

Compte-rendu de la Commission Nationale des Usagers du 26 mars 2024

- Correction du CR du 11 octobre 2023 en page 7
- CR du 11 octobre 2023 approuvé après correction.

1) Chiffres fret 2023 : Eloi Flipo

Baisse considérable des trafics résultant du fort déclin du transport de granulats, en raison de la mauvaise conjoncture du secteur BTP d'après l'UNICEM. Les trafics de céréales à l'export sont également en baisse, en raison du ralentissement des exportations induit par le dumping russe sur les marchés mondiaux.

C. Morel : il faut s'attendre à une baisse de 6 à 8 % en 2024.

Chiffres en baisse des importations, des exportations intérieures et extérieures que ce soit en tonnes ou Tkm..

Le transport fluvio-maritime connaît aussi une baisse sensible, mais impacte peu le reste des trafics.

C. Morel souligne le manque de disponibilité de cale.

Seuls les transports de colis lourds sont en hausse (160 000 tonnes en 2023).

C. Morel : Les marchés céréaliers ont changé, le blé étant désormais moins demandé que l'orge, plutôt orientés vers l'Afrique du Nord mais la France vend toujours autant de céréales mais parfois arrêt dû au contexte Ukrainien.

On ne peut prédire avec certitude l'arrêt du dumping pratiqué par la Russie sur les marchés exports, ceci semble au contraire se confirmer durant le 1^{er} trimestre 2024.

P. Rottiers rappelle également l'impact sur les chiffres de l'arrêt de quatre semaines à cause des crues dans les Hauts de France.

E. Flipo rappelle que les chiffres de trafic sur le Rhin résultent de collecte de données différente : en raison de l'absence de déclarations de voyages obligatoires sur le Rhin, les chiffres proviennent des ports de Strasbourg et de Colmar, qui peuvent varier suivant leur provenance.

C. Hennion ajoute que les chiffres rhénans prennent aussi en compte les passages à l'écluse de Gamsheim, ou enfin aussi des déclarations de chargement pour la section Niffer-Muhouse.

I Vallance ajoute aussi que les chiffres du Rhône sont impactés par des périodes de chômage, une grève d'un mois des éclusiers de la CNR (écluses fermées durant six semaines).

A Ackermans estime que ces différents événements ont probablement conduit à un report des conteneurs vers ferroviaire au lieu du fluvial.

C. Morel rappelle que la compétitivité du secteur fluvial pâtit des surcoûts liés aux ruptures de charge.

Concernant les statistiques de la flotte de commerce, E. Flipo indique que les voyages de bateaux sous pavillon Français sont moins nombreux que ceux sous pavillon étranger. Les données ne correspondent pas au nombre total de déclarations faites par an.

C. Hennion confirme qu'on a progressivement moins de petits bateaux mais de plus en plus de gros bateaux. E. Flipo confirme que l'offre de cale sous pavillon français évolue autour de 1 million de port en lourd depuis env. 20 ans, mais les bateaux de port en lourd inférieur à 600 tonnes sont en baisse.

C. Morel : explique qu'avec les départs à la retraite, on assiste à une hausse des capacités unitaires de chargement chaque année. Estime qu'il serait intéressant de croiser ces données avec les flottes belges et néerlandaises.

2) Point d'étape sur le programme CEE ReMoVe (Report Modal & Verdissement)

E. Flipo rappelle les grandes lignes de l'appel à projets de nouveaux transports massifiés, dans le cadre du volet ReMo du programme ReMoVe, et indique qu'aux deux dates de levées de projets (fin janvier et fin mars) 95 projets ont été déposés dont 37 exclusivement fluviaux.

A Colson demande si on a une idée du tonnage global annoncé en report modal, et des émissions de CO2 potentiellement économisées ?

E. Flipo : Oui, VNF avait estimé globalement le nombre de projets, de tonnes, et les gains en émission de CO2 il y a deux ans mais depuis l'ADEME a repris le pilotage du programme et donc fait ses propres évaluations.

E. Flipo : indique que l'ADEME a annoncé une troisième levée de projets courant 2025.

A Colson exprime sa surprise que l'ADEME n'intègre pas les études de report modal dans les projets éligibles à cet appel à projets.

E. Flipo : L'ADEME connaît les autres dispositifs en place (comme le PARM) et a indiqué que REMOVE est cumulable avec ceux-ci. Un projet peut donc bénéficier à la fois du PARM et de REMOVE.

P. Rottiers estime ce dispositif difficile d'accès car le montage des dossiers est complexe.

2) Filière conteneurs : Eloi Flipo

P. Rottiers évoque les difficultés d'accessibilité aux Fos et du Havre.

E. Flipo rappelle que les données de trafics de conteneurs, depuis 10 ans sont collectées auprès des opérateurs et non pas auprès des marinières car pour ce type de trafic VNF n'estime pas fiables les déclarations VELI. Hausse sur la Seine.

Trafic fluvial par rapport au trafic des ports maritimes : Baisse de 10 % du transport de conteneurs. Dépendance sur axe Seine : 83 % dépend des ports maritimes.

Tendances sur les 5 dernières années : Concernant le nombre d'EVP passant par Anvers, Fos, Dunkerque et Haropa, pas la même évolution selon les bassins. Bonne évolution pour Fos en 2022 que ce soit pour le fluvial que pour les ports maritimes. Nouvelle ligne de conteneurs à Béthune/Sartres donc positif :

- ⇒ 50 % sur axe Seine
- ⇒ 25 % pour le Pas-de-Calais
- ⇒ 10 % pour le Rhône

Hausse des dépendances des conteneurs sur Béthune et Santes mais assez fragile.

C. Morel souligne que le trafic évite le passage par Lille mais n'inclut pas l'aide aux coup de pince car la distance couverte en fluvial est inférieure à 80 kms.

F. Bouriot indique qu'à partir de 2024, le trafic sera pris en compte à partir des ports de Moselle (prévu dans la notification européenne du dispositif par la France) mais cela ne remet pas en cause pas le critère des 80 km.

A Colson regrette qu'il n'y ait pas d'évolution possible à ce sujet.

E. Flipo : On ne peut connaître le montant de l'aide car c'est une enveloppe nationale et on ne connaît pas le nombre d'opérateurs. Idem pour CEE, investissement sans garantie car contrôles faits à postériori. Les opérateurs fixent donc des prix sans être sûrs du montant de l'aide et sans certitude s'ils pourront en bénéficier.

X. Lughérini demande si l'absence de chiffres sur les transports de conteneurs à Rotterdam résulte de l'absence de données disponibles ?

Le bassin de la Seine enregistre une hausse de 50 % d'activité : hausse du fluvial entre 2021 et 2022 mais pas pour le maritime, stabilité depuis 2022 pour le fluvial. Haropa met en avant des ambitions de progression du fluvial (et du ferroviaire).

Bassin NPC : En 2021, amélioration de la part du marché fluvial mais baisse ensuite à cause des crues et des arrêts.

Bassin Rhône-Saône : Baisse du fluvial sur les 5 dernières années due à la concurrence du ferroviaire : 15 % depuis 2019 et des arrêts de l'écluse de Sablon en 2021 : 5 % du fluvial en un mois.

Bassin Est : Baisse du fluvial mais moins sensible car manque d'eau sur le Rhin (-23 % trafic sur Strasbourg), le ferroviaire reste stable à 20 %.

Conclusion : Le fluvial dépend du trafic maritime. Il se détache sur l'axe Seine mais pas sur celui du Rhône ni celui du Rhin, objectif : hausse des conteneurs.

P. Rottiers : 2024 pas de bon augure à cause des conflits Israélo-Palestiniens surtout pour Fos.

C. Morel estime que les conflits ont un impact négatif pour le fluvial car des baisses de volumes conduisent les clients à préférer le transport routier.

D. Turpin : Perspectives pour le transport fluvial en 2025 et 2026 ?

E. Flipo indique que VNF avait publié des révisions à l'horizon 2030 mais on pourrait revoir cette présentation par activités. Les prévisions macro ne sont pas toujours vérifiées, et la date d'ouverture du canal Seine-Nord a été reportée à plusieurs reprises.

F. Bouriot indique que l'année 2023 a été excellente pour le tourisme et les bateaux passagers : (12,5 millions en France en 2023). Par contre en 2024, on assistera sans doute à une baisse en raison des JO.

3) Extension volet A CDNI : Cathy Hennion

Le 1^{er} novembre 2009 suite au dépôt de l'instrument de ratification de la Belgique, la « Convention de Strasbourg du 9 septembre 1996 relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure » (abrégée sur le présent document : CDNI ou Convention) est entrée en vigueur. Les principes fondamentaux de la Convention sont la préservation de l'environnement et de la sécurité et du bien-être des personnels et des usagers de la navigation, le financement selon le principe du pollueur-payeur, des réglementations harmonisées au plan international et une péréquation financière entre les six Etats signataires, Belgique, Allemagne, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse et France, dans le cadre de la mise en œuvre de certaines des

dispositions. Elle a fait l'objet d'une publication en France par le décret n° 2010-197 du 23 février 2010 (cf. annexe 1).

Cette convention est structurée selon les 3 parties suivantes :

- Partie A : Collecte, dépôt et réception des déchets huileux et graisseux survenant lors de l'exploitation du bâtiment ;
- Partie B : Collecte, dépôt et réception des déchets liés à la cargaison ;
- Partie C : Collecte, dépôt et réception d'autres déchets survenant lors de l'exploitation du bâtiment.

En ce qui concerne spécifiquement la partie A, la convention prévoit la perception d'une rétribution d'élimination pour la réception et l'élimination des déchets huileux et graisseux, fixée uniformément sur le plan international, devant être acquittée par les usagers de la voie d'eau pour financer la réception et l'élimination de leurs déchets huileux et graisseux et payée lors de l'avitaillement en carburant, en fonction du volume de gazole détaxé vendu à la navigation intérieure.

Le dépôt des déchets concernés par cette disposition dans des stations de réception désignées se fait alors sans paiement direct par les usagers mais par l'institution nationale du territoire sur lequel a été effectué le dépôt.

Les déchets concernés sont plus précisément les huiles usagées, les eaux de fond de cale et les autres déchets huileux et graisseux, comme les graisses usagées, les filtres usagés, les chiffons usagés, les récipients et emballages de ces déchets.

Ce règlement est en vigueur sur le périmètre géographique suivant :

- Allemagne : toutes les voies de navigation intérieure destinées au trafic général ;
- Belgique : l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure ;
- Grand Duché de Luxembourg : la Moselle ;
- Pays-Bas : l'ensemble des eaux accessibles à la navigation intérieure ;
- Suisse : le Rhin entre Bâle et Rheinfelden ;
- **France : le Rhin, la Moselle canalisée jusqu'à Metz (km 298,5).**

La rétribution d'élimination est fixée par la convention à **10 euros HT par 1000 litres de gazoil détaxé avitaillé** et pourra augmenter après approbation de toutes les instances nationales.

Depuis le 1^{er} janvier 2011, le dispositif relatif à la partie A de la CDNI est entré en vigueur sur l'ensemble des périmètres européens suscités. Pour assurer le suivi du paiement de la rétribution d'élimination, un système électronique de paiement dénommé SPE-CDNI a été déployé sur le plan international.

Le projet d'extension du volet A de la CDNI (déchets huileux et graisseux) sur l'ensemble du territoire français a fait l'objet d'une analyse d'impact financier fin 2023. Pour rappel, la CDNI s'applique à tous les bateaux de transport de marchandise ainsi qu'aux paquebots et péniches hôtels (bateaux de plaisance de plus de 12 passagers).

L'étude fait ressortir des scénarios de déploiement des points de collecte sur les trois principaux bassins ; les Hauts de France, le bassin de Seine et le bassin Rhône-Saône en deuxième phase.

Strasbourg est déjà doté d'un système de collecte des déchets du volet A par bateaux avitailleur/collecteur.

.

.

Chaque scénario sera étudié en comité de projet spécifique par bassin de navigation en collaboration avec les usagers. L'objectif est d'augmenter le niveau de service en limitant les coûts et en s'assurant d'une couverture suffisante par les recettes (10€/1000L). VNF travaille en étroite collaboration avec les ports et les acteurs privés pour mutualiser les solutions existantes et participer aux coûts d'exploitation. Ackermans souligne que les plaisanciers agissent longtemps avant de déposer les huiles usagées, et donc dans les déchetteries ménagères de VNF, mais parfois essuient des refus des éclusiers car réservées aux professionnels.

C. Hennion rappelle que l'étude porte sur le volet A, les déchets huileux et graisseux, mais que nous avons identifié des zones sensibles et remonté des besoins sur les déchets ménagers.

A Colson : Disponibles depuis quand ?

C. Hennion : Le service de collecte des déchets est disponible depuis 2011 à Strasbourg..

A Colson pose la question des flux financiers pour la France ?

C. Hennion : De 100 à 120 000 euros d'encaissement et 90 000 euros de coûts. Tous les coûts par pays sont disponibles sur le site de la CDNI.

E. Flipo : le service est moins coûteux qu'en Belgique (le double). Coûts de retraitement élevés ainsi que celui de l'huile.

P. Rottiers : Beaucoup de demandeurs mais disparités. En France depuis janvier 2023, taxe repayée sur les huiles (Ecotaxe) + coût CDNI. Besoin de cohérence suivant les opérateurs : Le Havre, Rouen demandeurs, Dunkerque fait enquête sur les amarrages. Il y a plus de 5 ans, une étude a été faite sur la collecte : points de collecte un peu disparates en fonction de la nature des déchets. Pour le bassin de la Seine : pas intégré au CDNI donc choses à faire. Il y a donc un besoin mais il faut voir au niveau des taxes. Pas de possibilité de déposer à Conflans, donc faudrait des partenariats avec les collectivités locales pour déposer les déchets. Sur les eaux noires environ coût de 2500 euros pour les pomper donc traitement cher, pas de suivi des huiles usagées. Faudrait coordonner les infrastructures pour éviter de payer 2 fois.

C. Hennion : un travail est en cours avec la DGITM pour l'Ecotaxe. Concernant les autres déchets, une étude les prend en compte. Une expérimentation sur les déchets ménagers a été réalisée sur le bassin de la Seine, notamment en prévision des JOP.

P. Rottiers signale que pour les eaux grises (douches, WC...), il existe des cuves pour celles-ci et ensuite on les vide mais pas de points de collecte. Ce sera donc un problème avec les JO.

N. Augereau pose la question de tels dispositifs dans les ports ?

P. Rottiers répond qu'à sa connaissance, non.

A Colson : Aussi des eaux grises dans le tourisme.

A Ackermans souligne que parfois les stations d'épuration ont des circuits de traitement notamment pour les paquebots.

C. Hennion : . Il est difficile de connaître les équipements de collecte des ports : des réunions sont organisées en 2024.

E. Flipo : E2F favorable mais Haropa pas trop enthousiaste.

P. Rottiers : Gennevilliers et Limay pas pratiques pour le reste plutôt ok. Marolles très utilisé aussi.

P. Rottiers : Pas encore bien compris comment on fait.

Sur le bassin Rhône-Saône, il n'existe pas de point de collecte VNF. Des projets privés ou dans les ports sont en cours comme à la CNR, ou dans un Centre de Réparation Fluviale.

-

A Colson : Combien de temps pour adopter ces projets et les mettre en place ?

C. Hennion : Il faut attendre l'accord unanime des Instances Nationales de la CDNI (juin 2024) puis un Appel d'offres international sera lancé en 2025 pour les solutions mobiles par bateaux. Il conviendra en parallèle de mettre en place des conventions entre VNF et les détenteurs de solutions privées pour identifier les sites en point de collecte CDNI pour pouvoir remonter les coûts d'exploitation dans la péréquation internationale. La mise en œuvre pour la première phase (bassin de Seine et Hauts de France) est prévue pour 2026.

E. Flipo : Budget de la France 80 000 euros mais hausse avec le déploiement CDNI donc pays pas très enthousiastes.

4) Formations Rivertraining (Eloi Flipo)

Ces journées sont prévues et financées par le programme CEE ReMoVe. Nous en avons prévu neuf en 2024 ; il peut y avoir 30 à 70 personnes dans cette formation. On repère les personnes s'intéressant au report modal fluvial : clients ou futurs clients (chargeurs, commissionnaires de transport, entreprises de transport routier) mais aussi certains prescripteurs (responsables transport de régions ou EPCI, services instructeurs de DREAL ou DDTM).

5) Crues des hauts de France (Cathy Hennion) & autres conditions de navigation

VNF a exonéré de péages marchandises pour crues sur base des déclarations VELI. Les usagers ont été informés des modalités concernant les factures déjà envoyées. Les marins impactés ont pu aussi bénéficier d'aides de l'Etat (dispositif géré par la Direction Départementale des Finances Publiques du Pas-de-Calais) mais VNF ne les gère pas, les demandes se font sur le site. VNF a communiqué par bulletins d'informations sur les crues sur le site internet.

P. Rottiers : L'Etat a augmenté le plafond de 20 000 euros au lieu de 5000 euros suite à une sollicitation au niveau politique (voir décret du 13 ou 14 mars 2024).

C. Malet : parallèlement, VNF Centre Bourgogne prévoit de communiquer sur les périodes de sécheresse Sur NAVIG INFO en juin.

A. Ackermans signale un Relai avec ANPEI, beaucoup de passagers étant concernés. Demande s'il est possible de créer un lien pour ne pas avoir à rechercher (JM. Samuel rappelle que l'information est disponible sur NAVI).

A Vallois : va voir pour faire le nécessaire, et informer les DT de cette nouveauté. Tous les vendredis, elle reçoit un mail des DT. Informations toujours remontées à EFF.

P. Rottiers signale que sur la cote d'eau à Cuinchy et Marly, les éclusiers savent répondre si on peut passer ou pas mais le problème devient récurrent. On devrait pouvoir avoir une vision sur la reprise de navigation.

D. Turpin explique que les informations ne sont pas centralisées à la direction de l'infrastructure, eau & environnement au siège mais en Directions Territoriales, donc pour l'instant assez compliqué. C'est instrumenté sur la DTNPDC mais pas partout, donc « AGHYRE » n'a pas toutes les cotes d'eau.

P. Rottiers regrette un manque de communication car seulement deux avis à la batellerie. Il en aurait fallu tous les jours car ainsi on évite les doutes concernant l'état d'avancement, les dates de reprises...

F. Floret exprime l'inquiétude de la fédération de pêche sur les quantités de sédiments transportés dans les bassins de décantation. Quelles sont les prévisions concernant le niveau d'eau du canal (Merville) ? Y aura-t-il des mesures mises en place et si oui programmées en 2025 ? question transmise à la DTNPC.

P. Rottiers signale un problème d'infrastructure concernant le canal qui a noyé Arques. Il estime catastrophique la gestion de l'eau car trop d'intervenants. En 2022, il n'était pas possible d'aller à Dunkerque, idem pour 2023.

A. Ackermans souligne que tout a été retiré donc cela explique les inondations.

P. Rottiers : On aura toujours cette problématique si on n'enlève pas la marina...

P. Rottiers : Canal creusé sur Arques qui inonde la ville et gestion trop dispersée.

P-L. Guillermain : Problème de gouvernance même dans les autres départements.

A Ackermans : Loi sur l'eau a fait plus de mal que de bien (voir Canal du Midi), avant avec un coup de pelle de temps en temps, les sédiments ne se retrouvaient pas dans le canal. Maintenant avec la vitesse de l'eau et précipitations importantes, les sédiments sont plus gros.

N. Augereau : 5 millions d'euros pour les dragages (4,5 de l'Etat et 0,5 de VNF).

P. Rottiers : VNF pas mis en cause mais faudrait voir à ce que la gestion de l'eau soit reprise par une seule administration.

6) présentation de Navi (Alaric Blakeway)

Nouveautés sur Navi : avis à la Batellerie (vigilance, infos...) répartis différemment. Plus de voies navigables répertoriées. Arrêts de navigation, restrictions avec code couleurs, bases de location de bateaux, niveaux d'eau, mouillages...

Sur les niveaux d'eau : la qualité des données n'est pas toujours parfaitement à jour car elles proviennent de bases de données nationales.

JM. Samuel pose la question de la garantie des données sur les mouillages.

A Blakeway répond que les mouillages sont mesurés mais pas garantis. On les retrouve en cliquant sur la carte puis on choisit la voie d'eau et le détail apparaît.

JM Samuel estime que Les directions territoriales ne tiennent pas compte de l'envasement.

A Blakeway confirme qu'il s'agit donc d'estimations.

Le calcul d'itinéraires est inspiré de Google Maps, avec le détail des ouvrages. On clique par exemple sur l'écluse voulue et on voit les horaires de celle-ci pour les bateaux de commerce et de tourisme. On peut aussi noter la dimension du bateau... pour l'avoir sur l'itinéraire.

A Ackermans estime que le délai d'affichage est long pour connaître l'éclusage.

A Blakeway répond que l'outil est basé sur les données disponibles donc fait l'objet d'améliorations constantes : par exemple celui-ci ne prend pas en compte la notion de ralentissement ou d'accélération à l'écluse. La prochaine version inclura la vitesse estimée du bateau. Si elle dépasse la vitesse autorisée, celle-ci sera entourée d'un cercle rouge.

NAVI est gratuit, s'appuie sur différentes sources (régions, CNR, Ports...) qui doivent fournir à VNF les informations. Fin avril, on trouvera sur NAVI les bases de location, la vitesse de déplacement du bateau, les horaires des écluses pour bateaux de plaisance, les itinéraires courts et rapides, une amélioration des performances... NAVI fonctionne même sans réseau.

Vers juillet 2024, on pourra voir les positions des autres bateaux de façon anonyme à condition que l'autorisation ait été cochée, ce qui permettra de voir si beaucoup de monde est en attente à une écluse. Des points d'intérêts seront aussi visibles (ex : hébergements, restaurants, hôpitaux) et on pourra mettre le téléphone en mode paysage ce qui sera plus pratique pour l'utilisateur.

En octobre 2024, expérimentation de signalement d'anomalies sur certains secteurs. Par exemple, si on voit un tronc d'arbre dans l'eau, on pourra prévenir VNF. Un récépissé de signalement sera envoyé via une adresse mail. Ce seront d'abord des essais sur le petit gabarit (est) puis sur le grand gabarit (Seine Aval). Si cela fonctionne, on étendra le dispositif sur d'autres régions.

Antoine Dubost demande si l'expérimentation a un lien avec SURICAT ?

A Blakeway répond que c'est le même dispositif. Il concernera 9500 kms de voie d'eau, puis en 2025 l'ensemble des voies navigables européennes. Dans le portail EURIS, il est déjà intégré. On affichera la carte de l'Europe et autres services.

A Dubost demande si les RPP sont intégrés ?

A Blakeway : Possible à faire, assez simple.

A Ackermans signale que l'avis à la Batellerie n°1 est bien remis à jour chaque année mais pas dans toutes les DT. Par exemple les horaires de navigation sur le canal de Bourgogne ne reflètent pas la réalité : si l'heure affichée est 09h00, le temps d'arrivée de l'éclusier transforme ça en 09h20 ; si c'est le cas 4 fois dans la journée, on perd alors une heure de navigation.

P. Rottiers suggère d'indiquer des valeurs par défaut : 20 minutes et demande si VELI peut être intégré dans NAVI ?

A Blakeway : Temps de passage aux écluses à retravailler avec les DT. La fonction VELI ne sera pas intégrée dans NAVI car il n'y a pas de demande. NAVI est plutôt utilisé par les plaisanciers. Il faudrait construire un groupe d'utilisateurs pour voir. VELI est l'outil de référence français, BICS pour les Néerlandais.

P. Rottiers souligne toutefois le problème de la multiplication des outils, et suggère de centraliser sur un seul outil. VELI est plus utilisé que NAVI, il faudrait donc un lien VELI/NAVI pour visualiser les deux.

A Blakeway : l'interface entre VELI et Haropa est à l'étude pour les déclarations préremplies, il faudra juste valider dans VELI (Idem pour BICS). Ensuite pour éviter de tout ressaisir, avis à la Batellerie,

refonte de l'appli en cours d'étude afin de les diffuser et les intégrer dans le logiciel des bateaux. Dans NAVI, il y a aussi la carte des chômages.

U groupe de réflexion est envisagé pour l'avenir de NAVI.

A Ackermans demande la fréquence de mise à jour de la position des bateaux AIS.

A Blakeway répond qu'elles sont mises à jour toutes les 30 secondes.

7) Arrêts et restrictions de la navigation : David Turpin

Les documents établis tous les ans pour le Conseil d'Administration de VNF mais ils peuvent être modifiés à la marge. Les causes peuvent être externes (climat, accidents de bateaux, manifestations ou internes (exploitation du réseau, grèves, envasement, travaux de maintenance, enlèvement d'épaves...) mais ne concernent pas les chômages.

En 2020, 65 % du réseau touristique était concerné. C'est le réseau permanent qui implique le plus VNF car les problèmes climatiques impactent le réseau (espèces exotiques envahissantes par exemple en Centre Bourgogne et Nord Est). Les manifestations nautiques soumises à arrêts préfectoraux.

P. Rottiers pose la question des délais de prévenance pour les manifestations ?

D. Turpin : le délai est long car soumis aux décisions préfectorales.

A Dubost souligne l'absence de chiffres concernant les arrêts de navigation, la question de la sécurité est à préciser.

D. Turpin : Pas de seuil, cela dépend du préfet.

P. Rottiers estime que la procédure était plus simple auparavant, maintenant le principe de précaution trop élevé.

D. Turpin rappelle que le taux de disponibilité du réseau à grand gabarit est de 97 %.

P Rottiers estime que les préfets décident de tout. Il faudrait les sensibiliser car parfois on cherche des problèmes où il n'y en a pas.

D. Turpin rappelle la mixité d'usages du canal : Paddles, flottes tubes...

A Ackermans souligne qu'il est possible pour VNF de signaler les zones à risques : cette réglementation doit prévaloir.

A Dubost estime que certains arrêts sont abusifs malgré une concertation importante.

C. Morel estime que les avis à la Batellerie devraient être mieux structurés

D. Turpin répond que le système Avibat (15 ans d'existence, 7 à 8000 par an) doit être revu fin 2025 - début 2026.

P. Rottiers : Beaucoup d'avis à la Batellerie publiés, problèmes de conjonction de lieux et la rédaction des documents rend la compréhension difficile.

I. Vallance confirme que les avis à la Batellerie ne sont pas très homogènes.

8) Stationnement bateaux courtes durées : Nicolas Brutin

Les bateaux de plaisance sont arrêtés à divers endroits. Il y a trois principes :

- Codes des Transports : 30 jours de stationnement.
- CG3P : pas de stationnement gratuit.
- Guide tarifaire.

Les bateaux peuvent stationner pour une courte durée (30 j) dans des garages à bateaux dans des secteurs déterminés afin d'éviter les « bateaux ventouses » pour raisons de sécurité.

P. Rottiers souligne que certains bateaux logement sont toutefois stationnés depuis des années.

N. Brutin répond qu'ils n'ont rien à faire là car il existe des zones dédiées à cela et payantes.

9 questions diverses

P. Rottiers indique que l'Assemblée Générale de E2F est décalée en septembre 2024 (après les JO et consolidation des ateliers de la stratégie nationale fluviale).