



Commission Nationale des Usagers  
du 4 mars 2022



**Liste des Participants :**

<b>Président de la commission nationale des usagers</b>	
M. Arnaud Colson	
<b>Représentants des intérêts de l'activité « transport de marchandises »</b>	
Mme Viviane DUBOURG (Association Agir pour le Fluvial) M. Jean-Marc SAMUEL (Association Agir pour le Fluvial) Mme Viviane DUBOURG (E2F)	Mr Jean-Laurent HERRMANN (TLF) M. Sébastien SOMERS (E2F)
<b>Représentants des intérêts de l'activité « tourisme et loisirs »</b>	
Mme Michèle PLEIGNET (ANPEI) M. Frédéric AVIERINOS (E2F)	M et Mme DUVINAGE (FFPP) M. Alfred CARIGNANT (FIN) Mme Audrey WITTERSHEIM (CNOSF)
<b>Représentants de Voies navigables de France</b>	
Mme Isabelle VALLANCE (DT Rhône Saône) Mme Nathalie BALLAND (DT Sud Ouest) M. Jérôme ALVARET (DT Strasbourg) Mme Céline MALET (DT Centre Bourgogne)	M. Eloi FLIPO M. Nicolas DELAPORTE M. Olivier DISSAUX Mme Christine BOURBON Mme Clothilde GUILBAUD 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. Dominique DRAPIER (AFPI)

M. Gilles DAENEN (AUTF)

M. François BOURIOT (E2F)

Mme Anne ACKERMANS (ANPEI)

M. Marc BOSTIN (E2F)

M. Thierry GUIMBAUD - VNF / Direction Générale

Les directeurs territoriaux de VNF

#### **ORDRE DU JOUR :**

- Approbation du compte rendu de la réunion du 10 décembre
- VNF et la lutte contre les espèces aquatiques envahissantes : synthèse des assises du 1<sup>er</sup> février
- Péages plaisance (orientations et mesures 2022)
- Chiffres fret 2021
- Projet de télécommande universelle
- Programme CEE REMOVE
- Refonte ONTF

### **1. Approbation du compte-rendu de la réunion du 10 décembre 2021**

*(M. Arnaud COLSON)*

Le compte rendu est validé.

### **2. VNF et la lutte contre les espèces aquatiques envahissantes : synthèse des assises du 1<sup>er</sup> février**

*(Mme Christine BOURBON)*

Proposition par VNF de mettre en place un « réseau de sentinelles » pour identifier sur le réseau les endroits où il faut intervenir. Pour information, le coût pour arracher les plantes invasives est 5 à 6 fois plus élevé que celui du faucardage.

La FIN indique qu'il faut être réactif et les informations doivent parvenir en temps réel.

Agir Pour Le Fluvial souhaite participer au réseau.

VNF précise qu'il existe un lien direct entre la navigation et le développement des espèces aquatiques envahissantes. L'outil à mettre en place pourrait être développé sur smartphone pour permettre l'envoi de photos avec indication des lieux. L'identification précise de l'espèce reste quant à elle très difficile.

TLF propose de mettre en place de la terre glaise au fond des canaux ou de bétonner.

VNF répond que le coût serait très élevé avec un enjeu écologique fort. Le budget de dragage est aujourd'hui priorisé pour éviter la prolifération.

Agir Pour Le Fluvial réagit sur les manques de moyens et de budget annoncés par les agents sur le terrain.

Le président de séance s'interroge sur trois points ; la toxicité de la plante, l'impact sur la qualité de l'eau et sur une issue possible comme pour les sédiments.

A ces interrogations, VNF répond qu'il n'y a pas d'enjeux de toxicité mais ce sujet est suivi de très près. La qualité de l'eau n'est pas impactée puisque la plante invasive clarifie elle-même l'eau pour sa survie. Quant à une issue possible comme pour les sédiments, des réflexions sont menées pour évacuer ces déchets à moindre coût et les valoriser (la méthanisation semble une filière intéressante).

L'ANPEI précise que ces sujets ne sont pas nouveaux et fait référence à un courrier de l'ANPEI au DG de VNF en date du 28 novembre 2021.

### **3. Péages plaisance (orientations et mesures 2022)**

*(M. Nicolas DELAPORTE)*

La FIN indique qu'il faudrait compléter le comparatif avec des coûts de péage rapportés au chiffre d'affaires, et pas seulement avec la « journée-passagers ». Idéalement, il faudrait comparer avec les marges mais les opérateurs ne sont pas toujours disposés à communiquer sur ce sujet.

La FIN propose que la CNU soit un lieu d'échanges sur ce type de sujet et Monsieur Colson conforte cette idée, la CNU étant parfaitement dans son rôle pour porter ce dossier aux instances supérieures. La FIN précise que les impacts de la guerre en Ukraine sont multiples : sur les clientèles nord-américaines, et sur les coûts de carburant. Une demande d'accompagnement sera adressée prochainement à VNF.

Agir Pour Le Fluvial exprime sa crainte que l'augmentation des péages vienne pénaliser la fréquentation. Il faudrait que les moyens accordés à VNF augmentent significativement.

### **4. Chiffres fret 2021**

*(M. Eloi FLIPO)*

M.Colson s'interroge sur l'impact de la crise sanitaire sur le trafic maritime et M.Flipo indique une baisse des trafics en 2020.

Quant à l'impact de l'augmentation des coûts de carburant sur le transport fluvial il est identique à celui subi par le routier ; à noter également une tension sur le nombre de bateaux et de capitaines.

E2F confirme ce constat, notamment l'incidence de la hausse des carburants sur les taux de fret.

Procédure Chômages : présentée par Clothilde Guilbaud.

La CNU est toujours concernée par la deuxième version de la programmation des chômages et son avis est maintenu. Seule la première version sera discutée au préalable avec les CLU.

E2F souhaite que les programmations soient envoyées en amont des CLU et CNU.

## 5. Projet de télécommande universelle

*(M. Salah BELBATI)*

La FIN s'interroge sur la possibilité d'utiliser les smartphones pour actionner les écluses ; vnf répond que pour des raisons de sécurité et de couverture mobile cette solution n'a pas été retenue. Les loueurs ont remonté leurs craintes quant à la solution choisie.

E2F confirme que la couverture réseau n'étant pas optimale il sera difficile d'utiliser les smartphones.

La FIN regrette que d'autres supports n'aient pas été envisagés (de type smartphone), et que la télécommande ne permette pas d'accéder à des informations sur le trafic, comme le projet NAVI. Il est demandé de regarder la possibilité d'intégrer un dispositif de géolocalisation.

E2F signale que la portée de 300 mètres pour actionner la bassinée est trop faible, particulièrement lorsque l'écluse est approchée en avalant, avec du courant.

APLF a la même remarque.

VNF précise que les télécommandes demeureront la propriété de vnf et ne devraient pas être soumises à caution.

VNF étudie actuellement les solutions à apporter en cas de panne de télécommande pour permettre l'ouverture de l'écluse et ne pas bloquer le passage.

L'ANPEI regrette que les investissements consacrés à ce projet ne puissent pas être réduits, les économies ainsi réalisées permettraient un meilleur entretien des cours d'eau, qui reste un enjeu crucial. Plus généralement, l'ANPEI conteste cette orientation vers du « tout automatique » : certains itinéraires sont actuellement en « libre-service », comme sur la Seille, en Charente ou en Bretagne, et cela ne nuit pas à la fréquentation touristique.

APLF s'associe aux remarques de l'ANPEI

Le Président de la CNU s'étonne des importants délais de déploiement, et demande si une estimation des coûts globaux du projet a été faite. VNF lui indique que le déploiement des télécommandes est lié à l'automatisation des ouvrages, qui prend du temps, et que les estimations de coûts ne sont pas encore finalisées. C'est un des objectifs du projet en cours.

## 6. Programme CEE REMOVE

*(M.Eloi FLIPO)*

A la question de M.Colson pour savoir à qui s'adresser lorsqu'un projet est identifié dans une région, M. Flipo répond qu'il faut se rapprocher des équipes de VNF.

S.Somers salue favorablement tous ces leviers qui vont permettre de redonner un nouvel élan vers le report modal. Concernant les THC il souligne l'accord de toute la profession qui y travaille ardemment depuis plusieurs années. Deux paramètres demeurent, l'optimisation de la fluidité au passage dans les ports et le suivi de la mise en œuvre effective de cette nouvelle mesure par les armements maritimes. Il espère que CMA-CGM suivent car ce sont des armateurs qui sont capables de communiquer à une grande échelle. Les armateurs pourront se servir de ce nouveau levier pour

augmenter l'attractivité du fluvial auprès de leurs clients et revoir l'organisation logistique de leurs voyages.

## 7. Refonte ONTF

M. Arnaud Colson s'interroge sur les relations entre cette observation avec des liaisons possibles avec d'autres secteurs touristiques.

VNF répond que le compteur de passage pourrait être mutualisé mais que VNF n'est pas en capacité pour l'instant de mesurer les investissements d'infrastructure.

La séance est levée à 16 et le Président remercie l'ensemble des participants en présentiel et en visio conférence.

### **Prochaines réunions :**

- 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**.