



« CAP 2009 »

Avenant au Contrat d'objectifs et de moyens
État/VNF 2005-2008
pour l'année 2009

INTRODUCTION

Le contrat conclu pour la période 2005-2008 a été le premier contrat d'objectifs et de moyens pour VNF. Il a permis de clarifier les orientations de l'établissement, et de hiérarchiser ses priorités. Il a également permis d'afficher des orientations pluriannuelles claires et des règles lisibles d'affectation des moyens, en contrepartie d'objectifs de performance précis.

L'État et Voies navigables de France élaboreront, dans le courant de l'année 2009, un projet de contrat de performance pour la période 2010-2013 afin de définir une vision stratégique partagée pour la voie d'eau à moyen et long terme.

L'année 2009 est marquée par la mise en place d'une nouvelle gouvernance de VNF et par les orientations très fortes contenues dans le Grenelle de l'environnement.

En 2009, VNF s'engage également à participer à la mise en œuvre du plan de relance de l'économie qui, en accélérant et en anticipant certains investissements, marque une étape importante dans la mise en œuvre de ces orientations.

L'année 2009 est une année charnière mise à profit pour négocier la feuille de route de VNF pour les années à venir. Sans attendre la finalisation du prochain contrat de performance, l'État et VNF ont souhaité conclure un contrat pour l'année 2009 valant avenant au COM 2005-2008 qui s'insère dans la continuité des engagements réciproques de l'État et de VNF contenus dans celui-ci et qui s'inscrit dans la perspective de la négociation d'un futur contrat de performance.

Le présent avenant, établi pour 2009, a une double finalité :

- ▶ prolonger sur 2009 les engagements mutuels de l'État (relatifs aux moyens ouverts à VNF) et de VNF (sur ses performances) contractualisés dans le COM 2005-2008 ;
- ▶ définir le programme de travail qui permettra en 2009 à VNF et à l'État d'arrêter les orientations valables pour la période 2010-2013.

Il se décline dans l'EPRD 2009, approuvé par le Conseil d'administration de l'établissement au même moment.

A. LE CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE MOYENS 2005- 2008

1. Les orientations du COM 2005-2008

Le COM 2005-2008 a été élaboré dans un contexte favorable à la prise en compte de la voie d'eau. Il a été établi dans le cadre :

- ▮ de la loi organique n°2001-692 du 1er août 2001 relative aux lois de finances (LOLF) ;
- ▮ des lois de décentralisation, et notamment la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, prévoyant de distinguer un réseau magistral et un réseau de voies secondaires destiné à être transféré aux collectivités locales ; et la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales traitant des ports intérieurs ;
- ▮ et des décisions du CIADT du 18 décembre 2003, qui a retenu le projet Seine-Nord Europe par ailleurs sélectionné par l'Union européenne comme un des projets prioritaires des réseaux trans-européens de transport, avec la perspective d'une réalisation avant 2020.

Le COM 2005-2008 donnait à VNF des objectifs différents sur les deux parties du réseau.

Sur le réseau magistral, VNF était appelé :

- ▮ à remettre en état et moderniser le réseau et ses équipements, de manière à fiabiliser son utilisation ;
- ▮ à mettre en place un niveau de service créant les conditions d'un développement commercial et touristique de ce réseau ;
- ▮ à valoriser le domaine pour augmenter les ressources de l'établissement et développer l'utilisation de la voie d'eau ;
- ▮ à structurer ses actions de développement du transport et du tourisme sur la voie d'eau.

Sur le réseau régional, en revanche, il était demandé à VNF de centrer son action sur la sécurité et la gestion environnementale et patrimoniale, et d'assister l'Etat dans ses négociations avec les collectivités territoriales en vue d'un transfert des voies.

Le premier objectif donné à VNF est toutefois d'assurer la sécurité de l'ensemble du réseau, et de le gérer dans le souci de préserver et mettre en valeur le patrimoine et l'environnement.

En regard de ces objectifs, le contrat prévoyait :

- ▮ d'assurer à VNF une meilleure maîtrise des moyens financiers et humains des services de l'Etat mis à disposition ;
- ▮ un renforcement des équipes de VNF dans plusieurs domaines ;
- ▮ et des moyens financiers nouveaux et pérennes.

2. Un premier bilan du COM 2005-2008

A l'occasion de l'examen de son compte financier 2008, VNF présentera à son conseil d'administration un bilan détaillé du COM 2005-2008. Celui-ci peut d'ores et déjà faire l'objet d'une présentation préalable.

Conformément aux dispositions du contrat, un suivi régulier du COM a été assuré par le conseil d'administration et le comité d'audit mis en place, en s'appuyant sur différents indicateurs chiffrés.

Objectif 1 : Assurer sécurité et gestion soucieuse de l'environnement sur tout le réseau

1.1 Assurer la sécurité sur tout le réseau

Le COM avait clairement mis en avant la question des barrages de navigation à manœuvre manuelle. La conception ancienne de ces ouvrages engendre des difficultés sérieuses d'exploitation, et leur état est parfois critique. 144 barrages ont été identifiés comme devant faire l'objet d'une reconstruction dans les années à venir, 32 présentant un caractère d'urgence. Sur la période 2005-2008, il était prévu d'engager l'étude des

32 barrages les plus critiques, et de réaliser une première tranche de 13 barrages.

A la fin de la période, 17 barrages ont été reconstruits et les autres barrages critiques sont en cours d'étude.

L'objectif est donc atteint, le bilan est positif, mais l'effort doit être poursuivi conformément aux orientations contenues dans le COM. Des méthodes innovantes ont ainsi été envisagées et notamment, la période a permis d'étudier l'opportunité d'un contrat de partenariat public-privé pour la reconstruction d'une chaîne de barrages à l'échelle d'un bassin (cas de l'Aisne et de la Meuse) en y ajoutant la perspective de réalisation de petites centrales hydro électriques.

Concernant les autres équipements (digues, tunnels, plates formes d'écluses,...), des démarches systématiques menées dans le cadre des travaux préalables au Schéma directeur de maintenance des voies navigables, ont permis d'améliorer la connaissance de l'état du réseau et des risques attachés. C'est ainsi que, notamment, l'ensemble des 29 tunnels canaux a été expertisé, ce qui a conduit à un premier programme de travaux. Les 500 km de digues les plus critiques ont été identifiés et sont en cours de diagnostic et la sécurisation des écluses est en cours.

1.2. Améliorer la gestion environnementale et patrimoniale du réseau

Le système de management environnemental lancé au début de la période a conduit à la certification ISO 14001 de cinq services mis à disposition ; la démarche globale du « label développement durable » est engagée. Les certifications portent sur la gestion des terrains de dépôt des sédiments de dragage, la gestion de la ressource en eau pour l'alimentation en eau des canaux, la gestion des chômages ou l'entretien et la restauration des berges par des techniques végétales.

Objectif 2 : Réseau magistral, renforcer la disponibilité de la voie d'eau et développer le trafic

2.1. Réaliser les travaux et définir les niveaux de service

Le COM prévoyait une accélération sensible des investissements sur le réseau. Après une première année de transition, cette accélération s'est traduite dans les faits, permettant sur la période l'atteinte globale des objectifs en termes financiers.

Cet effort de production ne s'est pas fait au détriment d'une vision à moyen terme des besoins sur le réseau. C'est ainsi que les « études d'itinéraire » (initialement dénommées APSI) ont été réalisées ou sont en cours de finalisation sur une grande partie du réseau et notamment sur l'ensemble des voies à grand gabarit.

L'élaboration du Schéma directeur de maintenance des voies navigables est largement engagée et la démarche visant à une meilleure connaissance des ouvrages, ainsi qu'à une organisation plus efficace de leur maintenance est notamment très avancée.

Le Schéma directeur d'exploitation des voies navigables a été validé par le CA de VNF en 2005. Il a été décliné en Plans Particuliers d'Exploitation dans la majorité des services mis à disposition aboutissant à une mise en œuvre partielle.

2.2. Développer le trafic fluvial

La période a été marquée par l'avancement du projet Seine-Nord Europe. L'avant projet a été approuvé en 2006 ; les enquêtes publiques ont eu lieu au premier trimestre 2007, ce qui a conduit à une Déclaration d'Utilité Publique en septembre 2008. L'étude de ce projet majeur a mobilisé de nombreuses compétences tant internes à VNF (constitution d'une équipe dédiée), en accompagnement (ingénierie), conseil (comité scientifique), contrôle (commissions diverses). La Mission d'Appui à la réalisation des contrats de partenariats a donné un avis favorable à la réalisation du projet sous forme d'un contrat de partenariat. Les études ont été conduites en étroite liaison avec les gestionnaires de voie d'eau belges et néerlandais dans le cadre du comité Seine-Escaut.

VNF a également renforcé ses actions d'animation dans le domaine du transport de marchandises, agissant à la fois en direction des chargeurs (politique de filière, embranchements fluviaux), des ports (contrats de progrès), et des transporteurs (plan d'aide à la modernisation avec l'Etat, lancement de l'ISNI).

Objectif 3 : Réseau régional, favoriser la décentralisation

Une première ambition du contrat était de tenir les engagements pris dans le cadre des CPER 2000-2006, ce qui a été le cas sous réserve des évolutions rendues nécessaires par l'achèvement de ces contrats.

En revanche malgré l'engagement d'un certain nombre de démarches, très peu de transferts de voies d'eau ont été réalisés sur la période. Des négociations entre l'Etat, VNF et la région Bourgogne ont été engagées en 2008 pour envisager l'expérimentation d'un transfert de trois canaux (Bourgogne, Nivernais, Centre). Ces discussions se poursuivent.

Ce constat de relatif échec semble dû à une réticence des collectivités devant un risque de transfert de charges, mais aussi souvent à l'absence d'un projet mobilisateur autour de la voie d'eau concernée. La question du devenir de ce réseau secondaire pour lequel VNF a recentré son intervention sur les questions de sécurité et de continuité hydraulique reste entièrement ouverte.

Objectif 4 : Améliorer la maîtrise des moyens de VNF

4.1. Effectifs

Un élément emblématique du contrat était l'association de VNF à la répartition des effectifs des services mis à disposition. Cette association, réelle, n'a pas pu porter tous ses fruits en raison d'un contexte contraint. Conformément aux engagements pris dans le COM, les effectifs des services mis à disposition ont été diminués de 2% par an, pour atteindre un effectif théorique de 4401,15 ETP hors vacataires en fin de période.

Les réorganisations des services de l'Etat ont été mises à profit pour commencer une rationalisation du dispositif (réduction du nombre de services de 17 à 13).

Un dispositif de pilotage et déclinaison du COM dans les services a été mis en place.

4.2. Recettes

Un acquis très important de ce contrat pour VNF a été la réévaluation de la taxe hydraulique décidée par le Gouvernement, conformément aux engagements de l'Etat contenus dans le COM. Celle-ci est passée d'un montant de 81,5M€ en valeur 2004 à 126,9M€ en valeur 2008. Par ailleurs, une subvention de l'Etat aux dépenses d'investissement de 50 M€ a été versée chaque année comme prévu.

Les péages ont atteint 12,4 M€ en 2008 pour un objectif de 12,7 M€. Enfin les redevances domaniales sont passées de 18,6 M€ en 2004 à 25,7M€ en 2008 (pour 23,6 M€ prévus au COM).

VNF était encouragé à rechercher de nouvelles recettes dans le cadre de dispositifs innovants. Dans ce cadre, VNF a réalisé l'opération d'aménagement de Lyon Confluence en procédant, en lien avec la Caisse des dépôts et consignations, à la valorisation du site de l'ancien port Rambaud à Lyon.

B. OBJECTIFS ET ENGAGEMENTS POUR L'ANNEE 2009

1. Les objectifs et engagements 2009

Les objectifs et engagement 2009 s'inscrivent d'une part dans le prolongement du COM 2005-2008, et incluent d'autre part des opérations nouvelles, ainsi que celles inscrites dans le plan de relance de l'économie.

Objectif 1 : Assurer sécurité et gestion soucieuse de l'environnement sur tout le réseau

La programmation des investissements telle que prévue dans l'EPRD respecte les priorités affichées dans le COM, et la première d'entre elles, à savoir la sécurité des personnels, des usagers et des riverains de la voie d'eau. Les travaux de sécurisation des digues les plus critiques se poursuivent, ainsi que la reconstruction de barrages manuels.

VNF est un acteur important et qui se veut exemplaire dans le domaine de la gestion de la ressource en eau et des énergies renouvelables.

Cette exemplarité se traduira dès 2009 par la conclusion d'un accord cadre avec les agences de l'eau sous l'égide de la Direction des Infrastructures de Transport et de la Direction de l'Eau et de la Biodiversité. Cet accord sera ensuite décliné pour chaque bassin. Il permettra d'associer les objectifs de développement du transport aux objectifs d'atteinte de bon état écologique des masses d'eau et de réalisation de la trame bleue. Il contribuera aux objectifs de préservation de la biodiversité (transparence piscicole), à la gestion quantitative et qualitative de l'eau (barrages, instrumentation, dragages), à la préservation et au développement des zones humides...

Au delà des objectifs du COM 2005-2008, l'Etat et VNF prendront les dispositions nécessaires pour une mise en œuvre effective au second semestre 2009 de la convention internationale de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Dans ce cadre, et comme l'y autorise l'article 4 du décret du 26 décembre 1960 modifié par le décret du 16 décembre 2008, VNF sera institution nationale, et à ce titre responsable de l'organisation du système de financement de la réception et de l'élimination des déchets huileux et graisseux.

Objectif 2 : Réseau magistral, renforcer la disponibilité de la voie d'eau et développer le trafic

Dans son programme d'investissements 2009, VNF poursuit son effort de modernisation et d'amélioration des caractéristiques du réseau, avec notamment la poursuite des opérations sur l'Oise, les canaux du Nord, le recalibrage de l'Escaut et de la Deûle, et la mise au point des projets de fiabilisation des écluses de la Seine-Amont.

Suite à la DUP du projet Seine Nord Europe, et après la signature d'un protocole d'intention avec l'Etat et les régions, VNF lancera en 2009, avec l'accord du Gouvernement, l'AAPC et entamera le dialogue compétitif.

Le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement mentionne des objectifs ambitieux de développement de la part modale du fret non routier. Il mentionne la poursuite des études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhône et de la Saône, d'une part, et celui du Rhin et de la Moselle, d'autre part, dans la perspective d'organiser un débat public d'ici à 2012.

En 2009, VNF poursuivra avec l'État la mise en œuvre du plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voie navigable 2008-2012.

Objectif 3 : Réseau régional

La programmation de l'EPRD 2009 confirme le recentrage effectué pour ce réseau secondaire sur les seules interventions de sécurité et de gestion hydraulique.

VNF continuera à accompagner l'Etat dans les discussions en cours en région Bourgogne, et dans toute autre région qui se porterait volontaire.

Les démarches visant à la définition d'un projet partagé autour du canal et à la mise en place de partenariats avec les collectivités locales seront encouragées. A titre d'exemple, une charte interrégionale sur le canal des Deux-Mers est à l'étude, pour formaliser un partenariat entre les trois régions concernées (Midi-Pyrénées, Aquitaine, Languedoc-Roussillon).

Objectif 4 : Améliorer la maîtrise des moyens de VNF

Moyens financiers

Sous réserve des mesures envisagées pour assurer en gestion le respect du plafond global des dépenses de la loi de finances pour 2009, l'État s'engage à verser à VNF, hors plan de relance, une subvention d'investissement de 50 M€ en 2009, majorée de 4 M€ pour prendre en compte les engagements du Grenelle de l'environnement ainsi qu'une subvention de 4,7 M€ pour le fonctionnement des services mis à disposition.

Moyens humains

Le cadre de discussion entre l'Etat et VNF sur les moyens humains mis à disposition de VNF tel que prévu dans l'article 4.1 du COM est maintenu en 2009 ; il se traduit pour l'année 2009 par une cible de 4 345,15 ETP hors vacataires et hors effectifs consacrés aux missions régaliennes. Pour atteindre cette cible, et sur la base de simulations sur les départs à la retraite, les besoins en recrutements des services de navigation sont estimés par VNF à 80 C exploitation, 23 OPA et 209,5 vacataires.

Le plafond d'emploi de VNF est fixé à 375 ETP.

Gestion du patrimoine immobilier de VNF

VNF, le MEEDDAT et France Domaine doivent achever le recensement du patrimoine immobilier occupé par l'établissement, quelle qu'en soit la nature de l'occupation (biens domaniaux, biens pris à bail, biens propres, etc.) ou le type de bien (immeubles technique, foncier ou immeubles à usage de bureaux, etc).

2. Le plan de relance sur 2009

Le plan de relance de l'économie décidé par le Parlement dans le cadre de la loi n° 2009-122 de finances rectificative pour 2009 et par le Gouvernement à l'occasion du Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires du 2 février 2009 donne à VNF la possibilité d'accélérer la réalisation d'investissements destinés à améliorer la sécurité sur l'ensemble du réseau ou contribuant à la modernisation du réseau magistral. Ce plan permet la réalisation simultanée d'ouvrages importants, d'accélérer la mise en sécurité de certains ouvrages (digues en particulier), mais aussi d'anticiper un programme spécifique d'équipements de sécurité et d'amélioration des conditions de vie et de travail des usagers de la voie d'eau (échelles, postes d'attente,...)

Le plan de relance sera l'occasion d'accélérer, dès 2009, un certain nombre de travaux attendus sur le réseau magistral, en particulier aux extrémités de Seine Nord (reconstruction des barrages de Chatou sur la Seine, de Boran et Venette sur l'Oise) et sur la Moselle.

L'État et Voies navigables de France considèrent que les programmes d'investissement prévus dans le cadre du plan de relance de l'économie pour les années 2009 et 2010 nécessitent un engagement réciproque de mise à disposition des moyens financiers nécessaires, de réalisation efficace, de suivi et de bilan précis, qui sera détaillé dans la convention à conclure avec le ministère chargé de la relance.

3. Préparer le contrat de performance 2010-2013

Depuis 2004, le contexte a évolué : le prochain contrat devra notamment s'inscrire dans le cadre du Grenelle de l'environnement et de la RGPP. Les travaux de l'audit RGPP portant sur le fonctionnement et la stratégie de VNF constitueront un cadre de réflexion sur lequel s'appuieront l'Etat et VNF pour aboutir à la conclusion d'un contrat.

Les réflexions et les travaux conduits par VNF et l'État pour la préparation du contrat 2010-2013 seront organisés suivant 6 axes :

1. Niveaux de service et organisations

Le prochain contrat de performances devra décrire les niveaux de service attendus du réseau géré par VNF – en fonction des objectifs de croissance de part modale affichés dans le cadre du Grenelle de l'environnement, d'une part et, d'autre part, des moyens dont dispose VNF pour maintenir et exploiter les ouvrages.

En 2009, VNF procédera à un bilan complet de la mise en place du Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables (SDEVN) et des Plans Particuliers d'Exploitation, en vue de la refonte du SDEVN dans la période du contrat.

Une réflexion sera menée pour optimiser les moyens humains consacrés à l'exploitation sur le réseau secondaire en recherchant des partenariats, par exemple avec les collectivités territoriales, notamment dans le cadre d'autres contrats que des contrats de vacataires (contrats saisonniers, contrats multi-employeurs...)

VNF finalisera le schéma directeur de maintenance, intégrant les propositions de professionnalisation de la filière, et de modification des méthodes de travail, à mettre en œuvre dans le cadre du COP. VNF s'engage à participer auprès de la tutelle à une réflexion sur le référentiel des métiers de la voie d'eau.

VNF poursuivra ses réflexions sur la rationalisation de son organisation et des services mis à disposition pour tenir compte d'une part de l'évolution des missions confiées à VNF par son nouveau statut et, d'autre part, des objectifs fixés par le Grenelle de l'environnement en matière de fiabilité du réseau, de développement du trafic et de réalisation de grands projets.

VNF poursuivra également l'élaboration du schéma directeur informatique de VNF et des services mis à disposition.

2. Fiabilisation et modernisation du réseau et grands projets

Le contrat définira les orientations en matière d'investissement de VNF pour moderniser et fiabiliser le réseau, et pour le développer, afin d'atteindre les objectifs fixés en matière de trafic.

VNF conduira un audit externe sur la régénération et la modernisation du réseau durant le premier semestre 2009, permettant de définir la politique de régénération de l'infrastructure qui portera prioritairement sur le réseau fluvial, dit magistral, et en particulier celui à grand gabarit. La sécurité des agents intervenant sur le réseau et celle des usagers de la voie d'eau sera spécifiquement prise en compte.

Le développement du réseau sera assuré par le projet de canal à grand gabarit Seine-Nord-Europe, qui permettra le report vers la voie d'eau de 4,5 milliards de tonnes-kilomètres par an, soit l'économie de 250 000 tonnes de dioxyde de carbone par an. Ce programme, présentant un coût de l'ordre de 4 milliards d'euros, sera cofinancé dans le cadre d'un contrat de partenariat public-privé, par l'Union européenne, les collectivités territoriales et l'État, sur la période 2009-2020.

Le projet de loi de programmation relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement mentionne des objectifs ambitieux de développement de la part modale du fret non routier. Il mentionne la poursuite des études nécessaires à la réalisation d'une liaison fluviale à grand gabarit entre le bassin du Rhône et de la Saône, d'une part, et celui du Rhin et de la Moselle, d'autre part dans la perspective d'un débat public d'ici à 2012.

3. Développement du trafic, ports intérieurs et services aux usagers

Dans le cadre des travaux préparatoires au COP, VNF précisera le rôle qu'il entend jouer et ses modalités d'intervention pour dynamiser le réseau des ports intérieurs.

Dans le Schéma national des infrastructures de transport (SNIT), il sera proposé d'intégrer un schéma des ports intérieurs.

VNF sera autant que possible associé dans le cadre des conseils de développement économique des grands ports maritimes à la définition de leur plan stratégique avec un intérêt particulier pour le développement de leur hinterland à travers les ports intérieurs et le réseau des voies navigables.

Dans le cadre des textes relatifs aux systèmes d'information fluviale, VNF mettra en œuvre ces systèmes sur son réseau et veillera à l'interconnexion de ceux-ci avec les systèmes d'information des États voisins et des ports afin de permettre l'intégration du maillon fluvial dans la chaîne logistique et de préparer la généralisation des équipements embarqués.

4. Modernisation de la profession

Au-delà du plan d'aide 2008-2012, VNF va poursuivre en 2009 ses réflexions sur les mesures à prendre dans le cadre des aides financières aux entreprises de transport fluvial permises par l'article 3 du décret 26 décembre 1960 pour accompagner le renouvellement de la profession, afin de relever les défis des années à venir. VNF pourra contribuer notamment à la mise en place d'un « fonds prêt d'honneur » permettant l'aide au démarrage d'entreprises de transport fluvial de marchandises.

Ces mesures s'inscrivent dans une volonté de donner un cadre économique compétitif pour les entreprises françaises de transport fluvial et de faire évoluer les conditions d'exploitation pour harmoniser avec les autres pays européens.

5. Performance environnementale et mobilisation du potentiel hydroélectrique

Au delà d'un comportement exemplaire en matière de protection de l'environnement et dans tous les aspects du développement durable, VNF devra contribuer activement à la restauration écologique des milieux et au développement des énergies renouvelables.

Les actions de restauration écologique des milieux, d'amélioration de l'état des eaux et de leur gestion quantitative seront précisées dans les conventions passées avec les agences de l'eau.

En 2009, VNF étudiera la possibilité dans des conditions économiques satisfaisantes de développer le potentiel hydroélectrique du réseau, tant d'un point de vue technique que juridique ; l'établissement poursuivra ses études d'implantation dans le cadre du projet de contrat de partenariat pour la reconstruction des barrages sur l'Aisne et la Meuse avec l'objectif d'être prêt à lancer l'AAPC en fin d'année.

6. Equilibre économique et financier de VNF

La préparation du contrat de performance sera l'occasion, pour l'Etat et VNF, d'examiner la performance, le modèle économique et les équilibres financiers de l'établissement à court et moyen terme, ainsi que des services mis à disposition, de manière à optimiser les ressources et les dépenses, en fonction des objectifs fixés à VNF.

VNF déterminera les forces et les faiblesses de l'organisation de l'établissement et de l'ensemble du périmètre d'activité en identifiant les pistes de gains de productivité et les gisements d'économies sur l'ensemble du périmètre d'activité de l'établissement.

VNF et l'État étudieront les voies et moyens de développement des ressources propres de l'établissement (péages, redevances domaniales, etc.) en s'appuyant, notamment, sur une analyse socioéconomique de tarification. Ils analyseront également, en fonction des objectifs fixés à VNF, les recettes actuelles ou nouvelles à mobiliser.

VNF pourra s'appuyer sur les services de l'État pour fiabiliser l'inventaire du domaine propre et confié par l'État ainsi que le bilan de l'établissement. L'article 10 du projet de loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement précise que « l'État étudiera l'opportunité de donner à l'établissement public Voies navigables de France la pleine propriété du domaine public fluvial, attaché au réseau magistral [et que, à cette fin] le Gouvernement présentera au Parlement les conclusions [de cette étude] au plus tard six mois après la promulgation de la [...] loi ».

La préparation du contrat de performance devra également être mise à profit pour étudier les orientations et les priorités en matière d'investissements.

C. LE CALENDRIER

A l'occasion du conseil d'administration suivant celui examinant son compte financier 2008, VNF pourra organiser un débat d'orientation sur le projet de contrat de performance 2010-2013. D'autres séances du conseil d'administration permettront de procéder à des points d'information sur l'avancement des travaux relatifs au contrat de performance. Le projet de contrat de performance sera présenté au conseil d'administration avant la fin de l'année 2009.

Eric WOERTH

Ministre du Budget,
des Comptes publics et de la Fonction publique

Dominique BUSSEREAU

Secrétaire d'Etat chargé des Transports

Thierry DUCLAUX

Directeur général de Voies navigables de France

