

Compte-rendu de la Commission Nationale des Usagers du 09 octobre 2024

1) Chiffres du tourisme fluvial 2023 : Christian Hennebelle

Dans le cadre de l'Observatoire National du Tourisme Fluvial (ONTF), Christian HENNEBELLE présente le bilan 2023 des chiffres du tourisme fluvial.

L'activité de récolte et d'analyse des données du tourisme fluvial reprend après les années de latence dues au contexte sanitaire et des années de reprise de l'activité qui ont suivies.

Le nombre de passagers transportés est comparable à 2019, dernière année de référence d'avant COVID. Une baisse sur les bassins du Sud-Ouest et du Grand-Est est constatée en 2023, en raison des difficultés de navigation liées à l'insuffisance de ressource en eau.

Madame Ackermans et M Bostin font part de difficultés de navigation constatées notamment sur les voies inter bassin. M Bostin demande à ce que soit fournie une carte des mouillages actualisée à l'échelle nationale. Il évoque la carte des niveaux de services et souhaite que soit restitué le résultat des concertations fixant les niveaux de service. Cette information lui semble indispensable quant à la navigation des péniches hôtel sur le réseau qui devient impossible sur certains secteurs.

N. Augereau propose que le niveau des mouillages et les conditions de navigation soient à l'ordre du jour de la prochaine CNU et [fasse l'objet d'une présentation et d'un échange](#).

Mme Ackermans évoque des difficultés de navigation sur le Grand Est liées à la présence de plantes invasives. Elle évoque un mécontentement des usagers quant à l'entretien du réseau et différentes difficultés rencontrées. P. Hanauer précise que les sujets évoqués sont identifiés.

N. Augereau informe que l'enquête réalisée auprès des usagers montre également un mécontentement et un déficit de communication sur les travaux réalisés et sur les actions de VNF dans la lutte contre les plantes invasives. Un retour de cette enquête sera présenté lors de la prochaine CNU.

C. Hennebelle poursuit la présentation des résultats par filière : les paquebots fluviaux, les péniches hôtels, les bateaux de location et les bateaux promenades. Les résultats des différentes filières professionnelles sont revenus au niveau de 2019. Seule la filière des loueurs de bateaux habitables et non habitables n'a pas retrouvé le niveau escompté.

Mme Ackermans et M. Samuel font part des difficultés qu'engendre le passage à l'automatisation des écluses. Ils regrettent la présence de plus en plus faible des éclusiers. Selon eux, le temps de réaction aux problèmes imprévus est démultiplié. M Delattre précise que l'image de la France se dégrade à l'étranger compte tenu des difficultés de navigation rencontrées.

M. Bostin fait part de conflits d'usages sur les chemins de halage. Les cyclistes accaparent les pistes au détriment des promeneurs et des véhicules en charge de la gestion de la voie d'eau. Il s'interroge sur l'information faite aux usagers à vélo et sur le respect des autres usages.

C. Hennebelle informe qu'un questionnaire de conjoncture a été réalisé en début de saison estivale auprès des professionnels du tourisme fluvial et qu'un second d'après saison est en cours. Les premiers résultats montrent que la météorologie n'a pas permis d'optimiser le début de saison. Les jeux olympiques de Paris n'ont pas été ressentis de façon positive. Cependant, l'image de la France et du réseau fluvial ayant été mis à l'honneur, un effet à plus long terme est espéré dès 2025.

M. Bostin fait part d'une baisse de 40 % de son chiffre d'affaires. Il justifie cette baisse par la crainte de la clientèle étrangère de subir surcoût significatifs liés aux jeux olympiques.

Evolution du péage plaisance : Christian Hennebelle

C. Hennebelle présente les évolutions des montants du péage plaisance en 2025.

Le calcul du montant des péages n'a pas évolué depuis sa création hormis la prise en compte annuelle de l'indexation. Le Contrat d'Objectifs et de Performance signé avec l'Etat prévoit une hausse 2,5 fois plus importante à horizon 2030.

Seuls les professionnels du tourisme fluvial des transporteurs de personnes (bateaux promenades, péniches hôtels et paquebots fluviaux) sont mis à contribution. Seule l'indexation annuelle et la fin de l'abattement pour un achat de forfait « Liberté » avant le 31 mars impactent la plaisance privée.

Mme Ackermans et M. Samuel font part de leur incompréhension concernant les investissements réalisés sur le réseau. Ils demandent le maintien de l'abattement et un meilleur entretien des canaux.

Mme Ackermans appelle au boycott au niveau national des plaisanciers de la vignette plaisance en cas d'arrêt de l'abattement avant le 31 mars. Elle mentionne que lors de l'Assemblée générale de l'ANPEI, les membres de l'association s'étaient prononcés en faveur de ce boycott.

M. Bostin regrette que l'augmentation programmée du péage plaisance soit couplée avec celle des COT pour les professionnels du tourisme fluvial.

M. Bouriot fait part des échanges qui se sont tenus entre Vnf et les représentants de la profession qui ont permis d'entériner les décisions d'évolution tarifaire. Il s'interroge sur l'évolution des niveaux de service en corrélation des deux augmentations de 4% en 2024 et 2025, en sus de la mise en place de la part variable.

N. Augereau informe que VNF présentera le plan d'investissement de Vnf lors d'une prochaine CNU et mentionne que le niveau d'investissement de VNF a considérablement augmenté même si ceux restent malheureusement insuffisants face aux besoins.

2) Présentation « Horizon Tourisme 2040 »

Monsieur DOEUVRE présente « Horizon Tourisme 2040 », une réflexion lancée par Atout France en 2022 sur les facteurs de changement qui pourraient impacter la promotion et l'attractivité des destinations touristiques.

Une synthèse de cette présentation est disponible sur le site internet d'Atout France à l'adresse suivante : <https://www.atout-france.fr/fr/actualites/prospective-horizons2040-quoi-ressemblera-le-tourisme-en-2040>

Ces données ont pour vocation à être publiées pour être accessibles à tous.

Une possible collaboration pour centrer cette réflexion sur le fluvial est évoquée par Monsieur DOEUVRE

3) Atelier sur les technologies du projet CRISTAL Horizon Europe : Eloi Flipo/Marion Degache/LGI

Le projet CRISTAL est financé par la commission européenne pour développer les infrastructures de transport par les voies navigables intérieures. La finalité est d'améliorer la résilience du réseau fluvial (améliorer la viabilité des voies navigables) et réduire l'empreinte carbone des transports.

Le projet CRISTAL permet de financer trois projets portés par VNF. Dans cette CNU, sont présentés et discutés deux projets, la Collecte & Echange de Données sur le Réseau Européen (CEDRE) et le Système de Gestion du Corridor Synchromodal (SCMS).

A – projet de Collecte & Echange de Données sur le Réseau Européen (CEDRE)

Voir aussi notes séparées de LGI sur l'atelier *ad hoc*.na

CEDRE ambitionne de :

- Lot n°1 : remplacer progressivement les déclarations de chargement VELI par un envoi direct des données depuis les systèmes de gestion de transport des entreprises de transport fluvial ; les marinières n'auront plus qu'à simplement valider le voyage sur VELI, à partir des données que le système de gestion des transports (TMS) des entreprises de transport fluvial auront pré-envoyées vers la base informatique VNF ;
- Lot n°2 : partager les informations sur les bateaux circulant à vide et en recherche de fret.

Pour mémoire VNF collecte des données de transport pour la facturation des péages et pour produire les statistiques de fret (publiques, ou sur demande). Aujourd'hui, chaque transport fait l'objet d'une déclaration obligatoire, complétée d'un dispositif contrôle par VNF (20 000 voyages par an se font à vide). L'objectif est de simplifier et de sécuriser les données, et d'optimiser la capacité de transport (voyages à vide). Pour chaque voyage, certaines entreprises possèdent des données dans le cadre de leur propre gestion (exploitation, facturation). Le projet CEDRE est aussi conçu pour partager les données des bateaux circulant à vide à des acteurs habilités, dans un cadre juridique très sécurisé. Le marinier pourra cocher une case dans VELI lui permettant d'accepter la publication, soit aux acteurs de son choix (certains affréteurs, voire chargeurs) soit sur des bourses de fret en ligne indiquées par VNF. Cela déclenchera des données de géolocalisation.

M. Bostin demande pourquoi il n'existe pas de VELI pour le tourisme.

C. Hennebelle répond que le tourisme fluvial prend la forme de nombreux types de fréquentation, sauf pour les péniches hôtels et les paquebots. GESCALE existe déjà et répond aux besoins de VNF (notamment pour l'ONTF) donc un VELI ne semble pas utile.

B. Delattre souligne que ceci fait penser à une réhabilitation des bourses d'affrètement réglementées par VNF. E. Flipo répond qu'il s'agit seulement d'une publication et d'un partage d'informations, avec l'accord des parties concernées.

S. Somers est d'accord sur l'intérêt du projet pour simplifier les tâches administratives et supprimer les répétitions ; tous les acteurs de la chaîne ont besoins des informations, importantes notamment pour la facturation, mais aimeraient pouvoir faire ces saisies qu'une seule fois (ex : port du Havre et port de Rouen, au sein même d'HAROPA, développent deux systèmes différents).

JM. Samuel souligne qu'il faudra néanmoins prévoir beaucoup de pédagogie pour bien faire comprendre les changements par les marinières.

E. Flipo explique que VNF a pris contact avec les principales entreprises de transport fluvial, dont certaines sont d'accord sur le principe et même deux d'entre eux ont démarré les travaux concrets de connexion entre leur système de gestion des transports et la base Voyage de VNF, le portail étant prêt depuis une semaine. La question est tout de même posée sur qui doit assumer le coût des développements informatiques liés au branchement entre systèmes informatiques, une participation de VNF est envisageable dans le cadre du projet co-financé CRISTAL.

G. Daenen demande si c'est au chargeur de déclarer les voyages, E. Flipo répond que la déclaration du transport incombe au transporteur (conducteur du bateau).

G. Daenen demande aussi si, à l'aide de systèmes de traçabilité, il est possible de déterminer si le bateau est vide ou non. JY. Olivier répond que les bateaux sont déjà géolocalisés et E. Flipo complète avec l'information que les marins doivent déjà déclarer les bateaux circulant à vide depuis 2018, et que VNF collecte ainsi environ 20 000 voyages à vide par an (parmi environ 100 000 voyages déclarés par an). Une analyse plus fine de ces données est en cours par VNF.

S. Somers pose la question de l'utilisation de ces données sur les voyages à vide. Le client ne souhaite pas qu'on utilise sa cale pour autre chose (dans le cas de bateaux affrétés sous contrats à voyages multiples – à temps ou au tonnage). Si la data devait être utilisée par VNF, on se retournerait contre VNF.

G. Daenen répond que les chargeurs considèrent cette donnée comme essentielle pour développer le fret.

S. Somers rétorque que la Data ne va pas générer activité supplémentaire du travail.

G. Daenen explique qu'au contraire, la data peut alimenter utilement des réflexions sur des implantations industrielles, en connaissant la fréquence de transports d'un point A à B.

S. Somers souligne qu'il faut distinguer la flotte industrielle et la flotte artisanale (certains artisans ayant des contrats à l'année) et attire l'attention sur le terme « bourse de fret ». E. Flipo confirme ce qu'il a dit à Mr Delattre (ANPEI), ce n'est pas une bourse de fret mais simplement la mise à disposition d'informations selon des modalités juridiques à cadrer.

S. Somers estime que le projet est intéressant si des chargements sont proposés.

JM. Samuel demande si le système imaginé par VNF va se croiser avec AI Cargo. E. Flipo répond que CEDRE pourrait en effet alimenter une plateforme en ligne (basée sur l'Intelligence artificielle) comme AI Cargo quand elle sera opérationnelle.

JY. Olivier souligne que les producteurs de granulats font des voyages à vide mais le système CEDRE devrait fournir des informations sur des bateaux compatibles avec leurs matériaux.

B) SCMS Système de Gestion du Corridor Synchronodal :

Voir notes séparées de LGI sur l'atelier *ad hoc*.

Le projet est dédié aux affréteurs mais aussi aux gestionnaires des voies navigables, marins et plaisance. Il est conçu pour produire des données sur le dysfonctionnement des ouvrages (alertes) et proposer des trajets alternatifs. Il comporte la possibilité de recevoir des propositions de réactions pour le ferroviaire et la navigation. Collecte des données issues des voies navigables ou autres notamment via des capteurs sur les ouvrages.

Le système permettrait d'analyser l'impact par exemple d'écluses en dysfonctionnement. Il serait évolutif, pourrait donner des recommandations et comporterait un observatoire sur les données de navigation.

S. Somers demande si le système est basé sur une vision française ou européenne. LGI répond que le projet fait partie du projet CRISTAL, comportant une vingtaine d'acteurs avec une vision européenne. Plusieurs pays pilotes ont accepté de tester cette technologie (Seine et Moselle / Pô en Italie etc.).

B. Delattre souligne que les marinières disposent déjà d'un système nommé PC Navigo, développé aux Pays-Bas, et qu'il serait préférable de négocier avec l'éditeur du logiciel plutôt que de recréer autre chose.

X. Lughérini estime que ce site constituerait une bonne solution pour une bonne gestion des flux de marchandises.

A. Ackermans souligne que ce système est peut-être probant sur le papier, mais pas sur le terrain car le passage d'un mode de transport à un autre est très difficile et très coûteux (propos confirmé par B. Delattre : les coûts en plus dus aux changements de transport). S. Somers confirme que le modèle économique du passage du fluvial au ferroviaire n'existe pas.

JM. Samuel souligne que VNF n'a choisi qu'un seul itinéraire donc cet outil ne servira à rien.

S. Somers considère qu'il est intéressant de recevoir des informations qualitatives en temps réel (ex : météo) car cela apporte de la valeur ajoutée vers les clients. Les transporteurs fluviaux travaillent avec différentes places portuaires pour interfacer les Data (et ainsi faciliter/automatiser l'envoi d'informations demandées dans les ports) et aussi avec VNF. Si les données sur les services disponibles sont fournies bien en avance, l'opérateur fluvial peut basculer vers un autre mode.

4) projet de relance du fret sur le canal des Ardennes (E. Flipo).

E. Flipo explique que ces travaux font suite à l'étude « Interbassins » livrée par Interfaces Transports à E2F et Agir Pour le Fluvial. Comme promis à la CNU d'octobre 2023, VNF a étudié un itinéraire spécifique, en fonction des demandes reçues par plusieurs clients, en l'occurrence le canal des Ardennes.

L'étude a consisté en trois étapes :

a) Tout d'abord, quel est le niveau de trafic actuel entre les deux régions concernées (Région Champagne, Belgique et Pays-Bas ? environ 200 000 tonnes transitent par an mais très peu sur le canal des Ardennes (environ 27 500 tonnes) ; données issues des déclarations de chargement sur VELI et recoupées par une consultation des principaux chargeurs concernés ;

b) Ensuite, quel est le tonnage supplémentaire possible sur le canal des Ardennes si un mouillage est assuré à 2 mètres et les travaux de rénovation assurés ? il serait compris entre 130 et 150 000 tonnes (vu avec les chargeurs). Ce tonnage supplémentaire inclut le report du trafic en 2029 du fait de la fermeture du canal du Nord (66 000T), et s'explique par des économies possibles sur des itinéraires plus longs (gain en consommation et émissions de CO2). Ce trafic supplémentaire recensé a néanmoins été pondéré à 80 000T, car trop optimiste après analyse comparative des prix de fret (VNF tient une base de données d'environ 150 prix de transport fluvial).

c) Avec l'aide d'ELV (journal de bord d'un navigant en juillet 2023) les deux directions territoriales ont engagé les travaux de sécurisation nécessaires. La directrice générale de VNF a demandé de réunir tous les chargeurs consultés, objet d'une réunion prévue le 11/10/2024.

X. Lughérini souligne que ces travaux assurent la navigation pour le fret et la plaisance et signale qu'une quinzaine de bateaux de fret sont revenus sur le canal des Ardennes depuis le 1^{er} trimestre, bateaux de fret absents depuis plus de quinze ans.

E. Flipo conclut en disant que ce type d'étude peut être reproduite sur d'autres itinéraires problématiques, si on évalue en 1^{ère} approche un trafic nouveau potentiel de 100 000 tonnes par an.

S. Somers demande si les chargeurs se sont engagés sur les tonnages annoncés. E. Flipo répond par la négative, même si VNF a déjà envisagé en interne un mécanisme d'engagement partagé, avec la possibilité de pénalités en cas de non-réalisation des tonnages annoncés, mais il a été finalement estimé que ce type de mécanisme serait dissuasif pour les clients.

B. Delattre déplore un manque de coordination et de communication entre la DTNE et la DTBS, et exprime son inquiétude sur l'état du canal de la Meuse.

A. Ackermans confirme le très mauvais état de ce dernier, mais salue la démarche concernant le canal des Ardennes.

S. Somers convient qu'il existe des possibilités de hausse du trafic fluvial en France mais il faut veiller à certaines garanties : réglementation européenne (formations, équipages etc.) car certains points aggravent le modèle économique et le travail sur les bateaux.

JM. Samuel estime qu'il serait nécessaire de mettre sur pieds un plan de sauvegarde pour préserver les bateaux de fret pour réseau à petit gabarit.

A. Ackermans demande aussi comment agir auprès du nouveau ministère concernant la nouvelle réglementation européenne, car pour certains bateaux étrangers certains points ne sont pas applicables en l'état. S. Somers confirme que les interprétations diffèrent parfois en fonction des interlocuteurs.

A. Ackermans demande si les usagers pourraient relire les textes avant la publication.

A. Colson propose que soit regardé les difficultés mentionnées par les membres de la CNU sur les textes lors d'une prochaine CNU.

N. Augereau précise que la transcription des textes européens relève du Ministère.

Des dates vont être proposées aux membres de la CNU, pour la fixation de la prochaine réunion, la réunion du 9 Novembre étant supprimée.

La séance est levée.