



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



# COP

CONTRAT D'OBJECTIFS ET DE PERFORMANCE

Le fluvial au cœur de la transition  
écologique

**DOSSIER  
DE PRESSE**

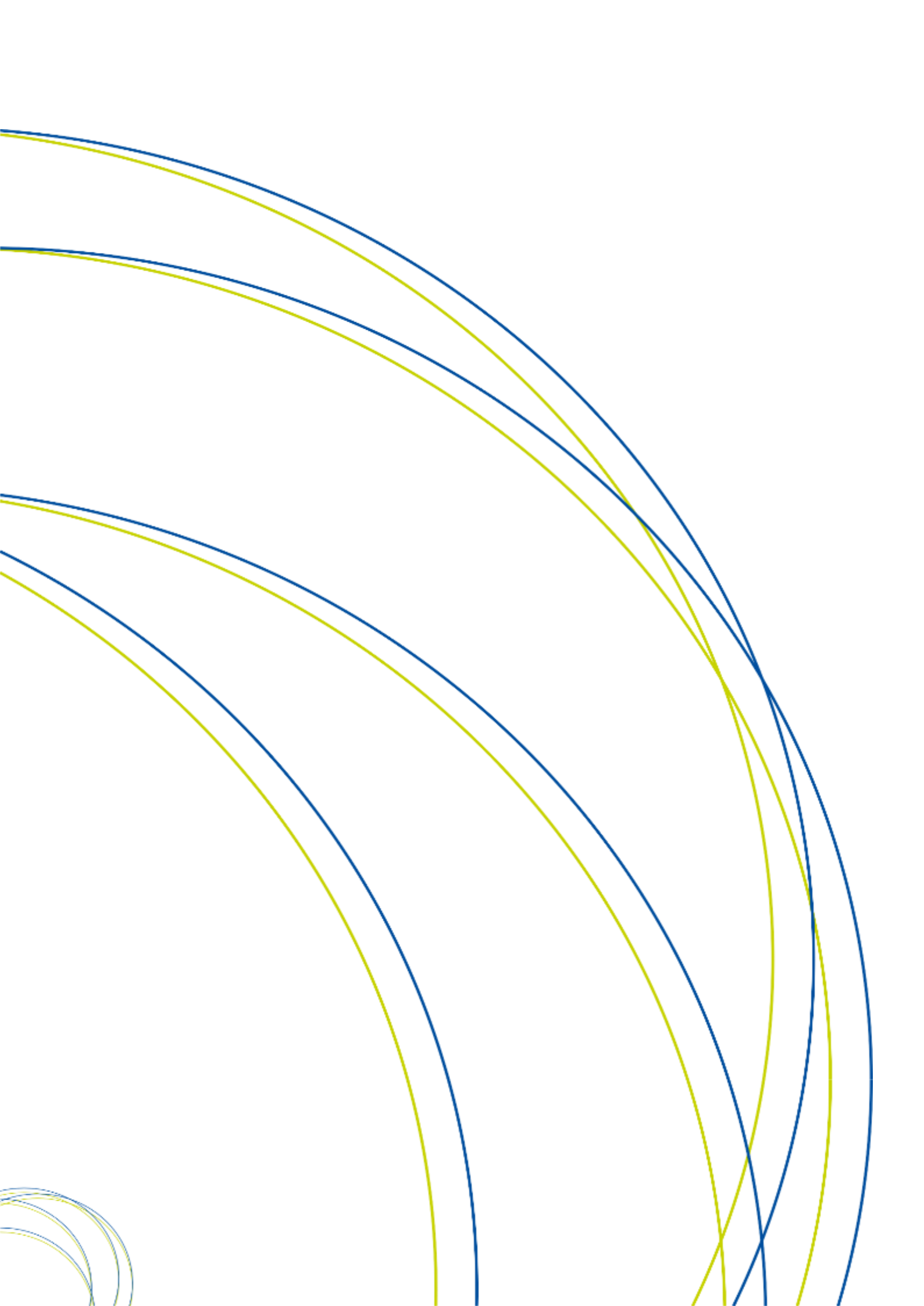
**Voies navigables de France**  
Direction de la Communication

Julie Cousein  
06 98 36 41 64  
julie.cousein@vnf.fr

**Agence Maarc**

Pauline Carde  
06 32 03 22 55  
pauline.carde@maarc.fr

Ando Razakarisoa  
09 72 22 00 68  
ando.razakarisoa@maarc.fr



# Sommaire

## Présentation synthétique

## Edito de Clément Beaune

### I/ Le fluvial comme un des piliers de la transition écologique

#### Une source de croissance verte pour les territoires

Une logistique durable

Un tourisme vert

Des énergies vertes

Une envergure nouvelle pour le fret fluvial : un volume fret transporté augmenté de moitié

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

Une solution fluviale adaptée pour chaque territoire

Des démarches territoriales ont déjà des résultats très remarquables

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

Des moyens financiers importants

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

Développer la télé-conduite et l'automatisation

S'équiper pour une gestion hydraulique plus fine

Innover pour être plus attractif

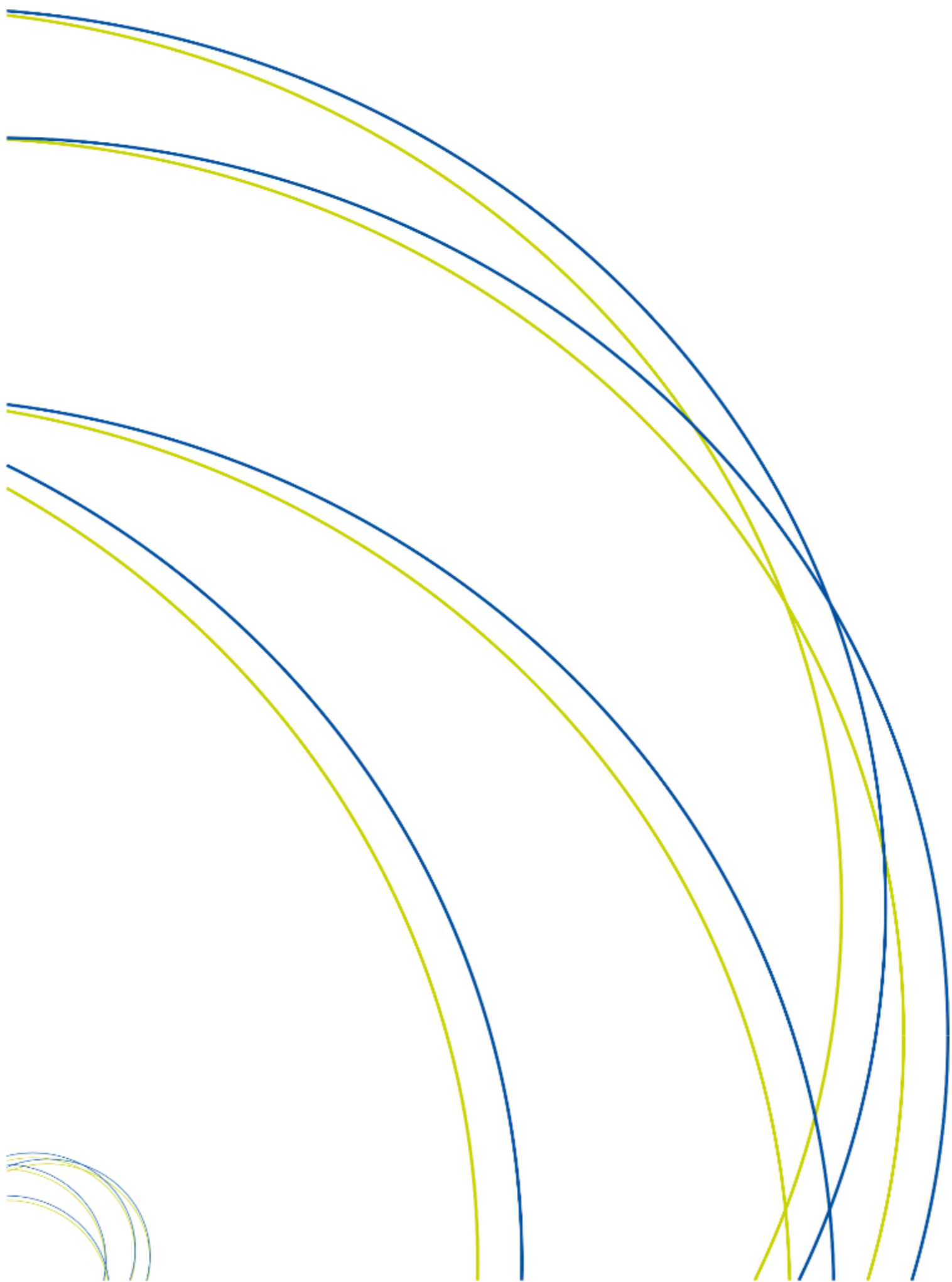
Un développement sur les axes logistiques intégrant le fluvial

Un réinvestissement dans l'emploi fluvial

Le renforcement du modèle économique du fluvial pour assurer son avenir

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

## A propos de VNF



# Contrat d'Objectifs et de Performance de VNF : Le fluvial au cœur de la transition écologique

A travers le contrat d'objectifs et de performance (COP), l'Etat exprime la politique qu'il entend mener sur le fluvial par le biais de son opérateur VNF : il fixe des objectifs, un niveau de qualité de service attendu et des moyens pour y arriver.

## Le fluvial, une source de croissance verte pour les territoires

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

Le fluvial promeut une **logistique durable** qui se traduit par un bénéfice écologique significatif permettant des émissions, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faible que le mode routier, soit en moyenne entre 8,8 et 37,4 gCO<sub>2</sub>/t-km. Sans nuisances sonores, sûr avec le taux d'accidentologie le plus faible, il permet de décongestionner les axes routiers et d'améliorer ainsi la sécurité (baisse des accidents) et la qualité de l'air.

Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont également des espaces précieux d'un **tourisme vert**, authentique, loin de la foule. Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous usagers, touristes comme riverains. Le tourisme fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité et génère **1,4 milliard d'euros de retombées économiques** au bénéfice direct des territoires.

Le réseau fluvial traverse tous les **territoires**, de la plupart des grandes zones urbanisées aux zones les plus rurales. L'eau qui y coule, a plusieurs usages et répond aux besoins de différents publics – eau potable pour la population, irrigation pour les exploitations agricoles, prise d'eau pour les industries, navigation pour l'économie du fret et du tourisme... Par ailleurs, VNF met à profit son réseau fluvial pour favoriser le développement **d'énergies vertes**, notamment en développant la production d'hydroélectricité sur les ouvrages (barrages, écluses...) le permettant. **80 microcentrales hydroélectriques** sont d'ores et déjà en activité sur le réseau.

## Une ambition pour le fluvial

L'ambition est de faire prospérer cette source de **croissance verte pour les territoires**. La tendance est à la hausse depuis quelques années, la volonté politique est d'accélérer la dynamique autour du fluvial.

A l'horizon dix ans, le **volume de fret transporté** par voie fluviale pourrait **augmenter de moitié**, ce qui porterait le potentiel trafic à plus de 10 milliards de tonnes-kilomètres, soit plus de 75 millions de tonnes de marchandises transportées par voie fluviale. Il s'agit donc de donner une nouvelle envergure au transport fluvial et de le confirmer comme un acteur essentiel de la logistique de demain. Le **tourisme fluvial** quant à lui pourrait générer jusqu'à près de **3 milliards d'euros de retombées économiques**.

Il s'agit par ailleurs d'inscrire la voie d'eau – les fleuves, les rivières canalisées, les canaux – comme un vecteur à la fois puissant mais aussi sensible pour **gérer la ressource rare qu'est l'eau** avec l'accélération du changement climatique. En effet, si les ouvrages du réseau fluvial ont été conçus à l'origine pour la navigation, ils constituent aujourd'hui de véritables atouts pour **lutter contre les phénomènes de crues et de sécheresses** de plus en plus forts et de plus en plus réguliers.

In fine, l'ambition est de construire une **solution fluviale adaptée à chaque territoire**. En effet, il n'y a pas de fret fluvial possible sans plateforme intermodale à proximité, sans connexion avec les réseaux routiers et ferroviaires, sans ports modernes et efficaces. Il n'y a pas d'activité de tourisme et de loisirs sur la voie d'eau s'il n'y a pas à proximité des activités à pratiquer, un patrimoine à découvrir, une valorisation de l'espace.

Le contrat intègre donc une phase importante d'échange avec les collectivités et les acteurs économiques locaux pour **construire de façon concertée des projets de territoires complets**, intégrant la voie d'eau et conciliant l'intérêt général avec les attentes de chacun. C'est ainsi notamment que VNF et ses partenaires ont rouvert **l'axe Sambre à l'Oise** à l'été 2021, ou encore que s'est concrétisé **l'engagement de la Région Grand Est** dans une convention pour l'avenir des itinéraires les moins fréquentés de la région.

## Des moyens importants

Le COP acte des capacités d'investissements à haut niveau et dans la durée pour le réseau fluvial. A l'horizon 10 ans, ce **sont plus de 3 milliards d'euros qui sont envisagés d'être consacrés aux infrastructures fluviales**. Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation constante des dotations attribuées à VNF depuis 2017, passées de 170 millions d'euros en 2019, à près de 300 millions d'euros en 2021 et 345 millions en 2022.

Ces augmentations budgétaires sans précédent pour VNF ont notamment permis le **lancement d'opérations de régénération majeures** : la rénovation de l'écluse de Gambenheim, de l'écluse d'Ablon-sur-Seine, de l'écluse secondaire de Vives-Eaux, de l'écluse de Nourriguier, ou encore la reconstruction de barrages et ouvrages de prise d'eau et assurant la continuité écologique sur le canal des Vosges et enfin le confortement de barrages réservoirs ou de navigation.

Il faut également noter la réouverture de l'Ecluse n°21 de Neuville Day permettant de rétablir la continuité du canal des Ardennes, interrompue depuis les inondations de juin 2018.

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

Pour atteindre l'ambition que l'Etat et Voies navigables de France portent pour le fluvial à 10 ans, le COP s'appuie sur un projet de modernisation de l'établissement : la rénovation des infrastructures et l'intégration du numérique dans les modes de travail grâce à la mise en place de la téléconduite et l'automatisation des ouvrages qui permettront une gestion du réseau plus moderne, un service plus réactif et performant et des conditions de travail plus sûres pour les personnels. Cela se traduit par exemple par les barrages de l'Aisne et la Meuse dont les travaux de modernisation ont été livrés à l'été 2020 par BAMEO qui mène les opérations dans le cadre d'un partenariat public-privé.

VNF entend également mener une **révolution numérique** grâce à l'insertion du digital dans ses services, pour **renforcer l'attractivité du fluvial** auprès des acteurs économiques par rapport aux autres modes de transport.

Il s'agit également de développer les complémentarités avec les offres de service des autres modes de transport (routier et ferroviaire) pour améliorer la compétitivité des solutions fluviales au sein de l'offre globale. L'optique est bien d'accompagner le développement de nouveaux trafics. C'est le sens du partenariat récent avec SNCF Réseau, l'AUTF ou encore celui signé en 2021 avec HAROPA.

Des **partenariats solides avec les collectivités territoriales**, très intéressées à l'avenir de la voie d'eau comme un vecteur de développement de leur territoire, se concrétisent et participent à la restructuration du modèle économique de l'établissement.

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



## **Edito de Clément BEAUNE, ministre chargé des Transports**

La signature du Contrat d'Objectifs et de Performance pour la période 2020-2029 entre L'Etat 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'Etat 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.

## **// Le fluvial comme un des piliers de la transition écologique**

### **1. Une source de croissance verte pour les territoires**

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

#### **Une logistique durable**

La massification du transport de marchandises par le mode fluvial se traduit par un bénéfice écologique significatif

en permettant des émissions de CO<sup>2</sup>, pour une tonne de marchandise transportée, beaucoup plus faible que le mode routier, soit en moyenne entre 8,8 et 37,4 gCO<sup>2</sup>/t-km, selon le type de bateau, de chargement ou de voie empruntée (sans compter les émissions de particules liées aux frottements des pneus sur la chaussée ou l'usure des plaquettes de freins).

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

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

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

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



**1 convoi fluvial  
de 4 500 tonnes**

**=**

**4 trains de fret  
ou  
220 camions**





## Un tourisme vert

Les 6 700 km de fleuves, de rivières et de canaux du réseau VNF sont les espaces précieux d'un tourisme vert, authentique, loin de la foule. VNF développe le tourisme « fluvestre », qui allie fluvial et terrestre, activités sur et au bord de l'eau : la navigation professionnelle ou de plaisance, le nautisme, mais aussi le vélo<sup>1</sup> ou la randonnée sur les chemins de halage, la découverte du patrimoine culturel et gastronomique. Concourant à l'amélioration du cadre de vie, la voie d'eau et ses abords deviennent un espace attractif et durable au bénéfice de tous usagers, touristes comme riverains. Le fluvial concourt ainsi à l'aménagement des territoires et au renforcement de leur attractivité.

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

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

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

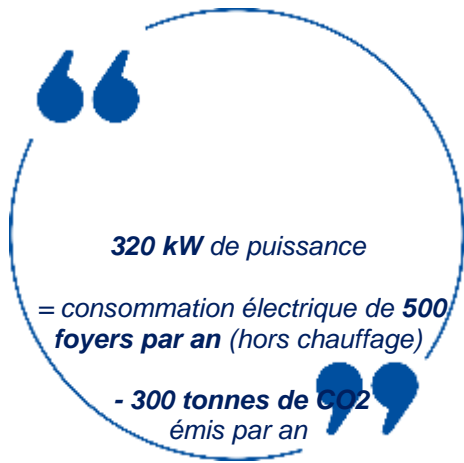
## Des énergies vertes

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

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



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



## Paris 2024, une vitrine pour mettre en lumière le rôle du fluvial au service de la ville durable de demain

La Seine a été, dès l'origine, au cœur du projet de candidature de Paris pour les Jeux de Paris 2024.

L'organisation et le déroulement de cet événement de portée planétaire, avec comme point d'orgue sa cérémonie d'ouverture sur la Seine, constituent une opportunité sans précédent de démontrer tout ce que le fluvial peut apporter à la ville durable de demain en matière de transport de fret, de mobilités, de développement de nouveaux usages sur et autour de l'eau, de préservation de l'environnement et de la qualité de vie, ou encore de tourisme et de loisirs.

L'Etat et Voies navigable de France (VNF) se sont engagés de façon très concrète pour faire des JOP 2024 une vitrine qui permettra d'accélérer la redynamisation du fluvial au sein des villes et des territoires, en mettant en lumière ses principaux bénéfices au travers d'un ensemble de réalisations :

- Le recours à une logistique décarbonnée par l'usage du fluvial pour la construction du Village des Athlètes, implanté autour du fleuve :

Le transport fluvial constitue un atout majeur pour réduire l'empreinte carbone des chantiers, limiter les nuisances pour les riverains et réduire la congestion routière, tout en garantissant la maîtrise des délais de construction des ouvrages olympiques. L'évacuation par voie fluviale de plus de 550 000 tonnes de déblais pour la construction du Village des Athlètes a ainsi permis, depuis mai 2020, de supprimer l'équivalent de 27 000 camions de 20 tonnes de chargement des routes d'Ile de France (une barge de 180 mètres ayant en moyenne la capacité d'emport de 220 camions).

C'est un défi gigantesque qui est en train d'être relevé, puisqu'il s'agit d'une opération logistique sans équivalent dans la période actuelle.

- L'aménagement du territoire avec la Seine comme poumon économique, touristique et écologique de la ville pensée, organisée et structurée pour conjuguer les usages et les besoins ;
- La gestion de l'eau, avec une ressource préservée et une amélioration de la qualité de l'eau ;
- L'innovation avec notamment une flotte à motorisation propre, des solutions logistiques innovantes...

## 2. Une envergure nouvelle pour le fret fluvial : un volume fret transporté augmenté de moitié

Dans un contexte d'accélération du réchauffement climatique (2020, année la plus chaude jamais enregistrée en France après le précédent record de 2018), **le report modal de la route vers des modes de transport durables**

## apparaît plus que jamais comme une nécessité, pour réduire les émissions carbonées du transport de marchandises.

Nous voyons aujourd'hui émerger une rupture de tendance dans la courbe du fret fluvial. Parmi tous les modes de transport de marchandises, il est celui qui a enregistré la plus forte hausse en 2019 avec un trafic à +10% (en t-km) et des volumes transportés à +9% (en tonnage). Même durant la crise sanitaire hors norme de 2020, le secteur a démontré toute sa résilience en maintenant un niveau d'activité proche de celui enregistré en 2018<sup>2</sup>.

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

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

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

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

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



### Une ambition nouvelle pour le fluvial : Seine-Escaut, le 1er réseau européen de transport fluvial à grand gabarit

Avec l'ouverture de Seine-Escaut à terme, c'est un itinéraire à grand gabarit de 1100 km qui connectera le bassin de la Seine avec le réseau fluvial de l'Europe du Nord, et favorisera le développement économique des territoires.

Moderne et performant, Seine-Escaut répond aux grands enjeux européens aussi bien que locaux : il encourage un transport décarboné adapté aux besoins économiques et commerciaux à venir et améliore la continuité territoriale d'un bassin comptant plus de 40 millions d'habitants.

La liaison Seine-Escaut, c'est une perspective de plus de 2 millions de camions en moins chaque année en France et en Belgique

Le programme en cours de réalisation comprend la réalisation du Canal Seine Nord de 107km, pilotée

par la Société du Canal Seine Nord, mais aussi la mise au grand gabarit de l'ensemble des canaux existants de l'axe logistique de la Seine à l'Escaut, soit 1000 km. VNF est maître d'ouvrage de toutes les autres parties françaises de l'axe :

- La Lys mitoyenne aménagée entre Deûlémont en France et Menin en Belgique;
- La mise à grand gabarit de la liaison Bray-Nogent et MAGEO dont les enquêtes publiques se sont déroulées en 2021 et ont débouché sur un avis favorable des commissions d'enquête ;
- Le Condé-Pommeroeul dont les opérations de dragages se poursuivent pour une mise en service à l'horizon 2023.

Par ailleurs, sur la Seine, les travaux de rénovation et allongement des écluses de Méricourt, démarrés en juillet 2020, se poursuivent. Après la rénovation de l'écluse secondaire du Coudray remise en service en janvier 2021, VNF poursuit également son programme de rénovation des écluses secondaires de la Seine Amont (écluse secondaire de la Cave). VNF assure également dans le cadre du programme Seine-Escaut des opérations de régénération des barrages indispensables pour fiabiliser la ligne d'eau, tels que la régénération du barrage de Poses en Seine aval dont les travaux démarrés en août 2020, et plusieurs barrages de la Seine amont (les barrages de la Cave et d'Evry ont été rénovés en 2021).



### 3. Une gestion essentielle de la ressource rare qu'est l'eau face aux enjeux climatiques

Avec 6700km de réseau et l'exploitation de plus de 4 000 ouvrages<sup>3</sup>, VNF est un acteur majeur de l'eau en France qui entretient **une relation de très forte proximité avec les territoires en matière de gestion hydraulique**. L'établissement est en charge d'assurer une gestion raisonnée et partagée de la ressource hydraulique : la distribution d'eau potable aux populations (via les collectivités territoriales), aux industriels (refroidissement des centrales nucléaires par exemple), au monde agricole (irrigation des champs), ou encore à une pluralité d'activités de loisirs. A titre d'exemple, 60% de l'eau géré par VNF pour le canal du Midi sert à l'irrigation soit plus que ce qui est nécessaire pour la navigation.

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

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

Le COP se fixe ainsi de :

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



*150 M de m3 d'eau  
retenues en réserve*

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

## 4. Une solution fluviale adaptée pour chaque territoire

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

Le COP identifie 4 types d'offres de services :

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

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

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

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

### Des démarches territoriales ont déjà des résultats très remarquables

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

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



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





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

### 1. Des moyens financiers importants

Le COP acte le maintien de ces capacités d'investissements à haut niveau dans la durée. **A l'horizon 10 ans, ce sont plus de 3 milliards d'euros qui sont envisagés d'être consacrés aux infrastructures fluviales.** Cet engagement à long terme s'inscrit dans la continuité de l'augmentation constante des dotations attribuées à VNF depuis 2017 (170 millions d'euros en 2019).

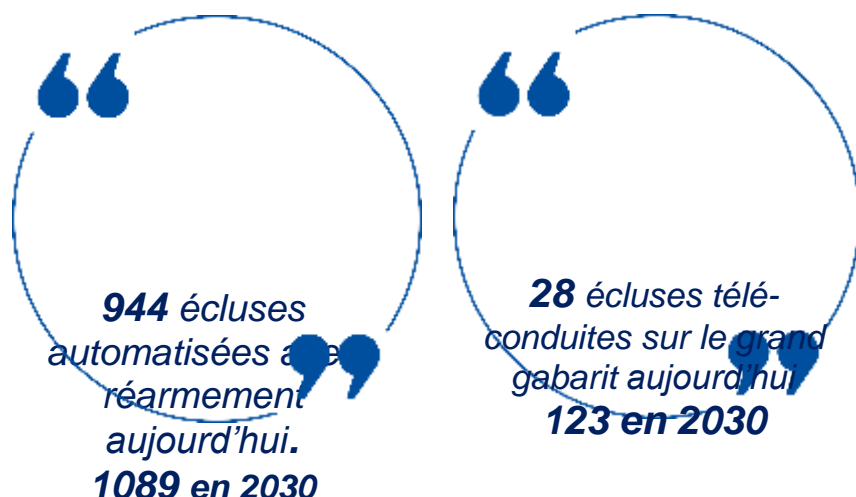
Les dotations de fonctionnement de l'établissement sont à quant à elles stabilisées sur la durée du contrat.

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

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

#### Développer la télé-conduite et l'automatisation

Sur le grand gabarit, **la commande et le contrôle des ouvrages (écluses et barrages) seront progressivement centralisés** – c'est ce qu'on appelle la télé-conduite. Ces centres assureront en outre le suivi du trafic en temps réel, la gestion hydraulique, la gestion de crise (accident fluvial, crue, étiage) et aussi la gestion des écluses petit gabarit automatisées. En effet, **sur le petit gabarit, le réseau est progressivement automatisé** pour rendre l'offre plus attractive et faciliter l'exploitation. L'établissement a par exemple mis en œuvre 7 prototypes d'ouvrages automatisés, sur le petit gabarit, destinés à être déployés à grande échelle.



## S'équiper pour une gestion hydraulique plus fine

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

Le COP prévoit de poursuivre l'instrumentation du réseau et régénérer les ouvrages de gestion hydraulique avec par exemple la reconstruction/modernisation des barrages de navigation aujourd'hui manuels.

C'est par exemple le cas des rivières Aisne et Meuse, qui ont vu en août 2020 la mise en service de **9 barrages de navigation modernisés**. Cette étape clé marque l'achèvement de la phase de travaux de modernisation du contrat de partenariat public-privé signé entre BAMEO et VNF comprenant 31 barrages au total. Ces ouvrages sont désormais pilotés à distance depuis le Centre d'exploitation situé à Lumes, près de Charleville-Mézières dans les Ardennes.



Il s'agit également d'anticiper les conséquences du changement climatique qui avec les crues et sécheresses, fragilisent les ouvrages provoquent des sollicitations nouvelles pour des infrastructures non conçues pour y faire face ou augmentent la prolifération des plantes aquatiques envahissantes.

## Innover pour être plus attractif

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

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

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

En matière d'innovation environnementale, plusieurs pistes sont expérimentées :

- Adaptation des moteurs Euro VI à la navigation fluviale, fluvialisation des systèmes anti-pollution / dépollution ;
- Utilisation de l'électricité, du gaz naturel ou de l'hydrogène, pour la propulsion des moteurs (remplacement des moteurs thermiques).

VNF coordonne un **programme d'aides financières pour soutenir ces innovations** : le PAMI (Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation de la flotte). Le programme 2018-2022 a remporté un franc succès avec fin 2021, 313 projets retenus pour 19,98 M€ d'aides validées. La participation des partenaires de VNF a un impact très fort sur le nombre de projets financés.

L'établissement accompagne par ailleurs d'autres solutions de « verdissement » comme le développement de bornes électriques à quai et de l'avitaillement en carburants alternatifs, qui sont progressivement installés sur le domaine de VNF.

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

Voies navigables de France, en tant qu'opérateur national de la voie d'eau, multiplie les initiatives pour accompagner le secteur dans ce défi et lui permettre de renforcer sa performance écologique. C'est donc tout naturellement que VNF a signé en juillet 2021 des Engagements pour la Croissance Verte avec l'Etat, E2F et les opérateurs économiques de la filière.

Ceux-ci visent à :

- réduire de 20% les émissions de GES du fluvial d'ici 10 ans ;
- favoriser l'électrification des quais avec un objectif global de 150 bornes électriques à quai à horizon 2024 ;
- expérimenter les solutions alternatives de motorisation à faibles émissions et faciliter les expérimentations en matière de motorisation innovante avec notamment le concours du Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte (PAMI) mis en œuvre par VNF.

### 3. Un développement des axes logistiques intégrant le fluvial

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

#### Signature de la charte portuaire

Une charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises a été signée en présence du ministre de la Mer et du ministre délégué chargé des Transports en octobre 2020. Cette charte constitue une opportunité majeure pour favoriser l'intermodalité et les transports massifiés.

Dans la même veine, **VNF et Haropa Port ont signé une convention de partenariat en faveur du développement du transport fluvial sur la Seine**. La compétitivité de la chaîne logistique ainsi que la transition écologique et énergétique sont au cœur des objectifs de ce partenariat.

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

C'est en ce sens qu'une convention a été signée entre VNF et SNCF réseau. Elle prévoit de mettre en cohérence les plateformes de transport combinant fluvial et ferroviaire sur chaque bassin, d'analyser la desserte ferroviaire des ports fluviaux de commerce et d'améliorer la résilience des modes massifiés en développant des capacités complémentaires sur un mode lorsque l'autre ne peut fonctionner (crues, travaux, accidents...). L'optique est bien d'accompagner le développement de nouveaux trafics tout comme dans le cadre du partenariat développé avec l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) afin d'**accélérer la conversion des chargeurs vers une logistique propre** dans le cadre de la démarche FRET 21, et particulièrement vers la logistique fluviale.

#### Remove, un nouveau programme de Certificats d'économies d'énergie (CEE) en faveur du report modal et du transport fluvial

Fortement initié et porté par les équipes VNF, le programme CEE Remove permet de multiplier par 4 le budget dédié à l'accompagnement des entreprises souhaitant basculer leurs trafics de fret vers le fluvial. Ce programme CEE permet également d'accélérer les aides pour le verdissement de la flotte. Le mode fluvial est au cœur de ce nouveau programme avec près de 19M€ sur l'enveloppe globale de 38M€ sur 4 ans.

Concrètement, le programme Remove permettra de contribuer financièrement aux opérations de sensibilisation, aux études techniques de report modal, à la prise en charge financière d'une partie des ruptures de charge pour passer du mode routier au mode ferroviaire et /ou fluvial, comme les coûts de manutention (chargement, déchargement, location de matériel, éventuellement location d'un terre-plein ou quai...) et les coûts de pré et post acheminement (dit « brouettage »). Le nouveau programme REMOVE accompagnera également la transition énergétique et environnementale pour des flottes et des moyens de manutention à faibles émissions. Il s'agit ainsi de donner le temps nécessaire à l'optimisation logistique et commerciale de la chaîne logistique pour développer les volumes de trafic nécessaire à atteindre le point mort financier.

## 4. Un réinvestissement dans l'emploi fluvial

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**Une stratégie de valorisation immobilière, notamment, via la filiale Rives et Développement.**



**1000  
recrutements  
en 5 ans à VNF**

Depuis la signature du COP, les opérations de valorisation suivantes se sont concrétisées :

- A Valenciennes, l'opération de l'îlot Folien se finalise ;
- A Huingue, une première vente a été opérée en 2020 ;
- A Lille, les études pour l'extension de la clinique Bois-Blanc sont actuellement en cours.

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

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

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

Ainsi, le COP prévoit un accompagnement des personnels dans le projet de modernisation qui se traduit notamment par un pacte social constitué autour de 4 engagements :

- des dispositifs financier pour accompagner les changements de poste
- l'amélioration des conditions de travail par la modernisation des méthodes d'exploitation et de maintenance.
- des moyens dédiés à l'évolution des carrières via la création d'une université VNF
- la consolidation de la communauté de travail

L'objectif de VNF est de mener cette transition, extrêmement positive pour l'établissement, en veillant en permanence à associer chaque agent quel que soit son poste, son passé, ses ambitions. L'engagement de tous est de réussir ensemble ce très beau challenge de la décennie.

## À PROPOS DE Voies navigables de France

**Voies navigables de France** (VNF) est un établissement public opérateur de l'Etat en charge de la transition écologique dans le fluvial.

Il gère un réseau de 6700 km de canaux, fleuves et rivières qui irriguent les territoires et répond à plusieurs usages : environnementaux, sociaux et économiques.

Ses 4000 agents régulent finement la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de l'environnement.

Voies navigables de France crée également les opportunités de développement des activités sur et autour du fleuve et favorise la transition de notre société vers de nouveaux modèles économiques et écologiques en faveur du fret bas carbone et du tourisme durable.

[VNF.fr](https://www.vnf.fr)     







**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



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