



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Dossier de presse

COP

CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE

Le fluvial au cœur de la transition
écologique

2020-2029

Voies navigables de France



Sommaire

Edito

I/ 2030 : le fluvial comme un des piliers de la transition écologique

Une source de croissance verte pour les territoires

Une logistique durable

Un tourisme vert

Des énergies vertes

Une envergure nouvelle pour le fret fluvial : un volume fret transporté augmenté de moitié d'ici 2030

Une gestion essentielle de la ressource rare qu'est l'eau face à l'accélération du réchauffement climatique et à la réduction de la biodiversité

Une solution fluviale adaptée pour chaque territoire

Des démarches territoriales ont déjà des résultats très remarquables

II/ Le contrat d'objectifs et de performance de VNF : des engagements

Des moyens financiers importants

Un développement du numérique et des énergies nouvelles pour un service plus réactif et plus attractif

Développer la télé-conduite et l'automatisation

S'équiper pour une gestion hydraulique plus fine

Innover pour être plus attractif

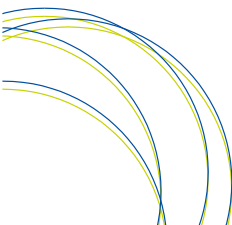
Un développement sur les axes logistiques intégrant le fluvial

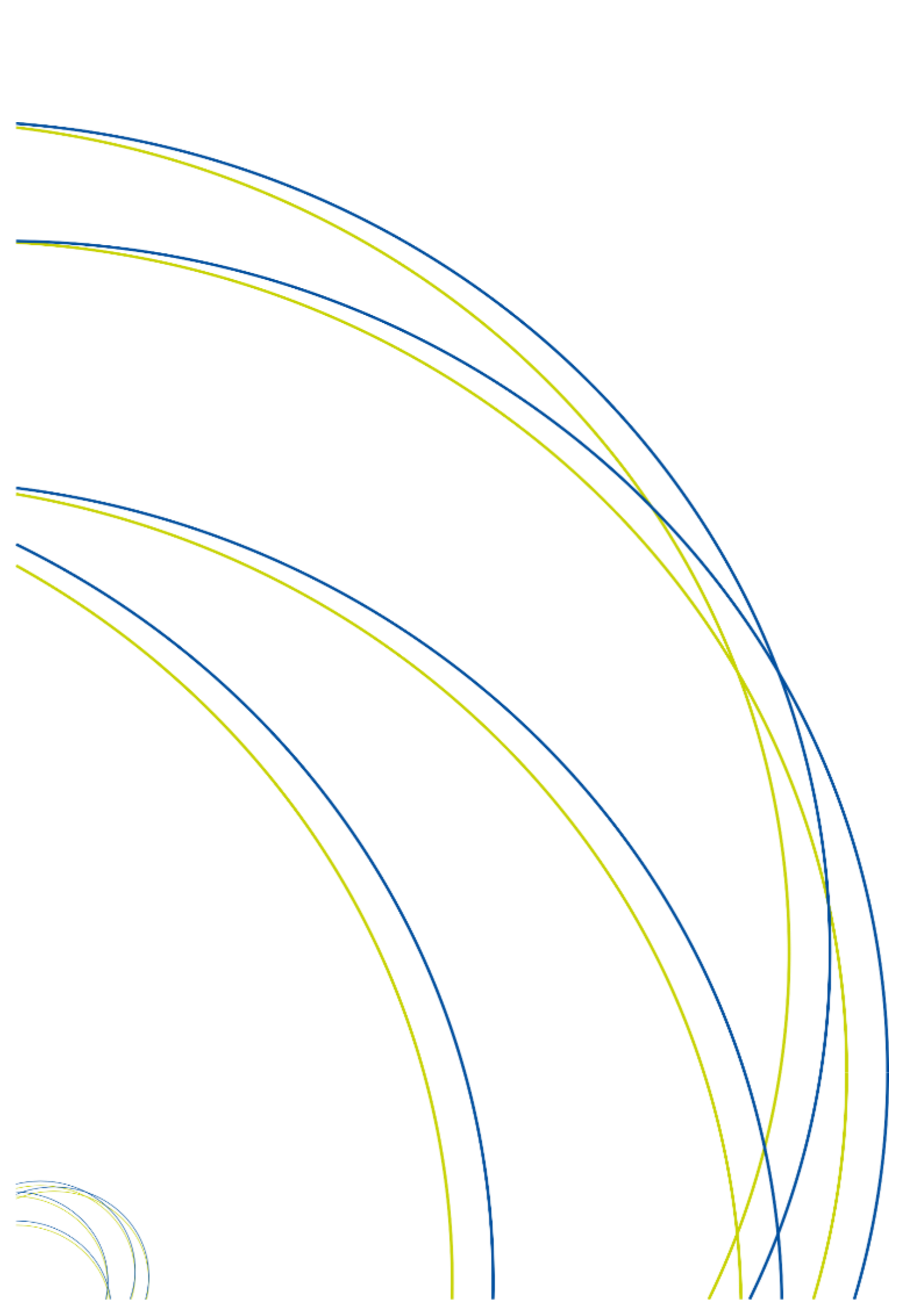
Un réinvestissement dans l'emploi fluvial

Le renforcement du modèle économique du fluvial pour assurer son avenir

La poursuite d'un accompagnement social exemplaire pour tous les agents de l'établissement.

A propos de VNF





EDITO

Ce Contrat d'Objectifs et de Performance conclu entre l'Etat et VNF est la marque d'une ambition fluviale nationale renouvelée au service de la réussite de la transition écologique et du développement des territoires.

L'hexagone dispose en effet du plus long réseau européen ; écosystème vertueux offrant une réelle capacité de report modal pour une logistique plus sobre et plus sûre, infrastructure au service de la cohésion et du développement durable des territoires, il constitue aussi une réserve de plus en plus précieuse d'eau et de biodiversité. Dès lors, ses potentialités doivent et peuvent être mieux exploitées pour contribuer à la lutte contre le changement climatique dans laquelle la France est résolument engagée.

Pour que la réalisation de ce projet porteur d'avenir produise tous les effets escomptés dans le cadre de la transition écologique et de l'adaptation au changement climatique, un préalable s'impose : il est indispensable que l'infrastructure fluviale soit régénérée et modernisée.

La signature du présent contrat intervient alors que le plan France Relance, qui fait de l'écologie le principal levier de la reprise et de la transformation de l'économie et consacrent 175 M€ au secteur fluvial, se déploie dans les territoires. Plus structurellement, la programmation des financements des travaux à réaliser dans les 10 prochaines années permettra de disposer d'une infrastructure moderne et fiable, répondant aux exigences techniques de l'ensemble de ses fonctionnalités et offrant une qualité de services adaptée aux besoins de ses multiples usagers. La décennie à venir verra aussi, avec la mise en service de l'axe à grand gabarit transfrontalier Seine – Escaut, l'affirmation de la dimension européenne du réseau navigable national.

C'est à cette condition préalable que VNF pourra déployer les missions centrales qui lui sont confiées :

- développer le transport fluvial en renforçant sa compétitivité par des infrastructures capacitaires, des services performants et la recherche d'une empreinte environnementale toujours moindre,
- favoriser le développement des territoires par la valorisation de l'attractivité économique et touristique de la voie d'eau en partenariat avec les collectivités territoriales traversées,
- garantir le transport de l'eau et ses usages par une exploitation rigoureuse de l'infrastructure, économe de la ressource et respectueuse de son environnement.

La maximisation des atouts du réseau navigable national est également conditionnée par l'optimisation de l'efficacité de son opérateur.

Ainsi, VNF inscrira son évolution dans une trajectoire vertueuse portée par une transformation du modèle économique de la voie d'eau ; la mise en adéquation de ses ressources, diversifiées et fondées sur une contribution équitable de l'ensemble des usagers, et des besoins du réseau établis sur la base d'une vision pluriannuelle, en renforcera la résilience. Cette dynamique de modernisation structurante du service public de la voie d'eau reposera également sur la qualité de l'accompagnement de l'adaptation de la communauté de travail de l'établissement à son projet industriel.

Ce projet fluvial national dont le Contrat d'Objectifs et de Performance fixe les orientations stratégiques pour la décennie à venir doit, pour s'accomplir, devenir maintenant l'affaire de tous, à commencer par les personnels de l'établissement, mais aussi les acteurs socio-professionnels de la voie d'eau et les collectivités territoriales traversées par l'infrastructure.

Sa mise en œuvre, proposée à la concertation de l'ensemble des parties prenantes, est jalonnée par 40 actions opérationnelles assorties d'indicateurs quantitatifs et qualitatifs de suivi qui permettront d'évaluer, annuellement et en transparence, sa progression.



**Jean Baptiste DJEBBARI,
Ministre chargé au transport**

Parce qu'il décongestionne la route et dessert nos territoires tout en polluant peu, le fluvial est un mode de transport d'avenir.

Nous devons le développer et le moderniser.

C'est tout le sens du Contrat d'Objectifs et de Performance signé avec VNF.

Ce contrat, ce sont des moyens financiers inédits engagés par l'Etat.

Ce contrat, c'est la promesse d'une action résolue de l'Etat en faveur du transport fluvial pour les 10 prochaines années.

I/ 2030 : le fluvial comme un des piliers de la transition écologique

1. Une source de croissance verte pour les territoires

Le fluvial offre des services variés, mais qui ont un atout commun et incontestable : ils créent et développent de l'économie verte sur nos territoires.

Une logistique durable

La massification du transport de marchandises par le mode fluvial se traduit par un bénéfice écologique significatif en permettant des émissions de CO², pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faible que le mode routier, soit en moyenne entre 8,8 et 37,4 gCO²/t-km, selon le type de bateau, de chargement ou de voie empruntée (sans compter les émissions de particules liées aux frottements des pneus sur la chaussée ou l'usure des plaquettes de freins).

Sans nuisances sonores, sûr avec le taux d'accidentologie le plus faible, il permet de décongestionner les axes routiers et d'améliorer ainsi la sécurité (baisse des accidents) et la qualité de l'air. Entrant directement dans les centres villes, qui se sont historiquement construits autour des fleuves et rivières, il est par exemple particulièrement adapté à des chantiers d'ampleur et à l'acheminement de matériaux en grande quantité ou aux dimensions exceptionnelles. L'émergence d'un fort besoin d'une logistique nouvelle dans les zones urbaines denses donne au mode fluvial une chance historique de faire valoir ses atouts. Un convoi fluvial est tout à la fois un mode de transport et un entrepôt flottant, exploitable durant le trajet pour effectuer les opérations de manutention permettant d'optimiser la gestion des espaces et de limiter les coûts afférents.

Le réseau fluvial est fluide et non saturé. Sans créer de nouvelles infrastructures, certains axes comme la Seine ou le Rhône, par exemple, ont la capacité d'accueillir jusqu'à 4 fois plus de trafic. Le Rhin, autoroute fluviale européenne, pourrait quant à lui doubler son trafic.

Parfois considéré plus lent que les autres modes de transport, la force du fluvial est sa fiabilité, essentielle aux professionnels. Il est le mode du « juste à temps » : les délais de livraison sont respectés.

L'implantation pérenne d'activités industrielles ou logistiques au bord des fleuves, rivières, ou canaux doit être plus que jamais développée pour permettre d'apporter de la compétitivité aux entreprises, en diminuant leurs coûts logistiques. C'est le pari que font les secteurs des céréales, des matériaux de construction et produits du BTP, de la chimie. D'autres y viennent comme celui de la distribution en zone urbaine.

**1 convoi fluvial
de 4 500 tonnes
=
4 trains de fret
ou
220 camions**





Un tourisme vert

Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont les espaces précieux d'un tourisme vert, authentique, loin de la foule. VNF développe le tourisme « fluvestre », qui allie fluvial et terrestre, activités sur et au bord de l'eau : la navigation professionnelle ou de plaisance, le nautisme, mais aussi le vélo¹ ou la randonnée sur les chemins de halage, la découverte du patrimoine culturel et gastronomique. Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous usagers, touristes comme riverains. Le fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité.

Ce phénomène en pleine croissance génère aujourd'hui d'importantes retombées économiques qui restent peu connues : le secteur du tourisme fluvial produit en effet **1,4 milliard d'euros de retombées économiques au bénéfice direct des territoires**, grâce à l'activité d'acteurs privés qui enregistrent **15,6 millions de journées/passagers** et réalisent un chiffre d'affaire global de **723 millions d'euros** et représentent **6 100 emplois directs**.

De nombreux gisements de croissance existent pour les prochaines années : développement des bateaux-croisières, des bateaux-promenades et des péniches-hôtels, des activités fluvestres ou de la filière nautisme. Au regard de la dynamique observée en France et du niveau de développement de ces filières observés dans d'autres pays européens, à l'instar de l'axe Rhin-Danube, **VNF estime que les retombées économiques territoriales liées au tourisme fluvial pourraient atteindre jusqu'à 3 milliards d'euros par an à horizon 2030, soit une augmentation par 2 dans les 10 prochaines années (+1,6 milliard d'euros généré).**

1,4 Md€ de retombées économiques au bénéfice direct des territoires
723M€ de chiffres d'affaires
15,6 millions de journées/passagers
6 100 emplois directs

Des énergies vertes

L'établissement met à profit son réseau fluvial pour favoriser le développement d'énergies vertes, notamment en développant la production d'hydroélectricité sur les ouvrages (barrages, écluses...) le permettant. **80 microcentrales hydroélectriques** sont d'ores et déjà en activité sur le réseau, dont la majorité sont détenues et exploitées par des entreprises tierces. **Une dizaine de nouvelles centrales sont en cours d'installation.** VNF héberge également depuis fin 2018 sur le Rhône le premier parc d'hydroliennes fluviales du monde.

L'ambition est **de développer davantage ce potentiel** avec les acteurs de l'énergie qui s'intéressent de plus en plus à ce secteur.

4 hydroliennes
1ère mondiale

320 kW de puissance

= consommation électrique de **500 foyers par an** (hors chauffage)

- **300 tonnes de CO2**
émis par an



¹ 91% du réseau fluvial géré par VNF se trouve à moins de 5 km d'une véloroute.

2. Une envergure nouvelle pour le fret fluvial : un volume fret transporté augmenté de moitié d'ici 2030

Dans un contexte d'accélération du réchauffement climatique (2020, année la plus chaude jamais enregistrée en France après le précédent record de 2018), **le report modal de la route vers des modes de transport durables apparaît plus que jamais comme une nécessité, pour réduire les émissions carbonées du transport de marchandises.**

Nous voyons aujourd'hui émerger une rupture de tendance dans la courbe du fret fluvial. Parmi tous les modes de transport de marchandises, il est celui qui a enregistré la plus forte hausse en 2019 avec un trafic à +10% (en t-km) et des volumes transportés à +9% (en tonnage). Même durant la crise sanitaire hors norme de 2020, le secteur a démontré toute sa résilience en maintenant un niveau d'activité proche de celui enregistré en 2018².

On perçoit l'émergence d'une nouvelle approche de la logistique, notamment dans les zones urbaines avec la recherche de modes de transport à plus faible impact environnemental. Le transport fluvial apporte ici une solution efficace, en pénétrant le cœur des villes, en permettant de désengorger la circulation routière dans les agglomérations.

A l'horizon 2030, le **volume de fret transporté** par voie fluviale pourrait **augmenter de moitié**, ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres, soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Il s'agit donc de donner une nouvelle envergure au transport fluvial et de le confirmer comme un acteur essentiel de la logistique de demain.

Le Contrat d'Objectif et de Performance de VNF constitue une opportunité unique de fixer un cap ambitieux de sorte à se mettre en capacité de répondre à cette demande par un service réactif et efficace.

Il prévoit ainsi un programme de travaux de très grande ampleur pour moderniser et développer le réseau :

- **Chantiers de fiabilisation et de modernisation des infrastructures** de sorte à augmenter la performance et la compétitivité du fluvial : par exemple sont actuellement en cours sur la Seine, des travaux d'ampleur sur les écluses de Méricourt ou le barrage de Poses, qui voient passer 30% du trafic de fret national ;
- **Développement du réseau dans le cadre de l'axe Seine-Escaut** qui comprend le Canal Seine Nord Europe mais aussi 4 autres projets connexes pour connecter le bassin de la Seine au réseau du Nord de l'Europe (et devrait représenter, à lui seul, un trafic de 3,3 milliards de t-km en 2030).



“
En 2020
50,4 millions de tonnes
6,5 milliards de T-km
”

² En 2020, le trafic fret est inférieur de -10% par rapport à 2019. Néanmoins, en faisant abstraction des mois impactés par le premier confinement (mars, avril et mai), la baisse est de -4,7% en t-km par rapport à 2019.



3. Une gestion essentielle de la ressource rare qu'est l'eau face à l'accélération du réchauffement climatique et à la réduction de la biodiversité

Avec 6700km de réseau et l'exploitation de plus de 4 000 ouvrages³, VNF est un acteur majeur de l'eau en France qui entretient **une relation de très forte proximité avec les territoires en matière de gestion hydraulique**. L'établissement est en charge d'assurer une gestion raisonnée et partagée de la ressource hydraulique : la distribution d'eau potable aux populations (via les collectivités territoriales), aux industriels (refroidissement des centrales nucléaires par exemple), au monde agricole (irrigation des champs), ou encore à une pluralité d'activités de loisirs. A titre d'exemple, 60% de l'eau géré par VNF pour le canal du Midi sert à l'irrigation soit plus que ce qui est nécessaire pour la navigation.

Cette exigence s'accroît du fait de l'accélération du réchauffement climatique et des événements extrêmes qu'il génère de plus en plus régulièrement, tels que les crues ou les sécheresses. Au-delà d'une gestion au plus juste de la ressource en eau, cette évolution implique pour VNF de s'adapter à de nouvelles sollicitations extrêmes, pour lesquelles certaines de ses infrastructures n'ont pas été conçues.

Il apparaît en effet clairement que les installations de VNF, originellement conçues à des fins de navigation, peuvent également contribuer à lutter contre les inondations et le stress hydrique tout en préservant la biodiversité.

Le COP se fixe ainsi de :

- **Renforcer la sécurité des ouvrages hydrauliques**, notamment pour faire face aux aléas climatiques;
- De **mieux garantir les approvisionnements** pour les différents usages de l'eau ;
- De **favoriser le développement de l'hydro-électricité** et des autres potentiels énergétiques ;
- De **favoriser la préservation de la biodiversité** et la continuité écologique (protection des espèces, et des milieux naturels) ;
- De **lutter contre la prolifération des plantes exotiques envahissantes**

150 M de m³ d'eau retenues en réserve



³ 500 barrages de navigation, 50 barrages réservoirs, 364 prises d'eau (captage ou pompage d'une partie d'un cours d'eau pour un usage particulier, irrigation, industrie, alimentation d'habitations...), 2 200km de digues et environ 600 ouvrages spécifiques sont dédiés à la gestion hydraulique (vannes de décharges, systèmes de pompes, usines élévatoires...).

4. Une solution fluviale adaptée pour chaque territoire

La voie d'eau est un patrimoine vivant ancré au cœur des territoires, qu'ils soient urbains ou ruraux. Le panel de ses richesses et de son potentiel est vaste : logistique, touristique, hydraulique et écologique. Chaque itinéraire a et aura une vocation différente selon son trafic, la nature de la demande des clients et usagers, de l'histoire et des projets du territoire.

Le COP identifie 4 types d'offres de services :

- **Offre « logistique durable »** : service H24 sur le réseau grand gabarit des axes logistiques pour offrir une offre compétitive aux entreprises ;
- Offre « **fret territorial ou spécifique** » : navigation de bateaux de transport de marchandises sur un segment du réseau, grand ou petit gabarit ;
- Offre « **tourisme** » : navigation de bateaux de tourisme allant des paquebots fluviaux aux bateaux de plaisance ;
- Offre « **gestion hydraulique, loisirs et nature** » : gestion hydraulique, développement d'activités de loisirs nautiques (paddle, wakeboard, pédalo, base nautique, baignade, etc.) et sur les berges (vélo, randonnées, etc.), valorisation de la biodiversité, du milieu aquatique.

Le service mis en place sur la voie d'eau est indissociable de son territoire. Il n'y a pas de fret fluvial sans zone logistique à proximité, sans connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires, sans ports modernes et efficaces. Il n'y a pas d'activité de tourisme et de loisirs sur la voie d'eau s'il n'y a pas à proximité ou accessibles des activités à pratiquer, des lieux à découvrir, des expériences à mener.

L'offre de service ne peut donc pas être décidée unilatéralement par VNF, notamment pour ce qui concerne les petits canaux. **Sur chaque itinéraire, il faut construire avec les acteurs locaux, des projets de territoires complets intégrant la voie d'eau.** C'est la condition pour porter une ambition crédible pour le fluvial.

Durant les 2 prochaines années, VNF échangera ainsi avec les acteurs des territoires, collectivités et acteurs économiques, pour définir l'offre de service soutenable et durable par itinéraire, en tenant compte des contraintes et des exigences de chacun.

Des démarches territoriales ont déjà des résultats très remarquables

La Sambre à l'Oise par exemple, dont une partie était fermée à la navigation depuis plusieurs années, va être entièrement remise en navigation au printemps 2021. Les acteurs locaux ont estimé que le canal était un élément indispensable de la vie économique du territoire et ont dessiné, en co-construction avec VNF, tout un projet touristique autour de la voie d'eau. Les coûts ont été partagés.

« **L'entente pour le Canal du Midi** » a été mise en place entre l'Etat, La Région d'Occitanie, VNF et les collectivités concernées. Elle permet de mieux coordonner l'action de tous les acteurs autour du Canal qui va porter l'image et l'attractivité du territoire.



Un partenariat très complet et novateur avec **la Région Grand Est** vise aujourd'hui à co-construire avec les collectivités du territoire des projets autour du tourisme fluvial sur 4 itinéraires.



15

LOCABOAT
www.locaboat.com

PA F65053 F

II/ Le contrat d'objectifs et de performance de VNF : des engagements

1. Des moyens financiers importants

Après avoir investi près de **220 millions d'euros en 2020 pour entretenir et moderniser ses infrastructures**, Voies navigables de France va consacrer en 2021 **une enveloppe record de près de 300 millions d'euros** à l'amélioration de la qualité du service. Cela est rendu possible grâce à l'augmentation de la dotation consacrée au fluvial dans le budget de l'Etat (via l'Agence de financement des infrastructures de Transports de France – AFITF) et à l'attribution de **175 millions d'euros dans le cadre du plan France Relance pour 2021 et 2022**. Les financements de l'Union Européenne sont également en croissance soutenue.

Le COP acte le maintien de ces capacités d'investissements à haut niveau dans la durée. **A l'horizon 2030, ce sont plus de 3 milliards d'euros qui sont envisagés d'être consacrés aux infrastructures fluviales**. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation constante des dotations attribuées à VNF depuis 2017 (170 millions d'euros en 2019).

Les dotations de fonctionnement de l'établissement sont à quant à elles stabilisées sur la durée du contrat.

+ de 3 Mds€
d'ici 2030 pour
moderniser
développer le réseau
fluvial

2. Un développement du numérique et des énergies nouvelles pour un service plus réactif et plus attractif

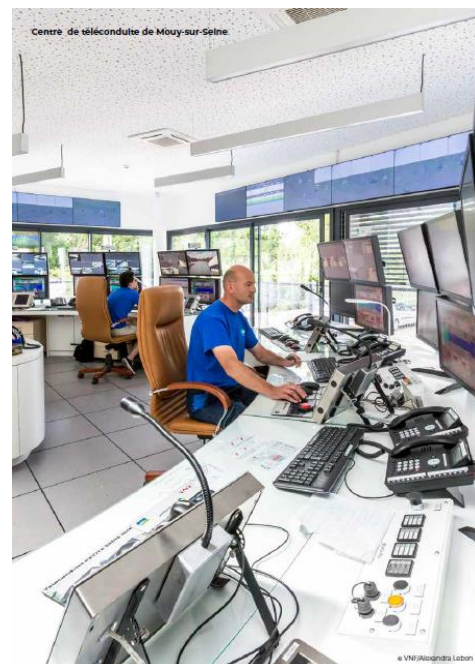
Pour atteindre l'ambition que l'Etat et Voies navigables de France portent pour le fluvial à 10 ans, le COP s'appuie sur un projet de modernisation de l'établissement : la rénovation des infrastructures et l'intégration du numérique dans les modes de travail permettront une gestion du réseau plus moderne, un service plus réactif et performant et des conditions de travail plus sûres pour les personnels.

Développer la télé-conduite et l'automatisation

Sur le grand gabarit, **la commande et le contrôle des ouvrages (écluses et barrages) seront progressivement centralisés** – c'est ce qu'on appelle la télé-conduite. Ces centres assureront en outre le suivi du trafic en temps réel, la gestion hydraulique, la gestion de crise (accident fluvial, crue, étiage) et aussi la gestion des écluses petit gabarit automatisées. En effet, **sur le petit gabarit, le réseau va être automatisé** pour rendre l'offre plus attractive et faciliter l'exploitation.

944 écluses
automatisées avec
réarmement
aujourd'hui.
1089 en 2030

28 écluses
téléconduites sur le
grand gabarit
aujourd'hui
123 en 2030



S'équiper pour une gestion hydraulique plus fine

Depuis plus d'une dizaine d'années, VNF équipe son réseau de capteurs pour suivre en temps réel les niveaux d'eau, les débits et les prélèvements. Ce suivi permet de mieux anticiper la gestion quantitative et d'optimiser la ressource en eau pour assurer un meilleur partage de ses usages. Les données obtenues sont centralisées et consultables à distance en temps réel.

Le COP prévoit de poursuivre l'instrumentation du réseau et régénérer les ouvrages de gestion hydraulique avec par exemple la reconstruction/modernisation des barrages de navigation aujourd'hui manuels. Il s'agit également d'anticiper les conséquences du changement climatique qui avec les crues et sécheresses, fragilisent les ouvrages provoquent des sollicitations nouvelles pour des infrastructures non conçues pour y faire face ou augmentent la prolifération des plantes aquatiques envahissantes.

Innover pour être plus attractif


Pour être attractif, il faut offrir des services à forte valeur ajoutée pour faciliter l'accès aux entreprises ou leur donner des clés de compétitivité.

C'est le sens par exemple des services numériques d'information fluviale (SIF) qui se développent à l'échelle nationale, avec l'objectif d'un prochain « River Information Services - Corridor Management Execution (RIS-COMEX) », projet financé par la Commission européenne pour disposer rapidement d'un service d'information fluviale harmonisé à l'échelle européenne.

C'est aussi le sens du travail effectué sur le verdissement de la flotte fluviale. Pour conserver son avantage écologique, la filière du transport fluvial se mobilise pour réduire les émissions de polluants atmosphériques des moteurs fluviaux.

Il existe par exemple des projets de construction neuve avec une pile à combustible à l'hydrogène et un pack électricité sur batterie. En ce moment la filiale CFT (Compagnie Fluviale de Transport) du groupe Sogestran, teste au cœur de Paris pendant 6 mois la navigation avec le système Oleo100, une énergie 100% colza français. C'est la première entreprise à faire fonctionner un bateau fluvial à l'énergie 100% végétale et made in France.

Avec le soutien de l'Etat, l'Ademe et les régions PACA, Île-de-France et Normandie, et d'autres partenaires, demain encore, VNF coordonne un programme d'aides financières pour soutenir ces innovations : le PAMI (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte). L'établissement accompagne par ailleurs d'autres solutions de « verdissement » comme le développement de bornes électriques à quai et de l'avitaillement en carburants alternatifs, qui sont progressivement installés sur le domaine de VNF.



Grâce au PAMI,
200 moteurs ont déjà
été remplacés
pour réduire les
émissions de gaz à
effet de serre

3. Un développement des axes logistiques intégrant le fluvial

Il s'agit d'augmenter la valeur ajoutée des ports intérieurs tout en renforçant leur interaction avec les ports maritimes nationaux pour accélérer et sécuriser les volumes de flux traités. Cela passe par exemple par le rapprochement d'opérateurs logistiques pour développer l'axe dans son ensemble en partenariat avec les territoires (collectivités et acteurs économiques), le développement des services logistiques à destination des acteurs économiques dans les zones jouxtant les quais, la préservation et la valorisation du domaine foncier bord à voie d'eau ou encore le soutien aux programmes d'investissement des opérateurs.

Il s'agit de développer les complémentarités avec les offres de service des autres modes de transport (routier et ferroviaire) pour améliorer la compétitivité des solutions fluviales au sein de l'offre globale.

C'est en ce sens qu'une convention a été signée entre VNF et SNCF réseau. Elle prévoit de mettre en cohérence les plateformes de transport combinant fluvial et ferroviaire sur chaque bassin, d'analyser la desserte ferroviaire des ports fluviaux de commerce et d'améliorer la résilience des modes massifiés en développant des capacités complémentaires sur un mode lorsque l'autre ne peut fonctionner (crues, travaux, accidents...). L'optique est bien d'accompagner le développement de nouveaux trafics. Des partenariats de même nature seront développés avec d'autres acteurs de référence, c'est par exemple prévu sur l'axe Seine avec HAROPA, de sorte à ce que le fluvial soit pleinement intégré dans la stratégie du nouvel ensemble portuaire.

4. Un réinvestissement dans l'emploi fluvial

Même si les trajectoires d'emplois restent encore soumises aujourd'hui, comme tous les opérateurs et administrations de l'Etat rattaché au ministère chargé des transports, à des plafonds. **Dans les cinq prochaines années, Voies navigables de France recrutera 1000 personnes environ.**

La modernisation des pratiques de l'établissement, des métiers et l'utilisation des nouvelles technologies doit non seulement améliorer les conditions de travail des personnels de l'établissement, car certaines missions sur des ouvrages anciens nécessitent aujourd'hui encore des manœuvres très physiques, mais aussi attirer les jeunes générations.

Par ailleurs, le programme d'investissement inscrit dans le COP va soutenir fortement les métiers de conception, de construction dans le secteur fluvial relayant en cela l'événement majeur que constitue le creusement pendant la décennie du nouveau canal grand gabarit Seine Nord Europe. Cet ouvrage exceptionnel est réalisé par la Société Seine Nord Europe, VNF en sera l'exploitant et le mainteneur.

Enfin, pour accompagner la modernisation de la profession et notamment la batellerie, VNF met à disposition le Plan d'aide au report modal (PARM) et le Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI), deux dispositifs financiers. VNF a ainsi d'ores et déjà accompagné la création de plus de 100 entreprises. Il s'agit là d'un des outils de soutien de l'emploi majeur pour le secteur.



**1000 recrutements
en 5 ans à VNF**

5. Le renforcement du modèle économique du fluvial pour assurer son avenir

Le COP prévoit de **mettre en adéquation les besoins du réseau d'une part et ses ressources pour y répondre** d'autre part. Il s'agit d'élaborer **une stratégie économique de long terme** qui permette cette équation. Aujourd'hui le financement de l'établissement repose sur :

- la contribution des bénéficiaires avec des péages au titre du transport de marchandises et du tourisme fluvial, une redevance hydraulique au titre des prélèvements et rejets dans le réseau navigable (anciennement taxe hydraulique) et une redevance pour l'occupation du domaine public fluvial ;
- la dotation annuelle de l'État via l'agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) ;
- la subvention annuelle de l'État pour charges de service public, identifiée dans les dépenses vertes éligibles à l'obligation verte ;
- des co-financements avec des acteurs publics ou privés, notamment les Régions dans le cadre des Contrats de Plan Etat Régions (CPER), les collectivités via des contrats de canaux et l'Europe. Convaincue de la pertinence écologique et économique du transport fluvial, l'Union européenne (UE) est en effet un partenaire clé qui soutient de nombreux projets à travers ses fonds dédiés tels que le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe ;
- du mécénat.

Pour être plus fort et plus résilient, **l'établissement doit, sur la durée, diversifier ses recettes et développer ses ressources propres.** Le domaine qu'il exploite recèle en effet des potentiels évidents, par exemple par la valorisation du domaine public fluvial et des nouvelles énergies.

L'établissement doit également **promouvoir un meilleur partage de la valeur que les entreprises et les collectivités retirent du service public** qui leur est rendu. Des financements complémentaires pourront ainsi être recherchés dès lors que les partenaires retireront des bénéfices économiques dans les projets co-construits et dans le service fourni par VNF. On peut espérer ainsi qu'« un petit pas de chacun selon le service qu'il retire permet de faire collectivement un grand pas pour la voie d'eau ».

6. La poursuite d'un accompagnement social exemplaire pour tous les agents de l'établissement.

Les personnels de l'établissement (cadres, agents administratifs, agents d'exploitation et de maintenance) constituent la plus grande richesse de l'établissement. Leur expérience, leur connaissance de la voie d'eau, leur engagement sont autant d'atouts que l'établissement va valoriser.

Des dispositifs ambitieux et complets permettant de mener, sur la durée, la transition portée par le COP, ont été conçus et seront mis en œuvre en concertation étroite avec chacun.



En tant qu'opérateur national de l'ambition fluviale, l'établissement est au cœur d'un écosystème vertueux : un domaine ancré dans les territoires et la vie quotidienne des français, un mode de transport écologique, une ressource rare qu'est l'eau. L'activité de VNF a un impact positif en matière de transition écologique, elle est identifiée au titre des dépenses vertes éligibles à l'obligation verte de l'Etat.



À PROPOS DE Voies navigables de France

Fort de plus de 4 000 personnels mobilisés au service du fluvial, Voies navigables de France entretient, exploite et développe le plus grand réseau européen de voies navigables : 6 700 km de fleuves, canaux et rivières canalisées, 4 000 ouvrages d'art (écluses, barrages, pont-canaux,...) et 40 000 hectares de domaine public fluvial.

Au travers de ses missions, l'établissement répond à trois attentes sociétales majeures :

- il **créé les conditions du développement du transport de fret** ;
- il **concourt à l'aménagement du territoire et au développement touristique** ;
- il **assure la gestion hydraulique** en garantissant la sécurité des ouvrages et les différents usages de l'eau et en luttant contre les inondations et le stress hydrique. Il favorise également le développement de l'hydroélectricité et préserve la biodiversité.

6 700 km
de canaux, fleuves et
rivières canalisées
gérés par Voies
navigables de France

40 000 hectares
de domaine public fluvial

4 000 ouvrages

VNF C'EST :

4 000

agents publics (89 %)
et salariés privés (11%)



1 siège à
Béthune

7 Directions
territoriales

500 Implantations sur
le territoire national







**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Voies navigables de France
175, rue Ludovic-Boutleux – CS 30820
62408 Béthune Cedex
Tél. : 03 21 63 24 24