



Commission Nationale des Usagers  
du 10 décembre 2021

Liste des Participants en visio :

<b>Président de la commission nationale des usagers</b>	
M. Arnaud Colson	
<b>Représentants des intérêts de l'activité « transport de marchandises »</b>	
M. Gilles DAENEN (AUTF) Mme Anne ESTINGOY (Association Agir pour le Fluvial) Mme Viviane DUBOURG (E2F) M. Dominique DRAPIER (AFPI)	Mme Christine MOREL (TLF) M. Sébastien SOMERS (E2F) M. François BOURIOT (E2F)
<b>Représentants des intérêts de l'activité « tourisme et loisirs »</b>	
Mme Anne ACKERMANS (ANPEI) M. Marc BOSTIN (E2F) M. Frédéric AVIERINOS (E2F)	Mme DUVINAGE (FFPP) M. Alfred CARIGNANT (FIN) Mme Audrey WITTHERSHEIM (CNOSF)
<b>Représentants de Voies navigables de France</b>	
M. Frédéric BALAZARD (DT Bassin de la Seine) Mme Isabelle VALLANCE (DT Rhône Saône) M. Xavier LUGHERINI (DT Nord-Est) M. Jérôme ALVARET (DT Strasbourg) Mme Céline MALET (DT Centre Bourgogne) M. Jean-Marc POUGNET (DT Sud-Ouest)	M. Eloi FLIPO Mme Stéphanie PLANCO M. Nicolas DELAPORTE Mme Nathalie AUGEREAU M. David TURPIN M. Nicolas BRUTIN M. Alaric BLAKEWAY Mme Cathy HENNION

## LISTE DE DIFFUSION :

Les absents excusés ou représentés :

Monsieur Pascal ROTTIERS (E2F)

M. Jean-Yves OLLIVIER (Unicem-UNPG)

M. Frédéric FLORET (FNP)

M. Thierry GUIMBAUD - VNF / Direction Générale

Les directeurs territoriaux de VNF

## ORDRE DU JOUR :

- Approbation du compte rendu de la réunion du 15 octobre
- Programme CEE « ReMoVe »
- Information sur les événements de promotion fret 2021+ 2022
- Tourisme fluvial et « plan de reconquête tourisme »
- Principaux résultats de l'étude prospective sur les activités nautiques
- Plan d'actions conteneurs
- Programmation des chômages 2023 (1<sup>er</sup> volet)
- Programmation des réunions 2022

### 1. Approbation du compte-rendu de la réunion du 15 octobre 2021

*(M. Arnaud COLSON)*

L'ANPEI a modifié 3 points : le compte-rendu modifié est joint au présent compte-rendu.

### 2. Présentation du projet de programme CEE « ReMoVe »

*(M. Eloi FLIPO)*

Le projet de programme ReMoVe (Report Modal & Verdissement) répond à l'appel à programmes CEE de la Direction Générale Energie Climat (DGEC) du Ministère de la Transition Ecologique & Solidaire. VNF a initialement lancé un projet de programme centré sur le secteur fluvial, puis a fait le choix de proposer aux autres modes massifiés (ferroviaire, maritime et routier) de le rejoindre. Environ douze organisations professionnelles, ainsi que SNCF réseau, ont ainsi été contactés, pour construire ensemble un programme d'actions destinées à sensibiliser et former les décideurs et acteurs du transport de fret au report modal et à l'efficacité énergétique des moyens de transport (principalement unités fluviales et locomotives). Le programme ReMoVe est budgété à hauteur de 57 millions d'euros, et répond à cet appel à programmes qui est, lui, budgété à hauteur de 84 millions d'euros.

Si le projet est validé par la DGEC, l'ADEME en sera informée et transmettra aux partenaires. Un accord de principe de la DGEC est possible d'ici la fin de l'année. Les financeurs du projet (Total

Energies et EDF ont néanmoins déjà exprimé leur intention de le financer) pourront se positionner après publication d'un arrêté ministériel en début d'année 2022.

M. Arnaud COLSON s'interroge sur la communication faite auprès des acteurs. M. Eloi FLIPO, précise que c'est un élément indispensable ; pour l'instant le choix a été pris de travailler avec un nombre limité d'acteurs comme l'AUTF par exemple, mais que le programme, après sa validation, fera l'objet d'une explication et d'un partage plus large avec de nombreux acteurs.

M. Eloi FLIPO indique que le programme se compose de deux volets, un dédié à l'efficacité énergétique (LOG TE) qui sera piloté par E2F pour le secteur fluvial : il précise qu'une information et une communication seront assurées avant le lancement effectif du programme. L'ensemble des opérations devrait démarrer au second semestre 2022, après validation par la DGEC et contractualisation entre les membres du programme.

TLF complète en indiquant que de nombreux échanges ont été réalisés avec TLF et que les principaux acteurs sont informés ; il suffit maintenant d'attendre la décision du Ministère.

E2F souhaite savoir si la communication sera réservée aux adhérents ou étendue à toute la profession. E2F (M. François BOURIOT) précise que le programme s'adresse à l'ensemble de la profession mais que la communication sera faite dans un premier temps auprès des adhérents.

M. Eloi FLIPO souligne le soutien très actif de la part de France Logistique auprès du ministère.

A l'interrogation de M. Arnaud COLSON concernant les projets concurrents à ceux présentés par VNF, M. Eloi FLIPO précise qu'à ce stade vnf n'en connaît pas la liste.

Concernant plus particulièrement la mesure consistant à compenser les coûts de rupture de charge, E. Flipo indique qu'elle n'a pas vocation à remplacer ou à remettre en cause les mesures existant par ailleurs (PARM par VNF, aides à la pince par l'Etat). Concernant l'aide à la pince, E2F (F. Bouriot) précise qu'en 2020 et pour une période de 3 ans, le budget est passé de 27 millions à 47 millions d'euros, soit de 17€/manutention à 31€/manutention

### **3. Information sur les événements de promotion fret 2021 + 2022**

*(M. Eloi FLIPO)*

M. Arnaud COLSON souhaite savoir si une évaluation précise des attentes des exposants est réalisée dans le cadre de Riverdating et le degré d'implication des directions territoriales par rapport au siège de vnf.

M. Eloi FLIPO indique qu'une enquête de satisfaction auprès des exposants en particulier est réalisée chaque année mais qu'elle apporte peu d'enseignements exploitables pour donner de nouvelles orientations.

Riverdating, Anvers XL, SITL et Top transport sont des événements pilotés par le siège, direction du développement, division transport et report modal : les autres événements sont pris en charge par les directions territoriales.

TLF souhaite savoir s'il est possible d'obtenir un stand plus grand au salon top transport pour permettre de partager l'espace comme le format Riverdating par exemple. Mme Stéphanie Plancq indique que ce format ne sera pas possible car les espaces sont très réduits ; ce salon étant davantage une convention d'affaires qu'un salon comme le SITL.

M. Arnaud COLSON fait part de sa surprise concernant l'efficacité du Riverdating sur le salon Pollutec à Lyon et Mme Anne ESTINGOY précise que Riverdating a été un peu « noyé dans la masse » et qu'il fallait se déplacer sur de longues distances pour rejoindre les zones de conférences.

M. Eloi FLIPO confirme et indique que nous pouvons en tirer beaucoup d'enseignements, raison pour laquelle vnf travaille sur un nouveau format pour 2022.

TLF précise qu'ils n'en garderont néanmoins pas un souvenir négatif même si l'un des objectifs était de recevoir des « visiteurs » du salon pollutec ; la proximité des salons leur a permis des échanges intéressants, il fallait néanmoins prendre l'initiative d'aller visiter les stands intéressants sur Pollutec (un des objectifs poursuivis par VNF en organisant Riverdating dans le cadre de Pollutec, notamment avec une journée supplémentaire afin d'avoir des plages sans rendez-vous pour visiter le salon).

#### **4. Tourisme fluvial et « plan de reconquête tourisme »**

*(M. Nicolas DELAPORTE)*

A l'incertitude de M. Arnaud COLSON sur les financements fléchés sur le tourisme fluvial, M. Nicolas DELAPORTE répond que pour l'instant celui-ci est inexistant.

La seconde interrogation porte sur la possibilité de débloquer des fonds du plan de relance du Président pour le tourisme fluvial. M. Nicolas DELAPORTE indique que vnf le fait déjà dans le cadre des contrats territoriaux (vnf est engagé sur environ 40 contrats territoires donnant lieu, ou susceptibles de donner lieu, à un contrat territorial) mais qu'il faudra une mobilisation forte en 2022/2023 pour faire bouger les collectivités.

#### **5. Principaux résultats de l'étude prospective sur les activités nautiques**

*(Mme Audrey WITTERSHEIM et M. Nicolas DELAPORTE)*

M. Arnaud COLSON souhaite pouvoir disposer de l'étude présentée, mais celle-ci n'est pour l'instant pas sous un format consultable et indique que cette étude mérite un développement plus approfondi. Une stratégie de reconquête et de qualité de l'eau est indispensable pour le tourisme fluvial.

M. N. DELAPORTE précise que des actions de communication sont indispensables sur la perception de la qualité de l'eau et des actions de fonds sont réalisées dans les ports de plaisance comme la certification « Ports Propres » ou la labellisation « pavillon bleu ».

E2F s'étonne que dans l'étendue de l'étude le sujet de la sécurité ne soit pas davantage développé ; il faut rappeler que la première vocation des voies navigables est le transport de marchandises.

M. Nicolas DELAPORTE précise que l'un des aspects importants qui permettront de développer ces activités est l'intégration dans les RPP (compatibilité entre les usages).

E2F indique qu'il ne faut pas confondre tourisme fluvial et activité nautique et s'inquiète notamment de la compatibilité de l'activité « paddle » avec la navigation professionnelle (notamment de transport de marchandises).

Lorsque sont évoqués les exemples des pays voisins, M. Arnaud COLSON précise que les français sont très « consommateurs » des espaces naturels et que l'appropriation des activités nautiques passe probablement par un changement culturel.

Agir pour le Fluvial évoque l'exemple de la Belgique où il existe une véritable volonté d'entretenir le réseau, entretien réalisé parfois par les riverains eux-mêmes sachant que l'accès aux berges est beaucoup plus aisé qu'en France.

M. Nicolas DELAPORTE précise que tant que l'activité est considérée comme une activité de niche marginale, il sera difficile d'obtenir les fonds pour entretenir le réseau.

Agir pour le Fluvial s'interroge sur cette capacité sachant qu'il est déjà très difficile d'obtenir les fonds pour le transport de marchandises.

## **6. Plan d'actions conteneurs**

*(Mme Stéphanie PLANCQ)*

E2F confirme l'importance des coûts de manutention dans les ports, comme au port de Dunkerque où la neutralisation effective de ces coûts depuis environ 5 ans a permis de développer de manière significative et quasi immédiate les volumes transportés. C'est un levier majeur qui vient renforcer l'attractivité du transport fluvial.

Mme Stéphanie PLANCQ et M. Eloi FLIPO complètent en indiquant que ce sujet est une action majeure reprise dans le plans d'actions de Medlink, formalisé par Cécile Avezard en réponse à la lettre de mission du ministre J.B. Djebbari « redynamiser le transport fluvial sur l'axe Rhône-Saône ». La neutralisation des THC fluviales fait aussi l'objet d'une lettre de mission au préfet PHILIZOT par J.B. Djebbari) ; les décisions reviennent toutefois aux opérateurs de terminaux maritimes.

A l'évocation des « smart ports » par M. Arnaud COLSON, E2F indique que cette dimension est fondamentale : le fluvial doit aborder une nouvelle étape à travers l'Intelligence Artificielle (IA), la connectivité et la capacité à transmettre des informations. La digitalisation est un levier d'attractivité du transport fluvial.

A la demande de M. COLSON, un point sur les projets de digitalisation en cours et les objectifs partagés avec la profession sera présenté lors d'une prochaine CNU.

Concernant la CCNU (éventualité à l'étude d'appliquer la convention collective des ouvrier dockers maritimes aux ports intérieurs) l'AFPI indique que le rapport Bélier a été remis en avril et que depuis la DGITM n'a pas donné de nouvelle.

TLF propose ses services en indiquant pouvoir être un outil intéressant et dans le cadre des commissions fluviales pourrait faire le lien avec des sociétés dans le vif du sujet ?

AFPI indique que le verdissement des engins de manutention est suivi de manière particulière mais qu'il existe actuellement une pauvreté de l'offre.

E2F suit également ce sujet de très près

- et tente d'influencer les décideurs

## **7. Programmation des chômages 2023 (1<sup>er</sup> volet)**

*(M. Salah BELBATI)*

Les travaux de l'écluse de Méricourt s'étaleront sur une période de près d'un an mais n'entraîneront pas d'arrêt de navigation car la seconde écluse restera disponible.

M. Arnaud COLSON souhaite connaître les points de difficulté des chômages 2023.

En février, la Saône devait être complètement fermée mais après discussions, ouverture pour permettre de remonter par le canal de Champagne.

En 2022 et 2023 aucun arrêt de navigation sur les 3 écluses du secteur.

Application chômages : accessible depuis octobre

Seuls les chômages de l'année en cours sont repris.

Les données sont mises à jours après validation des changements. A noter qu'il est nécessaire d'actualiser les données en base.

## **8. Programmation des réunions 2022**

*(M. Arnaud COLSON)*

M. Arnaud COLSON sollicite l'avis des participants concernant la périodicité et le format des commissions.

Agir pour le Fluvial indique qu'il existe une réelle disparité entre les CLU notamment sur les échanges.

Une participation à l'élaboration de l'ordre du jour est demandée : ceux-ci seront envoyés en amont des réunions pour permettre aux représentants d'ajouter des sujets ou de compléter ceux proposés.

Nous maintenons trois réunions par an d'une journée à une demi-journée : la réunion d'octobre de préférence en présentiel.

### Divers :

L'ANPEI s'interroge sur la possibilité de participer au groupe de travail relatif aux COT et aux tarifications.

M. Nicolas DELAPORTE indique qu'il n'est pas prévu de modifier le projet 2022 sur les COT, mais que des échanges sont toujours possibles concernant les évolutions futures.

### **Prochaines réunions :**

- Le 4 mars
- Le 10 juin
- 21 octobre



Pour faire remonter différents dysfonctionnements ou besoins, n'hésitez à saisir VNF par le biais de l'adresse mail spécifiquement dédiée aux membres de la commission : [cnu@VNF.fr](mailto:cnu@VNF.fr), du forum sur [www.VNF.fr](http://www.VNF.fr) ou du numéro vert **0800 863 000**.