exploitation des voies navigables concernées et la gestion du personnel. C'est dans ce contexte qu'est née la 7^e direction territoriale de VNF, la DT Centre-Bourgogne. Restait à en déterminer les contours. À l'issue du rapport remis en mai par le préfigureur Frédéric Lasfargues, la nouvelle DT regroupe l'ancienne direction interrégionale du Centre-Est (DDT Nièvre) et les 2 délégations locales de VNF rattachées aux DDT de Côte d'Or et de Saône-et-Loire. S'étendant sur 10 départements répartis dans 5 régions, elle couvre un territoire irrigué par 947 km de voies navigables. À terme, quelque 700 agents intégreront la nouvelle DT.



Plus de 70 cadres de la DT Centre-Bourgogne rassemblés à Corbigny (Nièvre).



... et réunis pour faire avancer les projets.

Les sept directions territoriales de VNF

- Direction territoriale Nord-Pas-de Calais
- Direction territoriale Bassin de la Seine
- Direction territoriale Nord-Est
- Direction territoriale Strasbourg
- Direction territoriale Rhône Saône
- Direction territoriale Sud Ouest
- Direction territoriale Centre-Bourgogne



Les cadres de VNF réunis à Poitiers en novembre 2012.

D. Une communauté de travail au service de la voie d'eau

L'EPA se doit de développer une politique d'emploi et de formation adaptée à la spécificité des missions de la voie d'eau et valorisante pour les personnels.

1. Optimiser les compétences

Pour préparer au mieux les affectations des agents au sein du nouvel EPA, VNF a opéré, durant toute l'année 2012, une démarche de répositionnement. Une circulaire signée le 29 mars 2012 en a précisé les modalités, en veillant à la concertation sociale et à l'information des agents.

« CHAQUE AGENT SUIV SON POSTE »

Dans une phase initiale, en avril 2012, les chefs de service ont défini les organigrammes des futures entités – en faisant apparaître le nombre d'emplois affectés – ainsi que les fiches de poste associées, après avis des comités techniques locaux et validation. En juin 2012, chaque agent s'est vu

proposer une affectation sur un poste précis, sans mobilité géographique imposée et selon le principe « chaque agent suit son poste ». Au terme des échanges entre l'administration et les agents, les commissions administratives paritaires ont pu examiner, fin 2012, les affectations et les éventuels recours individuels.

UNE CARTOGRAPHIE DES MÉTIERS ET DES COMPÉTENCES

Identifier les métiers et les compétences qui assureront l'ensemble des missions confiées à VNF : telle est la vocation de la cartographie des métiers, prévue par la loi, mise en place en 2012. Elle « établit les types d'emplois qui sont nécessaires à l'exercice de l'ensemble des missions de l'établissement et détermine les catégories de personnel, de droit public et de droit

privé, ayant vocation à les occuper ». Dans l'attente de la promulgation du décret, la cartographie des emplois a fait l'objet d'un accord-cadre signé par l'État, VNF et deux organisations syndicales représentatives. Quinze types d'emplois ont ainsi été recensés, identifiant le statut des agents qui les occupent actuellement, et fixant les catégories de personnels susceptibles de les occuper. Le document prévoit que la répartition actuelle entre public et privé sera globalement maintenue, soit, pour les quelque 4 700 postes, 92 % de personnels de droit public et 8 % de droit privé. À terme, la définition des emplois doit permettre à VNF de construire des référentiels pour tous les métiers, servant de guide à une réelle gestion prévisionnelle des métiers et des compétences.

MAINTENANCE PRÉVENTIVE : DES COMPÉTENCES PRÉCIEUSES

Prévenir plutôt que guérir : ainsi pourrait être résumée la stratégie de l'établissement en matière de disponibilité du réseau. Et cette stratégie ne saurait se limiter aux investissements de remise en état ou de modernisation. Elle nécessite également un renforcement des moyens en personnel dévolus à la maintenance préventive, un renforcement des compétences. Une démarche poursuivie tout au long de l'année par l'établissement, avec le recrutement de spécialistes et des actions de formation en faveur des techniciens (création d'un réseau de formateurs internes, chantiers « 5S »...).

Bilan et perspectives lors de la convention des cadres

Moment clé dans la vie de l'établissement en 2012, la convention « Demain VNF » a réuni à Poitiers, les 15 et 16 novembre, plus de 500 cadres publics et privés. L'objectif : dresser un état des lieux de la mise en place des nouvelles structures de l'EPA au 1^{er} janvier 2013 et en préciser le fonctionnement. Plusieurs tables rondes, introduites par des questions d'agents recueillies en vidéo, ont permis de mieux cerner leurs préoccupations sur les perspectives de l'EPA, l'évolution des carrières, les conditions de travail, etc. De quoi conforter l'existence d'une véritable communauté de travail au service de la voie d'eau. À noter que plusieurs clients et partenaires de VNF ont été conviés à ces journées de réflexion : une table ronde leur a été spécifiquement consacrée, au cours de laquelle ils ont pu exprimer leurs attentes, notamment en matière de qualité de service.

Des garanties pour le personnel

Menée en étroite concertation avec les organisations syndicales, la réforme de VNF pérennise le statut et les avantages sociaux, individuels et collectifs, des agents de droit public et de droit privé regroupés au sein du même établissement. Enfin, sept représentants du personnel transféré, constituant un comité technique unique, intègrent dès 2013 le conseil d'administration du nouvel EPA. Par ailleurs, toutes les œuvres sociales et culturelles proposées par le comité d'entreprise sont maintenues pour les salariés de droit privé qui intègrent l'établissement.

2. Des outils pour accompagner le changement

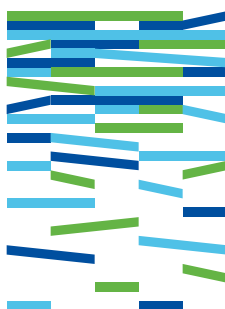
UN BAROMÈTRE SOCIAL POUR ANTICIPER

Pour accompagner la réforme et en mesurer les effets, le ministère et VNF se sont dotés, à travers un baromètre social, d'un instrument d'analyse des attentes du personnel. En février 2012, un questionnaire, élaboré en concertation avec les organisations syndicales, a ainsi été adressé à l'ensemble des collaborateurs. Ce document s'articulait autour de 5 thématiques : travail au quotidien, fonctionnement du service, communication au sein de VNF, appréciation sur les évolutions à venir de l'établissement, vision de l'avenir. Les résultats de la première vague d'enquête ont été diffusés sur l'intranet de l'établissement en avril 2012. Sur l'ensemble des personnels, 1851 ont répondu, soit un taux de réponse de 40 %. En 2013, une autre enquête permettra de compléter les résultats du baromètre social.

COMMUNICATION : TRANSPARENCE ET PÉDAGOGIE

Chargée d'apporter aux agents la meilleure information possible sur l'avancée de la réforme, la direction de la communication a mis en place une série d'outils d'accompagnement sur toute l'année

Un nouvel identifiant associé au logo VNF



2012. Deux supports d'information, intitulés VNF 2013, ont été lancés : une lettre papier à destination de tous les personnels et une lettre électronique envoyée aux cadres et à la maîtrise. Plus largement, la direction de la communication fait évoluer l'image de l'établissement vers davantage de cohérence. Symbole de la réunion des 4 700 agents du service public de la voie d'eau, un nouvel identifiant graphique vient ainsi compléter le logo de VNF, qui lui aussi évolue légèrement.



VNF s'investit dans la professionnalisation de ses cadres

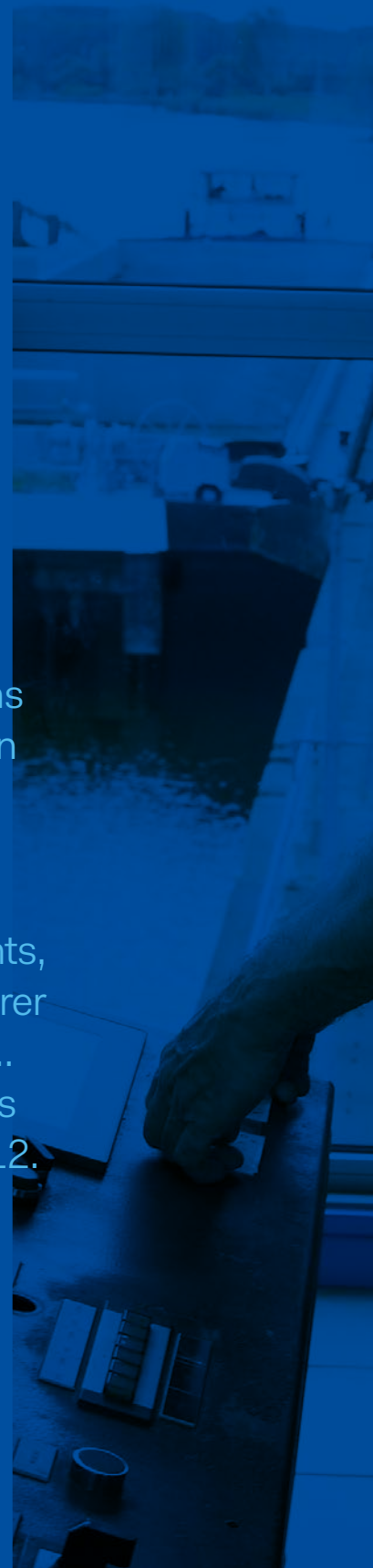
Miser sur la compétence managériale

La professionnalisation de l'encadrement s'est accélérée en 2012 avec le lancement du plan de développement des pratiques managériales, destiné à tous les cadres de l'EPA. Définis à partir d'un référentiel propre à l'établissement, trois profils de managers ont été déterminés, bénéficiant de leur propre plan de formation. D'ici à 2014, 350 cadres de la voie d'eau devraient en bénéficier.

Faciliter

Offrir un haut niveau de service aux usagers

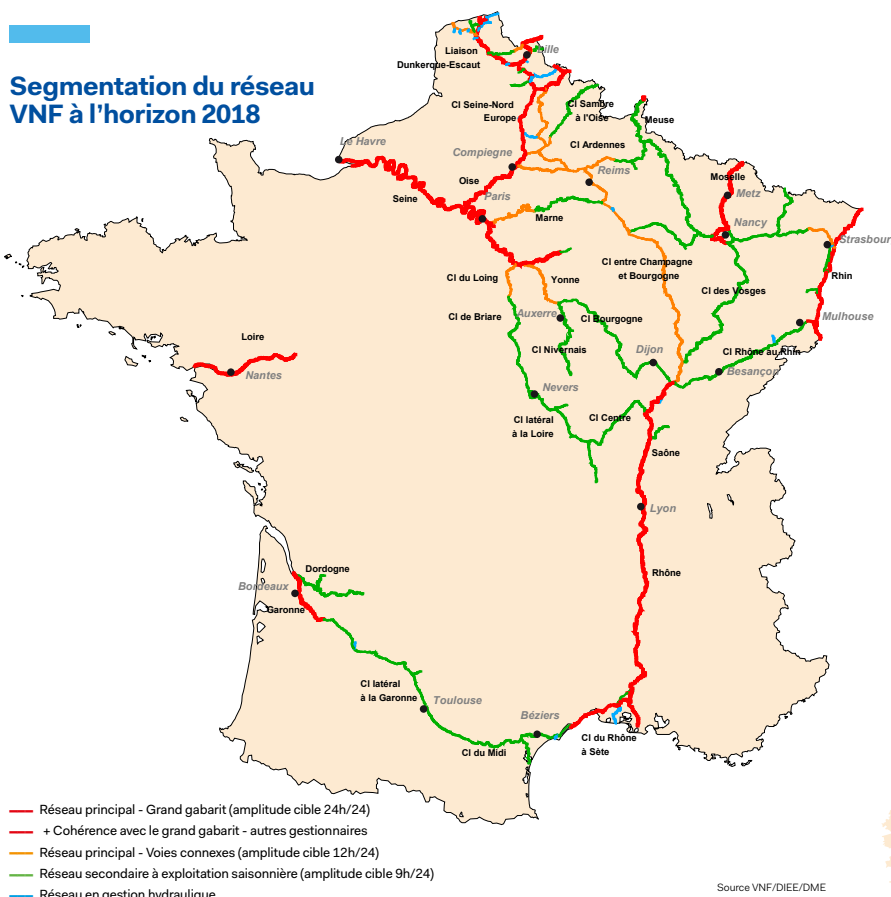
Pour toujours mieux répondre aux besoins des usagers et relever le défi de l'évolution des trafics, VNF a renforcé son offre de service. Proposer une information ciblée, développer de nouvelles technologies, rester à l'écoute des attentes des navigants, se montrer réactif en cas d'incident, assurer une maintenance spécialisée préventive... autant de dispositions, assorties d'actions concrètes, qui se sont intensifiées en 2012.



A. Accompagner les navigants

Pour VNF, le dialogue et la concertation avec les usagers sont les gages d'une relation de qualité. En parallèle, de nouveaux outils, fondés sur les nouvelles technologies, ont été développés pour faciliter le trafic fluvial.

Segmentation du réseau VNF à l'horizon 2018



L'offre de service de VNF est adaptée aux enjeux des trafics fluviaux actuels et futurs. Le réseau est segmenté en deux catégories de voies : le réseau fluvial principal dédié prioritairement au fret et au report modal, et le réseau secondaire, surtout tourné vers la plaisance.

1. Des outils innovants

BIENTÔT, UNE TÉLÉCOMMANDE ÉVOLUÉE

Organisation rime aussi avec modernisation. VNF travaille à la mise au point d'un système de communication entre les usagers et un ouvrage, afin de permettre aux bateaux de s'auto-bassiner dans

des écluses à petit gabarit en toute sécurité. Un dispositif qui repose, entre autres, sur la mise à disposition d'un bouton d'arrêt sécurisé. À cette fin, un marché de réalisation a été lancé pour concevoir et développer un matériel adapté au réseau. Fin 2012, une première version du système a pu être testée sur deux ouvrages du canal de Saint-Quentin (Aisne).

L'INFORMATION FLUVIALE SE DÉVELOPPE

VNF mène également une politique volontariste pour améliorer la qualité de l'information diffusée aux usagers, aux gestionnaires portuaires et aux exploitants de la voie d'eau. Ainsi, l'année 2012 a été consacrée au développement et à

Le Wifi arrive dans les écluses



l'achèvement de plusieurs chantiers importants. L'outil OLR (Offre Logistique du Réseau fluvial) tout d'abord, qui apporte une information complète sur les interfaces portuaires aux chargeurs et aux transporteurs, s'est doté d'une version centrée sur les quais publics. Celle-ci a été mise en ligne sur le site Internet vnf.fr. De nouvelles cartes électroniques de navigation intérieure aux standards européens (ECDIS) ont également été publiées en téléchargement gratuit sur le site Internet de VNF : la Grande Saône en novembre 2012 et la mise à jour de la Garonne en juillet 2012, en attendant une carte sur la Moselle pour 2013. Le déploiement du système AIS (Automatic Identification System) s'est par ailleurs poursuivi en 2012. À la fin de l'année, près de 700 bateaux étaient équipés de transpondeurs permettant de les géolocaliser, dont plus de 400 financés par le dispositif proposé par VNF (soit 41 % de plus qu'en 2011). Le couplage du « cahier de l'éclusier » avec cette application AIS marque un pas en avant : il permet à l'éclusier de connaître la position exacte des bâtiments à l'approche pour mieux anticiper et préparer les manœuvres. VNF prévoit de connecter ce serveur avec celui des grands ports maritimes afin de compléter le maillage du réseau. Autre avancée technologique notable, mise en ligne sur Internet : un système d'information en temps réel sur les hauteurs libres au niveau de six ponts critiques (ICOP) en Seine Aval. Enfin, rappelons qu'un bulletin hebdomadaire de l'état du réseau sur vnf.fr, complété par un numéro d'appel unique pour toute question sur la navigation, reste à la disposition des usagers.

2. Gestion des chômages : anticipation, concertation et information

VNF veille en permanence au bon état du réseau. En 2012, quelque 120 chômages ont été coordonnés sur les voies d'eau.

Pour faire face à l'éventualité d'une mauvaise connexion 3G, VNF a expérimenté, de septembre à décembre 2012, une connexion gratuite par Wifi à un portail fluvial pour trois écluses de la Deûle : à Don, Lille Grand Carré et Quesnoy-sur-Deûle. Le bilan de cette opération conditionnera son déploiement à plus grande échelle.

Ces périodes d'interruption ou de restriction de la navigation visent à assurer la maintenance et la modernisation du réseau. D'une durée variable, d'un jour à plusieurs mois, les chômages exigent une programmation très en amont, établie en étroite concertation avec les usagers afin de réduire au minimum la gêne occasionnée. Pour cela, VNF dresse un calendrier précis des travaux, différentes étapes de discussion avec les partenaires étant nécessaires pour établir un calendrier définitif des opérations. Mises en ligne sur Internet et publiées en plusieurs milliers d'exemplaires, les cartes des chômages ont informé les usagers, tout au long de l'année 2012, sur les périodes d'inaccessibilité du réseau et les itinéraires alternatifs. Cette organisation minutieuse a permis de maintenir un service de qualité, sans trop perturber le trafic.

3. Répondre aux besoins des usagers

LES COMMISSIONS D'USAGERS EN PLEIN ESSOR

VNF a mis en place différentes instances de concertation avec les usagers, notamment les commissions locales et la commission nationale des usagers. Une sous-commission des usagers en charge de l'hygiène, de la sécurité et de la vie quotidienne des navigants a également vu le jour en 2012. Les attentes prioritaires portaient sur la collecte et l'élimination des déchets des usagers, les stationnements des bateaux en fonction de leurs usages et de la voie d'eau concernée. Deux réunions se sont déjà tenues en 2012. Au niveau local, le dialogue reste également une priorité. La Direction territoriale Nord-Pas-de-Calais, par exemple, a réuni quatre fois dans l'année la commission locale des usagers « transport et tourisme » pour recueillir leur avis sur les projets de création ou de modernisation d'infrastructures, organiser les chômages, et aider à recenser les besoins en termes de services et de travaux.



Une convention nationale a été signée entre la Gendarmerie nationale et la DT Nord-Est.

PERFECTIONNEMENT DE L'OFFRE DE SERVICE

Toujours dans un souci de faire progresser l'offre de service, VNF a eu recours au recrutement de saisonniers afin d'assurer l'exploitation de la navigation sur les périodes de moyenne et haute saison. Une expérimentation a été menée dans le Nord-Est et le Sud Ouest. Au total, 26 contrats ont été conclus pour une durée de 2 à 6 mois, entre avril et octobre. Les besoins des usagers touchent aussi à la sécurité. C'est la raison pour laquelle VNF a renforcé ses missions de surveillance. À Metz, une convention locale a été signée avec la Gendarmerie nationale visant à intensifier son action sur les voies d'eau. En parallèle, une brigade fluviale s'est constituée. Elle patrouillera sur le réseau Lorrain et en particulier sur la Moselle canalisée. Agir vite et efficacement lors des intempéries s'inscrit également dans les exigences de l'offre de service de VNF. Au cours de la vague de froid de février 2012, qui a paralysé une grande partie des voies fluviales, les brise-glace ont été mobilisés rapidement pour escorter les bateaux prisonniers du gel. Les agents



Un brise-glace de la DT Nord-Pas-de-Calais en intervention, en février 2012.



B. Une gestion hydraulique sécurisée

Garant de la gestion hydraulique, qui recouvre des enjeux économiques et écologiques majeurs, VNF cherche à prioriser l'usage du réseau pour la navigation tout en veillant à satisfaire ses autres fonctionnalités.

LA NAVIGATION, PRIORITÉ DE LA VOIE D'EAU

Pour y parvenir, VNF multiplie la mise en place de règlements d'eau. Véritable carte d'identité d'un ouvrage, ce document établit les modalités de gestion et d'entretien des barrages et des prises d'eau, en temps normal comme en situation de crise. Il constitue un élément essentiel pour accroître la connaissance du réseau. Instrumentaliser les prises d'eau, par des moyens de mesure, contribue également à optimiser la gestion hydraulique. Ce dispositif permet de suivre les quantités d'eau nécessaires à l'alimentation des canaux et de réagir en conséquence. Il alimente aussi les informations transmises aux différents interlocuteurs de VNF.

QUAND L'EAU OFFRE D'AUTRES USAGES

La voie d'eau permet d'autres usages que la navigation, qui méritent également d'être encouragés. VNF s'y attache en menant des actions significatives sur le réseau. Ainsi, la remise en production de la centrale hydroélectrique de Bourg-et-Comin sur l'Aisne, inaugurée le 21 septembre, s'inscrit dans cette démarche, en cherchant à favoriser l'exploitation des énergies renouvelables.



La centrale hydroélectrique de Bourg-et-Comin (Aisne).

ont assuré des tournées quotidiennes, y compris le week-end, pour veiller à ce que les usagers soient ravitaillés en eau. Réitérés en mars puis en octobre et décembre, ces épisodes de froid ont de nouveau mobilisé les équipes pour casser les glaces accumulées.

De son côté, la Direction territoriale de Strasbourg a mis au point une étude de connaissance et d'amélioration du fonctionnement hydraulique de son réseau. Objectifs : garantir un mouillage suffisant pour la navigation, limiter les prélèvements sur la ressource en eau et harmoniser les pratiques et les outils utilisés. Lancée en 2013, cette étude concernera tout d'abord le canal du Rhône au Rhin branche sud avant de se poursuivre sur le canal de la Sarre et le canal de la Marne au Rhin.



Barrage de Saint-Léger-des-Vignes (Nièvre)

C. Fiabiliser le réseau

Pour garantir la sécurité et la fluidité du trafic, VNF mise sur le développement d'une maintenance préventive et investit dans la formation des hommes.



Contrôle électrique sur une écluse automatisée.

LA MAINTENANCE PRÉVENTIVE : OUTILS, ACTION ET FORMATION

Prévenir vaut mieux que guérir. C'est en anticipant les éventuelles défaillances sur les ouvrages que le réseau restera sûr et accessible en permanence. VNF développe ainsi une maintenance spécialisée préventive pour fiabiliser la disponibilité de la voie d'eau. Le canal du Nord dans le Nord-Pas de Calais, par exemple, fait l'objet d'une vaste opération de maintenance deux fois par an, au printemps et à l'automne. Les 30 avril et 1^{er} mai 2012, sept écluses ont été passées au crible de façon à vérifier et remettre à niveau leur bon fonctionnement. Afin d'identifier au préalable les différents chantiers à mener, les équipes s'appuient également sur le logiciel de gestion de maintenance assistée par ordinateur (GMAO). Il complète les informations recueillies lors des inspections d'écluses, en apportant un soutien informatique efficace. Son utilisation se déploie progressivement sur le réseau. La Direction territoriale de Strasbourg, site pilote national, a opté pour le produit CARL tandis que la DT Nord-Pas-de-Calais a retenu le progiciel CORIM. Trois guides nationaux sur la GMAO ont été produits afin d'aider à la mise en œuvre de la GMAO sur un plan local. Outre l'informatisation des procédures de maintenance, la GMAO s'inscrit dans une démarche de modernisation de la maintenance des quelque 7 500 ouvrages majeurs du réseau VNF, en impliquant l'ensemble des acteurs de la maintenance au sein de l'établissement.

AMÉLIORER LES COMPÉTENCES

Les outils sont utiles. Les hommes encore plus. Les interventions de maintenance, de plus en plus pointues, nécessitent des équipes bien formées. VNF poursuit la mise en œuvre du dispositif d'accompagnement participatif des formations-actions, qui vise à la montée en compétences des agents. Trois grandes thématiques sont traitées au cours des sessions : la mise en œuvre d'un chantier « 5S » pour instaurer durablement l'ordre, la propreté et la sécurité dans un atelier ; l'élaboration d'un plan de



Les chantiers en actions

Les ateliers de Vives-Eaux, Joinville et Beaulieu ont fait successivement l'objet de chantiers 5S au cours de l'année 2012, avec Saint-Quentin et Péronne. Un plan de maintenance préventive et les gammes opératoires ont été mis en place à l'écluse d'Alfortville. Trois autres écluses (Vives-Eaux, Champagne et Marolles) se sont lancées également dans la démarche, de même que les barrages de Joinville et de Coudray. Trois écluses de l'axe entre la Seine et la région Nord (canal du Nord et Venette sur l'Oise) disposent elles aussi de leur plan de maintenance préventive.

Le nouveau centre d'intervention de Givet (Ardennes).

maintenance préventive pour chaque ouvrage; la rédaction des gammes opératoires pour harmoniser les pratiques d'intervention. En 2012, cent formations-actions ont été organisées, ce qui correspond à 350 agents formés. Dans le cadre de la montée en puissance de cette démarche de maintenance préventive, VNF s'est également doté d'un nouveau centre d'intervention. Situé à l'écluse des Quatre Cheminées, à Givet, dans les Ardennes, ce centre dispose d'un point d'accueil pour les usagers. Surtout, son poste de commande permet de superviser l'exploitation de l'ouvrage et de la chaîne de pilotage des 51 écluses sur la Meuse et le canal des Ardennes.

PRÉVENIR LES PANNES ET LES ACCIDENTS

Se montrer réactif et limiter les temps d'intervention sur les pannes concourent à fiabiliser le réseau. La Direction territoriale Sud-Ouest a mis au point un système de recensement des pannes aux ouvrages. L'analyse permet d'orienter des programmes spécifiques de maintenance préventive sur les secteurs les plus concernés. Une démarche innovante et performante qui a permis, par exemple, la restauration des digues de Montech, et le colmatage d'une fuite dans la berge du canal de Montech à Montauban. Rendre le réseau plus sûr et protéger les populations passent également par la



consolidation des digues. Dans le bassin de la Seine, le réservoir de Monampteuil a subi une opération de consolidation de sa digue nord. Dans la région Nord-Pas-de-Calais, près de 3 millions d'euros ont été investis pour l'étanchéification et le confortement des digues de Bauvin.



Chantier sur l'écluse de Pont Malin (Nord).

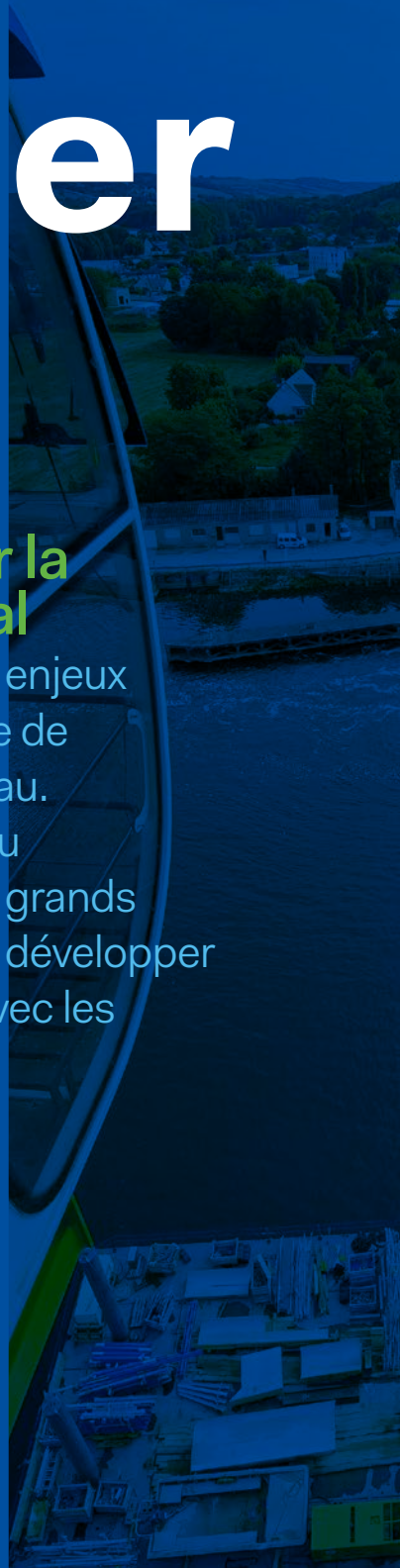
Sécurité lors des chantiers : un enjeu primordial

Pour éviter tout accident lors des chantiers réalisés sur le domaine confié, l'établissement s'est engagé en 2011 dans une politique nationale relative à la sécurité des chantiers. Dans une instruction du 28/09/2011, VNF a rappelé les obligations réglementaires et instauré de nouvelles obligations internes à respecter sur tout chantier. Suite à la rencontre nationale organisée à Lyon en octobre 2011 sur le thème de la sécurité des chantiers, des outils ont été identifiés comme nécessaires pour le déploiement de la politique dans les services. Ainsi, une circulaire technique, diffusée fin novembre 2012, reprend toutes les obligations en expliquant comment procéder, concrètement, pour les appliquer, des documents types garantissent une harmonisation et une conformité des documents, et un réseau de formateurs internes qui interviennent pour informer, sensibiliser et former les travailleurs a été mis en place au printemps 2012. Autant de moyens engagés pour assurer efficacement la sécurité des travailleurs sur les chantiers.

Moderniser

Poursuivre la modernisation du réseau pour accompagner la croissance du transport fluvial

Face aux objectifs de report modal et aux enjeux européens, VNF poursuit son programme de modernisation et de sécurisation du réseau. De nombreux ouvrages ont été rénovés ou reconstruits cette année. En parallèle, les grands projets fluviaux se poursuivent, en vue de développer le réseau à grand gabarit en cohérence avec les objectifs de croissance attendus.



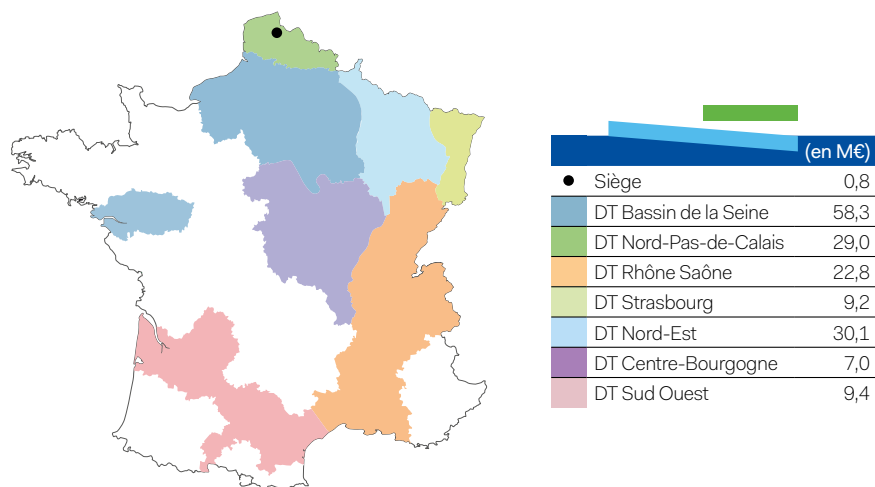
A. Investir pour les infrastructures de la voie d'eau

Le montant des investissements engagés sur les voies navigables gérées par VNF reste toujours très conséquent. Il s'inscrit dans une vision à long terme, à l'horizon 2018-2020, et priorise la sécurité et la performance du réseau.

1. Le budget d'investissement par activité

	(en M€)
Mise en sécurité du réseau	35,4
Environnement	4,2
Amélioration du réseau à grand gabarit	45,9
Amélioration du réseau à petit gabarit magistral	9,4
Amélioration du réseau à petit gabarit régional	10,4
Développement du réseau	34,1
Modernisation des méthodes d'exploitation	20,6
Équipements	2,2
Matériels et engins	4,1
Total fiabilisation et développement du réseau	167,0

2. Le budget d'investissement par région



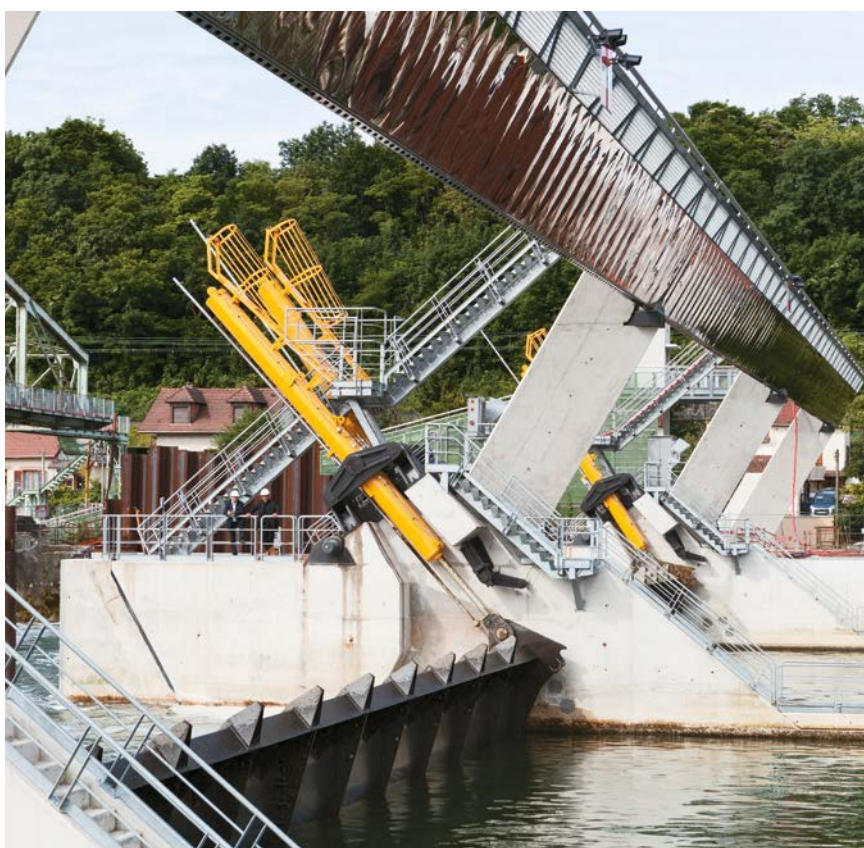
B. Aménager le réseau et les ouvrages

En conservant des ouvrages en bon état et en adaptant le réseau aux exigences du trafic, VNF assure le développement et la dynamique des voies navigables. Plusieurs opérations de reconstruction ou de modernisation ont ponctué l'année.

1. Sur le réseau à grand gabarit

MISE EN SERVICE DU BARRAGE DE COUDRAY-MONTCEAUX

Après cinq années de travaux, cofinancés par VNF et la Région Île-de-France, le nouveau barrage de Coudray-Montceaux a été mis en service le 3 juillet 2012. Situé dans l'Essonne, cet ouvrage permet de maintenir le niveau de la Seine jusqu'au barrage de Vives Eaux. Le but : garantir la circulation de grandes unités fluviales, vers ou depuis l'agglomération parisienne. Chaque année, près de 13 300 bateaux de commerce franchissent les écluses du Coudray, soit plus de 5,5 millions de tonnes de marchandises transportées entre Melun et Paris. La modernisation du barrage, qui constituait l'un des plus gros chantiers du programme Seine amont, visait à améliorer la gestion hydraulique et la sécurité des personnels d'exploitation et de maintenance. Le montant d'investissement total avoisinait les 40 millions d'euros. Équipé de trois clapets entièrement automatisés, l'ouvrage est désormais géré à distance à partir d'un local sur berge. Une passerelle piétonne de 160 mètres de long est accessible depuis octobre 2012 aux vélos poussés à la main via une rampe d'accès végétalisée. Le barrage dispose également de deux ascenseurs pour les personnes à mobilité réduite.



Le barrage de Coudray-Montceaux (Essonne).

CHATOU BIENTÔT OPÉRATIONNEL

Toujours en Île-de-France, la reconstruction du barrage de Chatou (Yvelines) se poursuit. Une nouvelle étape a été franchie avec l'achèvement du génie civil sur la troisième et dernière passe du barrage. La pose des derniers éléments du clapet, qui permettra l'automatisation des manœuvres, s'est achevée fin octobre. Des moyens importants ont été déployés pour soulever chaque clapet, dont le poids approche les 170 tonnes ! Début novembre, l'installation de la passerelle, deux fois moins élevée que l'ancienne, a parachevé le chantier. La mise

en service du nouveau barrage est prévue à l'été 2013, après la finalisation du bâtiment de commandes et de la passe à poissons. Cette opération de reconstruction, d'un montant proche des 65 millions d'euros, est cofinancée par VNF, la Région Île-de-France, l'Union européenne et l'Agence de l'eau Seine-Normandie.

VILLENEUVE-SUR-YONNE, UN CHANTIER COMPLEXE

En Bourgogne, le barrage de Villeneuve-sur-Yonne fait peau neuve. Lancé en mai 2012, ce chantier comprend la reconstruction des piles côté rive gauche et la pose de trois



Installation d'un clapet du barrage de Chatou (Yvelines).



Changement d'une porte de l'écluse de Cuinchy (Pas-de-Calais) sur le canal d'Aire.

clapets pour une gestion automatisée et fiable du plan d'eau. Au programme également : un nouveau local de commande, une passerelle technique, une passe à poissons, la reconstruction d'estacades et le confortement des berges de proximité. Deux ans seront nécessaires pour achever ce chantier particulièrement complexe, en raison de son implantation au même endroit que l'ancien. Toutes les équipes VNF se sont mobilisées pour les travaux de modernisation de cet ouvrage, dont le coût s'élève à 18,3 millions d'euros, en cofinancement avec la région Île-de-France.

FIABILISATION DES ÉCLUSES DE SEINE AVAL

Outre les gros chantiers de modernisation des ouvrages, VNF engage des opérations de consolidation. Par exemple, l'écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne a bénéficié d'une rénovation des bajoyers afin de remplacer les poutres en bois dégradées et renforcer les palplanches. Cette opération, d'un montant total de 1,7 M€, cofinancée par la région Haute-Normandie et le Feder, a été réalisée pendant le chômage de l'ouvrage, du 2 avril au 29 juin 2012.

OPÉRATION DE RÉHAUSSEMENT DES PONTS DU NORD-PAS-DE-CALAIS

Les différentes opérations de rehaussement des ponts du Nord-Pas-de-Calais touchent à leur fin. L'intervention sur le pont-rail des Fontinettes (Pas-de-Calais) s'est achevée en juillet. Quant à l'ancien pont routier de Blaringhem (Nord), il a été entièrement démantelé, et le pont provisoire dégageant 5,25 m de hauteur libre a été repris en gestion par le Conseil général. Ce dernier étudie actuellement les modalités d'une reconstruction à 7 mètres, à l'horizon 2020. En août, c'était au tour du tablier du pont routier d'Auby (Nord) d'être remplacé par un pont provisoire à 5,25 m de hauteur, afin de permettre le passage de conteneurs sur deux couches. Un nouveau pont sera construit, à 7 m de hauteur libre, pour laisser le passage de bateaux à trois niveaux de conteneurs. Sur les trois axes du grand gabarit, seul restera alors à relever à 5,25 m le pont de Wervicq (Nord), sous maîtrise d'ouvrage de la région flamande. Notons enfin que les études de faisabilité et d'opportunité de passage à 7 m des ponts ferrés et des ponts routiers les plus contraints, sont en cours.

DES ÉCLUSES REMISES À NEUF

Toujours dans le Nord-Pas-de-Calais, plusieurs programmes de modernisation du réseau ont été entrepris. C'est le cas de l'écluse de Cuinchy (Pas-de-Calais), qui a fait l'objet d'un plan de restauration du 21 mai au 17 juin 2012. De nouveaux bajoyers ont été posés pour faciliter la maintenance, tandis que les vantaux étaient repeints après désamiantage sous confinement. La mise à sec de l'ouvrage a été nécessaire pour mener à bien ces opérations. Enfin, les travaux de recalibrage à 3 000 tonnes se sont achevés sur l'Escaut, sont en cours sur la Deûle, et à l'étude pour la Lys mitoyenne.

Les barrages à aiguilles du XIX^e siècle sont vétustes et leur manipulation par les agents difficile.

UNE NOUVELLE PORTE DE GARDE À GIVET

Sur la Meuse, le réseau se modernise également. Exemple : la nouvelle porte de Givet (Ardennes), inaugurée le 8 novembre 2012 en présence de nombreux acteurs socio-économiques, des financeurs et du maire de la commune. Ouvrage de protection du port contre les crues, l'ancienne porte de garde était devenue trop étroite pour permettre le passage des embarcations de 1350 tonnes jusqu'au quai des Trois-Fontaines. Inscrit au contrat de projet État-Région Champagne-Ardenne, l'élargissement de la porte de garde de 7,95 m à 18 m donne désormais accès au centre-ville à ces bateaux comme aux paquebots fluviaux. Des travaux complémentaires d'aménagement du quai des Trois-Fontaines et d'une zone de retournement pour les bateaux seront prochainement réalisés.

RÉGÉNÉRATION DES OUVRAGES DE LA MOSELLE

Le programme de régénération de la Moselle à grand gabarit s'est poursuivi en 2012. Sur les ouvrages de gestion hydraulique, il a concerné notamment la restauration d'une troisième vanne sur le barrage d'Argancy, la poursuite des remplacements des treuils et les chaînes des barrages d'Apach et Koenigsmacker, le renouvellement en chaîne Galle inox des barrages de Jouy-aux-Arches, Pompey-Frouard et Pont-à-Mousson. Sur les ouvrages de navigation, des appareils de manœuvre ont été remplacés sur les écluses de Metz et de Talange. D'autres travaux se sont déroulés sur l'écluse du port de Nancy-Frouard (remplacement des vantaux), les écluses de Talange et Richemont (remise en état), les sites de Apach et Koenigsmacker (pose de lisses de guidage).



2. Sur le petit gabarit

PROJET DE RECONSTRUCTION DES BARRAGES DE LAISNE ET DE LA MEUSE

Le réseau à petit gabarit fait également l'objet d'une politique active de modernisation, inscrite dans le contrat d'objectifs et de performance de VNF. Sur l'Aisne et la Meuse, 29 barrages « à aiguilles », construits au XIX^e siècle et jugés obsolètes, vont être remplacés. Peu précis pour la régulation de la ligne d'eau, leur maniement pénible et dangereux par les agents rend leur modernisation nécessaire. La reconstruction a fait l'objet d'un avis d'appel public à la concurrence (AAPC) publié le 19 octobre 2010 et la procédure de dialogue, comprenant 2 phases de

dialogue avant la remise de l'offre finale, a été lancée le 17 juin 2011. Quatre groupements se sont portés candidats au contrat de partenariat pour le remplacement des 29 barrages de l'Aisne et de la Meuse dont les mandataires sont Vinci, NGE, SPIE Batignolles et Bouygues. Les candidats ont remis leurs premières et secondes propositions respectivement le 30 septembre 2011 et le 25 avril 2012. Après une présentation du DCE de la deuxième phase à chaque candidat et un temps laissé aux questions-réponses entre eux et VNF, 3 auditions ont été organisées avec chaque candidat pour notamment leur permettre de clarifier leurs secondes propositions. Il est ressorti de l'analyse des éléments de cette phase que l'ensemble des premières puis secondes propositions (base et variante

Le canal des Vosges tout automatique



Le programme d'automatisation des écluses du canal des Vosges a pris fin en 2012. Ce chantier d'envergure d'un montant total de 4,5 M€ a permis de moderniser le réseau grâce au remplacement de 22 portes d'écluses et à la rénovation de 2 autres portes. Le trafic fluvial s'en trouve ainsi très sensiblement facilité et sécurisé.

avec microcentrales hydroélectriques) pouvaient être retenues pour participer à la phase d'offres finales de la procédure de consultation. Le 2 octobre 2012, la Direction générale, avec l'accord du ministère de tutelle de l'établissement, a donc décidé de clôturer le dialogue et d'inviter les 4 groupements candidats à participer à la phase d'offres finales de la procédure de consultation sur la base d'un dossier de consultation intégrant toujours une proposition de base et une variante obligatoire avec microcentrales hydroélectriques.

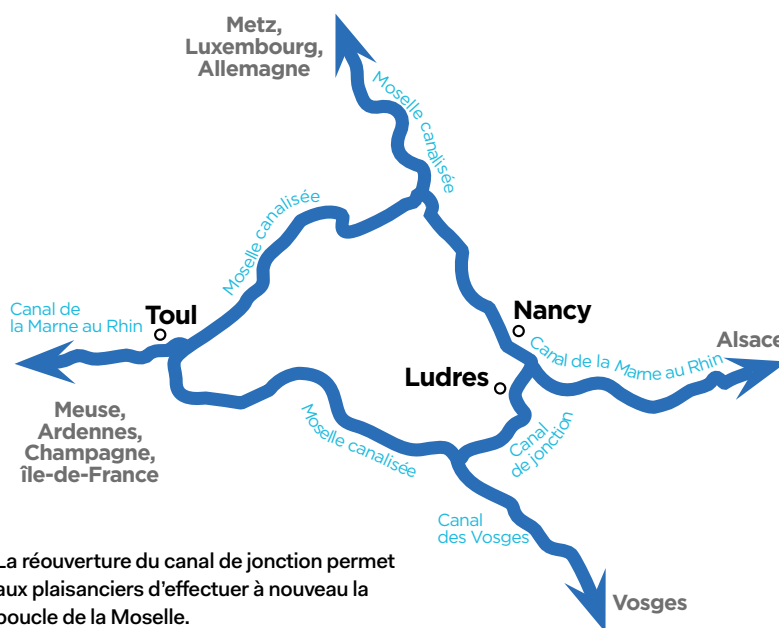
La phase d'offres finales a débuté le 3 octobre 2012 avec la remise du dossier de consultation des entreprises aux candidats et sa présentation à ceux-ci le 9 octobre dernier. La remise des offres finales a eu lieu le 11 janvier 2013 et la signature du contrat devrait intervenir courant 2013.

Dernière heure

Le 19 avril 2013, à l'issue de 30 mois de procédures dans le cadre du contrat de partenariat pour la reconstruction des 29 barrages sur l'Aisne et la Meuse, le conseil d'administration de VNF a désigné Vinci Concessions comme attributaire pressenti.

LES 15 ÉCLUSES DES HOUILLÈRES AUTOMATISÉES

En Alsace, le canal des Houillères de la Sarre entre à son tour dans une ère nouvelle. La mise en service automatique de ses 15 écluses amont a permis de constituer, avec la partie aval, un itinéraire totalement automatisé à l'aide d'une télécommande unique.



La réouverture du canal de jonction permet aux plaisanciers d'effectuer à nouveau la boucle de la Moselle.

LA BOUCLE DE LA MOSELLE DE NOUVEAU EN SERVICE

Fermée à la navigation depuis mai 2008, en raison d'un glissement de terrain, la voie d'eau qui relie le canal de la Marne au Rhin à celui des Vosges, a été rouverte à la plaisance. Il a fallu quatre ans pour restaurer les rives de cet ouvrage sensible, sécurisé par un rideau de pieux sur les 150 m du glissement. La berge du canal a ensuite été rétablie par l'installation d'une barrière de

palplanches. VNF a apporté sa contribution financière à ce chantier de 4 millions d'euros porté par la communauté urbaine du Grand Nancy et qui concerne un maillon important pour la navigation de plaisance comme pour le fret. Reste encore à effectuer des dragages courant 2013 afin que le canal puisse accueillir de nouveau les bateaux de commerce.

C. S'engager pour l'avenir du fluvial

Déterminé à donner une forte dimension européenne au réseau des voies navigables, VNF poursuit le développement des grands projets fluviaux qui constitueront un maillage performant du territoire.

1. Développer les grands projets fluviaux

LE CANAL SEINE-NORD EUROPE

La construction du canal Seine-Nord Europe doit permettre de relier les bassins de la Seine et du Nord-Pas-de-Calais aux 20 000 km du réseau fluvial européen à grand gabarit et à leurs ports intérieurs. La réalisation de ce chaînon manquant de la liaison européenne Seine-Escaut a franchi plusieurs étapes en 2012.

Pour être mené à bien, le projet SNE doit être en phase avec les territoires et répondre à leurs attentes en matière architecturale, paysagère, environnementale mais aussi économique, industrielle et sociale. C'est pourquoi, depuis plusieurs années, différentes instances ont été mises en place pour favoriser le dialogue.

À l'automne 2012, plusieurs réunions territoriales ont été organisées à Paris, Tournai, Lille, Dunkerque, Amiens, Gand et Rouen. Elles ont associé les chargeurs et les organisations des filières industrielles. Les objectifs : faire le point sur l'avancement du projet, actualiser l'information des



Remise du Livre blanc réalisé par l'association Seine-Nord Europe au préfet de Picardie, préfet coordonnateur du projet.

chargeurs et recueillir les attentes de ces derniers.

Totalement impliqués dans le projet, les acteurs économiques sont régulièrement consultés. Un « Livre blanc » consacré aux retombées économiques et aux emplois directs et indirects du projet a été remis le 9 mars 2012 au préfet de Picardie et à VNF. Réalisé par l'association Seine-Nord Europe, ce document est marqué par une forte mobilisation régionale : on dénombre quelque 120 contributions, dont plusieurs issues d'une démarche collective!

Il manifeste également une vraie prise de conscience du périmètre du projet qui couvre 4 régions (Nord-Pas-de-Calais, Picardie, Île-de-France et Haute-Normandie). Il exprime les attentes des acteurs en termes d'emplois et leur permet de proposer leur expertise pour contribuer à la réussite du projet.

Le canal SNE est un outil industriel qui prévoit la réalisation de quatre plates-formes multimodales au sein de la liaison Seine-Escaut, du Havre au Bénélux.



Le port du Havre.

Une nouvelle offre fluviale pour Seine-Nord Europe

VNF a lancé, le 10 octobre 2012, une consultation européenne sur l'offre de transport fluvial lié à la construction du canal : dans le cadre d'un appel à manifestations d'intérêt (AMI), les groupements industriels qui souhaitent s'engager pour le développement d'une offre de transport multimodale innovante et compatible sur le petit et le grand gabarit ont rendu leur proposition mi-mars 2013.

LA LIAISON SEINE-ESCAUT (RÉSEAU DE PORTS MULTIMODAUX)



Le travail de préfiguration de ces plates-formes et de concertation avec les acteurs économiques s'est poursuivi en 2012. Plusieurs protocoles signés par VNF avec les filières (France AgriMer, SNCF Geodis) ouvrent le champ d'une approche industrielle pour que la voie d'eau contribue au renforcement de la compétitivité de ces acteurs industriels. Des réunions de concertation ont été organisées avec les industriels susceptibles de s'implanter sur les plates-formes, à Dunkerque, le 22 octobre et à Rouen le 14 novembre. Elles ont permis de mesurer les attentes des

acteurs industriels implantés dans ces territoires. Durant cette même période, des échanges avec Ports de Paris ont fait émerger les principaux enjeux attendus en Île-de-France dans le cadre de l'ouverture de Seine-Nord Europe. Une réunion s'est également tenue le 22 novembre au Havre pour évaluer les conditions actuelles et futures de liaison entre Port 2000 et la Seine.

DUP CONDE-POMMEROEUL

Le développement du transport fluvial entre la France et l'Europe du Nord passe également par la réouverture à la navigation du canal Condé-Pommeroeul. Une étape décisive a été franchie en 2012 : un arrêté préfectoral déclarant d'utilité publique ce projet a été signé le 14 septembre 2012. Cette réouverture va permettre de renforcer l'attractivité du territoire, d'améliorer la compétitivité des entreprises et de dynamiser le transport fluvial. Les travaux, d'un coût total de 80 millions d'euros financés par le contrat de plan État-Région 2007-2013, la Belgique (région wallonne) et l'Union européenne, devraient aboutir à la remise en circulation du canal vers la fin 2018.

Dernière heure

Début 2013, le gouvernement a mis un terme au dialogue compétitif en vue de la signature d'un contrat de partenariat public-privé pour la réalisation du canal Seine-Nord Europe. Le ministre Frédéric Cuvillier a annoncé, le 22 mai 2013, le lancement des travaux de reconfiguration du projet. Le député Rémi Puvros a été chargé de cette mission. Celle-ci vise à réexaminer le projet dans ses aspects techniques et réglementaires, afin d'optimiser significativement le coût d'investissement et de permettre de présenter un projet reconfiguré dès le premier semestre 2014 à la Commission européenne, dans l'objectif de bénéficier de financements européens au taux maximum.



Une réunion de concertation publique pour Mageo.

LE PROJET MAGEO, TRAIT D'UNION VERS LE RÉSEAU EUROPÉEN

La mise au gabarit européen de la rivière Oise (Mageo) entre Compiègne et Creil représente un enjeu de taille pour la navigation. Elle doit permettre le passage de bateaux au gabarit européen afin de relier les bassins de la Seine et de l'Île-de-France à celui du Nord-Pas-de-Calais et, au-delà, à 20 000 km du réseau européen. Le projet en cours consiste à approfondir la rivière sur 37 km à l'extrémité sud du futur canal Seine-Nord Europe pour garantir un mouillage de 4 m (contre 3 m aujourd'hui) et modifier le tracé des berges de façon à faciliter les manœuvres des bateaux. Les travaux qui doivent être engagés nécessitent au préalable une large concertation publique des 26 communes concernées, des riverains et des usagers. Menées en janvier et février dans plusieurs villes, 7 réunions publiques ont permis de mieux cerner les attentes des différentes parties. VNF s'est engagé notamment à la neutralité hydraulique, à la protection et l'aménagement des berges et au respect du partage des usages de la voie d'eau. www.mageo-concertation.fr



La Seine et ses carrières de granulats, entre Bray et Nogent.

LE TRONÇON BRAY-SUR-SEINE/ NOGENT-SUR-SEINE PASSE AU GRAND GABARIT

Permettre aux péniches à fort tonnage d'accéder au port de Nogent-sur-Seine (Aube) : telle est l'ambition de VNF, qui souhaite étendre le réseau navigable à grand gabarit sur un tronçon de 27 km à partir de l'écluse de la Grande Bosse, en aval de Bray-sur-Seine.

Lancé le 2 novembre 2011, le débat public s'est poursuivi jusqu'au 17 février 2012. Onze réunions publiques ont rassemblé quelque 1 450 participants. Cette forte mobilisation souligne l'intérêt que soulève ce projet. VNF a pu échanger avec l'ensemble des élus, des représentants du monde économique, des associations de défense de l'environnement,

des riverains et du grand public. Parmi les cinq scénarios proposés, celui qui consiste à aménager la Seine de la Grande Bosse à Nogent-sur-Seine pour les bateaux de 2 500 tonnes a remporté la plus forte adhésion. Cette solution permettrait de répondre à la hausse de la demande de fret fluvial tout en respectant le patrimoine naturel et les fonctions écologiques de la vallée de la Bassée. Très sensible à cette dimension environnementale, le conseil d'administration de VNF a annoncé, en juin, la poursuite des études et la mise en place d'une étape préliminaire aux études préalables à l'enquête publique afin d'approfondir les impacts possibles sur les aspects hydrauliques, hydrologiques, sans oublier la dimension socio-économique du projet.

www.projetbraynogent.fr

Forum mondial de l'eau

Le 6^e Forum mondial de l'eau, qui s'est tenu à Marseille du 12 au 17 mars 2012, a accordé une large place au potentiel que présente la navigation fluviale en termes de développement économique et social. VNF a présenté les grands projets dans lequel il est engagé, notamment le canal Seine-Nord Europe et le projet Saône-Moselle/Saône-Rhin. Plusieurs pistes de réflexion ont également été évoquées sur la nécessaire modernisation de la flotte afin de baisser les coûts, de réaliser des économies d'énergie et de diminuer la pollution.

La ligne droite
de Carnon modernisée
sur le canal du Rhône
à Sète.

LA LIAISON SAÔNE-MOSELLE/ SAÔNE-RHIN EN COURS D'ÉTUDE

Le projet de liaison fluviale européenne Saône-Moselle/Saône-Rhin avance. Il doit permettre de relier la France, l'Allemagne, la Suisse, le Luxembourg et l'Europe centrale aux grands ports maritimes du Nord et du Sud. Il revêt un enjeu considérable pour le développement des flux commerciaux de l'Europe vers le bassin méditerranéen.

Après une année 2011 consacrée à la conduite des études, VNF a engagé une large étape de concertation en France et en Europe. Un cycle de cinq réunions européennes a été organisé entre avril et juin 2012 afin de rencontrer les différents acteurs concernés et de développer la dimension européenne du projet à Barcelone (Espagne), Gênes (Italie), Mannheim, Coblenz (Allemagne) et Bâle (Suisse). Toutes ont permis de valider la dimension européenne du projet et l'attente des partenaires transfrontaliers d'une connexion à grand gabarit au sein du corridor multimodal mer du Nord-Méditerranée.

Par ailleurs, la dizaine d'ateliers organisés dans les territoires français traversés ou concernés sur le plan économique ont réuni plus de 50 acteurs locaux du monde économique, institutionnel ou associatif. Ils ont permis une large expression des



attentes vis-à-vis du projet, notamment dans son rôle économique et environnemental.

LE CANAL DU RHÔNE À SÈTE EN PLEINE RESTRUCTURATION

Depuis 2010, des travaux de modernisation interviennent sur le canal du Rhône à Sète afin de développer le transport fluvial entre le port de Sète et l'axe fluvial Rhône-Saône. Une première tranche de 50 M€, dont 38 %

assurés par VNF, sur un projet dépassant globalement les 100 M€, est engagée sur un tronçon de 65 km situé dans un environnement fragile à préserver. Plusieurs opérations d'élargissement du plafond du canal ont été menées durant l'année. Ce projet ambitieux vise à faire du canal un axe structurant pour l'acheminement des marchandises permettant l'emport de bateaux de 2 500 tonnes contre 900 tonnes actuellement.

Promouvoir

The background of the page features a blue-tinted photograph of a river scene. In the upper right, a stone bridge spans across the water. Below it, a small boat is visible. In the lower right, the side of a larger boat is shown, with a white banner that reads 'AURELIE BUSTIA'. The overall composition is layered with a dark blue background on the left and bottom, and a lighter blue background on the right.

Engager une politique commerciale et partenariale au service des usagers et des territoires

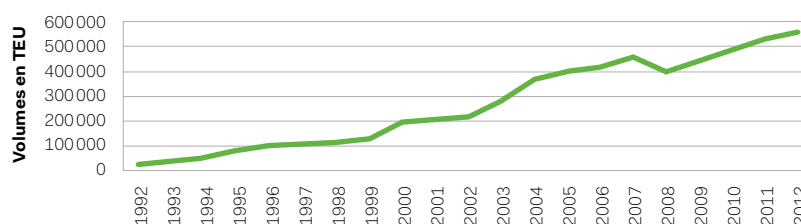
Accroître la part du transport fluvial exige de développer des partenariats avec les acteurs économiques et territoriaux. VNF s'y attelle à travers une politique dynamique de promotion de l'activité, notamment en lien avec les ports maritimes et les ports intérieurs. Le développement du tourisme demeure également au cœur des préoccupations de l'établissement. Avec les collectivités et les associations, l'établissement met en œuvre des programmes de valorisation des territoires et de son patrimoine.

A. Accompagner les acteurs économiques

La voie d'eau propose une alternative à la route qui séduit de plus en plus de transporteurs. VNF continue à promouvoir, soutenir et accompagner ce développement.

	Trafics (en Mt)		Trafics (en Mt-km)	
	2012	Variation	2012	Variation
Produits agricoles	9,9	1,2 %	1 651,3	-4,0 %
Denrées alimentaires, fourrages	3,3	-4,9 %	454,5	-7,5 %
Combustibles, minéraux	3,9	3,4 %	477,2	5,3 %
Produits pétroliers	4,9	-11,2 %	545,8	11,5 %
Minerais, déchets pour la métallurgie	2,5	-19,5 %	282,2	9,4 %
Produits métallurgiques	1,9	-7,5 %	325,7	6,7 %
Minéraux bruts, matières de construction	23,3	0,5 %	2 563,6	0,5 %
Engrais	1,2	5,8 %	211,2	5,5 %
Produits chimiques	2,2	17,8 %	378,9	14,7 %
Machines, véhicules, transactions	4,9	5,1 %	847,7	4,0 %
TOTAL	58,1	-0,9 %	7 738,2	-1,6 %

ÉVOLUTION DU TRAFIC FLUVIAL CONTENEURS FRANCE 1992-2012



1. Promouvoir le report modal

FRANPRIX ENTRE EN SEINE

Depuis septembre 2012, l'enseigne Franprix, filiale du groupe Casino, livre par voie fluviale 80 de ses 350 magasins parisiens en denrées alimentaires sèches. Chaque jour, 26 conteneurs, soit 450 palettes, sont acheminés par barge entre le port de Bonneuil-sur-Marne (Val-de-Marne), jusqu'au port de La Bourdonnais, au pied de la tour Eiffel. Cette opération qui se déroule en moins de 4 heures, permet à Franprix d'économiser 450 000 km de trajet routier en année pleine, soit 37 % d'émissions de CO₂.

Inédite dans le secteur de la grande distribution, cette initiative se présente comme un modèle de coopération réussie entre différents partenaires (VNF, Franprix, Norbert Dentressangle, Terminaux de Seine et Ports de Paris). Pour faciliter l'acheminement, VNF a fiabilisé les horaires d'exploitation des écluses de Saint-Maurice et Créteil et subventionné le moyen de manutention utilisé sur le site de La Bourdonnais contre une garantie de trafics.

UNE NOUVELLE LIGNE DE CONTENEURS SUR LA MOSELLE

Après le Rhin, la Seine, le Rhône et la Meuse, c'est au tour de la Moselle de tester le lancement d'une ligne régulière de

conteneurs pour relier les ports de la rivière à ceux de la mer du Nord et, de là, du monde entier. Le premier transport grandeur nature a été réalisé en novembre avec le chargement de 134 conteneurs de céréales à destination de Huangpu, en Chine, via Rotterdam. Réalisé pour le compte de la société Invivo, cet essai de manutention et de transport s'inscrit dans le cadre des contrats de projet État-Région Lorraine 2000-2006 et 2007-2013, qui ont permis le rehaussement de 7 ponts et la destruction de 3 autres. Les travaux, engagés en grande partie sous la maîtrise d'ouvrage de VNF, ouvrent le passage des conteneurs sur deux couches entre Frouard et Metz et sur 3 couches à l'aval de Metz.

Ces travaux vont de pair avec le projet de création d'une plate-forme multimodale multi-sites destinée à renforcer l'attractivité économique de la Lorraine. Ce projet, soutenu par les acteurs locaux, implique fortement VNF, qui fédère les 3 ports publics concessionnaires de l'établissement : Nancy-Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange. La première étape comporte différents aménagements destinés à faciliter la mise en œuvre rapide d'une ligne de conteneurs régulière, à l'horizon 2013-2014.

OPÉRATION LGV EST SUR LES RAILS

Le transport fluvial peut également se présenter comme un facilitateur de travaux. Ainsi, VNF et Réseau ferré de France (RFF) ont mené une opération logistique dans le cadre de la construction de la ligne à grande vitesse est-européenne. Ce chantier d'envergure nécessitait le percement d'un tunnel à Saverne et la réalisation d'une section de raccordement à Eckwersheim (Bas-Rhin). Une partie du transport des déblais extraits sur ces deux sites a été réalisée par voie fluviale, sur le canal de la Marne au Rhin. De mars à mai 2012, 13 unités fluviales ont acheminé plus de 100 000 tonnes de remblai, soit l'équivalent de 5 000 camions. Cette opération a permis de sécuriser les approvisionnements, tout en affichant un bilan carbone nettement plus performant que la route. Pour ce faire, VNF a investi, avec le concours de l'État et de la Région Alsace, 7 millions d'euros dans

l'aménagement du pont de Dettwiller (Bas-Rhin) pour le chargement des péniches et la construction d'un quai de déchargement à Eckwersheim. Les travaux comprenaient également l'amélioration de la zone de retournement des bateaux à Brumath (Bas-Rhin), ainsi que le confortement et la modernisation des biefs et des écluses.

2. Des aides pour le développement du fluvial

AIDE À LA MODERNISATION DE LA FLOTTE : BILAN ET PERSPECTIVES

Pour faire face à la demande croissante en transport fluvial, VNF s'est engagé, en concertation avec les professionnels du transport fluvial et les services instructeurs, dans le Plan d'aide à la modernisation de la flotte (PAM) 2008-2012, validé par la Commission européenne. Le bilan de cette initiative s'avère positif. Près de 900 dossiers d'aide ont été instruits par les directions territoriales de VNF, parmi lesquels 70 dossiers pour la création de nouvelles entreprises, représentant 3 % de l'offre de cale française (mesurée en tonnage). Près de 100 moteurs ont laissé place à des unités de propulsion modernes réduisant ainsi de plus de 150 tonnes d'émission de CO₂ par unité et par an. L'année 2012 a

Riverdating : 5^e édition

Les 12 et 13 décembre 2012, la cinquième édition des Riverdating a rassemblé à Rotterdam plus de 150 exposants et près de 600 visiteurs. Environ 4 000 rencontres d'affaires ont été organisées. Outre les chargeurs traditionnels, de nouvelles filières ont participé à cet événement, telles la distribution alimentaire ou textile et l'industrie chimique, signe de leur intérêt croissant pour le transport fluvial. Enfin, les seconds Trophées de l'Innovation Logistique Fluviale ont été décernés aux projets européens les plus pertinents et prometteurs en matière de transport fluvial.

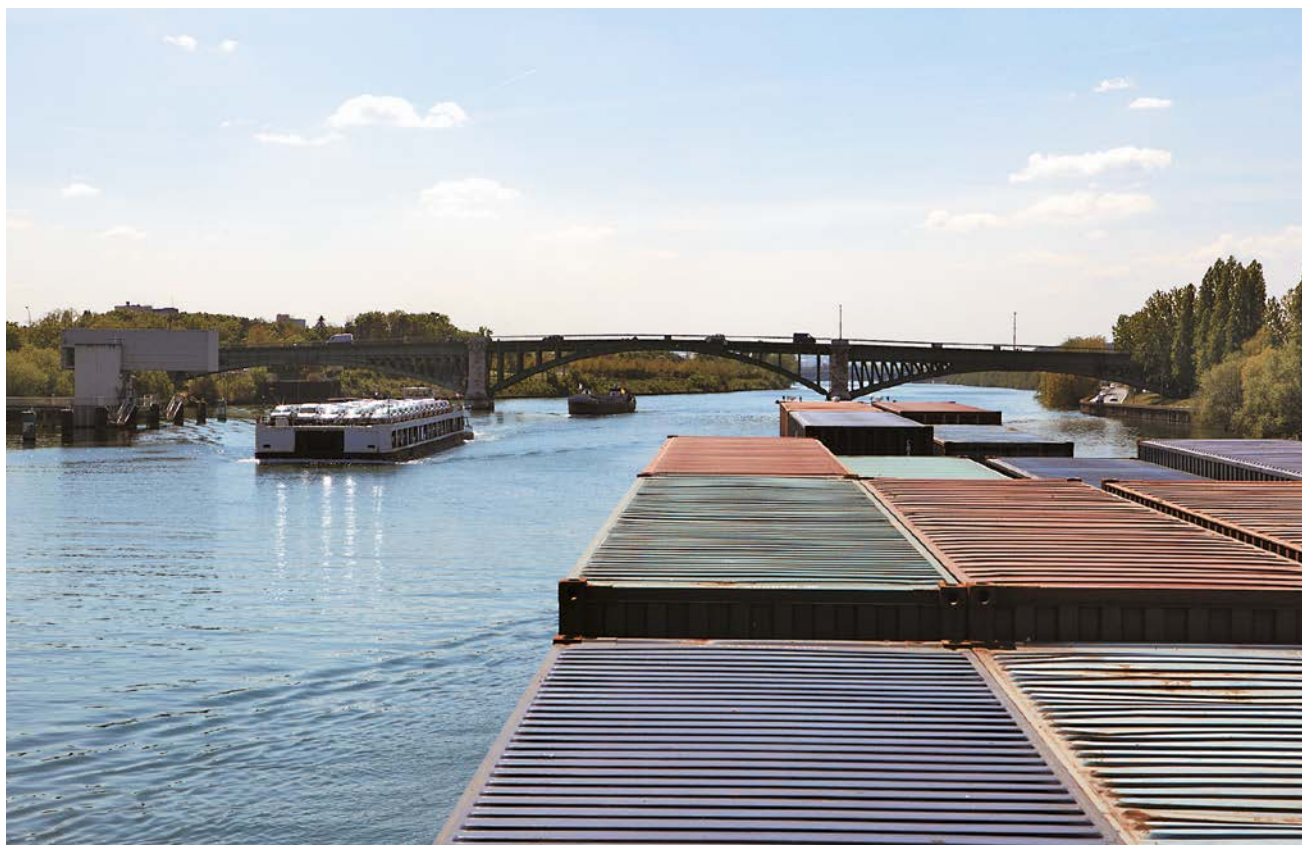


Embranchement fluvial d'Aire-sur-la-Lys (Pas-de-Calais), cofinancé par VNF.

également été consacrée à élaborer avec le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie un nouveau plan d'aide 2013-2017, le Plan d'accompagnement à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI). Au programme : atteindre l'excellence environnementale avec l'équipement en moteurs plus propres et moins énergivores ; adapter les bateaux aux attentes des chargeurs et offrir des capacités de massification ; rendre la profession plus attractive ; moderniser, renouveler et rajeunir la flotte ; mieux adapter les bateaux aux infrastructures et inciter à l'innovation. Dans la même logique, VNF apporte une aide financière à la réalisation d'équipements qui permettent la création ou l'augmentation du trafic. En 2012, 5 nouvelles conventions d'aides aux embranchements fluviaux ont été signées avec des chargeurs, pour 370 millions de tonnes-kilomètre supplémentaires sur 5 ans, ce qui porte le montant total engagé pour les 87 dossiers validés à près de 12 millions d'euros depuis 2008.

Dernière heure

Validé en mars par la Commission européenne, un nouveau Plan d'accompagnement au report modal (PARM) est opérationnel depuis 2013. Il s'agit d'un régime d'aides à la réalisation d'études logistiques, à l'expérimentation de transport par voie fluviale, et au financement d'infrastructures et d'équipements de transbordement. Il est opérationnel pour une période de 5 ans. Ce plan complète le Plan d'accompagnement à la modernisation et à l'innovation de la flotte (PAMI), destiné à la batellerie, qui vient d'être approuvé en juin 2013 par la Commission européenne.



Convois fluviaux sur la Seine.

CRÉATION DU FONDS FLUVIAL POUR LES PME

Le 8 mars 2012, le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, VNF, la Caisse des Dépôts, CDC Entreprises, le Crédit coopératif et l'association Entreprendre pour le fluvial, se sont engagés en faveur du développement de la filière fluviale. Le protocole d'accord prévoit notamment la mise en place d'un fonds d'investissement destiné à soutenir les PME. D'une taille cible de 20 millions d'euros, il devra contribuer à la modernisation, à la croissance et à la compétitivité européenne et internationale des entreprises.

Le levier de l'innovation

VNF s'est associé à plusieurs projets de recherche qui visent à rendre le transport fluvial toujours plus compétitif. Exemples : soutien des entreprises dans le cadre l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'Ademe pour le Bateau du futur sur les motorisations ; projet Watertruck sur la fabrication des barges en série ; projet Inlanav pour stimuler le transport sur les voies à petit gabarit ; projet Fluid qui porte sur la mobilité durable des ports fluviaux. Autres acteurs impliqués : le Centre d'études techniques maritimes et fluviales et la DGITM (Direction générale des infrastructures de transport de la mer), structures issues du ministère de l'Écologie. Ces instances ont signé, le 28 février 2012, une convention de partenariat afin de définir les modalités d'une collaboration entre VNF et le CETMEF. À la clé : des projets communs de recherche, d'innovation et de méthodologie dans l'intérêt général de la communauté fluviale.



La signature de la convention VNF-Geodis conforte la complémentarité modale.

3. Partenariats économiques et logistiques

NOUVEL ACCORD-CADRE AVEC LES FILIÈRES CÉRÉALES

Accompagner le transport fluvial, c'est aussi mettre en place des actions ciblées par filière. Comme accompagner le secteur céréalier, notamment, dont seulement 12 % des grains et engrais sont, en France, acheminés par voie fluviale. Les perspectives d'évolution restent donc considérables. Pour encourager ce développement, un accord-cadre a été signé entre VNF, la filière céréalière et France AgriMer en octobre 2012. Objectif : doubler la part de marché du transport fluvial de céréales, oléo-protéagineux, coproduits et engrais à l'horizon 2020.

Les partenaires se sont également engagés à consolider leurs relations de confiance, à partager l'information, à mettre en œuvre des stratégies d'entreprise pour favoriser la croissance du transport fluvial. Les signataires prévoient aussi de participer au développement de cales modernes industrielles et respectueuses de l'environnement.

UN PARTENARIAT AVEC SNCF GEODIS

Toujours dans cette même logique de collaboration, VNF a signé, le 17 février, une convention nationale de partenariat avec SNCF Geodis. Son objet : identifier, sur le territoire et au-delà, les flux de marchandises pouvant donner lieu à une combinaison du fluvial et du rail. La voie fluviale offre une solution pertinente à SNCF Geodis, en recherche d'alternatives au « tout fer », notamment dans le domaine des approvisionnements de matériaux de construction en Île-de-France.

POUR UN « ELAN » EUROPÉEN

Dans une vision plus européenne, VNF est associé au projet ELAN (European Logistics Advisory Network) dont le but est de développer le transport fluvial à l'échelle continentale. La démarche s'appuie sur un réseau de consultants européens apportant leur expertise sur des projets logistiques de report modal conduits sur des filières émergentes (colis lourds, transport de déchets, matières dangereuses, etc.). Ces consultants ont pour mission non seulement de mener à bien les projets mais également de former les membres à l'instruction

de ces programmes logistiques pointus en apportant une méthodologie et des solutions adaptées. ELAN accompagne également l'organisation de conventions d'affaires européennes (Riverdating), dont celle organisée à Rotterdam avec les organismes européens de promotion du transport fluvial et une deuxième en préparation sur un autre site pour 2014.



Port fluvial de Salaise-sur-Sanne (Isère), une concession VNF sur le Rhône.



La zone du projet multimodal de Longueil-Sainte-Marie (Oise), le long de l'Oise.

4. La politique de VNF en matière de ports intérieurs et de concessions portuaires

Afin d'optimiser l'offre portuaire au service des chargeurs et de la coordonner par secteur géographique, VNF a impulsé l'élaboration de schémas directeurs portuaires par bassin. Cette politique vise trois objectifs : améliorer la compétitivité du transport fluvial, intensifier le développement économique local et accroître les ressources financières pour l'établissement.

D'UN BASSIN À L'AUTRE

Élaboré en 2010, le schéma du bassin de l'axe Rhône-Saône a débouché sur la constitution d'un « comité des ports » en 2011. Cette instance de coordination compte aujourd'hui 3 sous-groupes de travail : l'un sur le développement des trafics, l'autre sur l'offre de services proposés aux usagers, le dernier sur la réalisation d'un programme d'investissements à l'horizon 2020.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, une étude sur les ports intérieurs a été réalisée en 2012, dans le cadre de l'actualisation du Schéma régional d'aménagement de la voie d'eau (SRAVE) décidée par la direction territoriale pour la période 2005-2025. Elle identifie les grands enjeux auxquels sont confrontées les différentes filières transport, mais aussi tous les secteurs liés à la voie d'eau tels que le tourisme, la gestion hydraulique et le développement durable, en lien avec les collectivités.

Enfin, le schéma portuaire du Rhin a été achevé fin 2012. Il présente des préconisations visant à optimiser le système portuaire local dans son contexte international.

Notons également que, dans la perspective des prochaines échéances de concessions d'outillages publics, plusieurs diagnostics ont été lancés. En 2012, ils ont concerné 4 sites en Alsace (Huningue, Île Napoléon, Ottmarsheim et Colmar). Menés en étroite collaboration avec les concessionnaires et les institutionnels, ils ont permis de dresser un bilan de chaque site audité.



Le port fluvial d'Ottmarsheim (Haut-Rhin) : une concession VNF auditée en 2012.

Le bassin de la Seine n'échappe pas à cette nécessité de stratégie portuaire. Ports de Paris a associé VNF à la révision du schéma des ports en Ile-de-France. Un groupement d'intérêt économique (GIE) a été créé en 2012, sous le nom d'Haropa, qui regroupe les ports du Havre, de Rouen et Ports de Paris. VNF et Haropa travaillent ensemble à développer l'activité transport de marchandises et tourisme de la voie d'eau au travers de différentes actions.

Plus généralement, VNF s'attache à accompagner le développement des ports concédés en instaurant avec leurs exploitants un « dialogue de gestion » régulier. Cette démarche commune a pour objet d'anticiper les besoins en investissements, comme à contribuer à la croissance de l'activité ou à créer des services spécifiques aux usagers de la voie d'eau.

UN NOUVEAU PORT À LONGUEIL-SAINTE-MARIE

VNF soutient le développement de l'offre portuaire nécessaire au développement du trafic. De nombreux projets de création ou de réfection de ports sont en cours. C'est le cas à Longueil-Sainte-Marie (Oise), pour lequel une convention cadre de cofinancement a été signée le 5 mars 2012 : État, Conseil régional de Picardie, Conseil général de l'Oise, syndicat mixte du port fluvial Paris-Oise et VNF. Le futur site portuaire s'étendra à terme sur 24 hectares répartis sur trois zones, connectant ainsi les 30 hectares d'entrepôts couverts au réseau fluvial. La première zone sera destinée aux conteneurs, la seconde au vrac, et la troisième couvrira un espace écologique humide non commercialisable. Lancés fin 2012, les travaux devraient durer plusieurs mois pour une mise en service à la rentrée 2013.

B. La voie d'eau au cœur des territoires

Acteur à part entière du dynamisme territorial, VNF s'associe aux grands projets de restructuration urbaine ou paysagère des collectivités.

1. Les opérations d'aménagement du domaine public

VNF PARTIE PRENANTE DE LA RÉNOVATION URBAINE

Située dans le Haut-Rhin, la ville de **Huningue** engage une vaste opération urbaine visant à relier son centre historique au quartier du port, lui-même promis à une métamorphose dans le cadre du développement transfrontalier de Bâle. VNF – dont la filiale Rives et Développement (nouvelle appellation de Rhône-Saône-Développement depuis décembre 2012) bénéficie d'une expérience reconnue en matière de développement urbain – est associé à la réflexion lancée par la municipalité de Huningue et l'architecte conseil. Tout en valorisant le domaine public fluvial, l'établissement démontre ici sa capacité à collaborer aux défis de la ville de demain.

Toujours avec l'appui de Rives et Développement, VNF mène de concert avec EDF et en lien avec la commune de **Valenciennes** (Nord), le projet d'aménagement de l'îlot Folié. L'opération porte sur l'aménagement d'un nouveau quartier de 45 000 m² mixant habitations, tertiaire et commerces, et développé autour d'un éco-port fluvial de plaisance. Conçu comme exemplaire en matière de développement durable, le site n'émettra pas du tout de CO₂.



CHARTRE PARTENARIAT PORT D'AGDE - HÔTEL RIQUET

Plus au sud, la ville d'Agde (Hérault) bénéficie aussi de l'expertise de VNF. Le 8 mars, l'établissement a signé avec la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) et la Ville, une convention de partenariat portant sur l'aménagement du site du futur port fluvial d'Agde. Cet ensemble de 8 500 m² va bénéficier d'un programme de valorisation du domaine fluvial et de requalification urbaine avec à l'étude, notamment, la réhabilitation du prestigieux hôtel Riquet, ouvert sur le port de plaisance et sur la zone d'activités économiques. Tous ces aménagements seront menés en cohérence avec la politique de revitalisation de la ville, en respectant un cadre paysager et architectural de grande qualité. À travers cette opération, VNF entend aussi renforcer le tourisme fluvial de ce port méditerranéen très fréquenté.

L'hôtel Riquet, près d'Agde (Hérault), sur le canal du Midi.



LYON CONFLUENCE

Après l'aménagement des berges du Rhône, c'est au tour de la Saône de faire l'objet d'une importante revalorisation dans le cadre d'un partenariat entre VNF et le Grand Lyon. Objectif de cette nouvelle étape : la mise en valeur des espaces fluviaux par la création de lieux ouverts au public de part et d'autre de la rivière. Cet aménagement concernera le quartier du vieux Lyon, celui de Lyon Confluence, les méandres de la Saône dans les 1^{er} et 2^e arrondissements de Lyon jusqu'à l'ancienne écluse de Caluire-et-Cuire, et d'autres communes en amont, dans le Val de Saône. Au total, 50 km de promenade seront ainsi aménagés, proposant balades, loisirs et détente. Un espace d'attente pour la navigation et un embarcadère pour les paquebots fluviaux compléteront cette requalification.



Image de synthèse
du projet de l'îlot Folien,
à Valenciennes (Nord).



Les sièges mondiaux
d'Euronews (Pavillon Vert)
et de GL Events à Lyon
Confluence, sur les rives
de la Saône.



Valorisation d'une maison éclésièrre sur le canal du Midi.

2. Valoriser le patrimoine bâti

MOBILISATION AUTOUR DU PATRIMOINE IMMOBILIER

Chargé de la rénovation et de la valorisation de son patrimoine immobilier, VNF a engagé dès 2002 un état des lieux de ce dernier avant de définir une stratégie et de mettre en place des actions. 23 000 biens, bâtis et non bâtis, ont ainsi été recensés par les services territoriaux. Chemins de halage, immeubles administratifs, maisons d'éclésièrres, cales de radoub... Tout a été passé au crible par les équipes de VNF, avec l'aide d'un cabinet d'assistance à maîtrise d'ouvrage. Au total, quelque 120 personnes ont été mobilisées autour de ce travail précis et complet. À la suite de ce recueil détaillé du patrimoine, une valeur a été affectée à chaque bien, afin de les intégrer dans la comptabilité de VNF. Cet inventaire servira

de base à la mise en place et au suivi du schéma pluriannuel de stratégie immobilière (SPSI) de VNF rédigé en 2010 et entré dans la phase de mise en œuvre. Pour mettre en place cette nouvelle politique, une équipe dédiée a été créée par l'établissement le 1^{er} avril au sein de la Direction des ressources humaines et des moyens, dont la mission consiste à définir la stratégie, piloter les actions, optimiser et valoriser le patrimoine dit de service, et au passage garantir la mise à jour pérenne des fiches « bâtementaires ». Au cours de l'année 2012, un chantier de classification des maisons de service selon leur état a été démarré ainsi que l'identification des projets sur les bâtiments administratifs. Par ailleurs, la Direction du développement a, quant à elle, travaillé sur le lancement d'appels à projets sur les maisons éclésièrres déclarées non utiles au service. Certaines ont déjà été transformées en chambres d'hôtes, en restaurants, etc.

Mobilisation du foncier public pour le logement social

Conformément à la loi Duflot sur la mobilisation du foncier public en faveur du logement social, VNF a établi une liste de ses biens susceptibles d'entrer dans le champ réglementaire. Ce travail a été réalisé à partir d'une liste de terrains établie avec ses services locaux en 2009, dans le cadre des travaux préparatoires sur la valorisation domaniale.



Tourisme fluvial sur le réseau à petit gabarit.

3. Soutenir le tourisme et la plaisance

En 2012, VNF a intensifié sa stratégie de soutien au tourisme fluvial en réalisant des outils pour mieux structurer et programmer l'offre de services

UN SCHÉMA DIRECTEUR POUR LES PORTS DE PLAISANCE

Maillon essentiel de l'attractivité des territoires, les ports de plaisance doivent disposer de toutes les conditions nécessaires à leur bon développement économique, territorial et environnemental. C'est la raison pour laquelle VNF a réalisé un schéma directeur des ports de plaisance destiné à structurer le renforcement de la capacité et de la qualité d'accueil sur 680 sites, dont 113 concessions de plaisance. Après avoir identifié et analysé en 2011 les équipements existants, l'établissement s'est attaché à confronter cet état des lieux à la demande évolutive des usagers, navigants et non-navigants. Une stratégie cartographiée au niveau national, déclinée ensuite par bassin, a été proposée fin 2012. Elle pointe notamment les ports majeurs et des haltes intermédiaires ainsi que les services proposés sur chacun d'entre eux en affichant un maillage cohérent du territoire. Destiné à être complété au fur et à mesure des besoins, ce schéma directeur permet

de disposer de règles du jeu claires avec les partenaires et les futurs porteurs de projets, tout en générant une montée en qualité des services et des activités proposées.

UNE FILIÈRE À LA LOUPE

Le tourisme fluvial offre un panel large de modes de transport qui rencontre un engouement croissant. Afin d'affiner ses connaissances des différentes filières existantes, VNF a lancé des études sur le poids économique de chacune d'entre elles auprès des principaux opérateurs en France. Bateaux de location, péniches-hôtels et paquebots fluviaux ont ainsi fait l'objet d'une analyse approfondie. État des lieux, caractéristiques de clientèle, modes d'hébergement, durée des croisières, retombées économiques sur le territoire, types de dépenses... Autant de domaines d'investigation qui ont été passés au crible et dont les résultats permettront à l'établissement d'adapter services et équipements.

UNE STRATÉGIE CROISIÈRE EN COURS DE DÉFINITION

L'activité « croisière » a vu sa clientèle croître de 30 % entre 2001 et 2010. Cet engouement a conduit VNF à engager une réflexion, avec les acteurs concernés, sur un projet de schéma directeur des embarcadères et débarcadères dédiés aux paquebots fluviaux. Destinée à organiser et à accompagner le développement de la



Bateau-croisière sur le Rhône.

filière, une stratégie croisière a vu le jour en 2012. Elle définit 5 grandes actions pour la période 2012-2014. Parmi les grands chantiers en cours, signalons le développement d'un portail unique de gestion des escales, Gescale. Outil disponible sur Internet, il permet d'assurer une cohérence de gestion tout au long d'un itinéraire grâce à une planification simplifiée des arrêts garantissant un créneau d'amarrage. Ce dispositif, initié sur le Rhône, où il recueille l'approbation des opérateurs et des collectivités, a vocation à être déployé par VNF sur chacun des bassins où se développe cette activité.

RÉVISION DU CALCUL DU PÉAGE PLAISANCE

Dans un souci de simplification et d'harmonisation avec les pratiques européennes, VNF a proposé de modifier le système de calcul des tarifs de péage pour la plaisance en 2013. Ils sont désormais calculés au « mètre linéaire » et s'inscrivent ainsi dans une démarche plus équitable entre les différentes catégories de bateaux. Cependant, pour limiter les hausses de tarifs constatées, un abattement de 30 % a été proposé par VNF aux usagers ayant acquitté une vignette année.

DISPOSER D'UNE VISION EUROPÉENNE DU TOURISME FLUVIAL

Le soutien du tourisme et de la plaisance passe aussi par un partenariat étroit avec nos voisins européens. Le projet Waterways Forward en est une illustration. Programme européen de coopération et d'échanges d'expériences, rassemblant 17 partenaires issus de 13 pays différents, il vise à soutenir le développement du petit gabarit à l'échelle du continent. VNF a organisé la conférence finale de ce programme et diffusé un guide de recommandations destiné à appuyer le lobbying auprès de la Commission européenne.

Nord-Pas de Calais : les usagers interrogés

Ce souci d'une offre de service toujours plus performante se décline au cœur des directions territoriales pour faire des voies navigables des espaces nautiques confortables, sûrs et propres. Ainsi, une enquête de satisfaction auprès des plaisanciers a été lancée sur le bassin de navigation du Nord-Pas-de-Calais dans le but d'améliorer le service aux usagers. L'analyse des résultats a abouti à la réalisation d'un programme de travaux d'un montant de 78 000 euros. Ces travaux concernent, entre autres, la pose d'une passerelle sur les estacades de Quesnoy-sur-Deûle de façon à faciliter l'accès à la berge pour les plaisanciers; l'équipement en échelles de sécurité de dix haltes nautiques; l'installation de 23 bollards intermédiaires sur les écluses du canal de Saint-Quentin et la mise en place de panneaux signalétiques.



Port de plaisance.



Waterways Forward, un programme européen de soutien au tourisme fluvial.



Campagne d'abattage des platanes sur le canal du Midi, près de Capestang (Hérault).

Restoration du canal du Midi

Classé par l'Unesco au patrimoine mondial de l'humanité en 1996, le canal du Midi demeure un site exceptionnel reliant la Méditerranée à l'Atlantique sur 240 km de voies navigables. Sa voûte naturelle, constituée d'un alignement de plantations, est aujourd'hui menacée par une maladie infectieuse. VNF s'est engagé dans une vaste campagne de sensibilisation en 2012, avant le lancement en 2013 d'une campagne de collecte de dons.

Au total, 42 000 platanes bordent les berges du canal du Midi, protégeant du soleil, depuis le XVIII^e siècle, les voyageurs comme les marchandises. Ce splendide alignement est menacé par un champignon microscopique, le chancre coloré, qui bloque les canaux de sève et tue l'arbre en moins de cinq ans. La maladie s'est développée de façon fulgurante récemment sur l'ensemble du canal. Entre 2006 et 2011, 420 nouveaux foyers d'infection ont été identifiés. Aujourd'hui, quelque 174 km de berges sont touchés, sans qu'aucun remède ne permette d'éradiquer la maladie. La seule solution reste donc l'abattage. Dès l'apparition de ce fléau, VNF a lutté activement contre sa propagation. Entre 2006 et 2011, 1 350 platanes ont été coupés. Plusieurs campagnes de replantation ont été lancées pour renouveler

l'environnement paysager dégradé. En 2012, ce plan d'action s'est poursuivi par l'abattage de 1629 arbres. En parallèle, VNF a conduit des chantiers de replantations pour mettre en terre des espèces résistantes au chancre : 210 tilleuls argentés à Villedubert et 164 Platanor à Trèbes. Castelnaudary (Aude) a également fait l'objet de nouvelles plantations. Ce sera le cas pour Villeneuve-lès-Béziers (Hérault) en 2013.

SENSIBILISER ET TROUVER DES MÉCÈNES

Face à la gravité de la situation et à l'ampleur du plan de financement nécessaire pour couper les arbres et assurer la replantation (200 millions d'euros sur une vingtaine d'années), VNF a lancé, en août 2012, une grande campagne de sensibilisation dans le cadre du programme « Replantons le canal du Midi » : www.replantonslecanal.fr. Objectif : mobiliser les particuliers, les entreprises, les associations autour de la sauvegarde de ce site exceptionnel, avant la mise en place de la collecte de dons par le biais d'un mécénat porté par Voies navigables de France, dont le lancement est prévu pour l'été 2013.

Responsabiliser

Protéger l'environnement, agir en employeur responsable

Naturellement porteur d'une dynamique de développement durable, VNF cherche sans cesse à intensifier ses efforts. Amélioration des pratiques des agents sur le terrain, sauvegarde de la biodiversité des 6 700 km de rivières, fleuves et canaux gérés par l'établissement ou encore actions pour une politique de responsabilité sociale : VNF a mené des actions significatives sur tous les fronts du développement durable en 2012.



A. Un établissement éco-responsable

Garant d'un patrimoine fluvial extraordinaire, VNF se veut un établissement éco-responsable. À travers ses pratiques et ses outils, il joue la carte de l'exemplarité.

1. La transition écologique en actions

LES INDICATEURS ENVIRONNEMENT PASSENT AU VERT

Depuis 2008, des indicateurs de performance environnementale permettent de mesurer les efforts engagés par VNF pour préserver l'environnement dans quatre domaines identifiés : l'amélioration de la gestion quantitative et qualitative de l'eau, la diminution de l'impact environnemental des dragages, la gestion des déchets et la préservation de la biodiversité. L'année 2012 a été marquée par de nouvelles avancées significatives.

Pour mieux gérer la ressource en eau, VNF continue à instrumentaliser et à assurer le suivi des prises d'eau. Ainsi, le taux de prises d'eau instrumentées ou suivies est passé à 64 % en 2012. Même évolution pour les règlements d'eau, dont 24 % des ouvrages sont dotés aujourd'hui. Les produits de dragage sont beaucoup plus souvent valorisés depuis 2008. En 2012, le taux de valorisation a atteint 57% (407 000 m³), au-delà de la cible fixée de 50%.

Au-delà des déchets générés par les usagers, l'établissement s'attache également à gérer les déchets liés aux travaux d'exploitation. Les actions concernent notamment la mise en conformité des sites de stockage des déchets par la mise en place de bacs de rétention et d'une séparation des déchets dangereux stockés avant l'élimination dans des filières agréées. Un affichage sur site ainsi qu'une sensibilisation du personnel est également une des actions réalisées par l'établissement.

Le respect de la biodiversité est toujours au programme de la politique environnementale de VNF. Pour permettre aux ouvrages de ne pas entraver la continuité écologique, les passes à poissons continuent à être installées sur les barrages. Fin 2012, le taux de conformité des aménagements localisés sur des cours

d'eau classés dépassait les 30 %. Un quart des opérations de restauration de berges ont quant à elles été réalisées en technique végétale en 2012.

UN SÉMINAIRE SUR LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

VNF a co-organisé les 29 et 30 mai un séminaire sur la continuité écologique, aux côtés notamment de l'Onema, du ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie et des agences de l'eau. Objectifs de ce rendez-vous : mobiliser les acteurs de la continuité écologique des voies navigables, mais aussi sensibiliser les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre et les gestionnaires à la mise en œuvre de dispositifs opérationnels, à l'image du programme de restauration de la continuité piscicole sur la Seine aval. L'utilisation du génie végétal pour le renforcement des berges et la préservation de la continuité écologique latérale a également fait figure d'exemple.



Les frayères installées le long des berges garantissent la préservation piscicole.



Opérations de dépollution

Afin de rendre la navigation plus sûre et éviter les risques de pollution, la direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais mène chaque année une campagne de ramassage des épaves. En 2012, dans la Deûle et le canal d'Aire entre Béthune et La Bassée, une vedette de service équipée d'une grue a encore récupéré environ 70 véhicules, majoritairement déclarés volés.



Des huiles biodégradables pour les systèmes hydrauliques des ouvrages de navigation.

UTILISER DES TECHNIQUES OU DES PRODUITS « PROPRES »

VNF s'est fixé un objectif de « zéro phyto » pour la gestion des espaces verts à l'horizon 2013. Entre 2008 et 2011, le recours à ces substances nocives pour l'environnement est passé de 0,42 l/km à 0,02 l/km. Déjà 5 directions territoriales sur 7 ont cessé d'utiliser des produits phytosanitaires. S'inscrivant dans la même dynamique verte, et devant la réglementation en vigueur, VNF a donné des directives à ses agents pour que les lubrifiants biodégradables soient systématiquement utilisés dans l'entretien des ouvrages, des engins et des équipements de la voie d'eau. Un guide technique sur les lubrifiants biodégradables leur apporte une aide pratique pour le choix des produits et la réalisation adéquate des conversions. Résultat : 44 % des barrages et écluses disposent d'un fluide hydraulique biodégradable et non écotoxique. Ils seront équipés progressivement de ces produits écologiques d'ici fin 2018.

UN LABEL DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR LE NORD-EST

Au-delà des chiffres, c'est tout un comportement éco-responsable qui anime l'établissement. Ainsi, le 6 juin 2012, la direction Nord-Est s'est vu décerner le label Développement Durable sur les chômages. Fruit d'un travail initié en 2009, ce label récompensait une démarche de management intégrant les problématiques environnementales, sociétales, sociales et de sécurité. Elle a été décernée pour deux ans à la suite d'un audit de trois jours, mené par un cabinet indépendant. Une première dans le réseau VNF, qui n'a pas manqué de donner l'exemple.

RENOUVELLEMENTS DE LA CERTIFICATION ISO 14001

La direction Nord-Pas-de-Calais a elle aussi été récompensée, avec le renouvellement en octobre 2012 de sa certification ISO 14001. Obtenue en 2007, elle concerne la gestion des terrains de dépôt de sédiments de dragage. Cette initiative qualité, portée



Des techniques de désherbage écologiques.

dans un schéma directeur régional des terrains de dépôts, vise à réutiliser les sédiments récupérés lors du dragage des voies d'eau pour les épandre sur des sites préalablement identifiés. La direction Centre-Est a, de son côté, obtenu le renouvellement de la certification de deux de ses subdivisions pour l'optimisation, au niveau quantitatif, de la ressource en eau.

BILAN DES GAZ À EFFET DE SERRE

VNF a réalisé un bilan de gaz à effet de serre (GES) qui évalue les émissions directes et indirectes générées par l'établissement sur l'ensemble du périmètre géographique et fonctionnel du réseau. Il est établi selon la méthode Bilan Carbone® et consultable, conformément à la réglementation, sur le site Internet de VNF.

En 2011, les émissions de GES produites par VNF ont été estimées à 198 000 teq CO₂. Les émissions générées par l'achat de matériaux et fournitures, notamment pour la rénovation du réseau fluvial, représentent 34 % de ce volume. Ce bilan permet d'évaluer la part des différents postes d'émissions de gaz à effet de serre des activités de l'établissement et ainsi d'entreprendre, dans la mesure du possible, des actions de réduction et d'optimisation.

2. Une démarche partenariale

EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE ET ENVIRONNEMENT

Parce que l'union fait la force, l'établissement multiplie les partenariats avec les différents acteurs de l'eau pour mener une action concertée et efficace. En matière de gestion hydraulique, un accord-cadre d'une durée de trois ans a été signé entre VNF et EDF Collectivités. Les deux parties s'engagent à développer leurs synergies pour renforcer l'efficacité énergétique du réseau. Maîtrise d'énergie du patrimoine géré par VNF, aménagements d'éco-quartiers urbains bordés par la voie d'eau, production d'énergie hydraulique, mise en valeur du patrimoine architectural et touristique, figurent parmi les domaines couverts par cet accord.

UNE COLLABORATION FRUCTUEUSE AVEC LES AGENCES DE L'EAU

En mai 2012, les six agences de l'eau et VNF se sont engagées à coopérer en faveur de l'amélioration des milieux aquatiques tout en intégrant le développement du transport fluvial. L'accord cadre signé entre les partenaires permet de conforter la synergie attendue entre VNF, maître d'ouvrage engagé dans la préservation des milieux et de l'eau, et les agences de l'eau, garantes de l'atteinte du bon état écologique des masses d'eau. Destinés à être déclinés par bassin à travers des conventions locales annuelles ou pluriannuelles, les engagements reposeront sur des programmes opérationnels communs pour la période 2013-2018.

UN PARTENARIAT SIGNÉ AVEC FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT

Ces actions ciblées n'empêchent pas des programmes plus prospectifs. Améliorer les connaissances sur les espèces invasives de la voie d'eau, intégrer les externalités environnementales dans les politiques de transport fluvial, promouvoir la logistique urbaine durable... ces trois thématiques figurent au programme du partenariat de trois ans signé entre VNF et France Nature Environnement. En travaillant main dans la main avec cette organisation, qui regroupe 3 000 associations environnementales, VNF cherche à renforcer la concertation et le dialogue avec les parties prenantes de la voie d'eau.



VNF et les agences de l'eau, ensemble pour la continuité écologique en milieu aquatique. La passe à poissons d'Andrésey, sur la Seine.



Remise du prix
Entreprises et
Environnement pour
la DT Nord-Est.

PRIX DE L'ENVIRONNEMENT POUR LES ENTREPRISES

Sur le terrain, les agents de VNF se montrent inventifs pour trouver des solutions répondant aux enjeux environnementaux. La direction territoriale du Nord-Est s'est ainsi distinguée en se voyant décerner le prix Entreprises et Environnement dans la mention Coup de cœur du jury pour la biodiversité, par le ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, et en se classant parmi les trois premiers lauréats dans la catégorie biodiversité aux European Business Awards for the Environment, rassemblant 62 candidatures. Ce prix, décerné par la Commission européenne, récompense les entreprises pour leurs innovations environnementales. Le jury a été séduit par les atouts éco-systémiques des techniques végétales de restauration de berges, initiées par la direction territoriale, et qui confirment ainsi la volonté de VNF de faire de la voie d'eau une « voie durable ».



VNF contribue à la survie des abeilles sur les voies navigables.



VNF acquiert son premier véhicule électrique, à la DT Nord-Pas-de-Calais.

DES ABEILLES SUR LE DOMAINE PUBLIC FLUVIAL

VNF a souhaité montrer son engagement en faveur de la biodiversité en contribuant à la sauvegarde de l'abeille, emblématique de la préservation de la biodiversité. Dans le cadre d'un partenariat conclu entre VNF et l'Union nationale de l'apiculture française, deux ruchers de six ruches ont été installés à l'écluse de Rochetaillée-sur-Saône (Rhône) et sur le site de Lupstein (Bas-Rhin). VNF cohabite ainsi avec quelques centaines de milliers d'abeilles qui contribueront au maintien de l'équilibre des écosystèmes naturels.

LILLE PASSE À L'ÉLECTRIQUE

La DT Nord-Pas-de-Calais s'est dotée, d'un véhicule « 100 % électrique » de seconde génération. Cette acquisition, qui s'inscrit dans le cadre du PDE (plan de déplacement entreprise), est une grande première pour VNF.

B. Le bilan social

Les données présentées ci-dessous concernent uniquement les salariés de droit privé, seule catégorie de personnels de VNF au 31/12/2012. Elles ne prennent pas en compte les agents de droit public transférés à l'établissement public administratif au 1^{er} janvier 2013. Pyramide des âges, rémunération, formation, accueil des personnes handicapées, égalité hommes-femmes : autant de repères précieux pour déterminer les axes de progrès de l'établissement en matière de gestion des ressources humaines et des compétences au cours de l'année 2012.



Équipe en réunion de chantier.

EFFECTIFS : UN TIERS D'EMBAUCHES EN CDI

Avec 421 salariés, l'effectif total au 31/12/2012 est en augmentation de 7,95 % entre 2011 et 2012 en tenant compte de l'expérimentation du travail saisonnier démarrée en 2012.

L'effectif permanent – salariés à temps plein et liés par un CDI – reste stable par rapport à 2011 (303 personnes), tandis que le nombre de salariés en CDD passe de 29 à 35 personnes.

Les salariés de moins de 25 ans, ciblés par les emplois saisonniers à vocation touristique, figurent parmi les principaux bénéficiaires de ce dispositif (23 recrutements en 2012). En parallèle, le nombre de départs en retraite reste stable en valeur.

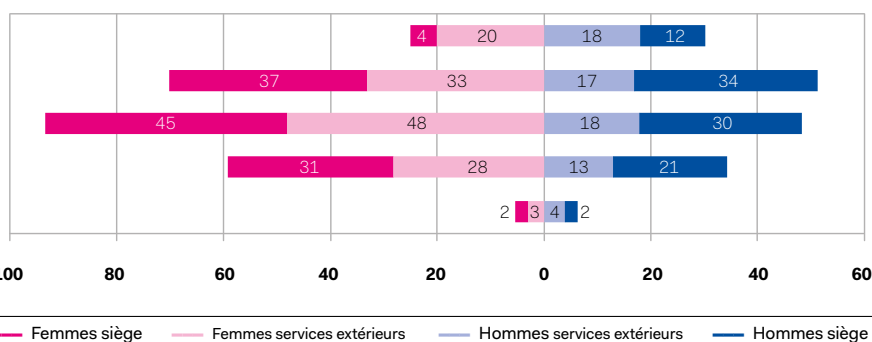
ÂGE DES SALARIÉS : UN NIVEAU STABLE

En 2011, l'âge moyen de l'effectif total de VNF s'établit à 42 ans. Un chiffre stable par rapport aux deux années précédentes. En 2012, le nombre de salariés de plus de 55 ans est en hausse : siège et services extérieurs confondus, l'augmentation est de 42,8 % par rapport à 2010.

Cette progression s'explique par le besoin de personnel expérimenté, notamment au regard de la mission Seine-Nord-Europe.

PYRAMIDE DES ÂGES POUR L'ANNÉE 2012

Plus de 55 ans
De 45 à 54 ans
De 35 à 44 ans
De 25 à 34 ans
Moins de 25 ans



Les effectifs de VNF

	2010	2011	2012
Effectif total au 31/12 ¹	390	390	421
Dont CDD	36	29	35
Effectif permanent ²	207	304	303
Effectif mensuel moyen ³	378	392	405

1. Tout salarié inscrit à l'effectif au 31/12, quelle que soit la nature de son contrat de travail.
 2. Salariés à temps plein inscrits à l'effectif pendant toute l'année 2012 et liés par un CDI.
 3. Somme des effectifs totaux divisés par 12.

RÉMUNÉRATION : UNE MASSE SALARIALE QUI A ÉVOLUÉ AVEC LES EFFECTIFS

La masse salariale, au sens de la déclaration annuelle des données sociales, enregistre en 2012 une nette augmentation par rapport aux années précédentes : + 10, 73 % contre - 0,24 % entre 2010 et 2011. L'intéressement versé en 2012 au titre des résultats 2011 est en baisse sensible. Le directeur général a fait valider par le conseil d'administration le versement d'un supplément d'intéressement de 750 € brut au titre de 2012.

Le comité d'hygiène et de sécurité

Le CHSCT s'est constitué le 14 décembre 2012 suite au renouvellement du comité d'entreprise et des délégués du personnel. Il s'est réuni à 7 reprises en 2012. Le renouvellement du CHSCT s'est déroulé par scrutin le 22 novembre 2012.

ABSENTÉISME ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Ramené aux effectifs concernés, le taux d'absentéisme enregistre une légère baisse : 7,11 % en 2012 contre 7,26 % en 2011. Si le nombre global d'arrêts maladie a augmenté (4060 jours en 2012, contre 3624 en 2011), les accidents du travail enregistrent un fort recul : le nombre de journées d'absence pour déclaration d'accident du travail et de trajet ou maladie professionnelle est de 61 jours en 2012, en diminution de 75,40 % par rapport à 2011. Ils ont concerné, en 2012, 3 salariés, contre 12 salariés en 2011. Ce phénomène s'explique notamment par une baisse du taux de fréquence (84 %), ainsi que du taux de gravité (74 %). Il est à noter que les accidents de travail et de trajet sont soumis à la consultation des membres du CHSCT. Ils sont étudiés afin d'en déterminer les causes et d'éviter leur reproduction. En 2012, le travail de sensibilisation à la sécurité s'est poursuivi en direction des agents : 53 salariés ont bénéficié d'une formation, notamment en vue d'améliorer la sécurité des bâtiments (utilisation des extincteurs, serre-file et guide d'incendie).



TRAVAILLEURS HANDICAPÉS : UN DISPOSITIF STABILISÉ POUR LEQUEL DES EFFORTS RESTENT À FAIRE

Au titre de l'année 2012, 7 personnes handicapées (contre 6 en 2011) ont travaillé à VNF, toutes employées en CDI. Cela correspond à 7 « unités travailleur handicapé », auxquelles s'ajoute 1,5 unité au titre d'une minoration concernant 3 salariés de plus de 50 ans, et 0,11 unité concernant des contrats avec des établissements ou service d'aide par le travail (ESAT), soit un total de minoration de 8,61 unités.

La contribution de VNF versée à l'Association de gestion du fonds pour l'insertion professionnelle des personnes handicapées (Agefiph) s'établit à 72 333 euros, en légère augmentation par rapport à 2011 (72 050 euros).



Les cadres de la voie d'eau réunis en convention.

55 % étaient des femmes, principalement de catégorie employé/ouvrier (niveaux 1-3), technicien/agent de maîtrise (niveaux 4-5) et expert/cadre (niveaux 6-8).

En 2012, les promotions ont concerné 57 personnes (contre 30 en 2011) dont 26 femmes.

Selon l'enquête INSEE « Regards sur la parité » publiée en 2012, l'écart des salaires entre les hommes et les femmes est de 25 %. À VNF, cet écart varie selon les niveaux. Ainsi pour le niveau 3, les hommes gagnent en moyenne 3,63 % de plus que les femmes, pour le niveau 7, les hommes gagnent en moyenne 2,59 % de plus que les femmes et pour le niveau 9, les hommes gagnent 56,70 % de plus que les femmes.

Dans le cadre de la rénovation de la grille des emplois, des compétences et des salaires, un effort particulier a été porté sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, et l'accord signé en 2012 a également enrichi les dispositions en vigueur au sein de l'établissement.

ŒUVRES SOCIALES

La contribution de l'établissement aux œuvres sociales reste corrélée à l'évolution de la masse salariale.



VNF investit sur la formation de son personnel.

DES EFFORTS EN FAVEUR DE LA FORMATION

Après la diminution enregistrée l'année dernière, le budget 2012 consacré à la formation a augmenté de 16,8 %. Elle représente désormais 1,65 % de la masse salariale (contre 1,57 % en 2011 et 2,05 en 2010). Au total, ce sont 266 collaborateurs de l'établissement qui ont bénéficié d'une ou plusieurs formations collectives.

Il est à noter que la dépense de formation de VNF reste supérieure au minimum légal requis (0,9 %).

L'ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE EN MARCHÉ

Au 31 décembre 2012, les femmes représentaient 60 % de l'effectif total de l'établissement. Sur les 116 salariés embauchés en 2012 – CDI et CDD –,

Contribution au financement, le cas échéant, du comité d'entreprise

(en €)	2010	2011	2012
Œuvres sociales	462 453	602 623	599 736
Fonctionnement	27 999	33 620	32 788
Total	490 452	636 243	632 524


Autres dépenses directement supportées par l'entreprise

(en €)	2010	2011	2012
Logement	60 975	70 398	70 228
Transport	41 352	40 399	43 744
Total	102 327	110 797	113 972


Vos interlocuteurs

VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

175, rue Ludovic Boutleux - BP 30820 -
62408 BÉTHUNE cedex
Tél. : 03 21 63 24 24 - Fax : 03 21 63 24 42
Site : www.vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE
NORD-PAS-DE-CALAIS**
37, rue du Plat - BP 725 - 59034 LILLE cedex
Tél. : 03 20 15 49 70 - Fax : 03 20 15 49 71
courriel : dt.nordpasdecalsais@vnf.fr
site : www.nordpasdecalsais.vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE BASSIN
DE LA SEINE**
18, quai d'Austerlitz - 75013 PARIS
Tél. : 01 83 94 44 00 - Fax : 01 83 94 44 01
courriel : dt.bassindelaseine@vnf.fr
site : www.bassindelaseine.vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE NORD-EST**
28, boulevard Albert I^{er} - Case officielle n° 80062
54036 NANCY cedex
Tél. : 03 83 95 30 01 - Fax : 03 83 98 56 61
courriel : dt.nordest@vnf.fr
site : www.nordest.vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE STRASBOURG**
25, rue de la Nuée-Bleue - CS 30367
67010 STRASBOURG cedex
Tél. : 03 88 21 74 74 - Fax : 03 88 75 65 06
courriel : dt.strasbourg@vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE
CENTRE-BOURGOGNE**
13, avenue Albert I^{er} - 21000 DIJON
Tél. : 03 45 34 13 00
courriel : dt.centrebουργogne@vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE RHÔNE SAÔNE**
2, rue de la Quarantaine - 69321 LYON cedex 05
Tél. : 04 72 56 59 00 - Fax : 04 72 56 59 01
courriel : dt.rhonesaone@vnf.fr

 **VNF-DIRECTION TERRITORIALE SUD OUEST**
2, Port-Saint-Étienne - BP 7204 31073 TOULOUSE
cedex 7
Tél. : 05 61 36 24 24 - Fax : 05 61 54 66 50
courriel : dt.sudouest@vnf.fr
site : www.sudouest.vnf.fr

L'organisation administrative de Voies navigables de France

Au 1^{er} janvier 2013, l'établissement public administratif (EPA) Voies navigables de France gère 6700 km de voies fluviales. Ses 4700 agents sont répartis entre le siège de Béthune et sept directions territoriales (DT). Ce qui a changé en 2013.

DT Bassin de la Seine

1 085 personnels
1 384 km de voies gérées
16 subdivisions

NOUVEAUTÉ 2013

L'ancienne DL de Nantes, rattachée jusqu'ici à la direction du Centre-Est, rejoint la DT, au sein de l'arrondissement des Boucles de la Seine.

DT Nord-Pas-de-Calais

568 personnels
670 km de voies gérées
3 UTI

NOUVEAUTÉ 2013

Toutes les subdivisions sont regroupées en UTI.

DT Nord-Est

912 personnels
1 037 km de voies gérées
6 UTI

NOUVEAUTÉ 2013

- Toutes les subdivisions sont regroupées en UTI.
- L'ancienne DL de Haute-Marne devient l'UTI CCB au sein de la DT.

DT Strasbourg

481 personnels
490 km de voies gérées
6 subdivisions

NOUVEAUTÉ 2013

Séparation des fonctions de directeur territorial de VNF et de directeur général du Port autonome de Strasbourg.

DT Centre-Bourgogne

690 personnels
915 km de voies gérées
8 subdivisions

NOUVEAUTÉ 2013

Après l'arrêt de l'expérimentation de décentralisation des voies bourguignonnes, création de cette DT regroupant les agents issus des DDT 58, 71 et 21 avec un nouveau siège à Dijon, deux directions opérationnelles et des services supports répartis à Dijon, Nevers et Chalon-sur-Saône.

DT Sud Ouest

323 personnels
700 km de voies gérées
5 subdivisions

NOUVEAUTÉ 2013

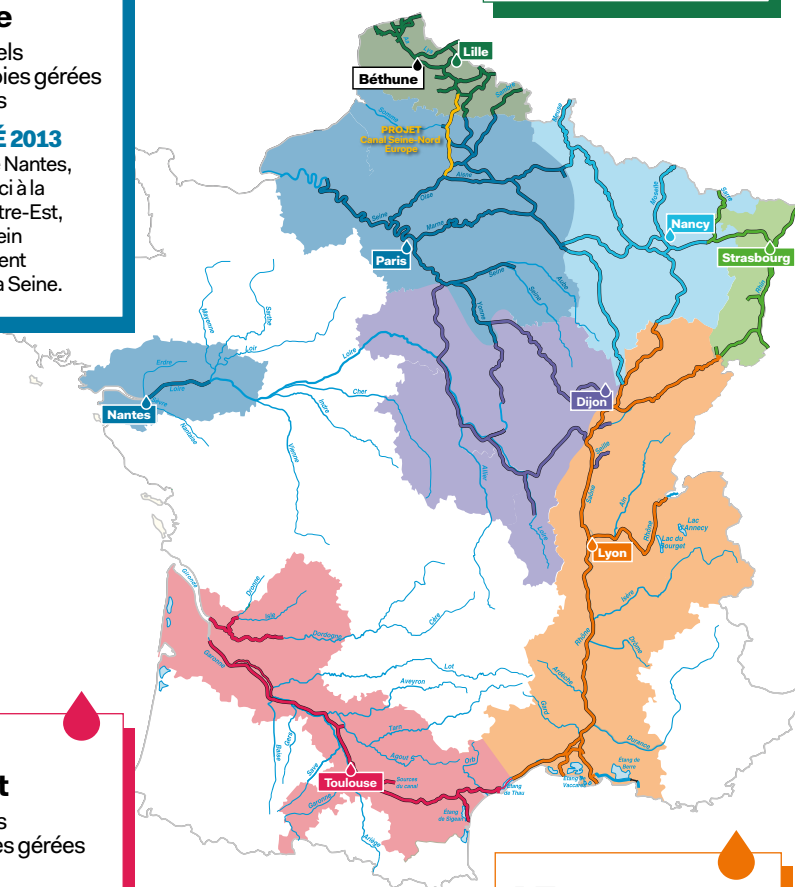
Les anciennes DL de Dordogne et du Lot-et-Garonne disparaissent en intégrant la subdivision Aquitaine, au sein de la DT.





DT Rhône Saône

409 personnels
913 km de voies gérées
8 subdivisions

NOUVEAUTÉ 2013

Les subdivisions Rhône-et-Alpes et Lyon fusionnent en une seule subdivision : « Lyon ».



-  Béthune : Siège social
-  : Siège de direction territoriale (DT)
-  : Réseau géré par VNF
-  : Rivière/fleuve non gérés par VNF



Rapport d'activité et de développement durable 2012

Voies navigables de France

175, rue Ludovic-Boutleux
BP 30820
62408 Béthune cedex
Tél. : 03 21 63 24 24
Télécopie : 03 21 63 24 42
www.vnf.fr

Août 2013

Crédits photographiques

Couverture : Getty Images
VNF/P. Cheuva
VNF/Philéas Fotos
VNF Rives et Développement
Citizen Press/P. Castano (p.14-15)
VNF/Angie-V.Colin (p.16)
UNEAL (p.42)
Studio Odile Decq (p.46-47)

Conception-réalisation

CITIZEN PRESS

www.citizen-press.fr

Impression

L'ART SIENNE

Rue François-Jacob
BP 99 - ZI de l'Alouette
62802 Liévin Cedex
Tél. : 03 21 72 78 90
Fax : 03 21 72 78 91
Document imprimé avec
des encres végétales
sur papier PEFC

