

Commission Nationale des Usagers du Mercredi 11 octobre 2023 compte-rendu.

Présents : joint au mail du 27 février 2024.

Aucun commentaire n'étant fait sur l'ordre du jour, le président Arnaud Colson ouvre la séance à 9 heures

1. Approbation CR de 20 Juin 2023 : pas de remarque, CR approuvé.

2. Bilan de la saison Touristique

Pré bilan de l'année 2023 par Ségolène Ricart-Vanpouille, responsable tourisme et loisirs, Direction du développement VNF. Les données sources proviennent d'Atout France et de la direction générale des entreprises, ainsi que d'échanges avec les opérateurs.

Globalement selon Atout France, 2023 devrait être une année prometteuse avec le retour de la fréquentation internationale et fréquentation domestique satisfaisante, sans pour autant atteindre le niveau de 2019, pour les raisons suivantes :

- L'arrière-saison devrait être favorisée par la coupe du monde de rugby,
- La hausse du "tourisme à la campagne" résulte d'un souci des clients d'une meilleure maîtrise de leur budget et du dérèglement climatique. Ces destinations sont par conséquent plus prisées même si elles n'atteignent pas encore le niveau de la montagne et littoral. L'inflation conduit par ailleurs à une augmentation de l'hébergement locatif ou non marchand et une baisse de l'hébergement hôtelier
- Offre de dernières minutes qui augmentent (au regard notamment des questions du climat) ce qui demande une flexibilité plus importante de l'offre commerciale chez les opérateurs,
- Hausse des séjours de courte durée.

Filière plaisance locative (données très macro).

La fréquentation est estimée en baisse de 20% sur le bassin sud-ouest : la saison a été malmenée par les communications externes (médias, sur l'incertitude sur la disponibilité de la ressource en eau et partage de la ressource en eau sous pression des agriculteurs.

A noter la venue d'une nouvelle clientèle scandinave attirée par la pratique du vélo et aussi fluviale (en particulier du Danemark sur le canal du Midi). A suivre si la tendance se maintient.

La fréquentation a aussi baissé en Centre Bourgogne, en raison de la problématique de ressource en eau. Les difficultés ont créé des incertitudes sur les clients.

Commentaires :

Anne Ackermans Présidente ANPEI : Des usagers de la navigation privée sont de plus en plus déçus de payer pour naviguer sans possibilité de naviguer. La communication influe certes sur l'affluence mais les difficultés de circulation s'aggravent sur le réseau à petit gabarit, circulation de moins en moins fiable et qui fait plus de mal que la communication.

Arnaud Colson, Président de séance : Il pourrait être intéressant de faire une cartographie ; comment donner une info claire et objective en établissant des critères : difficultés de capacité, ... ?

Ségolène Ricart- Vanpouille_ Responsable tourisme VNF, confirme les difficultés de navigation sur certains canaux. Pour accompagner les opérateurs, la Direction du développement fait une communication une fois par mois par auprès des opérateurs nationaux, complétée des Navig'infos en direction territoriale sur les conditions de navigation (niveau d'eau, présence d'Algues, ...). Un travail avec les collectivités est également engagé pour œuvre ensemble à fiabiliser et optimiser les réseaux.

Alsace : stable mais clientèle allemande en baisse, report vers des destinations exotiques.

Bretagne : bonne saison

Filière croisière :

La saison a été favorisée par la coupe du Monde de Rugby

Les opérateurs ont enregistré une belle saison, avec un taux d'occupation de 80 à 90 % qui démontre des capacités d'augmentation appréciables.

Croisière en péniche hôtel : les taux de réservation très bons, la visibilité sur plusieurs années est bonne avec taux de remplissage prévisionnel de + 70%. Certaines navigations ont été reportées sur le Rhône et la Saône, du fait des difficultés rencontrées sur les canaux de Bourgogne

Commentaires :

Audrey Wittersheim CNOSF : Comment les effets de la coupe du monde de Rugby sont-ils mesurés ?

Ségolène Ricart- Vanpouille_ Responsable tourisme VNF : Les mesures sont essentiellement établies sur la base des ressentis des opérateurs par eux-même. Corrélation liée aux périodes de fréquentation par Atout France.

Jean Marc Samuel, pour Agir pour le Fluvial : Le mouillage garanti ne correspond pas à la réalité, à cause de l'envasement qui d'ailleurs limite la vitesse. La direction territoriale Centre Bourgogne de VNF doit prendre en compte ce sujet. Il souligne aussi l'intérêt d'avoir des éclusiers qui marque la satisfaction.

Il signale par ailleurs les fréquentes coupure de la fibre optique, d'où une vigilance qui devra être portée sur l'automatisation des écluses et la réflexion sur la télé-conduite.

Enfin il estime que les horaires d'ouverture à la navigation annoncés par VNF ne sont pas les mêmes que ceux appliqués sur le terrain (temps de trajet entre les agents et prises de poste non considérés).

Mr JM Samuel connaît bien le Canal de Bourgogne et veut bien en être le promoteur.

Filière bateaux promenade :

On note le retour des touristes internationaux.

En Alsace, on enregistre une augmentation de 15% de l'activité, liée à l'attractivité de destination Strasbourg.

A Paris, la saison serait meilleure que 2022, grâce au retour de la clientèle internationale qui constitue 50% des activités des bateaux parisiens.

Ainsi, la croissance a été portée en 22 par clientèle Européenne et domestique et en 2023 par la clientèle Internationale

Plaisance privée :

Les données 2022 (sondage reçu en janvier 2023) sont basées sur les réponses de 1400 plaisanciers français et 1000 répondants étrangers.

L'appli NAVI qui apparaît peu connue et mériterait un travail de promotion.

Commentaires :

*Anne Ackermans_ANPEI signale que les plaisanciers hollandais disposent d'un système de navigation propre complet et interactif. Il s'agit de l'application payante : « Waterkaarten : Vaar Navigatie »
L'appli doit NAVI gagnerait à être axée plus usager avec plus d'info sur les conditions de navigation*

En termes de recueil d'informations, on note globalement une consultation satisfaisante du site Internet pour les navigants Français 24% et 28 % étrangers qui suivent le site VNF pour avoir des infos.

Niveau de satisfaction de la saison 2022 :

Globalement, niveau de satisfaction plutôt bons (55%).

On note l'engagement des plaisanciers à répondre à cette enquête avec un beau taux de retour.

Arnaud Colson, Président de séance : il pourrait paraître pertinent de différencier les niveaux de satisfaction sur le gd gabarit et le petit gabarit.

On pourra affiner leur détail de satisfaction ou d'insatisfaction

Mr JM Samuel Agir pour le Fluvial, suggère de faire évoluer le questionnaire pour préciser sur quel sujet la satisfaction est demandée : accueil port, navigation, ... Besoin de détail.

ECLUSES Clefs 2023 sur les 6 premiers mois : VNF compte repenser la définition des écluses clefs car les zones de trafics évoluent.

Commentaires :

Pascal Rottiers VP E2F tourisme :

En 2022, l'augmentation de l'activité impactées par la qualité de la clientèle qui fréquentait les bateaux par rapport à la quantité.

En effet, la marge de Chiffre d'Affaires est plus importante par la venue d'une catégorie aisée de clientèle étrangère. Les chiffres 2019 sont presque atteints.

Ségolène Ricart- Vanpouille_Responsable tourisme VNF. : Nous avons relancé cette démarche en questionnant les process de sondage filière. Or en 2022, le taux de réponse était insuffisant pour être exploitable. Relancement de l'enquête en 2024.

3. Etudes filières tourisme

En 2019, VNF a commandé et reçu des études sur les retombées économiques des cinq filières du tourisme fluvial, avec une actualisation au bout de cinq ans. VNF a donc lancé un marché sur un cycle de 3 ans, pour mettre à jour l'étude économique des filières suivantes :

- 2024: plaisance locative
- 2025: Filière péniche hôtel et bateaux promenade
- 2026 : Filière plaisance privée et activité nautiques et fluvestre

Les objectifs de ces actualisations d'études sont les suivants :

- Affiner le périmètre d'analyse à certains linéaires
- Nourrir les contrats de territoire et l'observatoire
- Démontrer les potentiels de ces filières
- Compléter des données de développement durable pour démontrer les efforts du tourisme fluvial vers cette logique de tourisme durable

4. Enquête de satisfaction « 360° » des usagers.

Nathalie AUGEREAU, directrice adjointe du développement de VNF, indique que l'enquête de satisfaction IFOP est décalée suite à des problèmes de constitution de questionnaires. Ces questionnaires vont être soumis sous 15 jours, et l'enquête envoyée sur le mois de novembre.

5. Présentation de l'Union Nationale des Industries de Carrières & Matériaux de Construction (UNICEM)

Afin de montrer l'utilité et l'importance de la filière de matériaux de construction dans le trafic fluvial, l'UNICEM est invitée à présenter son activité.

Carole Deneuve, chef du service économique & statistiques de l'UNICEM.

L'UNICEM représente environ 2 400 entreprises pour un chiffre d'affaires d'environ 8,3 Milliards d'euros par an, employant 31 000 salariés et plus d'un million d'emplois indirects (67 % couvrant ce secteur).

En termes de transport, le marché du BTP, funéraire et autres génère environ 330 millions de tonnes produits pour le génie civil et VRD (dont 38 millions de m3 pour la construction de bâtiments).

5 à 20 000 T de granulats sont nécessaires pour construire un bâtiment (Etat et collectivités locales). Cela représente environ 14 kgs/J/personnes cependant un peu moins qu'avant, 3,5 kgs/j/personne de béton prêt à l'emploi sont produits.

20 à 30 000 T de granulats sont nécessaires pour les autoroutes.

- La logistique des granulats :

Les granulats sont des pondéreux. La balance commerciale compte pour 10,3 millions de tonnes à l'exportation et 9,6 millions de tonnes à l'import. En France, transporté par camion, le prix de la tonne de granulat double tous les 40 km, c'est pourquoi les carrières sont généralement situées près des centres de consommation et doivent voyager sur de courtes distances ou être transportés dans par voie fluviale dans des barges.

Intervention Arnaud Colson, Président CNU : voir la stratégie d'inventaire par rapport à chaque région pour privilégier les matériaux et les lieux.

L'utilisation des granulats issus du recyclage devient une réalité. De nombreux chantiers TP voire bâtiments sont en cours à ce jour. Dans tous les cas, les granulats extraits doivent être traités, dessinés, préparés, lavés pour l'acheminement vers le chantier de construction ou l'usine pour le modifier.

Environ 2 milliards de tonnes de marchandises sont transportées chaque année en France. La filière de matériaux représente environ 50% et les granulats 18% des marchandise transportés. Les granulats représentent 12% des marchandises transportées par fer, 35% par voie d'eau et 20% par la route.

Par fer : 30 carrières embranchées sont actives, générant 2,1 milliards de TK ou 10 millions de tonnes transportées en 2021, mais en baisse ces derniers temps. L'Île de France est la première région de destination, les Hauts de France la 1^{ère} origine en volume pour livrer l'Île de France. 17 %

des trafics sont destinés aux chantiers, 30 % intra-régionaux, 54 % sont acheminés par fer SNCF mais le transport est compliqué par le faible nombre d'embranchements.

Par voie fluviale : on recense 200 plateformes et quais qui génèrent 2 milliards de TK ou 20 millions de T transportées mais en baisse, la distance moyenne étant de 100 km. Cemex et Lafarge-Holcim sont les opérateurs historiques. 50 % du trafic se fait sur l'axe Seine (IDF), la massification étant possible uniquement sur trois bassins. Les objectifs de développement de 2010 ne sont pas atteints, idem pour l'accès au foncier (1 quai disparaît par jour car sanctuarisé par les collectivités locales pour les activités touristiques, plus vendeuses).

- Le béton : 1,7 tonne de granulat est nécessaire pour fabriquer 2,3 tonnes de béton. Des grands groupes comme Lafarge-Holcim assurent 60 % de la production. On recense 1900 centrales à béton dont 135 en IDF ; 200 sont en bord de quai dont 43 % en Ile-de-France.

- les granulats recyclés : proviennent de la démolition. 50 à 60 millions de tonnes sont recyclés. 8 et 9 % du gisement échappe au recensement car les travaux publics ne sont pas inclus. Le besoin se situe autour de 440 millions de tonnes pour matériaux réutilisés, toutefois impacté par la crise du logement. On a certes constaté un rebond après le Covid mais de nouveau une baisse à la suite de la guerre en Ukraine (-7 à -8 %). Les derniers chiffres montrent une stabilisation en juillet 2023 mais les perspectives ne sont pas très optimiste car la vente de bâtiments est en baisse de 40%, on a d'ores et déjà constaté une baisse de 30 % de permis de construire, donc des répercussions sont attendues sur chantiers à venir.

Perspectives : -7 % pour les granulats en 2023, -6 % pour le béton prêt à l'emploi en forte baisse d'activité : les routes sont grandes consommatrices de granulats mais la conjoncture actuelle en forte baisse ; des permis sont encore accordés sur du non-résidentiel mais les constructeurs sont encore en attente de baisse des devis.

JM Samuel, Agir pour le fluvial : les carrières sont-elles concentrées autour des bassins fluviaux ? Et ailleurs ?

Réponse de Arnaud Colson, au nom de l'UNICEM : la géologie est le guide de l'industriel. Les gisements alluvionnaires sont généralement contre ou à proximité des axes fluviaux. On observe néanmoins que par exemple des carrières de roches massives qui utilisent la voie d'eau (Vallée du Rhône) et inversement celles du Boulonnais (roches massives) ont choisi l'option ferroviaire par manque de choix.

Arnaud Colson, consultant et au nom de l'UNICEM

L'implantation des carrières varient en fonction des fleuves et des stratégies d'aménagement du territoire. En Ile-de-France par exemple 9 millions de tonnes par an sont transportées par voie d'eau, stratégique pour Paris. En Normandie, 2,5 millions de tonnes le sont sur l'axe principal. La production génère une contribution financière pour gérer le recyclage des matériaux. On compte 5 installations de granulats marins (générant 7 millions de T par an).

L'activité en Hauts de France est importante, mais moins qu'en Ile-de-France. Le Grand Est bénéficie du Rhin, axe privilégié. En Nouvelle Aquitaine, il existe plus particulièrement du trafic fluvio-maritime et en Rhône-Alpes, des capacités importantes sont détenues par Granulats Vicat, Delmonico Dorel, qui ont encore des réserves alluvionnaires en exploitation.

Arnaud Colson détaille la physionomie de la production européenne et mondiale des granulats : 3 milliard de tonnes soit 7% contre 22% pour les USA, 13% pour l'Inde et 43% pour la Chine. La

production de granulats reste donc limitée en Europe par rapport au reste monde (40 Milliards de tonnes par an). La part des matériaux alluvionnaires est de 52,1% contre 46,1% pour les roches massives et 1,8% pour le recyclé.

Intervention JY Ollivier, Cemex qui soulève le manque d'entretien du réseau à petit gabarit qui entraîne l'éloignement des sites de production. La profession note aussi une certaine inquiétude sur les conditions de navigation avant, pendant et après les JO 2024 et ses conséquences s au niveau du trafic fluvial, ceci sans parler de la baisse structurelle des activités des entreprises (voir ci-dessus).

Arnaud Colson présente ensuite une série de sites de production ou transformation de granulats en France, par la suite transformés en bases de loisirs (demande forte en raison du changement climatique) ou en espaces naturels et qui apportent une réelle contribution sociale et économique aux territoires.

=>Port de Gennevilliers : premier port d'Ile de France, le premier port fluvial français, le second port fluvial européen après le port de Duisbourg en Allemagne.

=> Moisson-Mousseaux (78) : Base de loisirs très prisée, l'une des bases régionales les plus importantes d'Ile de France, contribution significative.

=>Base nautique de Choisy-le-Roy (94) : ancienne carrière transformée en base de loisirs en 1970.

=>Base de loisirs de Jablines-Annet (77) : haut lieu du tourisme départemental, plus de 400 000 visiteurs par an, 150 saisonniers employés chaque année et un chiffre d'affaires annuel de plus de 4 M€, appartient désormais au conseil régional.

=>Bernières-sur-Seine (27) : carrière expédiant chaque année 1Mt de granulats par le Seine vers la région parisienne.

=>Venables (27) : Port de plaisance, étang de pêche, carrière alluvionnaire de 120 ha, offre une halte touristique pour les bateaux transitant entre Paris et La Havre.

=>Lery-Poses (27) : 400 ha de zone de loisirs, 170 ha de remise en état agricole et 65 ha de réserve ornithologique, 40 millions de tonnes de granulats extraits.

=>St Martin la Garenne, Ilon (78) : Port de plaisance de 160 anneaux a été réalisé en coordination avec le département et la commune aujourd'hui propriétaire du site.

=>Ile de loisirs du Port-aux-cerises/Draveil Vigneux sur Seine (91) : une des douze bases de loisirs de la région parisienne, reçoit à ce jour plus de 400 000 visiteurs par an sur ses 200 ha.

=> Ile de loisirs de Vaires-Torcy (77) : 350 hectares à 30 minutes de Paris, nombreuses activités proposées allant de l'équitation au golf en passant par la plage et le parc aquatique, accueillera les épreuves d'aviron et de canoë-kayak des jeux de la 33e olympiade de Paris 2024, plus de 500 000 visiteurs par an.

=>Choisy au Bac (60) : bassin écrêteur de crues, dispositif intégré au plan d'exploitation et de réaménagement de la carrière.

=>Rivecourt (60) : découvertes archéologiques et paléontologiques, lien étroit avec le Musée Vivenel de Compiègne, valeur ajoutée.

=>Gudmont (52) Marolle (77) : multimodalité assurant la survie de l'outil industriel et le trafic fluvial (ferroviaire et fluvial).

=> Carrière de Courceroy (10) : extraction, transformation et chargement fluvial vers l'Ile-de-France, l'extraction se fait entièrement à l'aide d'une drague aspiratrice électrique, matériaux acheminés sans bruit ni poussière, avant d'être traités puis chargés sur péniche.

=> Ecopole du Forez (42) : entièrement dédiée à la recherche et à la pédagogie avec le concours du Muséum National d'Histoire Naturelle, du CNRS de la SEPANSO* et la FRAPNA*.

=> Parc de Miribel-Jonage (01) : couvre 800ha et accueille 4 millions de visiteurs par an, a permis la mise en valeur d'un gisement de granulats alluvionnaires sur plus de 350ha.

=> Gravière de Beinheim (67) : partie nord déjà reliée au fleuve, et sert d'accès aux péniches de transport des granulats extraits, trois ouvrages hydrauliques construits, quinze hectares, préservée de tout accès, sert de refuge pour la faune et la flore, et abritera une frayère à poissons.

=> Gravière de Lauterbourg (67) : base de loisirs et une activité d'extraction, sur le même plan d'eau.

Intervention JY Ollivier (Cemex) qui observe qu'en dépit de leur utilité bien réelle, les carrières ainsi que par extension les activités locales et fluviales sont parfois mal acceptées bien qu'étant proches des centres de consommation.

6. Présentation de Eloi Flipo, Responsable Division Transport & Report Modal :

Programme CEE « Report Modal & Verdissement » (Remove) : le programme, financé par trois obligés (EDF, Total Energie et Distridyn) finance Riverdating, les journées d'initiation au transport fluvial ainsi qu'un budget important réservé pour aider la concrétisation de nouveaux trafics. Les bénéficiaires sont des chargeurs, commissionnaires de transport.

Le programme ReMoVe est indépendant du Plan d'aide au Report Modal de VNF (PARM) et d'un autre programme CEE, Engagement Volontaire pour l'Environnement (EVE). Pour mémoire, il existe aussi des fiches CEE pour investir dans l'achat de bateaux ou d'unités de transport intermodal.

L'ADEME lancera un appel à projets d'ici fin octobre (avec l'objectif de pouvoir sélectionner 25 projets couvrant les trois transports massifiés (fluvial, ferroviaire, cabotage maritime). Les projets choisis par jury donneront lieu à convention entre ADEME et bénéficiaire. Il y aura un portail dématérialisé, une évaluation (taux de transfert, énergie, gaz à effet de serre). Les primes seront attribuées à la fin des transports et incluent surtout les frais de transport mais aussi d'autres coûts, tels que la formation ou des coûts informatiques. Le plafond est de 800 000 euros par projet, avec un accompagnement limité à 24 mois. Les entreprises intéressées peuvent candidater sur le portail de l'ADEME :

Arnaud Colson : quel est le délai ?

Réponse Eloi Flipo : l'ADEME lancera son appel à projets fin octobre, les candidats auront trois mois pour déposer leurs projets (précision, hors-séance : la date limite du 26 janvier a été prolongée jusqu'au 28 mars).

Chiffres transport du 1^{er} semestre 2023 :

La tendance est à la baisse (13 %) à cause des matériaux, de la baisse des permis de construire ainsi que de celle du pouvoir d'achat, -14 % en tonnes kilométriques.

- Filière agricole : baisse de 20 % de la filière agricole mais normalement la prochaine campagne céréalière sera meilleure (5,6 %).

- Filière énergie : baisse de 17 % (charbon notamment).
- Filière produits chimiques : baisse de 1 million de tonnes.
- Colis lourds : baisse de 13 % mais reste positif sur le Bassin de la Seine, stabilité sur le Rhône, Hausse de 5 % au port du Havre, baisse pour le NPDC suite à l'arrêt des trafics.

Intervention de P. Rottiers: accident de portique à Sequédin, près de Lille : arrêt de novembre à avril de l'exploitation, par contre juin et juillet pas trop mal.

- Filière conteneurs : baisse entre Béthune et Santes donc baisse en T et TK sur chaque bassin.

Intervention de Xavier Lughérini, VNF direction territoriale nord est : dans le nord est, on note l'importation de céréales de provenance ukrainiennes car moins chères depuis l'an dernier.

Intervention de ? : Baisse des conteneurs à Santes : panne mais pas remplacé car besoin moins important.

Etude de potentiel de fret sur le secteur Champagne-Belgique :

L'étude menée par VNF, comme une des suites à l'étude commanditée par Entreprises Fluviales de France et Agir Pour le Fluvial, montre tout d'abord un trafic actuel de 40 à 50000 tonnes par an sur le canal des Ardennes, mais le nombre de bateaux est en baisse.

E2F (P. Rottiers) salue cette étude et souligne que le potentiel évoqué dans l'étude (100 à 120 000 tonnes de trafic potentiel supplémentaire) pourrait faire tourner dix bateaux Freycinet à l'année (qui chacun, transporterait l'équivalent de dix camions). E2F rappelle aussi que la compétitivité du transport fluvial réside en très grande majorité dans la qualité et la fiabilité de l'infrastructure (amplitude horaire aux ouvrages, et capacité d'emport). Le transport fluvial sur le réseau Freycinet a baissé au cours des trente dernières années, parce que la capacité d'emport des bateaux a diminué du fait de manque de dragages.

Il souligne que les crédits passés de 150 à 300 M€ par an pour VNF sont un succès, mais restent insuffisants par rapport aux besoins – le réseau est à bout de souffle - et incomparables aux crédits alloués au secteur ferroviaire – 3 milliards d'€ par an. Toutefois, il remarque que l'argument de la conservation de l'eau, mis en avant par T. Guimbaud, est une bonne idée.

Arnaud Colson suggère qu'on établisse une corrélation entre les flux dans les ports maritimes et ceux des voies navigables en France.

ANPEI (A. Inkermans) signale que les algues en Belgique font l'objet d'épandage par tracteurs dans les champs, car ces plantes contiennent les propriétés utiles pour la culture (azote, etc.).

Intervention de E2F (P. Rottiers) : les actions des Agence de l'eau constituent un frein, et la multiplication des acteurs voulant apporter leurs contributions compliquent les choses.

E. Flipo conclut cette présentation en soulignant que l'identification de projets de nouveaux transports constitue un travail récurrent dans la direction du développement de VNF : inventaire et actualisation de projets de nouveaux transports sur toute la France (DTRM), une quinzaine de personnes chez VNF démarchent des clients potentiels. Cet inventaire de projets met en évidence les problèmes qui peuvent survenir dans chaque projet (entre 100 et 120 projets, pour un trafic consolidé nouveau prévisionnel de 13 millions de tonnes par an).

Annonce de Riverdating à Lille les 12 et 13 décembre 2023 :

Riverdating donnera lieu à cinq conférences : avancement de Seine Nord Europe, actions en cours de verdissement de la flotte de transport, compétitivité de la solution fluviale pour le transport de conteneurs, connexion entre ports maritimes et fluviaux, point d'étape sur l'étude sur évolution des marchés (ministère des Transports, DGITM).

Intervention de J.M. Samuel pour Agir Pour le Fluvial : signale le zèle de certains agents sur les amarrages intempestifs notamment sur le canal du midi : problème pour s'amarrer pour les bateaux fret saisonniers (retraités et autres) et problème d'amendes.

Anne Inkermans, pour l'ANPEI : Il faudrait au moins une semaine de tolérance avant de se faire verbaliser, de faire la chasse aux bateaux qui stationnent ou de les virer car ce genre de comportement est destructeur pour la voie d'eau (Vitry).

VNF promet un point sur ce sujet à la prochaine CNU : point sur les règles sur le réseau, rediscuter des surcontrôles, sujet Vitry le François avec les problèmes d'amarrage car les amarrages se réduisent (voir quai d'Elbeuf perdu), chômages.

Le président A. Colson remercie les participants de leurs contributions et lève la réunion à 16h00.

=>Prochaines CNU en 2024 :

- le 26 mars / le 20 juin / le 07 novembre.