



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Contrat d'Objectifs et de Performance entre l'État et VNF 2023-2032





©Arnaud Bouissou - TERRA

Clément Beaune, ministre chargé des Transports

La signature du Contrat d'Objectifs et de Performance pour la période 2020-2029 entre L'État et Voies navigables de France a permis une évolution du secteur fluvial navigable et donné le signal d'une politique publique nationale volontariste et ambitieuse.

Ce redimensionnement partait d'un constat simple : l'Hexagone dispose du plus long réseau européen de voies navigables, écosystème vertueux offrant une réelle capacité de report modal pour décarboner les transports, infrastructure de cohésion et de développement durable des territoires, réserve d'eau et de diversité biologique ; il convenait dès lors de développer ces atouts afin de contribuer pleinement à la lutte contre le changement climatique et à la préservation de la biodiversité dans laquelle la France est résolument engagée.

Pour que la mise en œuvre de cet engagement partagé produise son plein effet, un prérequis s'imposait : la régénération et la modernisation de l'infrastructure fluviale. L'État a tenu son engagement, en doublant le budget d'investissement de l'établissement à ces fins. Voies navigables de France a tenu le sien en démontrant sa capacité à conduire un programme de chantiers volumineux et souvent complexes. Ces efforts en régénération et modernisation mobiliseront encore pleinement l'établissement dans les années à venir ; il n'est cependant pas obéré le déploiement concomitant d'un programme de travaux de développement du réseau grand gabarit dans la perspective de la mise en service du futur axe européen Seine-Escaut.

La maximisation des atouts du réseau navigable national passait également par l'optimisation de performance de son opérateur. Après 3 ans de consolidation, de spécification et de premières mises en œuvre, le projet a atteint une maturité suffisante ; la phase opérationnelle du projet de modernisation, porteur de gains de fiabilité et de productivité, est maintenant amorcée.

L'engagement des personnels a permis de déployer les missions confiées à l'établissement : gérer finement l'eau pour répondre aux multiples besoins, créer des opportunités pour développer les territoires, notamment au travers de la navigation (fret et tourisme), et agir pour des infrastructures fiables.

Les indicateurs de suivi des objectifs contenus dans le présent document attestent d'une mise en mouvement à la fois énergique et prometteuse.

La visibilité pluriannuelle d'une stratégie contractuellement suivie dans le cadre de revoyures triennales a créé indiscutablement une dynamique. Il convient de l'entretenir en maintenant un niveau d'ambition soutenu, tant en termes d'investissement, que de rythme de déploiement du projet industriel et de transformation. L'accompagnement des personnels dans cette évolution est une priorité, de même que le renouvellement du modèle économique de l'établissement par la diversification de ses ressources propres sera approfondi. D'autant plus que la période 2024 – 2027 de consolidation du modèle fluvial national s'inscrit dans le contexte de l'urgence climatique et environnementale qui a conduit la France à engager une démarche de planification visant à accélérer la transition écologique.

La complémentarité de ses missions telles que la préservation de la ressource en eau, la réduction des émissions et des pollutions, la restauration de la biodiversité, la production d'énergies renouvelables, l'adaptation au changement climatique et le développement durable des territoires désigne VNF comme un acteur naturel de la planification écologique.

Introduction

En 2021, l'État et Voies navigables de France (VNF) signaient le Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) 2020-2029 de l'établissement. Ce contrat insuffle une dynamique nouvelle et ambitieuse pour le réseau fluvial navigable confié à l'établissement en le mettant pleinement au service de la transition écologique et du développement des territoires. Ce contrat permet à VNF de se projeter à 10 ans avec une définition précise des priorités, et un programme d'investissement augmenté pour mettre en œuvre une modernisation de ses méthodes d'exploitation et la régénération de ses infrastructures.

Comme prévu par la Loi d'orientation des mobilités (LOM), le contrat est actualisé après trois ans d'exécution afin de dresser le bilan de sa mise en œuvre. L'actualisation est une opportunité pour tenir compte des avancées de la période précédente, des évolutions notamment macroéconomiques, de réévaluer l'état du réseau, de réestimer les niveaux de service de navigation et d'intégrer des enjeux nouveaux. Sur la base de ce bilan, elle permet de réviser les objectifs fixés, les besoins d'investissements, ainsi que les ressources propres et moyens à y consacrer.

La présente actualisation du COP entre l'État et VNF confirme les orientations stratégiques données à l'établissement tout en ajustant sa trajectoire de modernisation en intégrant plus significativement les exigences liées aux effets du dérèglement climatique, notamment du fait de son rôle majeur dans la gestion de l'eau.



©VNF - Damien Lachas

Avancées du COP de VNF depuis 2020

 **300 M€**
d'investissements/an

Un modèle économique renforcé :
30 %
de cofinancement

 **15 contrats**
de territoires signés avec les collectivités



Innovation :



26 M€

d'aides pour **480 projets** accordés par VNF

Pacte social :



+ de 90 000 heures
de **formation**
dont

2 600 heures
via le Parcours d'Intégration Managériale



+ de 1 300 smartphones
distribués pour réduire la fracture numérique

Navi

Votre service d'information fluviale à portée de main

100%

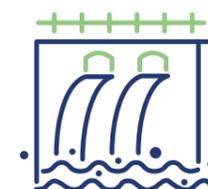
des données sur l'état du réseau fluvial en France accessibles en temps réel

33 M€/an
dédiés à la modernisation depuis 2020

la Modernisation en marche :



30 sas
de téléconduite et
114 écluses
à réarmement fin 2022



23%
des ouvrages hydrauliques mécanisés ou automatisés à la fin 2022

1ère réalisation

de l'axe Seine-Escaut, le canal de Condé-Pommeroeul :

6 km

qui permettent de gagner une demi-journée de navigation



Contexte et enjeux du COP

Faire de VNF un opérateur de la planification écologique dans le secteur fluvial navigable

VNF concourt activement aux politiques publiques de la Planification Ecologique. Mode de transport parmi les plus écologiques, le développement du fluvial contribue directement et concrètement à la réduction des émissions du secteur des transports.

Conçu pour la navigation, le réseau de VNF propose d'autres solutions aux défis de la transition. En agissant sur son infrastructure, l'établissement participe à la réduction de la pression sur la biodiversité et à une meilleure gestion des ressources en eau. Ses ouvrages sont régulièrement indispensables à la satisfaction d'enjeux vitaux pour les populations, par exemple en garantissant les niveaux d'eau nécessaires aux prises d'eau de réseau d'adduction d'eau potable.

Les agents de VNF assurent la gestion, l'acheminement et la mise à disposition de l'eau sur les territoires pour maintenir ses différents usages dans la durée et le respect des équilibres naturels.

Les coopérations existantes ou en cours d'élaboration avec les collectivités locales irriguées par les voies navigables pourront favoriser une partie de la territorialisation de la Planification Ecologique.

Faire de la ressource en eau du réseau un levier de la transition

L'ambition de la planification écologique est de définir un nouvel équilibre afin de concilier les activités humaines avec la préservation et la restauration des milieux aquatiques, des espaces naturels et de la biodiversité. A cet égard, la maîtrise du grand cycle de l'eau, comme des garanties offertes pour la gestion du petit cycle de l'eau constitue des enjeux majeurs.

L'aménagement historique du réseau fluvial a façonné nos territoires qui se sont développés autour des voies navigables. Le réseau navigable et ses ouvrages de régulation sont des outils puissants et précieux pour stocker la ressource et l'acheminer pour les différents usages dans le respect des équilibres naturels.

Cette place majeure de la gestion de l'eau par VNF identifiée comme indispensable dans le COP 2020-2029 devient un objectif stratégique prioritaire de la période 2023-2032.

Mobiliser le réseau en faveur de nouveaux modèles économiques et écologiques sur nos territoires

Les crises sanitaires, énergétiques et écologiques mettent en exergue le besoin de nouvelles solutions. Le transport fluvial dispose d'importantes réserves de capacité pour du transport de fret massifié sur les axes de grand gabarit que sont Rhône-Saône, la Seine, la Moselle, le Rhin et le réseau Seine-Escaut en cours d'aménagement. La mise en service à venir du canal Seine-Nord Europe et le développement de l'axe Méditerranée Rhône Saône (MeRS) présentent des perspectives de développement des hinterlands des ports de Marseille-Fos, Haropa, et Dunkerque.

Il s'agit également de faciliter l'installation autour du réseau de VNF d'activités économiques, touristiques et de loisirs respectueuses de leur environnement et contributives au développement local.

Ces activités s'expriment sur l'eau, mais aussi sur une partie des 40 000 hectares de domaine public fluvial confiés à VNF. Par ses actions en matière de verdissement et transition énergétique, ses nouvelles propositions touristiques profitant de l'articulation entre l'eau et les territoires, VNF accompagne et accélère les mutations en cours en tenant compte des adaptations à mener face aux effets du changement climatique.

Engager les personnels pour assurer la réussite du projet

Grâce à un accompagnement attentif de la communauté de travail de l'établissement, le projet industriel de modernisation est maintenant connu. Si certaines modalités de sa mise en œuvre peuvent encore légitimement lever certaines interrogations, le personnel apparaît acquis à la nécessité de ces évolutions.

Le personnel de VNF sera largement sollicité pour répondre aux exigences d'un établissement écoresponsable.



Sommaire

1	FAIRE DE LA RESSOURCE EN EAU UN LEVIER DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT MODERNISÉ	10
	A. Faire un saut qualitatif dans la gestion de l'eau, mission centrale de l'établissement, au cœur des évolutions climatiques	13
	B. Poursuivre la régénération du patrimoine d'ouvrages hydrauliques	16
	C. Préserver et valoriser les écosystèmes fluviaux	19
2	MOBILISER UN RÉSEAU RÉSILIENT EN FAVEUR DE NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES ET ÉCOLOGIQUES SUR NOS TERRITOIRES	22
	A. Moderniser et innover pour la navigation fluviale	25
	B. Défendre des projets pour et avec les territoires	28
	C. Mobiliser le fluvial en faveur d'une logistique sobre et décarbonée à l'échelle des axes de transport	29
	D. Accélérer les transitions du tourisme fluvial	34
3	RENFORCER LA MUTATION DU SERVICE PUBLIC DES VOIES NAVIGABLES	36
	A. Accompagner les collaborateurs dans le changement	39
	B. Poursuivre l'évolution du modèle économique et l'amélioration de la maîtrise des risques	41
	C. Poursuivre l'engagement d'exemplarité de VNF pour la transition écologique	44
	ANNEXES	46
	1. Récapitulatif des objectifs	48
	2. Trajectoire des effectifs en ETPT 2023-2027	57
	3. Trajectoire financière COP VNF 2023-2032	58



1 FAIRE DE LA RESSOURCE EN EAU UN LEVIER DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE D'UN RÉSEAU DE TRANSPORT MODERNISÉ

A. Faire un saut qualitatif dans la gestion de l'eau, mission centrale de l'établissement, au cœur des évolutions climatiques

1. Développer la connaissance des différents usages de l'eau du réseau géré par VNF
2. Développer la connaissance de la situation hydraulique sur le réseau
3. Moderniser la gestion hydraulique

B. Poursuivre la régénération du patrimoine d'ouvrages hydrauliques

1. Préciser la connaissance de l'état du réseau fluvial
2. Régénérer les ouvrages
3. Augmenter la fiabilité des ouvrages hydrauliques
4. Prioriser la sécurité au sein des programmes de régénération, notamment la sécurité des ouvrages hydrauliques (SOH)

C. Préserver et valoriser les écosystèmes fluviaux

1. Intensifier les actions en faveur de la continuité écologique des cours d'eau et de la préservation des écosystèmes
2. Agir durablement sur le cadre de vie

A. Faire un saut qualitatif dans la gestion de l'eau, mission centrale de l'établissement, au cœur des évolutions climatiques

Enjeux

VNF est principalement connu comme le gestionnaire d'une infrastructure liée à la logistique fret et au tourisme fluvial, mais son rôle de gestionnaire de la ressource en eau est peu mis en avant. La crise climatique démontre que la mission de VNF est de garantir la mobilisation, la gestion, le transport et la mise à disposition de l'eau sur les territoires pour répondre aux besoins des populations et des activités, tout en assurant la sécurité des biens et des personnes, dans le respect des équilibres naturels.

Dans un contexte de raréfaction de la ressource et de multiplication des phénomènes climatiques extrêmes, les ouvrages sont de plus en plus mobilisés. VNF est un acteur majeur de l'eau en France, en permettant de retirer des avantages économiques que le réseau procure dans différents secteurs :

- la distribution et la production d'eau potable (via les collectivités territoriales),
- l'industrie et la production d'énergie (dont le refroidissement des centrales nucléaires, la production d'hydroélectricité),
- l'agriculture (irrigation),
- une pluralité d'activités de loisirs dans un contexte de demande sociale forte de « réappropriation » des fleuves.

La raréfaction de la ressource renforce l'interdépendance et la nécessité d'une coordination accrue de l'ensemble des parties prenantes de chaque bassin versant. C'est en ce sens que VNF est intégré aux différentes instances de l'eau tant au niveau national que dans les territoires.

Les dérèglements impactent directement l'infrastructure et nécessitent d'adapter les méthodes et ouvrages de gestion hydraulique. Pour cela l'établissement investit massivement pour la performance et la résilience climatique. Cela se traduit par une gestion au plus près de la goutte d'eau, l'adaptation des ouvrages et méthodes d'exploitation du réseau, le renforcement des partenariats et interactions au sein des instances de l'eau.

Au regard de ces enjeux, il est nécessaire :

- d'instrumenter le réseau pour agir et disposer de données et d'études pour l'avenir ;
- de moderniser et centraliser la gestion du réseau pour améliorer la réactivité et la sécurité de l'exploitation ;
- de régénérer les ouvrages pour augmenter leurs capacités de réserves et accroître la capacité à desservir les multiples usages dans les territoires ;
- de fiabiliser les ouvrages pour redonner de la souplesse de gestion et améliorer la sécurité des personnels VNF.

1. Développer la connaissance des différents usages de l'eau du réseau géré par VNF

VNF poursuit et renforce sa mobilisation au sein des instances de l'eau (Projet de territoire pour la gestion de l'eau, Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau) et agit auprès des acteurs chargés de l'application du Plan Eau afin que l'ensemble des usages de l'eau du réseau navigable soient pris en compte dans l'application et les évolutions de la réglementation.

En effet, au-delà de la navigation, le réseau VNF dessert de nombreux usages et besoins des territoires.

Les services d'alimentation en eau et d'assainissement (SPEA)

14 millions de Français bénéficient des services d'alimentation en eau et d'assainissement reposant sur des réseaux de VNF, dont 5 millions uniquement en Ile-de-France. Que ce soit pour prélever ou rejeter de l'eau, la proximité du réseau VNF et la tenue du niveau d'eau par les agents VNF sont indispensables au bon fonctionnement des activités des SPEA.

L'établissement se rapprochera des collectivités territoriales dont les réseaux d'eau sont alimentés par le réseau VNF, de façon à partager les informations sur les prélèvements et rejets, et sur la manière de concilier les différents usages, ainsi que sur leurs possibles évolutions dans un contexte de changement climatique (en particulier pour les besoins en eau potable).

Le montant de la redevance hydraulique perçue par VNF augmentera progressivement pour rattraper le retard de sous-évaluation du service apporté et aider l'établissement à régénérer et entretenir les ouvrages, tels que ceux permettant de maintenir le niveau d'eau sur la Seine.

Les usages agricoles

L'établissement se rapprochera des représentants de la profession agricole de façon à partager les informations sur les prélèvements dans son réseau et sur la manière de concilier les usages. Une convention pourra être préparée avec le ministère en charge de l'agriculture afin d'établir une cartographie des travaux (curages de retenues, travaux d'étanchéification, ...etc.) utiles à ce secteur. La mesure n°21 du plan d'action pour une gestion résiliente et concertée de l'eau annoncé par le Président de la République le 30 mars 2023 prévoit qu'« un fonds d'investissement hydraulique agricole soit abondé à hauteur de 30 millions d'euros par an dès 2024 pour remobiliser et moderniser les ouvrages existants et développer de nouveaux projets dans le respect des équilibres des usages et des écosystèmes. » Le Gouvernement a arbitré que les agences de l'eau financeraient cette mesure via un fonds de concours. Ce fonds est en cours de création par les instances de bassins, pour une mise en place prévue en 2024. VNF pourra élargir à cette action pour mobiliser son patrimoine dans une optique de projets multiusages intégrant l'agriculture.

L'industrie

L'utilisation d'eau est au cœur de nombreux processus industriels : lavage et évacuation des déchets, refroidissement des installations ou encore fonctionnement des chaudières.

Le réseau navigable et sa capacité à distribuer ou à recueillir de l'eau apporte un service concret aux usines et aux centrales nucléaires installées au bord de son réseau. Il concourt tant à la sécurité des installations qu'à la production d'électricité.

Le projet d'une convention sera proposé aux ministères en charge de l'industrie et de l'énergie. Cette convention pourra intégrer des propositions de valorisation de la voie fluviale dans le contexte de réindustrialisation nationale. La loi Industrie verte prévoit que VNF établisse un rapport évaluant le potentiel et étudiant les conditions de développement de la production d'énergies renouvelables, notamment sur ses friches et ses emprises inutilisées. Cette évaluation permettra aussi d'objectiver les surfaces susceptibles d'être dédiées à la réindustrialisation nationale (hors ENR).





La production d'énergies renouvelables

VNF assure la pérennisation des capacités de production existantes sur le réseau et augmentera la puissance installée pour renforcer sa part active à la transition énergétique et accroître ses ressources propres.

L'établissement se dotera d'une stratégie pluriannuelle 2025-2035 intitulée « Voies navigables à énergie positive ». Pour cela, il finalisera, au plus tard fin 2024, un rapport évaluant le potentiel et étudiant les conditions de développement de la production d'énergies renouvelables des voies navigables ainsi que de leurs dépendances (domaine fluvial) : rappel du potentiel hydroélectrique, hydrolienne, photovoltaïque, géothermie, etc...

Ce diagnostic doit être territorialisé.

OBJECTIF

Favoriser le développement d'énergies renouvelables sur le Domaine public fluvial (DPF) confié à VNF.

Cible 2025 : stratégie 2025-2030 de l'établissement

Cible 2030 : conformité de déploiement de cette stratégie et bilan

2. Développer la connaissance de la situation hydraulique sur le réseau

Conformément aux orientations du Plan Eau (compter, planifier, économiser), VNF va accélérer l'instrumentation permettant de connaître avec précision les niveaux d'eau pour en assurer la gestion la plus fine possible, en particulier dans le cadre de la gestion des crises (crues, inondations, étiages).

Près de 70 M€ seront affectés, d'ici la prochaine actualisation du COP en 2027, pour régénérer des ouvrages de prise d'eau, installer des stations de mesure des débits aux points clés (prises d'eau, stations de pompage, barrages), et connecter ces stations au réseau fibré déployé dans le cadre de la modernisation des ouvrages d'exploitation.



La Direction territoriale Nord Est (DTNE) a déjà déployé localement une gestion hydraulique avancée sur une partie de ses canaux et développé des outils d'informatique industrielle permettant son fonctionnement depuis plusieurs postes de contrôle.

La Direction territoriale Sud-Ouest (DTSO) a lancé un projet dédié à la modernisation de sa gestion hydraulique sur l'instrumentation et la motorisation de ses ouvrages hydrauliques. L'ambition est de pouvoir quantifier partout et à tout moment les volumes et débits nécessaires et utilisés pour l'alimentation en eau du Canal des deux mers.



Le barrage réservoir de Bouzey a fait l'objet d'importants travaux en vue de sécuriser l'ouvrage et augmenter sa capacité de stockage. Avec ces travaux, la capacité maximale de retenue d'eau du réservoir pourra atteindre 7 millions de mètres cubes d'eau stockée contre 4 millions jusqu'alors. Le budget global de ce programme de travaux s'élève à 5,7 M€.

©VNF

L'ensemble des données doivent pouvoir être consultables à distance sur les bases dédiées ou en open data, et depuis les Postes de commande centralisé (PCC), afin d'adapter en permanence la gestion des ouvrages.

La généralisation des systèmes dits superviseurs doit offrir tout instant une vision fine de la situation hydraulique. À terme, la gestion des ouvrages et les consommations d'eau doivent pouvoir être adaptées en permanence. Les échanges de données se développeront avec de nombreux partenaires : gestionnaires, consommateurs ou acteurs intéressés par la gestion de l'eau (Office Français de la Biodiversité (OFB), Agences de l'eau, Service central d'hydrométéorologie et d'appui à la prévision des inondations (SCHAPI), EDF, CNR, établissements gestionnaires de réservoirs...).

3. Moderniser la gestion hydraulique

En plus de la gestion en temps réel du réseau, l'enregistrement des données doit permettre des analyses pour l'amélioration continue du fonctionnement des systèmes hydrauliques. Elles pourront par exemple permettre de détecter des fuites sur certains biefs et aider à la priorisation des chantiers de régénération. Le programme de déploiement des instruments de mesure nécessitera une priorisation des chantiers dans le cadre d'une planification pluriannuelle après consultation de la Direction de l'eau et de la biodiversité (DEB).

Ces échanges conditionneront certains travaux à conduire par l'établissement : améliorer l'étanchéité des biefs ou non s'il s'agit d'alimenter une nappe phréatique, draguer plus que ne l'exige le mouillage pour la navigation, afin d'augmenter la capacité de stockage d'eau par exemple.

Une majorité de l'eau prélevée pour la navigation est restituée soit au milieu naturel, soit pour les besoins d'utilisateurs tiers (communes, agriculteurs, industrie). Des objectifs de réduction des prélèvements par VNF sont discutés avec les agences de l'eau, au cas par cas, et nécessitent obligatoirement pour être atteints un accompagnement financier (ex : programmes d'étanchéification des biefs).

OBJECTIF

Moderniser la gestion hydraulique

Indicateur : Respect des jalons définis dans le plan pluriannuel de modernisation de la gestion hydraulique par VNF après consultation de DGALN/DEB

Cible 2025 = avoir établi le plan pluriannuel de modernisation de la GH et ses déclinaisons territoriales

B. Poursuivre la régénération du patrimoine d'ouvrages hydrauliques

1. Préciser la connaissance de l'état du réseau fluvial

La base de données des 4 000 ouvrages principaux continuera à être complétée avec les informations relatives aux systèmes alimentaires. VNF poursuit le déploiement de méthodes innovantes (caméras embarquées, drones, bathymétrie) pour faciliter sa mise à jour. L'usage des indices d'état fonctionnel (IEF) doit être valorisé pour définir les priorités d'entretien. Les ouvrages classés en catégorie IV seront prioritaires dans la réalisation de l'objectif 2 (priorités de régénération), et de l'objectif 3 (priorités de la maintenance). VNF est associé à la préparation du troisième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC). L'établissement améliorera sa connaissance des impacts du réchauffement du climat dans les techniques de conception, de maintenance, et dans les méthodes d'exploitation, en partenariat avec les autres acteurs concernés (par exemple ses partenaires européens, le CEREMA, l'UGE, les grands ports maritimes ou internationaux via l'AIPCN). L'hypothèse de référence d'évolution du climat utilisée dans ces travaux sera la TRACC (trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique) : réchauffement global par rapport à l'ère préindustrielle de +1,5°C en 2030, +2°C en 2050 et +3°C en 2100.

2. Régénérer les ouvrages

La présente révision du COP est fondée sur la reprise du scénario dit de « planification écologique » du rapport de février 2023 du Comité d'Orientation des Infrastructures (COI). Elle maintient l'ambition d'un investissement tendanciuellement supérieur à 300 millions d'euros par an sur les infrastructures du réseau navigable. Il doit permettre à VNF de poursuivre le programme de régénération et de modernisation du réseau à hauteur des besoins expertisés par le COI.

VNF s'engage à poursuivre la réalisation de son plan pluriannuel d'investissement (PPI) dont une mise à jour a été effectuée en 2023. VNF actualisera chaque année son PPI glissant à 5 ans dans une logique de programmation opérationnelle et à 10 ans dans une vocation stratégique et prospective et le présentera au comité des investissements mis en place en 2021 à la suite d'une recommandation de la Cour des Comptes.



3. Augmenter la fiabilité des ouvrages hydrauliques

L'objectif de VNF à l'horizon 2030 est de coordonner de façon optimale les métiers de l'exploitation et ceux de la maintenance, d'harmoniser les pratiques entre les différents territoires, de réaliser des économies d'échelle par la mutualisation, la standardisation de certains travaux...etc. La modernisation des ouvrages et des méthodes de travail permettra également de disposer de données fiabilisées pour une gestion toujours plus fine de la ressource.

OBJECTIF

Assurer la fiabilité des ouvrages

L'indicateur nombre de pannes/ouvrages/an nécessite une GMAO installée

Cible 2026 = GMAO unique
Et
1) Renvoi vers l'OBJ 7 (actuellement dans le COP) Taux de disponibilité réseau, calcul automatique GG et PG, en 2025 avec nouvel applicatif AvisBat.
Cible annuelle GG : 98 %
Cible PG : à calibrer après une période d'observation (calibrage en 2026)
2) Performance attendue : Taux de réalisation annuel des plans de maintenance préventive (sur le nombre d'interventions réalisées):
Cible 2026 : saisie complète de l'outil unique GMAO
Cible 2030 : 80 %
3) Proportion de maintenance préventive par rapport à la maintenance corrective (temps passé en heure sur le préventif / au temps total ; avec hypothèse de trajectoire actuelle des effectifs maintenance)
Cible 2026 : 60% préventif
Cible 2030 : 70 % préventif

OBJECTIF

Régénération du réseau

Indicateur : Réalisation du plan pluriannuel d'investissement

Cible 2023/2019 = 22%
Rappel : PPI actualisé en 2023
Cible 2024 = PPI fiabilisé à 5 ans (2024-2029) avec une vision stratégique à 10 ans
Cible 2026 = 45 % avec 100 ouvrages IEF classés IV traités (hors barrages manuels)
Cible à 10 ans = 75% avec 150 ouvrages IEF classés IV traités (hors barrages manuels)

4. Prioriser la sécurité au sein des programmes de régénération, notamment la sécurité des ouvrages hydrauliques (SOH)

Les ouvrages tels que les barrages réservoirs, les barrages de navigation, les digues des canaux et certains ouvrages singuliers, concourent à la sécurité des personnes et des biens, notamment en cas d'évènement climatique dont les fréquences comme les intensités sont croissantes. Ils nécessitent en conséquence un entretien accru conformément aux règles fixées par le décret 2025-526 du 12 mai 2015. VNF s'engage à ce que l'ensemble des ouvrages classés dont il a la charge soient à jour de leurs obligations réglementaires vis-à-vis de la SOH au sens de ce décret.

Pour l'alimentation de ses canaux, VNF gère 50 barrages réservoirs qui constituent une réserve en eau d'environ 150 millions de m3. La mise en conformité aux normes de sûreté hydraulique de certains barrages réservoirs afin de relever leurs cotes permettrait d'augmenter la capacité de stockage jusqu'à près de 180 millions de m3, pour un montant d'investissements de 100 M€.

La reconstruction des 80 barrages de navigation manuels gérés par VNF, notamment les 46 situés sur la Marne, l'Aisne, la Seine à l'amont de Paris et sur l'Yonne, porte des enjeux de SOH, de réduction de la dangerosité et de pénibilité de l'exploitation, et de sécurisation de la gestion hydraulique. Sur ce seul sous-ensemble du programme, un minimum de 540 M€ est nécessaire et se déploiera au-delà de la décennie visée par ce COP.

VNF poursuit la réalisation de son programme pluriannuel d'études et de travaux de mise en conformité des ouvrages hydrauliques du réseau à forts enjeux de sécurité et s'engage à le réévaluer annuellement après consultation de la Direction générale de la prévention des risques (DGPR) et de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (DGALN). VNF consacrera un minimum de 15 M€ d'investissement annuel à cette thématique et des cofinancements seront recherchés pour accélérer la mise en œuvre du programme.

VNF participe à la gestion des inondations dans le cadre de la GEMAPI. Certains ouvrages confiés en gestion à VNF sont susceptibles d'intégrer un système d'endiguement et dans ce cadre, VNF s'efforce de mettre à disposition des EPCI-FP ces ouvrages pour être partenaire des collectivités. Des conventions précisant les conditions de mise à disposition de chaque ouvrage concerné doivent être établies.

VNF participe à la gestion des inondations dans le cadre de la GEMAPI. Certains ouvrages confiés en gestion à VNF sont susceptibles d'intégrer un système d'endiguement et dans ce cadre, VNF s'efforce de mettre à disposition des EPCI-FP ces ouvrages pour être partenaire des collectivités. Des conventions précisant les conditions de mise à disposition de chaque ouvrage concerné doivent être établies.



©VNF - Damiens Lachas

C. Préserver et valoriser les écosystèmes fluviaux

1. Intensifier les actions en faveur de la continuité écologique des cours d'eau et de la préservation des écosystèmes

Les fleuves et les canaux constituent des écosystèmes propices au développement de la flore et de la faune, particulièrement piscicole et avicole. Depuis sa création, VNF agit pour réduire la pression sur la biodiversité et la préserver, comme décrit notamment dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité 2030.

Afin de poursuivre ses engagements, VNF établira un plan décrivant l'ensemble de ses actions de préservation du patrimoine naturel sous sa responsabilité. Ce plan fera l'objet d'un suivi par un comité de pilotage mis en place avec la DGALN, avec l'appui de l'Office français de la biodiversité (OFB) et de l'Office national des forêts (ONF), et sera réuni au moins une fois par an.

Ce plan d'actions national sera construit selon 4 axes :

- Actions en faveur de la trame bleue : continuité piscicole, passes à faune, contribution aux zones humides, lutte contre les espèces exotiques envahissantes...
- Actions en faveur de la trame verte : entretien et régénération des espaces boisés, renaturation de berges, aménagement de zones humides, ...
- Actions en faveur de la trame noire : atténuation nocturne de l'éclairage des sites d'exploitation...
- Innovations en faveur de la biodiversité : déclinaison de la démarche « éviter, réduire, compenser » pendant les travaux sur le réseau fluvial.

Ces actions devront tenir compte des impacts du changement climatique sur les écosystèmes. Pour ce faire, des outils de simulation (par exemple Explore 2 ou les outils de l'OFB) pourront être utilisés pour améliorer les connaissances sur les impacts du changement climatique sur les écosystèmes et les ressources en eau.

Le plan d'actions devra aussi tenir compte de l'impact vertueux que peuvent avoir les écosystèmes pour l'adaptation au changement climatique, par exemple via la création de zones d'ombre le long des cours d'eau (plantation d'arbres) ou via la restauration de ripisylves pour abaisser la température des rivières.

OBJECTIF

Préserver la biodiversité

Indicateur : Respect du rythme d'avancement du plan d'actions pluriannuel de VNF en faveur de la biodiversité, et ses déclinaisons territoriales en lien avec la DGALN, les DREAL et les agences de l'eau.

Cible 2025 = adoption du plan
Cible 2026 = 1er bilan du plan
Une attention spécifique dans ce plan d'actions sera portée aux ouvrages « prioritaires » pour la continuité piscicole.

OBJECTIF

Sécurité et réduction de la pénibilité de l'exploitation

Sécurité des ouvrages hydrauliques

Indicateur : Respect des jalons définis dans le plan pluriannuel d'études et de travaux de mise en conformité après consultation de la DGPR

Reconstruction des barrages manuels : structurer les modalités de financements et consolider la programmation de la reconstruction des barrages manuels

Indicateur : minimum de 15 M€ par an

2. Agir durablement sur le cadre de vie

Le patrimoine fluvial naturel ou bâti géré par VNF présente un intérêt historique, technique et écologique. Dans le cadre de l'évolution du modèle économique de VNF et du développement d'activités de long de son réseau, VNF poursuit la valorisation du domaine public fluvial en intégrant des projets innovants.



En milieu urbain, il pourra s'agir de refroidissement de certains sites ou d'aménagement d'îlots de fraîcheur. Plus globalement, les aménités des trames vertes et bleues qui constituent l'écosystème des voies navigables seront mises à profit, avec les collectivités locales qui le souhaiteront, pour améliorer le cadre de vie des populations. Ces partenariats, tels que les contrats de territoires ou encore les contrats de canal, reposent sur un plein exercice par VNF de ses attributions en partenariat étroit avec les collectivités. Il est différent d'un dispositif de type 3DS qui suppose un transfert complet de l'établissement à une collectivité territoriale.

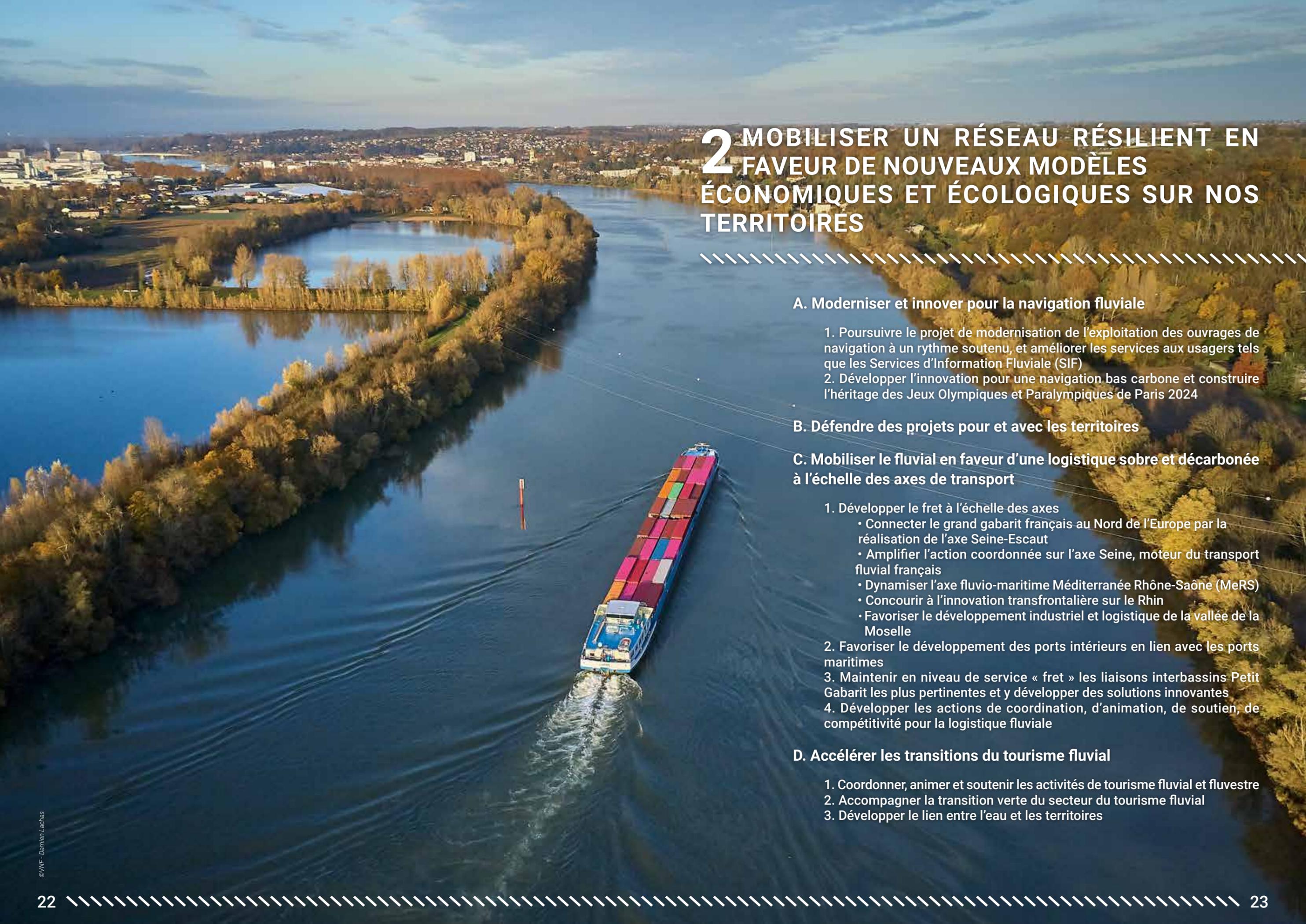
OBJECTIF

Développer des partenariats ambitieux avec les collectivités pour valoriser la voie d'eau et ses abords, et poursuivre les discussions sur les niveaux de service sur les itinéraires

Indicateur : Nombre de partenariats signés avec les collectivités locales

Rappel : cible 2023/1019 = 12 partenariats (réalisé 15)

Cible 2026 : 18 partenariats
Cible à 10 ans : 24 partenariats



2 MOBILISER UN RÉSEAU RÉSILIENT EN FAVEUR DE NOUVEAUX MODÈLES ÉCONOMIQUES ET ÉCOLOGIQUES SUR NOS TERRITOIRES

A. Moderniser et innover pour la navigation fluviale

1. Poursuivre le projet de modernisation de l'exploitation des ouvrages de navigation à un rythme soutenu, et améliorer les services aux usagers tels que les Services d'Information Fluviale (SIF)
2. Développer l'innovation pour une navigation bas carbone et construire l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

B. Défendre des projets pour et avec les territoires

C. Mobiliser le fluvial en faveur d'une logistique sobre et décarbonée à l'échelle des axes de transport

1. Développer le fret à l'échelle des axes
 - Connecter le grand gabarit français au Nord de l'Europe par la réalisation de l'axe Seine-Escaut
 - Amplifier l'action coordonnée sur l'axe Seine, moteur du transport fluvial français
 - Dynamiser l'axe fluvio-maritime Méditerranée Rhône-Saône (MeRS)
 - Concourir à l'innovation transfrontalière sur le Rhin
 - Favoriser le développement industriel et logistique de la vallée de la Moselle
2. Favoriser le développement des ports intérieurs en lien avec les ports maritimes
3. Maintenir en niveau de service « fret » les liaisons interbassins Petit Gabarit les plus pertinentes et y développer des solutions innovantes
4. Développer les actions de coordination, d'animation, de soutien, de compétitivité pour la logistique fluviale

D. Accélérer les transitions du tourisme fluvial

1. Coordonner, animer et soutenir les activités de tourisme fluvial et fluvestre
2. Accompagner la transition verte du secteur du tourisme fluvial
3. Développer le lien entre l'eau et les territoires

Enjeux

Le réseau navigable offre des services variés et l'objectif de VNF est de construire une solution fluviale adaptée à chaque territoire. Le contrat a donc intégré une phase importante d'échange avec les collectivités et les acteurs économiques locaux pour construire des projets de territoires complets permettant notamment de partager les besoins concernant les niveaux de service.

Une logistique bas carbone

À l'horizon de la mise en service du canal Seine-Nord Europe (2032) et compte tenu des objectifs de report modal vers du fret massifié et décarboné inscrit dans le cadre de la Planification Ecologique, l'ambition est une augmentation de 50% du trafic fret (19 milliards de tonnes-kilomètres, 75 millions de tonnes de marchandises transportées).

Le programme d'investissement de VNF, dynamisé par l'augmentation des crédits de l'AFIT-F prévue par la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 et confirmé par les recommandations du COI, accompagne ces objectifs ambitieux de croissance du trafic fluvial.

Le réseau fluvial à grand gabarit actuel a la capacité d'accueillir un trafic de fret 3 à 4 fois plus important qu'aujourd'hui. Cette capacité sera amplifiée par l'action de VNF, en lien avec les autres acteurs bénéficiant du réseau fluvial, en faveur de :

- l'amélioration de la compétitivité de la chaîne logistique fluviale par une augmentation du gabarit de navigation sur certains axes, une amélioration de la compétitivité des ports intérieurs, ou encore le développement d'une offre de services numériques pour les besoins d'approvisionnement des bateaux en eau, énergie et élimination des déchets ;
- l'accompagnement des acteurs du transport pour lever les freins au report modal par des offres renouvelées s'appuyant sur le PARM et les Certificats d'Economie d'Énergie ;
- l'incubation d'innovations matérielles et logistiques, pour préparer la compétitivité de demain.

Un tourisme durable

Il s'agit pour VNF d'accompagner et accélérer les mutations et transitions en cours tout en tenant compte des adaptations à mener face aux effets du changement climatique. VNF facilitera l'installation d'activités touristiques et de loisirs respectueuses de leur environnement et contributives à l'économie locale. Ces activités s'expriment sur l'eau, mais aussi sur une partie des 40 000 hectares de domaine public fluvial confiés à VNF.

De nombreux gisements de croissance sont identifiés pour les prochaines années : développement des bateaux-croisières, des bateaux-promenades et des péniches-hôtels, des activités fluvestres ou de la filière nautisme.

Des énergies vertes

Tant par sa contribution au verdissement de la motorisation de la flotte que par l'amplification de la production d'énergies renouvelables sur le domaine public fluvial, VNF est un acteur de la stratégie française pour l'énergie et le climat et prend une part active dans la transition énergétique.

A. Moderniser et innover pour la navigation fluviale

1. Poursuivre le projet de modernisation de l'exploitation des ouvrages de navigation à un rythme soutenu, et améliorer les services aux usagers tels que les Services d'Information Fluviale (SIF)

Les trois premières années du COP marquent l'engagement du projet de transformation : définition des modalités d'accompagnement renforcé des agents, localisation et dimensionnement des futurs (PCC), mise en place de prototypes et démonstrateurs, lancement des opérations techniques et passation des marchés structurants tels que le déploiement de la stratégie fibre. L'actualisation du COP intègre donc l'entrée en phase opérationnelle et de déploiement.



© VNF - Julie Coursein

La dynamique du projet industriel de VNF est l'automatisation et le réarmement à distance de 114 écluses supplémentaires sur le réseau « petit gabarit ». À date, 226 écluses mécanisées ne sont pas encore automatisées avec réarmement, 305 écluses sont encore manuelles.

Les prochaines années sont celles de la mise en place progressive des PCC pour la téléconduite de plusieurs sas d'écluse depuis un même site.

Cette organisation nouvelle doit permettre d'augmenter l'offre de service, notamment via un passage à une amplitude de navigation 24h/24h, tout en garantissant de meilleures conditions de travail et de sécurité aux agents de VNF.

OBJECTIF

Avancement des programmes de téléconduite et d'automatisation

Indicateurs :

Nombre de sas téléconduits (grand gabarit)

= 30 sas (réalisé 30)
Cible 2026 : 50
Cible 2030 : 100

Nombre d'écluses avec réarmement (petit gabarit)

Rappel : cible 2022 = 235 sas (réalisé 114)
Cible 2026 : 267
Cible 2030 : 700

Nombre de kms de linéaire fibré (nouveau)

Cible 2026 : 3374
Cible 2030 : 5000

Dans le même temps, le vaste programme de régénération des ouvrages fluviaux permet d'augmenter la fiabilité de l'infrastructure et sa performance au service des différents usagers. Aussi, sur le petit gabarit, les plages d'ouverture seront également étendues en journée.

Outre la mesure de la satisfaction des usagers directs de l'infrastructure (bateliers, professionnels du tourisme fluvial), VNF développe sa connaissance des attentes de l'ensemble des acteurs de son réseau (professionnels, collectivités, usagers du fluvestres : pêcheurs, sportifs, ...).

VNF dispose de nombreuses données à fiabiliser et traiter en vue de leur mise à disposition (réserves en eau, état du réseau, situation vis-à-vis des espèces envahissantes) et met d'ores et déjà des services

numériques à disposition de ses usagers.

L'avenir de la voie d'eau passe par sa numérisation et les services d'information fluviale, autrement dit le numérique, les « data », voire l'intelligence artificielle, adaptés aux barges en profitant des systèmes déjà présents dans le secteur maritime : pour un chargeur ou un commissionnaire de transports, savoir où se trouve à tout moment sa marchandise est une nécessité quel que soit le moyen emprunté. VNF cherche à harmoniser et mettre au niveau européen les services d'information fluviale (SIF) déjà ouverts. L'objectif des travaux européens (dont la directive 2005/44/CE du 7 septembre 2005, et le règlement (UE) 2016/679 du 27 avril 2016) est l'interopérabilité sur l'ensemble des voies de navigation intérieure européennes, des services tels que l'information sur les chenaux, l'information sur le trafic, la gestion du trafic, l'atténuation des catastrophes, l'information sur la gestion des transports, les statistiques et les services douaniers, les redevances de voies navigables et les taxes portuaires.

L'établissement a lancé en 2023 les travaux pour établir son Schéma Directeur des Systèmes d'Information (SDSI) pour la période 2024-2027. Ce dernier comportera un volet dédié à la digitalisation des services de transport.

De manière prioritaire, VNF se met en situation de concentrer les données auto déclaratives des usagers sur le transport de marchandises dangereuses pour pouvoir les mettre à disposition des autorités de contrôle compétentes.

OBJECTIF

Garantir un niveau de service optimal pour la voie d'eau

Niveau de service	Taux de disponibilité (en %) du réseau décliné par offre de service	Rappel : cible 2023 = 98% sur le GG (réalisé) Cible 2026 : Maintenir 98% pour le GG Déployer le nouvel avisbat, et fixer l'objectif pour le PG
Digitalisation des services	Satisfaction (en %) sur chaque itinéraire par type d'usagers (plaisanciers/fret) Actualisation du SDSI Concentrer les données autodéclaratives des usagers sur le transport de marchandises dangereuses Indicateur : mise à disposition des données déclarées à VNF.	Cible 2026 : Mettre en place une enquête de satisfaction tous les 2 ans Cible : 2024 Cible 2025 : mise à disposition de 100% des données

2. Développer l'innovation pour une navigation bas carbone et construire l'héritage des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

VNF met en œuvre les conventions d'objectifs signées avec SOLIDEO et PARIS2024, notamment l'aménagement du bras secondaire de la Seine, et la préparation de la cérémonie d'ouverture des JOP. Le fluvial est un atout-clé pour atteindre l'objectif fixé par Paris 2024 d'organiser les premiers Jeux bas carbone.

Durant les Jeux, la Seine offrira ses solutions innovantes de transport de fret et de passagers pour faire vivre

l'évènement (logistique du village et des évènements, stockage sur l'eau de matériels, bateaux autonomes, bateaux à passagers, taxis...). La cérémonie d'ouverture et la logistique des Jeux sont organisées avec un objectif de mobilisation de près de 30 bateaux aux motorisations décarbonées.

VNF est particulièrement actif pour préparer l'héritage des JOP dans le secteur du fluvial navigable : promotion du transport fluvial comme solution de transport décarbonée permettant d'accéder au cœur des grandes agglomérations notamment dans les villes concernées par des problématiques de qualité de l'air (grands chantiers comme le village olympique, logistique urbaine pendant les JOP, etc.), accélération de la transition énergétique de la flotte fluviale (motorisation zéro émissions comme l'électrique ou le carburants alternatifs, etc.) avec l'accompagnement, via le PAMI, du verdissement des flottes, raccordement des bateaux stationnaires au réseau d'assainissement dans Paris, le développement équilibré de la mixité des usages sur les voies navigables, y compris pour la baignade, développement de l'innovation et notamment du bateau autonome (deux démonstrateurs de bateaux autonomes pour le transport de passagers accompagnés par VNF et l'Agence pour l'innovation dans les transports pour les JOP).



Pour tenir sa place dans la stratégie Energie-Climat tout en facilitant la recherche de compétitivité et d'énergie bas carbone du secteur, VNF a noué plusieurs partenariats et structure son action en la matière selon 4 axes :

- répondre aux besoins des bateaux à quai, par l'installation et l'unification sur l'ensemble du réseau de bornes électriques et d'approvisionnement en eau (service Bornes&Eau) en lien avec la stratégie gouvernementale et avec d'autres partenaires (HAROPA port, CNR...);
- favoriser la production d'énergies vertes en facilitant l'installation d'unités de production d'énergies alternatives sur le domaine (microcentrales électriques, biogaz, H2 vert, BTL/HVO, le cas échéant hydroliennes...) et accompagner, à travers le PAMI, le développement du marché des nouvelles motorisations à carburant alternatif (hybride électrique/biogaz, hydrogène vert) et la conversion des acteurs fluviaux à des sources d'énergie décarbonées ;
- optimiser la consommation d'énergie sur les bateaux de l'établissement et l'accompagnement du développement d'un projet d'éco-calculateur qui serait porté dans le cadre des engagements volontaires de la profession à travers les Engagements pour la Croissance Verte (ECV) ;
- continuer à accompagner le renouvellement de la cale, en opérant le PAMI financé avec l'État, l'ADEME, les Régions Île-de-France, Normandie, AURA, Sud et HAROPA port.

OBJECTIF

VNF établissement éco-socio responsable

Objectifs et indicateurs propres à la mission d'accompagnement des acteurs du transport fluvial dans la transition écologique Encourager au développement des chaînes logistiques bas carbone	Indicateur : Taux de réduction des émissions de polluants atmosphériques sur les motorisations soutenues par VNF	Rappel : cible 2023 = CO2 -1,8% / NOx -6,6% / PM -8,3% (réalisé fin 2022 = CO2 -1,75% / NOx -1,96% / PM -2,01%) Cible 2026 : CO2 -1,8% / NOx -6,6% / PM -8,3% Cible 2032 : CO2 -9,9% / NOx -31,9% / PM -39,41%
--	--	--

B. Défendre des projets pour et avec les territoires

Le réseau fluvial traverse de nombreux territoires, de la plupart des grandes zones urbanisées aux zones les plus rurales.

Pour bâtir une solution fluviale adaptée à chaque territoire, l'établissement poursuit son travail avec les collectivités et les acteurs économiques locaux pour engager des projets de territoires complets, intégrant la voie fluviale et conciliant les besoins et usages.

Des partenariats solides avec les collectivités territoriales ont été conclus. Il convient de les mettre en œuvre.

L'engagement des partenaires aux côtés de VNF conduit l'établissement à mettre en place des niveaux de services parfois rehaussés au regard des potentiels expertisés et des attentes exprimées. Il s'agit de prendre en compte l'évolution constante nécessaire pour s'adapter aux cibles économiques, ainsi que les choix environnementaux et sociétaux des élus de chaque territoire.

Cette adaptation régulière devra tenir compte des effets du dérèglement climatique sur le réseau : disponibilité de la ressource en eau, développement des espèces exotiques envahissantes, gestion du patrimoine arboré... Des études spécifiques pourront être menées dans ce cadre pour estimer les effets du dérèglement climatique, en prenant en compte la TRACC comme hypothèse de référence d'évolution du climat.



©VNF - Julie Cousein

OBJECTIF

Développer des partenariats ambitieux avec les collectivités

Pour valoriser la voie d'eau et ses abords, et poursuivre les discussions sur les niveaux de service sur les itinéraires.

Indicateur : Nombre de partenariats avec les collectivités locales

Rappel : cible 2023/1019 = 12 partenariats (réalisé 15)

Cible 2026 : 18 partenariats
Cible à 10 ans : 24 partenariats

C. Mobiliser le fluvial en faveur d'une logistique sobre et décarbonée à l'échelle des axes de transport

1. Développer le fret à l'échelle des axes

Pour renforcer la compétitivité du transport fluvial, il convient de penser la chaîne logistique à l'échelle globale :

- en renforçant la compétitivité des ports intérieurs, en réservant le foncier pour des activités engagées dans une dynamique d'emploi du fluvial et en recherchant de nouvelles synergies avec les ports maritimes et le ferroviaire. Au-delà des missions de VNF, une réflexion doit également porter sur l'intégration des fonctions de développeur logistique et d'intégration du fluvial dans les formations des logisticiens ;
- en incitant et en accompagnant l'émergence de nouveaux segments de marché, comme la logistique urbaine fluviale ;
- en poursuivant le développement des connexions du grand gabarit européen, pour capter le marché du transit, y compris en recherchant l'optimisation du réseau interbassin à petit gabarit par exemple à travers le développement de barges fret autonomes ;
- en participant aux travaux de définition d'une Stratégie fluviale portée par l'État avec l'ensemble des parties prenantes à la réflexion stratégique, notamment les agents économiques dont les choix paramètrisent les caractéristiques du marché du fret et orientent les flux : chargeurs, logisticiens, commissionnaires de transport, opérateurs des ports maritimes et intérieurs.

• **Connecter le grand gabarit français au Nord de l'Europe par la réalisation de l'axe Seine-Escaut**
Un vaste projet d'interconnexion et de développement de voies navigables à grand gabarit du Nord-Ouest de l'Europe, le projet Seine-Escaut, est en cours d'aménagement sur les réseaux français, flamand et wallon. Sa mise en œuvre est progressive et fait l'objet d'une information spécifique de la profession quant à son développement. Le principe d'une cartographie dynamique de sa mise en œuvre a été acté à l'occasion de la Conférence Intergouvernementale du 21 septembre 2023 sur la base ci-dessous :



La maîtrise d'ouvrage des opérations françaises du projet Seine-Escaut, hors création du nouveau canal Seine-Nord Europe sous maîtrise d'ouvrage de l'établissement public local, la Société du canal Seine-Nord Europe (SCSNE), est assurée par VNF sur les bassins du Nord-Pas-de-Calais et de la Seine.

Ces opérations conduites par VNF permettent d'augmenter la capacité du réseau (accueil de bateaux de dimensions européennes), la disponibilité des ouvrages et d'améliorer la qualité de service rendu. Elles concernent, sur le bassin de la Seine, l'Oise (MAGEO) et la Seine-Amont (Bray-Nogent). Sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais, elles consistent dans l'achèvement des opérations structurantes d'accroissement du gabarit de la voie d'eau (Lys mitoyenne, réouverture du canal de Condé-Pommeroeul,...) et des ouvrages (allongement de l'écluse de Quesnoy). L'objectif est également de préparer l'ensemble du réseau à grand gabarit existant (Sensée, Deûle, axe vers Dunkerque) à l'accroissement du trafic fluvial, par son équipement en services (zones de stationnement, bassins de virement) et par des interventions indispensables à la fluidité, la sécurité et au confort de navigation des plus grandes unités (suppression de zones d'alternat, préparation du doublement des écluses, à Fontinettes notamment). VNF apportera également son expertise dans le cadre des études à mener sur le principe de dégoulottage fluvial du port de Dunkerque.

OBJECTIF		
Réalisation du programme de développement notamment dans le cadre du réseau Seine-Escaut		
Préparation de la reprise de l'exploitation et de la maintenance du canal Seine Nord Europe	Indicateur = conformité au programme Seine-Escaut (exécution financière) et préparation de la reprise (jalonnement à établir : raccordement des écluses au PCC de VNF, réception du canal par le maître d'ouvrage SCSNE, formation, marche à blanc etc...)	Cible 2026 : conformité du programme de réalisation de Seine-Escaut Cible 2030 : élaboration du jalonnement pour préparer la gestion du canal Seine-Nord

• **Amplifier l'action coordonnée sur l'axe Seine, moteur du transport fluvial français**

La Seine est un axe fluvial stratégique qui relie le premier ensemble portuaire national (HAROPA Port avec les ports du Havre, de Rouen et de Paris) à la région Ile-de-France, la plus grande conurbation française et l'une des plus grandes d'Europe. Le trafic fluvial contribue aujourd'hui de manière significative à l'acheminement des marchandises à l'intérieur de cet espace économique majeur.

Son usage pourrait être largement renforcé. A l'instar du Rhône, cette infrastructure de transport non saturée peut accueillir 4 fois plus de trafic qu'aujourd'hui. La Seine présente une alternative fiable et vertueuse au transport routier de marchandises et constitue un atout majeur pour renforcer les positions des ports de l'axe Seine et développer leur hinterland.

Pour renforcer son attractivité auprès des opérateurs VNF améliore les services aux navigateurs : aménagement de postes d'attente pour le stationnement des bateaux, nouveaux services de la «vie quotidienne» comme l'installation de bornes eau-électricité, des points de collecte des déchets ménagers et des eaux grises.

• **Dynamiser l'axe fluvio-maritime Méditerranée Rhône-Saône (MeRS)**

Dans le cadre du développement de l'Axe MeRS, VNF travaille avec le Grand Port Maritime de Marseille, la Compagnie Nationale du Rhône, SNCF Réseau, le port de Sète, la métropole de Toulon en tant qu'autorité portuaire et les autres collectivités concernées pour développer la logistique fluviale et maritime sur l'axe.

VNF participe au comité de pilotage présidé par le Ministre chargé des transports et s'engage activement dans des actions de développement d'offres intégrées, parmi lesquelles :

- des offres fer-fluveu ;
- une offre d'innovation permettant l'accroissement du recours au petit gabarit interbassin ;
- l'accompagnement de la complémentarité des ports maritimes et fluviaux, et des plates-formes multimodales ;
- des services numériques intégrés pour les acteurs des chaînes logistiques, avec des informations telles que le temps estimé d'arrivée ou encore la réservation de vides ou de places à quai pour optimiser les flux, etc.

• **Concourir à l'innovation transfrontalière sur le Rhin**

Premier fleuve commercial d'Europe, le Rhin est la colonne vertébrale du réseau fluvial dans le bassin rhénan. Aujourd'hui, l'économie en CO2 que peut entraîner le recours au transport fluvial est de près de 60 gCO2 /t.km, uniquement pour le Rhin.

VNF collabore étroitement avec les Ports de Strasbourg en vue de renforcer la résilience, le service et l'intermodalité sur l'axe rhénan. Le projet LIMR (Laboratoire d'Innovation pour le Multimodal Rhénan), sous l'impulsion de VNF et SNCF permet d'identifier des flux routiers actuels ou futurs à destination ou en provenance de la zone portuaire et d'étudier leur bascule sur les modes bas carbone.

VNF s'implique également dans les SMO/SEMOP des ports de Colmar et Mulhouse pour faciliter une vision des complémentarités entre ports pour la dynamique du corridor rhénan.

• **Favoriser le développement industriel et logistique de la vallée de la Moselle**

D'ici 2030, grâce à la mise en œuvre de la modernisation des ouvrages et des méthodes d'exploitation, il est prévu d'améliorer l'actuelle ouverture 24h/24 de la Moselle en supprimant l'obligation de programmation pour les passages de nuit.

VNF prend également part avec la région Grand Est, à la gouvernance du syndicat mixte ouvert (SMO) des ports lorrains, qui établit une nouvelle stratégie de développement de ses 9 ports publics, au service du report modal. En association avec les EPCI concernés, le SMO des ports lorrains prépare une nouvelle concession pour l'activité logistique à compter de 2024 et s'organise pour gérer parallèlement, en régie, l'activité landlord de ces sites.

2. Favoriser le développement des ports intérieurs en lien avec les ports maritimes

Des contrats de progrès entre VNF et les ports maritimes doivent permettre une coopération renforcée pour améliorer les dessertes fluviales des ports maritimes.

Dans le même temps, VNF s'attache à développer un maillage pertinent de l'offre portuaire avec les ports intérieurs hors concession VNF (Paris, Strasbourg, ports sous concession CNR dont Lyon) et avec les ports où VNF est partie à la sous-concession.



©VNF - Didier Gauduchau

VNF s'assurera que lors du renouvellement prochain des concessions portuaires (Béthune, Chalon-sur-Saône/Macon...) les compétiteurs mettent en place des modèles de gestion plus efficaces au profit du transport fluvial.

VNF et ses partenaires, notamment SNCF Réseau, devront pouvoir mobiliser des ressources tant foncières que financières pour accompagner le développement de ces plates-formes. L'adossement de cette politique à un partenaire financier public, complété par l'appui en compétences d'un expert en foncier logistique pourra être recherchée.

OBJECTIF

Consolider la politique de développement

des ports de commerce intérieurs et les liens avec les ports maritimes, et se coordonner avec les autres modes de transport de fret

Indicateurs : suivi d'activités des ports concédés : chiffres d'affaires / tonnage fluvial / trafics tous modes

Nombre de partenariats avec les grands ports maritimes

Avancement des schémas intégrés fluvio-ferroviaires.

Indicateur = schéma intégré fluvio-ferroviaire de transport combiné comprenant le mode opératoire de « transfert » de flux entre fleuve et fer en cas de problème de continuité de service (crue, dommage, ouvrage, interruption de ligne)

Rappel Cible 2023 : 32,5 M€ / 6,2 MT / 18,7 MT (fin 2022 : 34 M€ / 6,3 MT / 18,7 MT)

Cible 2024 : 35,8 M€ / 6,4 MT / 18,9 MT

Cible 2026 : 37,8 M€ / 6,6 MT / 19,2 MT

Cible 2026 : finalisation sur le bassin de la Seine

Cible 2028 : finalisation sur le grand gabarit

4. Développer les actions de coordination, d'animation, de soutien, de compétitivité pour la logistique fluviale

L'établissement a une fonction de promotion visant à faciliter la connaissance et l'accès à la logistique fluviale comme alternative aux flux routiers : organisation du salon professionnel Riverdating, dispositif de formation Riverlearning construit avec TLF (Transport & Logistique de France), E2F (Entreprises Fluviales de France) et l'AUTF (Association des Utilisateurs de Transport de Fret).

Pour favoriser le report modal, VNF met en œuvre le PARM approuvé par la Commission Européenne en septembre 2023 et participe à l'accompagnement des entreprises dans leur projet de logistique fluviale et de recours au programme de Certificats d'Economie d'Energie (CEE) pour l'efficacité énergétique du transport et de la logistique (ReMOVE).

VNF se coordonne avec la SNCF afin de renforcer la complémentarité fer/fleuve. VNF et SNCF préparent à l'aide de l'Institut Paris Région une cartographie numérique qui sera disponible en 2024.

VNF fera évoluer la structure du péage appliqué au transport de marchandises pour davantage tenir compte de la valeur de la marchandise transportée, et en faveur du report modal.

OBJECTIF

Conserver la dynamique

de la période précédente pour les programmes PARM/Remove

Indicateur : Tonnes-kilomètres (Tk) supplémentaires générées

Rappel cible PARM 2018-2022 : +6,78 milliards Tk (réalisé 5,087)

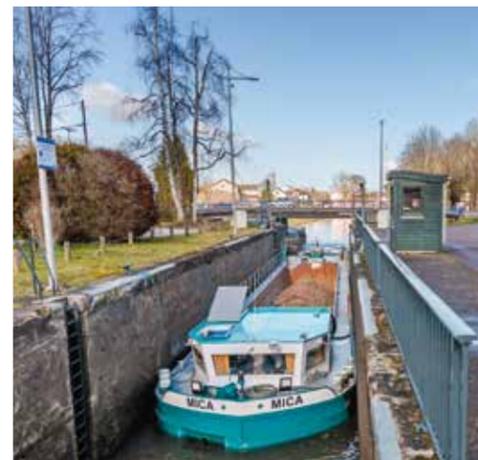
Cible 2027 : 9,35 milliards de tk soit une moyenne annuelle de 1,87 milliards par an contractualisés.

3. Maintenir en niveau de service « fret » les liaisons interbassins Petit Gabarit les plus pertinentes et y développer des solutions innovantes

VNF adapte son offre de services navigation en tenant compte des trafics existant sur le réseau à petit gabarit. Quatre niveaux de services de navigation sont définis, renvoyant à des différences de mouillages et d'horaires d'ouverture : Fret, Plaisance+, Plaisance et Nautisme.

Pour autant, le transport de marchandises comme les besoins de maintenance des bateaux nécessitent de surclasser des liaisons interbassins pour permettre et développer l'itinérance occasionnelle de l'ensemble des flottes concernées. A ce stade, une liaison Est-Ouest, le Canal de la Marne au Rhin, et une liaison Nord-Sud, le Canal entre Champagne et Bourgogne, ont été retenues. Leur surclassement implique de les maintenir en niveau de services « Fret », avec un mouillage garanti à 2m20, pour 12h d'ouverture quotidienne.

Les réflexions pourront se poursuivre sur les liaisons fluviales fret entre les trois grands ports Marseille-Fos, Haropa et Dunkerque, et leur hinterland européen.



©VNF - Sylvain Cambon

D. Accélérer les transitions du tourisme fluvial

1. Coordonner, animer et soutenir les activités de tourisme fluvial et fluvestre

VNF sensibilise les collectivités à l'impact socio-économique de ces activités sur les territoires afin de les engager à s'investir dans leur développement (mise en valeur dans les SRADDET...).

Les travaux de l'observatoire national du tourisme fluvial, interrompus en raison de la crise sanitaire, ont repris en 2023. En parallèle des enquêtes annuelles, les études filières seront poursuivies tous les 5 ans, la prochaine étant programmée en 2024 et 2025. VNF pourra commencer à y intégrer le potentiel des activités fluvestres tout en s'assurant de leur complémentarité avec les usages de la navigation.

VNF défend un principe de stricte limitation des arrêts de navigation. VNF formalise des propositions tendant à limiter les cumuls d'arrêts de navigation pouvant obérer la compétitivité des axes.

VNF appuie la promotion des produits du tourisme fluvial faite par les professionnels et les acteurs locaux, en liaison avec les structures spécialisées, dont Atout France, en France et à l'étranger.

VNF pourra organiser, tous les deux ans, un salon « Sloww ! » consacré aux rencontres du tourisme fluvial et fluvestre.

OBJECTIF		
Accélérer le développement du tourisme fluvial et fluvestre		
Accélérer le développement touristique des ports de plaisance, des escales et du domaine de VNF	Indicateur : Evolution du chiffre d'affaires global des 77 ports de plaisance en concession	Rappel : Cible : 7 M€ en 2023 (réalisé fin 2022 = 6,7 M€) Cible : 8 M€ à 2026 Cible : 10 M€ à 2030
Établir les retombées socio-économiques liées au tourisme fluvestre et consolider la connaissance des filières permettant un maintien de la navigation	Indicateur : Statistiques annuelles des retombées économiques générées par les activités liées au tourisme fluvial, études des filières tous les 5 ans	
Préserver le patrimoine fluvial	Mécénat : recettes perçues au titre du mécénat Suivre le nombre de projets bénéficiant de mécénats	Rappel cible 2023 : 1M€ par an Cible : 1,5M€ par an à partir de 2024.

2. Accompagner la transition verte du secteur du tourisme fluvial

La transition énergétique de la flotte fluviale est l'un des défis de la filière. VNF poursuit son accompagnement des acteurs pour le développement de solutions de motorisations et d'usage des bateaux plus propres.

En sus du soutien apporté par VNF aux changements de mode de propulsion, ce sont le maillage progressif du réseau et les services à quai qui sont améliorés, dans un objectif de contribution à la qualité de l'eau des milieux.

Pour la recharge des bateaux à propulsion électrique mais aussi pour le raccordement électrique à quai, VNF soutient les solutions permettant à des bateaux de croisière notamment de ne pas recourir à leur

motorisation lorsqu'ils sont en escale. Le déploiement de ces équipements permet de limiter les nuisances sonores, la pollution de l'air et les émissions de CO2.

VNF porte également son attention sur les pratiques des navigants quant à la gestion de leurs déchets. L'établissement prépare un schéma de déploiement d'un réseau de collecte des déchets et eaux usées. Ce schéma sera présenté en 2024, et fera l'objet d'un suivi annuel.

OBJECTIF		
VNF établissement éco-socio responsable		
Objectifs et indicateurs propres à la mission d'accompagnement des acteurs du transport fluvial dans la transition écologique	Indicateur : Quantité de linéaire équipé avec des stations de dépotage	Rappel cible 2023 : 107 (réalisé fin 2022 73) Cible 2024 : 112 stations Cible 2026 : 168 stations
Collecter et traiter les eaux usées		

3. Développer le lien entre l'eau et les territoires

VNF accompagne le développement et la coexistence d'activités nautiques récréatives au regard de leur potentiel de développement. Le renouvellement du partenariat avec les fédérations de sports de pleine nature du Comité national olympique et sportif français (CNOSF) traduit notamment ce soutien.

L'établissement, dans le cadre du décret n° 2015-808 du 2 juillet 2015, favorise la pratique du vélo, en partenariat avec les territoires en faveur d'une offre complémentaire aux activités de navigation.

Il s'agit enfin de favoriser l'implantation d'activités sur le domaine qui lui est confié soit directement soit à travers les différents mécanismes de conventionnement, voire de délégation, prévus par la loi. VNF travaille à la mise en place d'un nouveau site dédié au développement du domaine public fluvial qui informera les opérateurs et collectivités des moyens de collaboration possibles selon les itinéraires.

VNF s'attache à dynamiser commercialement les ports et les escales en recherchant une exploitation privée pour les ports comme pour les escales et globalement à optimiser la gestion des 40 000 hectares de domaine public fluvial (DPF), pour mieux le valoriser. Pour cela, l'établissement poursuit ses actions de lever de doute sur les parcelles non cadastrées.





3 RENFORCER LA MUTATION DU SERVICE PUBLIC DES VOIES NAVIGABLES

A. Accompagner les collaborateurs dans le changement

1. Embarquer l'ensemble des métiers de l'établissement dans la transformation
2. Enrichir le Pacte social de l'établissement
3. Consolider la cohésion sociale et la communauté de travail
4. Maîtriser les risques au travail

B. Poursuivre l'évolution du modèle économique et l'amélioration de la maîtrise des risques

1. Renforcer la performance
2. Augmenter les recettes propres et les cofinancements
3. Valoriser le patrimoine immobilier qui n'est plus nécessaire aux besoins des services

C. Poursuivre l'engagement d'exemplarité de VNF pour la transition écologique

1. Favoriser un fonctionnement sobre en énergie
2. Favoriser l'économie circulaire

Enjeux

Avec son statut et son organisation actuelle, VNF est un jeune établissement de 10 ans. Dans un contexte de révolution numérique, il est engagé dans un projet industriel qui touche tous les domaines de l'établissement, et questionne profondément les métiers exercés par les personnels, les méthodes et l'organisation du travail.

Fin 2022, VNF compte 4052 collaborateurs, dont 3546 agents publics, et 506 salariés privés, et emploie plus de 600 saisonniers. Au-delà des gains de productivité attendus de l'établissement d'ici 2030, environ 600 collaborateurs de la filière exploitation et maintenance vont changer de métier et près de 200 vont bénéficier d'une requalification pour accompagner la mise en place des PCC. Environ 1200 collaborateurs partiront à la retraite d'ici 2030, dont 500 dans les 3 prochaines années, avec un enjeu de préservation de compétences sensibles liées à leur connaissance du réseau et notamment de sa gestion hydraulique, comme de mise en œuvre des transformations.

La prochaine actualisation du COP devra également faire état des besoins de VNF pour préparer les missions d'exploitation et de maintenance du canal Seine-Nord Europe qui sera remis à l'établissement à sa mise en service programmée en 2030. Les ouvrages du canal seront alors téléconduits depuis le PCC de la Direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais de VNF.

Enfin, VNF s'est engagé de longue date dans une démarche d'écoresponsabilité dans ses pratiques internes et poursuit la mise en œuvre de nombreux chantiers dans ce domaine.

A. Accompagner les collaborateurs dans le changement

1. Embarquer l'ensemble des métiers de l'établissement dans la transformation

Les agents des métiers de l'exploitation et de la maintenance, et de la gestion hydraulique sont résolument engagés dans leur processus de modernisation.

D'autres processus de transformation sont engagés comme celui de la maîtrise d'ouvrage ou du numérique par exemple. En effet, la modernisation de VNF concerne l'ensemble de ses métiers, de façon à apporter un service public territorialisé de qualité, adapté aux besoins, aux attentes des acteurs et des agents de l'établissement, et aux caractéristiques du territoire.



2. Enrichir le Pacte social de l'établissement

Le premier objectif de la stratégie des ressources humaines, notamment au travers de son pacte social, est de mettre au cœur de son projet de transformation les personnels de l'établissement.

Le pacte social sera enrichi afin de tenir compte des évolutions engagées dans l'actualisation du COP et de la nécessité d'accompagner l'évolution de l'ensemble des métiers de l'établissement.

Un accompagnement solide des évolutions professionnelles via notamment un accès clair et facilité à l'information est mis en place par l'établissement. Des mesures adaptées et individualisées via le projet « 1 agent, 1 parcours, 1 accompagnement » sont déployées.

La mise en place de nouveaux moyens pour faire évoluer la carrière des agents grâce à l'Université de la voie d'eau (accès facilité et sur mesure à la formation) ou encore à des dispositifs internes de transmission et de capitalisation des savoirs, contribuera au maintien et au développement des compétences nécessaires aux futurs métiers.

En les sécurisant financièrement et les valorisant, le nouveau statut des personnels d'exploitation de la voie d'eau (PEVNF) et la mise en place d'un nouveau dispositif indemnitaire associé (RIVE) permettront d'accompagner les évolutions professionnelles et de valoriser le management de proximité.

VNF s'engage :

- à accompagner les managers et à développer une culture managériale commune, via des dispositifs poussés de formations et des outils pratiques ;
- à favoriser l'appropriation des changements via le programme « la modernisation se visite » ou grâce aux outils collaboratifs et de co-construction ;
- à moderniser la filière des ressources humaines afin de renforcer le rôle de conseil et d'accompagnement des personnels des ressources humaines en vue de répondre aux enjeux du projet de modernisation : recrutement, ingénierie de formation, accompagnement.

L'engagement « pas de mobilité géographique imposée » doit être maintenu et garanti par le mécanisme « d'emplois de transition » mis en place dans le cadre du COP en lien avec la mise en œuvre des PCC sur le réseau.

L'établissement conserve une attention soutenue au climat social. VNF est attaché à un dialogue social de qualité.

3. Consolider la cohésion sociale et la communauté de travail

L'intéressement proposé à ses personnels privés est maintenu. En parallèle, la mise en place d'un dispositif d'intéressement public pour valoriser les efforts collectifs réalisés dans un projet de modernisation dont l'ampleur touche l'ensemble de ses personnels est porté.

Parallèlement, VNF souhaite viser à terme la convergence de la valeur faciale des titres restaurant attribués aux personnels privés et aux agents publics.

La mise en place de ces dispositifs, sous réserve de la soutenabilité budgétaire pour l'établissement et de l'examen par la DGAFFP, doit contribuer à renforcer la cohésion et la communauté de travail, dans un contexte de transformation sans précédent. L'objectif est de mettre en place ces dispositifs après la prise

des textes réglementaires nécessaires s'agissant de l'intéressement des personnels publics. VNF s'engagera à renforcer ses actions déjà volontaristes en se dotant d'une politique Qualité de vie au travail (QVT) ambitieuse, regroupant l'ensemble des thématiques (égalité professionnelle, handicap, lutte contre les haines et les discriminations, droit à la déconnexion, prévention de l'usure et de la désinsertion professionnelle...).

OBJECTIF

Accompagner les personnels dans le projet de modernisation

Mise en place d'un plan de requalification pour accompagner la mise en place des PCC.
Taux d'accès à la formation et nombre de parcours de formation sur les compétences sensibles.
Taux de formation des managers à l'accompagnement et la conduite du changement.
Mise en place d'une cartographie des compétences sensibles et de dispositifs innovants de transferts des compétences.
Nombre de centres de transfert des compétences, dispositifs de formation en situation de travail par les pairs et de pôles de compétences.
Augmentation du nombre d'apprentis sur les 3 prochaines années, et du nombre de partenariats avec des écoles.
Partenariats mis en place pour développer une synergie de l'écosystème de la voie d'eau (E2F, écoles, entreprises privées...) dans les domaines de la formation, du recrutement et de l'apprentissage.
Mise à disposition de dispositifs d'écoute et d'accompagnement des personnels (ligne d'écoute, suivi des personnels en arrêts de travail...).
Poursuivre la revalorisation de la valeur faciale des tickets restaurants pour les personnels de droit public.
Mettre en place le dispositif d'intéressement pour les personnels de droit public sous réserve du guichet unique.
Réaliser un baromètre social tous les 2 ans.

4. Maîtriser les risques au travail

VNF accroît la culture du risque dans le quotidien des agents et des équipes. Le comité des risques proposera au comité exécutif des actions spécifiques :

- de communication et de formation interne ;
- en capitalisant sur des retours d'expérience ;
- en matière de risques de fraude et de déontologie, par la poursuite de son plan d'actions spécifique engagé pour prévenir ces risques.

OBJECTIF

Audit – contrôle interne – maîtrise des risques

Suivre annuellement un portefeuille de risques et plan d'actions associés, en rendre compte au comité d'audit Indicateur = Degré de réalisation du plan d'actions prévention risques de fraude et déontologie	Cible 2026 = 100%
--	-------------------

B. Poursuivre l'évolution du modèle économique et l'amélioration de la maîtrise des risques

1. Renforcer la performance

Les besoins des dépenses de fonctionnement de VNF augmentent mécaniquement avec la modernisation de l'établissement et des services numériques tels que les SIF fournis aux usagers, avec l'évolution des dépenses de maintenance et d'exploitation impactées par l'inflation, et avec l'augmentation forte des coûts d'entretien du réseau soumis à des contraintes de plus en plus fortes (volume et coûts des dragages, traitement des plantes invasives, coûts supportés du fait de changements de régime hydraulique ...). Cela s'accompagnera d'une maîtrise renforcée des dépenses de fonctionnement relatives aux moyens généraux. En effet, la modernisation de l'établissement implique une externalisation de ces maintenances afin de concentrer les effectifs sur la maintenance spécialisée. De nouvelles dépenses sont à prévoir pour l'informatique industrielle et l'instrumentation du réseau indispensable au pilotage renforcé de leur gestion hydraulique.

La reprise de l'exploitation du canal Seine-Nord Europe, à l'issue du chantier, nécessitera des moyens spécifiques pour intégrer les besoins d'exploitation et de maintenance correspondants.

Par ailleurs, les normes de traitement des sédiments de dragage font très fortement évoluer les coûts tout comme la lutte contre l'expansion des plantes envahissantes.

Des dépenses plus conjoncturelles engagées en soutien à la transformation et modernisation de l'établissement comme les frais de formations et ou de reclassement des agents sont aussi à prendre en considération.

Pour mesurer ses gains de productivité sur ses dépenses de fonctionnement relatives aux moyens généraux, VNF a établi, en concertation avec la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et la Direction du Budget (DB), une trajectoire de maîtrise de ses dépenses.



OBJECTIF

Conformité à la trajectoire d'évolution de maîtrise des dépenses et d'évolution du modèle économique

Objectif et indicateur propre à la maîtrise du budget de fonctionnement	Indicateur : Dépenses de fonctionnement courant pilotables liées aux systèmes d'information (hors systèmes d'information industriels) et aux moyens généraux de l'établissement	Cible : -1% par an en prenant en compte l'inflation et des dépenses conjoncturelles (aléas climatiques, formations en soutien à la transformation de VNF, reprise de l'exploitation du canal Seine-Nord)
---	---	--

2. Augmenter les recettes propres et les cofinancements

La Loi d'orientation des Mobilités a décrit le financement par l'AFIT-F pendant 10 ans du maintien en bon état de l'infrastructure. Cette trajectoire est revue à la hausse pour prendre en compte les propositions du rapport du COI de février 2023 au profit de la régénération du réseau.

En parallèle, une augmentation de la contribution des bénéficiaires des voies navigables est prévue :

- la redevance hydraulique, première ressource propre de l'établissement et redevance acquittée par les principaux usagers de la ressource hydraulique, évoluera à la hausse pour tenir compte des avantages qui en sont retirés par les tiers.
- VNF mènera en 2024 une étude visant à examiner les modalités d'évolution de ses péages puis engagera une concertation avec les acteurs de la voie d'eau pour une mise en œuvre d'ici 2026.

VNF cherchera à renforcer ses recettes domaniales par une meilleure valorisation du domaine fluvial au service de la logistique et du tourisme. Il s'agira de renforcer la démarche de valorisation domaniale des sites à fort potentiel notamment foncier par Rives&Développement (RSD) et la valorisation énergétique des installations en particulier.

Enfin, VNF poursuivra la recherche de cofinancements de ses investissements (Union européenne, conseils régionaux, conseils départementaux, communes, communautés d'agglomération...). Il cherchera à mobiliser les fonds dédiés à l'amélioration de la disponibilité et de la qualité de la ressource en eau.

Une trajectoire budgétaire prévisionnelle est annexée au présent COP.



©VNF - Damien Lachas

OBJECTIF

Assurer une contribution équitable de l'ensemble des bénéficiaires de la voie d'eau afin d'adapter le service à leurs besoins

Indicateur : Conformité de la trajectoire des différentes ressources propres et de pérennisation d'une démarche de mobilisation de cofinancements.

Rappel Cible 2023 : péages 16,5 M€ / recettes domaniales 45 M€
Cible 2026 recettes :
Péage : 19,5 M€ dont 11,5M€ péage plaisance
Redevance hydraulique : 150,3 €
Autres recettes domaniales : 49 M€

3. Valoriser le patrimoine immobilier qui n'est plus nécessaire aux besoins des services

L'établissement anime sa stratégie immobilière à travers un Schéma Pluriannuel de Stratégie Immobilière (SPSI), en veillant à maîtriser les coûts et les dépenses et à satisfaire les besoins immobiliers exprimés par les différents utilisateurs (bâtiments industriels...).

L'immobilier industriel va se restructurer en adaptant les locaux à l'évolution des métiers et à l'organisation du travail dans un nombre plus réduit de sites. En lien avec le cadencement des opérations de modernisation, VNF engagera en 2024 l'actualisation du SPSI pour la période 2025-2030, qui intégrera une stratégie de gestion d'actifs au travers des libérations de locaux industriels progressives à partir de 2026.

VNF entend valoriser les bâtiments qui ne seront plus nécessaires au service, en dialoguant avec les collectivités territoriales, et selon les cas, en initiant des opérations locatives, des dispositifs de portage de type SCI, ou des cessions.

L'établissement présentera annuellement au comité Val Immo le bilan des opérations réalisées.

Pour mettre en œuvre cette politique immobilière ambitieuse, l'établissement cherchera à dynamiser ses recettes propres. L'actualisation du SPSI sera l'occasion de chiffrer une cible quantifiée de recettes.

OBJECTIF

Valoriser le patrimoine immobilier

Mettre en œuvre et actualiser le SPSI, déployer le référentiel Oxand SIméo et poursuivre la valorisation du patrimoine immobilier qui n'est plus nécessaire aux besoins des services

Indicateur : mise à jour du SPSI

Cible 2026 = déployer une base de données fiabilisée du patrimoine et adapter le SPSI sur la période 2026-2032 pour un plan pluriannuel de maintenance prédictive et pour un échange fiabilisé de données avec la DIE
Et avoir défini une cible quantifiée de recettes

C. Poursuivre l'engagement d'exemplarité de VNF pour la transition écologique

1. Favoriser un fonctionnement sobre en énergie

VNF actualise régulièrement son programme « établissement écoresponsable » et veillera à maintenir dans la durée le taux à 100% de réalisation de ce programme.

VNF s'est engagé dans un plan de sobriété énergétique (PSE) visant à une réduction durable de ses consommations d'énergie d'ici 2024 de l'ordre de 10%, soit environ 4 GWh/an, puis à atteindre les objectifs cibles d'économies d'énergie pour les sites soumis au décret éco tertiaire (- 40% en 2030).

VNF actualise son bilan des Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) portant sur le patrimoine et les compétences de l'établissement public.

La réalisation d'un bilan environnemental en analyse de cycle de vie de l'informatique de gestion a permis d'identifier les principales pistes d'action pour un numérique de gestion écoresponsable.

VNF a engagé un programme pluriannuel de suppression et de remplacement des chaudières fioul de son patrimoine immobilier avec une cible à 100% en 2029.

L'établissement favorise les achats de véhicules à très faibles émissions (électriques ou hybrides) conformément aux exigences en vigueur, accélère la pose de boîtiers bioéthanol sur des motorisations essence, et poursuit le déploiement de bornes de recharge électrique de façon complémentaire aux 100 bornes déjà installées.



2. Favoriser l'économie circulaire

VNF s'est engagé à valoriser 100 % des sédiments provenant de ses opérations de dragage d'ici 2029. VNF a atteint dès 2022 plus de la moitié de cet objectif. Deux freins exogènes sont susceptibles de ralentir cette progression : la réglementation appliquée de manière différenciée en Europe impliquant que certains sédiments ne puissent être valorisés en l'état et l'absence de structuration d'une filière industrielle adaptée. En s'appuyant sur l'expérimentation conduite en 2023 en région Hauts-de-France avec 15 partenaires d'un Engagement pour la Croissance Verte (ECV) relatif à la valorisation à terre des sédiments de dragage/curage dans des applications asphalte/béton/ciment/matrices composites, VNF présentera en 2024 une stratégie qui fera l'objet d'un suivi annuel.

OBJECTIF		
VNF établissement éco-socio responsable		
Objectifs et indicateurs propres au fonctionnement de VNF	Indicateur sur les dragages en vue de favoriser l'intégration des sédiments dans un modèle d'économie circulaire	Rappel : cible 100% des sédiments non dangereux valorisés à 10 ans Cible 2024 : établissement d'une stratégie nationale Cible 2026 : 80% des sédiments valorisés Cible 2030 : 100% des sédiments valorisés

ANNEXE

- Récapitulatif des objectifs
- Trajectoire des effectifs en ETPT 2023-2027
- Trajectoire financière COP VNF 2023-2032

OBJECTIF 1

Sécurité, et réduction de la pénibilité de l'exploitation

-sécurité des ouvrages hydrauliques

-reconstruction des barrages manuels : structurer les modalités de financements et consolider la programmation de la reconstruction des barrages manuels

Indicateur = Respect des jalons définis dans le plan pluriannuel d'études et de travaux de mise en conformité après consultation de la DGPR
Indicateur = minimum de 15 M€ par an

OBJECTIF 2

Régénération du réseau

Indicateur : Réalisation du plan pluriannuel d'investissement

Cible 2023/2019 = 22%
Rappel : PPI actualisé en 2023
Cible 2024 = PPI fiabilisé à 5 ans (2024-2029) avec une vision stratégique à 10 ans
Cible 2026 = 45 % avec 100 ouvrages IEF classé IV traités (hors barrages manuels)
Cible à 10 ans = 75% avec 150 ouvrages IEF classé IV traités (hors barrages manuels)

OBJECTIF 3

Assurer la fiabilité des ouvrages

L'indicateur nombre de pannes/ouvrages/an nécessite une GMAO installée

Cible 2026 = GMAO unique
Et
1)Renvoi vers l'OBJ 7 (actuellement dans le COP)
Taux de disponibilité réseau , calcul automatique GG et PG , en 2025 avec nouvel applicatif AvisBat.
Cible annuelle GG : 98 %
Cible PG : à calibrer après une période d'observation (calibrage en 2026)

2)Performance attendue : Taux de réalisation annuel des plans de maintenance préventive (sur le nombre d'interventions réalisées):
Cible 2026 : saisie complète de l'outil unique GMAO
Cible 2030 : 80 %

3)Proportion de maintenance préventive par rapport à la maintenance corrective (temps passé en heure sur le préventif / au temps total ; avec hypothèse de trajectoire actuelle des effectifs maintenance)
Cible 2026 : 60% préventif
Cible 2030 : 70 % préventif

OBJECTIF 4

Moderniser la gestion hydraulique

Indicateur : Respect des jalons définis dans le plan pluriannuel de modernisation de la gestion hydraulique par VNF après consultation de DGALN/DEB

Cible 2025 = avoir établi le plan pluriannuel de modernisation de la GH et ses déclinaisons territoriales

OBJECTIF 5

Préserver la biodiversité

Indicateur = respect du rythme d'avancement du plan d'actions pluriannuel de VNF en faveur de la biodiversité, et ses déclinaisons territoriales en lien avec la DGALN, les DREAL et les agences de l'eau.

Cible 2025 = adoption du plan
Cible 2026 = 1er bilan du plan
Une attention spécifique dans ce plan d'actions sera portée aux ouvrages « prioritaires » pour la continuité piscicole.

OBJECTIF 6

Avancement des programmes de téléconduite et d'automatisation

Indicateurs :
Nombre de sas téléconduits (grand gabarit)

Rappel : cible 2022 = 30 sas (réalisé 30)
Cible 2026 : 50
Cible 2030 : 100

Nombre d'écluses avec réarmement (petit gabarit)

Rappel : cible 2022 = 235 sas (réalisé 114)
Cible 2026 : 267
Cible 2030 : 700

Nombre de kms de linéaire fibré (nouveau)

Cible 2026 : 3374
Cible 2030 : 5000

OBJECTIF 7

Garantir un niveau de service optimal pour la voie d'eau

niveau de service

Taux de disponibilité (en %) du réseau décliné par offre de service

Rappel : cible 2023 = 98% sur le GG (réalisé)

Satisfaction (en %) sur chaque itinéraire par type d'utilisateurs (plaisanciers/fret)

Cible 2026 : Maintenir 98% pour le GG
Déployer le nouvel avisbat, et fixer l'objectif pour le PG
Cible 2026 : Mettre en place une enquête de satisfaction tous les 2 ans

digitalisation des services

Actualisation du SDSI
Concentrer les données autodéclaratives des utilisateurs sur le transport de marchandises dangereuses

Cible : 2024

Indicateur = mise à disposition des données déclarées à VNF.

Cible 2025 : mise à disposition de 100% des données

OBJECTIF 8

Réalisation du programme de développement notamment dans le cadre du réseau Seine-Escaut,

et préparation de la reprise de l'exploitation et de la maintenance du canal Seine Nord Europe

Indicateur = conformité au programme Seine-Escaut (exécution financière) et préparation de la reprise (jalonnement à établir : raccordement des écluses au PCC de VNF, réception du canal par le maître d'ouvrage SCSNE, formation, marche à blanc etc...)

Cible 2026 : conformité du programme de réalisation de Seine-Escaut

Cible 2030 : élaboration du jalonnement pour préparer la gestion du canal Seine-Nord

OBJECTIF 9

Conserver la dynamique

de la période précédente pour les programmes PARM/Remove

Indicateur : Tonnes-kilomètres (Tk) supplémentaires générée

Rappel cible PARM 2018-2022 : +6,78 milliards Tk (réalisé 5,087)

Cible 2027 : 9,35 milliards de tk soit une moyenne annuelle de 1,87 milliards par an contractualisés.

OBJECTIF 10

Consolider la politique de développement

des ports de commerce intérieurs et les liens avec les ports maritimes, et se coordonner avec les autres modes de transport de fret

Indicateurs : suivi d'activités des ports concédés : chiffres d'affaires / tonnage fluvial / trafics tous modes

Rappel Cible 2023 : 32,5 M€ / 6,2 MT / 18,7 MT (fin 2022 : 34 M€ / 6,3 MT / 18,7 MT)
Cible 2024 : 35,8 M€ / 6,4 MT / 18,9 MT
Cible 2026 : 37,8 M€ / 6,6 MT / 19,2 MT

Nombre de partenariats avec les grands ports maritimes

Avancement des schémas intégrés fluvio-ferroviaires.

Indicateur = schéma intégré fluvio-ferroviaire de transport combiné comprenant le mode opératoire de « transfert » de flux entre fleuve et fer en cas de problème de continuité de service (crue, dommage, ouvrage, interruption de ligne)

Cible 2026 : finalisation sur le bassin de la Seine

Cible 2028 : finalisation sur le grand gabarit

OBJECTIF 11

Accélérer le développement du tourisme fluvial et fluvestre

accélérer le développement touristique des ports de plaisance, des escales et du domaine de VNF

Indicateur : Evolution du chiffre d'affaires global des 77 ports de plaisance en concession

Rappel : Cible : 7 M€ en 2023 (réalisé fin 2022 = 6,7 M€)
Cible : 8 M€ à 2026
Cible : 10 M€ à 2030
Le nombre de ports en concession aura tendance à baisser, indicateur à calculer en conséquence.

établir les retombées socio-économiques liées au tourisme fluvestre et consolider la connaissance des filières

Indicateur : Statistiques annuelles des retombées économiques générées par les activités liées au tourisme fluvial, études des filières tous les 5 ans

préserver le patrimoine fluvial

Mécénat : recettes perçues au titre du mécénat
Suivre le nombre de projets bénéficiant de mécénats

Rappel cible 2023 : 1M€ par an
Cible : 1,5M€ par an à partir de 2024

OBJECTIF 12

Développer des partenariats ambitieux avec les collectivités pour valoriser la voie d'eau et ses abords, et poursuivre les discussions sur les niveaux de service sur les itinéraires.

Indicateur = Nombre de partenariats avec les collectivités locales

Rappel : cible 2023/1019 = 12 partenariats (réalisé 15)
Cible 2026 : 18 partenariats
Cible à 10 ans : 24 partenariats

OBJECTIF 13

Favoriser le développement d'énergies renouvelables sur le DPF confié à VNF

Cible 2025 : stratégie 2025-2030 de l'établissement
Cible 2030 : conformité de déploiement de cette stratégie et bilan

OBJECTIF 14

Accompagner les personnels dans le projet de modernisation

Mise en place d'un plan de requalification accompagner la mise en place des PCC
 Taux d'accès à la formation et nombre de parcours de formation sur les compétences sensibles.
 Taux de formation des managers à l'accompagnement et la conduite du changement.
 Mise en place d'une cartographie des compétences sensibles et de dispositifs innovants de transferts des compétences
 Nombre de centres de transfert des compétences, dispositifs de formation en situation de travail par les pairs et de pôles de compétences).
 Augmentation du nombre d'apprentis sur les 3 prochaines années, et du nombre de partenariats avec des écoles.
 Partenariats mis en place pour développer une synergie de l'écosystèmes de la voie d'eau (E2F, écoles, entreprises privées...) dans les domaines de la formation, du recrutement et de l'apprentissage.
 Mise à disposition de dispositifs d'écoute et d'accompagnement des personnels (ligne d'écoute, suivi des personnels en arrêts de travail ...).
 Poursuivre la revalorisation de la valeur faciale des tickets restaurants pour les personnels de droit public
 Mettre en place le dispositif d'intéressement pour les personnels de droit public sous réserve du guichet unique
 Réaliser un baromètre social tous les 2 ans.

OBJECTIF 15.1

Conformité à la trajectoire d'évolution de maîtrise des dépenses et d'évolution du modèle économique

Objectif et indicateur propre à la maîtrise du budget de fonctionnement

Indicateur = Dépenses de fonctionnement courant pilotables liées aux systèmes d'information (hors systèmes d'information industriels) et aux moyens généraux de l'établissement

Cible : -1% par an en prenant en compte l'inflation et des dépenses conjoncturelles (aléas climatiques, formations en soutien à la transformation de VNF, reprise de l'exploitation du canal Seine-Nord)

OBJECTIF 15.2

Conformité à la trajectoire d'évolution de maîtrise des dépenses et d'évolution du modèle économique

Objectif et indicateurs pour une contribution équitable de l'ensemble des bénéficiaires de la voie d'eau afin d'adapter le service à leurs besoins

Indicateur = Conformité de la trajectoire des différentes ressources propres et de pérennisation d'une démarche de mobilisation de cofinancements.

Indicateur : taux de recettes propres de fonctionnement / budget de fonctionnement global

Rappel Cible 2023 : péages 16,5 M€ / recettes domaniales 45 M€
 Cible 2026 recettes :
 Péage : 19,5M€ dont 11,5M€ péage plaisance
 Redevance hydraulique : 150,3 M€
 Autres recettes domaniales : 49 M€

OBJECTIF 16

Audit – contrôle interne – maîtrise des risques

Suivre annuellement un portefeuille de risques et plan d'actions associés, en rendre compte au comité d'audit
 Indicateur = Degré de réalisation du plan d'actions prévention risques de fraude et déontologie

Cible 2026 = 100%

OBJECTIF 17

Valoriser le patrimoine immobilier

Mettre en œuvre et actualiser le SPSI, déployer le référentiel Oxand SIméo et poursuivre la valorisation du patrimoine immobilier qui n'est plus nécessaire aux besoins des services

Indicateur = mise à jour du SPSI

Cible 2026 = déployer une base de données fiabilisée du patrimoine et adapter le SPSI sur la période 2026-2032 pour un plan pluriannuel de maintenance prédictive et pour un échange fiabilisé de données avec la DIE
Et avoir défini une cible quantifiée de recettes

OBJECTIF 18.3

VNF établissement éco-socio responsable

Objectifs et indicateurs propres au fonctionnement de VNF

Indicateur sur les dragages en vue de favoriser l'intégration des sédiments dans un modèle d'économie circulaire

Rappel : cible 100% des sédiments non dangereux valorisés à 10 ans
Cible 2024 : établissement d'une stratégie nationale
Cible 2026 : 80% des sédiments valorisés
Cible 2030 : 100% des sédiments valorisés

OBJECTIF 18.1

VNF établissement éco-socio responsable

Objectifs et indicateurs propres à la mission d'accompagnement des acteurs du transport fluvial dans la transition écologique
Encourager au développement des chaînes logistiques bas carbone

Indicateur : Taux de réduction des émissions de polluants atmosphériques sur les motorisations soutenues par VNF

Rappel : cible 2023 = CO2 -1,8% / NOx -6,6% / PM -8,3% (réalisé fin 2022 = CO2 -1,75% / NOx -1,96% / PM -2,01%)
Cible 2026 : CO2 -1,8% / NOx -6,6% / PM -8,3%
Cible 2032 : CO2 -9,9% / NOx -31,9% / PM -39,41%

Annexe : trajectoire des effectifs en ETPT 2023-2027

	2023	2024	2025	2026	2027
ETPT	4028	4028	4028	4028	3968

OBJECTIF 18.2

VNF établissement éco-socio responsable

Objectifs et indicateurs propres à la mission d'accompagnement des acteurs du transport fluvial dans la transition écologique

Collecter et traiter les eaux usées

Indicateur = Quantité de linéaire équipé avec des stations de dépotage

Rappel cible 2023 : 107 (réalisé fin 2022 73)
Cible 2024 : 112 stations
Cible 2026 : 168 stations

Annexe : trajectoire financière COP VNF 2023-2032

En M d'euros / euro courant 2023	BR 2023	BI 2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
Recettes de fonctionnement	453,9	454,0	481,4	484,1	498,8	504,2	512,3	517,5	517,6	518,4
Dont Subvention pour charges de service public ⁽¹⁾	247,5	247,8	253,8	253,8	253,8	253,8	253,8	253,8	253,8	253,8
Dont Ressources propres	206,4	206,3	227,6	230,3	245,0	250,4	258,5	263,7	263,8	264,6
dont redevance hydraulique ⁽²⁾	127,0	136,5	143,1	150,3	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0	160,0
dont péages	16,5	14,3	17,8	19,5	21,0	22,6	24,0	25,7	25,5	25,8
dont redevances domaniales	45,0	45,0	45,9	49,0	51,9	55,1	58,4	61,9	62,2	62,7
dont Hydroélectricité	2,4	2,8	3,2	3,4	3,4	3,5	3,5	3,6	3,8	3,9
dont autres recettes ⁽³⁾	15,4	7,7	17,5	8,1	8,7	9,3	12,6	12,5	12,3	12,2
Dépenses de fonctionnement	144,5	151,6	164,5	159,1	163,5	164,5				
Fonctionnement courant de l'établissement	24,8	25,3	24,9	24,7	24,7	24,6				
dont moyens généraux hors énergie	24,8	24,4	23,9	23,7	23,7	23,7				
dont consommations énergétiques courantes	0,0	0,9	1,0	1,0	1,0	1,0				
Maintenance et exploitation du réseau	119,7	126,3	139,6	134,5	138,9	139,9	469,5	470,5	470,5	470,5
dont infrastructure, eau, environnement, trafic	108,2	112,4	115,4	109,3	109,3	109,3				
dont système d'information - SI industriel	11,4	9,4	12,4	13,3	14,3	15,3				
dont conventions Loi Didier	0,1	2,0	3,9	3,9	7,4	7,4				
dont lutte contre les espèces exotiques envahissantes		2,5	7,9	7,9	7,9	7,9				
Dépenses de personnel	268,6	278,9	283,2	286,7	287,0	285,2				
Capacité d'autofinancement	40,7	23,5	33,6	38,2	48,3	54,4	42,8	46,9	47,0	47,9
Ressources d'investissement	211,3	268,3	366,1	377,3	382,2	482,5	484,4	451,4	413,4	346,0
Ressources Régénération Modernisation	206,3	203,3	212,0	212,0	212,0	258,0	259,0	259,0	259,0	259,0
dont AFITF Régénération-Modernisation	127,0	166,0	167,0	167,0	167,0	213,0	214,0	214,0	214,0	214,0
Autres cofinancement UE - Régénération Modernisation		0,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Autres cofinancement CPER - Régénération-Modernisation	79,3	37,3	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0	30,0
Ressources Développement ⁽⁴⁾	3,5	49,6	154,1	165,3	170,2	224,5	225,4	192,4	154,4	87,0
AFITF développement		6,1	45,9	31,0	25,9	47,4	61,9	51,1	40,1	15,6
dont AFIT Lys	3,5	3,0	0,0	3,4	1,0	0,5	0,1	0,0	0,0	0,0
dont AFIT MAGEO		1,0	45,9	24,0	20,0	27,0	18,0	1,0	0,0	0,0
dont AFIT Bray-Nogent		2,1	0,0	3,6	4,9	19,9	43,8	50,1	40,1	15,6
UE développement		33,9	59,7	69,4	78,0	93,0	82,9	73,2	58,6	36,8
CPER développement		9,6	48,4	64,9	66,2	84,1	80,6	68,2	55,8	34,7
Autres financements	1,5	15,4								
Dont Jeux olympiques		9,8								
Autres ressources	1,5	5,6								
Dépenses d'investissement	343,3	309,6	392,5	421,6	430,4	536,9	527,2	498,4	460,4	394,0
Régénération et modernisation du réseau	253,8	216,7	221,2	204,9	215,1	285,8	300,3	294,8	252,4	277,7
dont loi d'orientation des mobilités	191,6	122,8	122,4	102,1						
dont plan de relance	47,5									
dont GER - PPP	14,7	15,4	15,9	16,8	215,1	285,8	300,3	294,8	252,4	277,7
dont dragages de rétablissement		3,5	6,0	7,0						
dont planification écologique		70,0	70,0	70,0						
dont Surcout SCH		5,0	7,0	9,0						
Patrimoine et moyens généraux	39,9	38,4	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0	28,0
dont développement du trafic et du DPF	4,8	5,1	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6	4,6
dont moyens généraux : immobilier et opérations financières	20,2	11,7	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6	7,6
dont système d'information	14,9	17,6	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8	9,8
dont Décret tertiaire		2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
dont Remplacement chaudière fioul		1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
dont Ouvrage du Rhin		0,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Développement grand gabarit	42,6	47,5	143,3	188,7	187,3	223,2	198,9	175,6	180,0	88,3
dont Condé-Pommerœul		5,0	4,5	3,5	3,2	0,3				
dont Lys mitoyenne		7,7	0,0	6,7	3,5	1,7	0,3			
dont MAGEO - Pont de Mours		15,4	105,0	135,0	112,0	61,0	40,0	25,0		
dont Bray-Nogent		3,1	5,0	15,4	21,0	89,1	77,0	90,0	90,0	57,7
dont autres développements		0,3								
dont Autres développements Seine Escaut		15,9	28,8	28,1	47,6	71,1	81,6	60,6	90,0	30,6
Jeux Olympiques (SOLIDEO)	7,0	7,0								
SOLDE BUDGETAIRE	-91,2	-17,8	7,2	-6,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0
TRESORERIE EN FIN D'ANNEE	60,4	42,6	49,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8	43,8

(1) Montant de subvention issue du programme budgétaire P.203 - net de réserve.

(2) Le plafond de la redevance hydraulique est calculé en référence à une indexation prévisionnelle et à un objectif de croissance de cette ressource. Dans le cas où l'indexation des tarifs serait plus dynamique qu'anticipé, la trajectoire pourra être réévaluée.

(3) Dans le cadre du plan pluriannuel de modernisation de la gestion hydraulique préparé par l'établissement en lien avec la DGALN/DEB, des budgets spécifiques pourront être alloués dans le cadre du plan eau, en fonction des disponibilités financières et des priorités.

(4) Les montants de cofinancements sont mentionnés à titre indicatif et dépendront de l'adoption des plans de financement avec l'UE et les collectivités

Signature



*Clément Beaune,
ministre chargé des Transports*

*Thierry Guimbaud,
Directeur général de Voies navigables de France*







Voies navigables de France
175 Rue Ludovic Boutleux,
62400 Béthune

Conception, rédaction et réalisation :
Direction de la communication

Rédaction en chef : Julie Cousein

Impression : CopyDigit

VNF.fr

in



f

