



# Commission Nationale des Usagers du 9 octobre 2014

## LISTE DES PARTICIPANTS :

Président de la commission nationale des usagers	
M. Philippe RATTIER	
Représentants des intérêts de l'activité « transports »	
Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA) Mme Annie CAILLIEZ (pour la région Nord Pas de Calais) M. Olivier DELCOURT (pour le bassin parisien)	Comité des Armateurs Fluviaux (CAF) M. François BOURIOT M. Stéphane FORTRYE M. Mark BOSTIN  Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) M. Thierry CHATOR (AUTF)
Représentants des intérêts de l'activité « tourisme »	
Association Nationale des plaisanciers en eaux intérieures (ANPEI) M. Michel BOURGUIN M. Pierre PEETERS Mme Michelle PLEIFRET  DBA – The Barge Association M. Guy TOYE	Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques (CSNPSN) M. Jean-Marc LUTTON  Fédération des industries nautiques (FIN) <i>excusé</i>
Représentants de Voies navigables de France	
M. Thierry BIAIS (DT Bassin de la Seine) M. Patrick MACQUART (DT Nord-Pas de Calais) M. Mickaël RABOTEAU (DT Nord-Pas de Calais) M. Sylvain ROBICHON (DT Rhône Saône) M. Marc SCHWAGER (DT Nord-Est) M. Jean-Christophe ROY (DT Centre-Bourgogne) M. Christophe ROBET (DT Strasbourg)	Mme Isabelle ANDRIVON (DGA) M. Didier SACHY (DIEE) M. Joffrey GUYOT (DDEV/DTRM) Mme Ségolène RICART (DDEV/DTTS) M. Lionel DIEVAL (DIEE/DME) Mme Christelle BERNES CABANNE (DIEE/DME)

## LISTE DE DIFFUSION :

Les participants
Les absents excusés ou représentés : <ul style="list-style-type: none"><li>- M. Pascal MALBRUNOT (CNBA)</li><li>- M. Bruno COSSIAUX (CNBA)</li><li>- M. Michel LOMBERTY (AUTF/UNICEM)</li><li>- M. Eric DELMAS (FIN)</li><li>- M. Alfred CARIGNANT (FIN)</li><li>- M. Patrick BOVET (FFPP)</li><li>- M. DRAPIER (AFPI)</li><li>- La Glissoire</li><li>- TFL</li></ul>
M. Marc PAPINUTTI - VNF / Direction Générale Les directeurs territoriaux de VNF



## ORDRE DU JOUR :

1. Présentation des statistiques de transport (fret et tourisme)
2. Bilan 2013 du suivi des arrêts et restrictions de navigation et bilan sur les indemnisations 2013
3. Echanges sur les conditions de navigation
4. Mise à jour de la programmation des chômages 2015
5. Point sur la programmation des opérations de dragages
6. Services aux usagers / état d'avancement des programmes (volets 1 et 5).

La commission est ouverte par son président, M. RATTIER.

Le compte rendu de la réunion du 27 juin 2014, n'appelant pas d'observation des membres de la commission, est validé en séance.

### 1. Présentation des statistiques de transport (fret et tourisme)

Le support de présentation des statistiques de transport est joint en annexe 1.

Le bilan du **tourisme fluvial** est assez positif avec une bonne activité des péniches-hôtels et paquebots fluviaux. On note une augmentation de la clientèle française (+ 3%) pour les paquebots fluviaux. Le secteur des coches de plaisance reste stable, tandis que celui des bateaux-promenade présente une légère baisse (- 1,8 %).

Concernant 2014, les résultats sur l'avant-saison étaient encourageants avec des conditions climatiques favorables. Les mois de juillet et août moins ensoleillés ont été moins positifs. Néanmoins, le secteur touristique est très dynamique.

La DBA indique qu'il y a un problème de mouillage insuffisant pour les péniches hôtel en Centre-Bourgogne et demande ce que VNF prévoit à ce sujet. Le CAF indique notamment que sur le canal de Bourgogne, en provenance de la Saône, il est bien difficile d'aller au-delà de Dijon.

↳ VNF indique qu'il est prévu un point sur le sujet dragages en deuxième partie de la réunion.

Les représentants des usagers souhaitent avoir des informations sur le plan incliné d'Arzwiller qui est de nouveau tombé en panne le 4 juillet 2014, après plus d'une année d'arrêt. Il est également demandé où en est la publication du rapport du BEATT suite à l'accident survenu en 2013.

↳ VNF indique attendre très prochainement les éléments du diagnostic complet avant de pouvoir donner des échéances quant à sa remise en service. Les premiers éléments d'expertise relative au bac ont été transmis en septembre comme convenu, mais sans l'ensemble des conclusions, il est difficile de faire un pronostic fiable.

Concernant le rapport final du BEATT, VNF est également en attente du document dont il a notamment besoin pour ses assurances.

L'ANPEI demande pourquoi il n'y a pas d'indication, dans la présentation, sur la plaisance privée.

↳ VNF indique qu'il s'agit d'un oubli regrettable et en présente ses excuses. La communication relative à l'activité du tourisme fluvial – tendances 2014 qui a été présentée au CA du 2 octobre 2014 et qui inclut bien ces éléments, sera communiquée aux membres de la CNU. *Le document est mis en annexe 3 du présent compte-rendu.*

Concernant **le fret**, 2013 a été relativement stable au plan national par rapport à 2012. Les trafics en hausse sont ceux relatifs au charbon (cette forte hausse devrait être très conjoncturelle et ne se confirme pas en 2014), produits agricoles, métallurgiques et chimiques. Par bassin, notons une augmentation au niveau des bassins du Rhin et de la Moselle, une certaine stabilité au niveau des bassins de la Seine et du Nord-Pas de Calais, mais une baisse relative sur Rhône-Saône.

Les premières tendances de 2014 montrent que les baisses les plus importantes sont attendues sur les matériaux de construction (principalement dû à une baisse de la construction notamment en Ile-de-France) et les produits pétroliers. Par contre, les secteurs des engrais et produits chimiques restent en hausse. A noter une attente en 2015 de la reprise de la construction automobile qui pourra relancer certains trafics comme en métallurgie.

Le CAF indique que le retour sur le bilan 2013 intervient trop tard dans l'année et qu'il aurait fallu passer plus de temps pour présenter les premières tendances de 2014.

- ↳ VNF propose que ce bilan puisse être réalisé dans la mesure du possible lors d'une CNU de fin de premier semestre.

M. Rattier demande si VNF a une idée de l'ordre de grandeur du partage des modes de transports au niveau des ports pour 2013.

- ↳ A l'échelle nationale (intégrant des régions « non mouillées »), la part modale pour le fluvial en 2013 était de l'ordre +3% et elle progresse régulièrement. VNF indique qu'il est difficile d'obtenir des données que ce soit côté portuaire comme ferroviaire, et dispose juste de données sur les conteneurs, au niveau des ports de Marseille et du Havre qui montrent là aussi une progression régulière et importante du fluvial (avec une part modale pouvant assez supérieure au ferroviaire). VNF travaille avec ses partenaires portuaires pour améliorer les échanges de données.

Un travail est également en cours sur le potentiel de la filière « colis lourds » dont le report sur le fluvial pourrait se développer ces prochaines années car transport de plus en plus difficile via la route. Le CAF indique également que cela nécessitera l'adaptation de la flotte si l'on veut optimiser ces types de transport, avec notamment l'apparition de nouveaux formats/gabarits à transporter (ex. la filière automobile).

Suite à la demande de M. Rattier sur le potentiel du transport des déchets, VNF indique que cela est inclus dans les statistiques de la NST09 qui comprend également les conteneurs. Cela reste encore assez modeste mais avec quelques projets en gestation, comme sur le CMRE par exemple.

Le CAF demande ce qu'il advient de la nomenclature NST des années 70 qui ne comprend pas la filière conteneurs (tout est mis par défaut dans la dernière catégorie de la nomenclature) et demande sa révision. Il faudrait en effet pouvoir dissocier dans la comptabilisation des conteneurs le transport de produits finis et celui des déchets. Par exemple, en 2013 sur la Seine, il y aurait eu 229 000 EVP dont 30 000 caissons déchets (soit 13% environ).

- ↳ VNF indique qu'il sera difficile d'avoir prochainement une révision de cette nomenclature (MEDDE et commission Européenne à mobiliser), mais l'établissement est prêt à travailler sur le sujet avec les professionnels pour voir comment mieux exploiter les données afin de mieux connaître et quantifier ce qui circule sur la voie d'eau.

Pour finir sur ce chapitre, M. Rattier demande à VNF de préciser sommairement sa politique commerciale.

- ↳ VNF indique que les 3 principaux axes de cette politique sont :
  1. Une politique de l'offre tournée vers les capacités des transporteurs à proposer une offre adaptée aux besoins logistiques, avec des bateaux plus adaptés (avec le soutien du PAMI<sup>1</sup>...);
  2. Une action tournée vers la demande avec le développement des contrats de partenariats (comme par exemple avec EDF pour les colis lourds ou avec les grands comptes), la relation aux chargeurs afin d'intégrer et faire connaître ce maillon de la logistique transport ;
  3. Mettre en relation l'offre et la demande (politique portuaires sur les concessions et avec les ports maritimes, Riverdating).

+ un travail par bassin, en coordination avec les ports, pour attirer les clients vers la voie d'eau (ex. sur le Rhône avec le port de Marseille ou sur la Seine avec HAROPA).

## **2. Bilan 2013 du suivi des arrêts et restrictions de navigation et bilan sur les indemnisations 2013**

Suite à la présentation de VNF (jointe en annexe 1), les questions suivantes ont été soulevées.

La DBA souligne le nombre important de chômages annulés, qui induit par conséquent un certain retard dans la rénovation du réseau (en particulier, sur le petit gabarit).

La CNBA indique qu'il y a peu d'information sur les raisons de l'annulation de ces chômages. Mais elle note néanmoins un effort de VNF pour consulter un minimum les usagers avant de programmer des arrêts pour travaux imprévus en cours d'année.

- ↳ VNF indique qu'il y a principalement 2 raisons aux annulations de chômages : recalage budgétaire et retard dans les études ou la passation des marchés publics (marché infructueux par exemple). VNF rappelle que la programmation des chômages se préparant plus d'un an avant leur réalisation, cela peut conduire à un « surbooking » afin de réduire les ajouts en cours d'année le cas échéant.

Le CAF demande si VNF a des statistiques sur le nombre de fois où les ouvrages sont sollicités par an afin de comparer le niveau de sollicitation et les occurrences des pannes.

<sup>1</sup> PAMI = plan d'aide à la modernisation et l'innovation

- ↳ VNF possède un suivi des passages des bateaux sur un nombre défini d'écluses « clés » (mais difficile de le faire sur les 2000 écluses – priorité sur le grand gabarit) et travaille sur la mise en place d'un indicateur de fiabilité ou disponibilité du réseau. Toutefois, il y a encore un gros travail de fiabilisation de la donnée avant de pouvoir établir des indicateurs exploitables. D'autre part, les données disponibles ne permettent pas d'établir une corrélation statistique fiable entre le niveau de rénovation du réseau et sa fiabilité (état des ouvrages et risque de défaillance).

L'AUTF demande qui gère les grands barrages de Seine car il y a eu un souci de lâchers en 2013.

- ↳ VNF indique qu'il s'agit de l'EPTB<sup>2</sup> Seine Grands Lacs qui est un établissement public interdépartemental. Il y a eu effectivement un lâcher malencontreux peu de temps après une période de crue qui a pénalisé la navigation sur la Seine en prolongeant l'effet de la crue sur les restrictions de navigation. Une meilleure coordination entre les Grands lacs de Seine et la DT BS de VNF a été mise en place pour éviter que cela ne se reproduise.

La CNBA a réagi sur un problème de coordination entre services gestionnaires pour la gestion des crues au niveau de Dunkerque et Gravelines qui aurait entraîné un arrêt de plusieurs jours sur le grand gabarit.

- ↳ La DT NPDC de VNF précise qu'il y a un protocole préfectoral pour la gestion des tirages à la mer et que les décisions sont prises sous la directive du préfet.

VNF indique que si les événements imprévisibles (événement climatiques, incident sur le réseau ou avarie sur un ouvrage) sont en grande majorité annoncés conformément à ses engagements, il y a encore de gros efforts à faire pour prévenir au moins 15 jours avant la réalisation de travaux de maintenance. En règles générales, ce type d'intervention est annoncé une semaine avant leur réalisation, ce qui reste insuffisant. Concernant les manifestations nautiques dont le délai d'information préalable d'un mois a peu été respecté en 2013, cela peut s'expliquer en grande partie par le fait que la procédure d'autorisation a changé avec la création de l'EPA (et la disparition des Services Navigation). Aussi, 2013 a été une période de transition et de rodage avec les services préfectoraux. Il y a eu toutefois des avis informatifs préalables émis dans les temps qui ne sont pas pris en compte dans ce bilan.

Le sujet indemnisation présenté en séance porte sur ce qui a été effectivement payé en 2013, mais le solde réalisé en 2014 n'y figure pas. Il est rappelé que le dispositif rénové en juin 2014 concerne les transporteurs de fret.

### 3. Echanges sur les conditions de navigation

La CNBA revient sur le problème de la lisse horizontale au niveau de l'écluse du Coudray et les difficultés pour s'amarrer. Elle demande également quand les petites écluses de la Seine amont seront remises en service.

- ↳ La DT BS de VNF indique que suite aux problèmes sur le barrage de Vives-Eaux, les travaux sur Coudray ont été retardés. Cela sera réalisé très prochainement et ne devrait pas nécessiter un arrêt de navigation.

La CNBA indique qu'il y a de gros soucis sur la Seine aval (Amfreville et Notre Dame la Garenne notamment).

- ↳ La DT BS de VNF doit faire un point sur le sujet qui sera vu lors de la prochaine CLU de la Seine aval.

La CNBA signale également des difficultés de navigation au niveau du canal de l'Oise à l'Aisne (problème de mouillage cet été et automatisme en panne réduisant l'amplitude horaire de navigation).

La CNBA indique que la télécommande unique sur le canal St Quentin fonctionne mal. Elle souhaite certes un système universel, mais quelque chose de plus simple, moins gros et sans chèque de caution.

- ↳ VNF qui n'avait pas eu ce retour sur l'utilisation de la télécommande unique va étudier la question afin de trouver l'origine de ces dysfonctionnements. VNF précise qu'il s'agit d'un prototype en phase d'expérimentation et que l'on est en train de fiabiliser le dispositif. Il est proposé de faire un retour sur l'expérimentation de la télécommande unique lors de la prochaine CNU.

Le CAF indique à VNF que le bateau Porthos (type Freycinet) a fait remonter une série de remarques sur les conditions de navigation sur plusieurs voies d'eau du réseau de VNF, et en particulier sur l'état du mouillage des canaux à petit gabarit et les difficultés pour s'amarrer la nuit. Il y a eu également des problèmes avec le dispositif automatique sur le canal de Rhône au Rhin branche sud.

- ↳ VNF indique avoir bien reçu par mail ces différents éléments et qu'une réponse point par point sera apportée prochainement au CAF.

<sup>2</sup> EPTB : établissement public territorial de bassin

Le CAF revient sur l'arrêt de navigation au niveau du canal du Centre : il s'agit du 3<sup>ème</sup> arrêt en 4 ans pour des raisons de problème d'eau. La subdivision de Montceau les Mines qui a régulièrement tenu informés les usagers aurait fait remonter un problème de pompe vieillissante. L'ANPEI souligne le potentiel touristique de ce canal qui a été une nouvelle fois altéré par une mesure d'économie d'eau prise dès le mois de juillet : regroupement de bateaux avec une attente de 4h limitant fortement le nombre de bassinées par jour.

- ↳ Bien que cette pompe ne sert qu'à l'alimentation d'un bief (Crissey) et que cela ne peut résoudre tous les problèmes d'alimentation en eau du canal, VNF s'engage à établir rapidement une estimation du coût de son remplacement (et de son fonctionnement).

La CNBA revient sur les jours fériés ouverts à la navigation mais dont les horaires sont ramenés à ceux du dimanche (réduction de l'amplitude horaire par avis à la batellerie). Il s'agit en particulier de la DT BS sur la Marne et la Haute Seine.

- ↳ La DT BS de VNF indique que cela fait suite à des accords syndicaux locaux datant de 2008. Cela est en cours de rediscussion avec les organisations syndicales dans le cadre de la réorganisation du service en unités territoriales d'itinéraire (UTI), ainsi que l'harmonisation des horaires sur l'Oise.

La CNBA évoque un problème d'utilisation d'un quai de stationnement pour les bateaux de commerce en amont de l'écluse d'Andrésy pour des besoins de chargement/déchargement. Le CAF indique qu'il y a un projet de réalisation d'un quai de chargement/déchargement sur ce secteur à l'horizon 2020, et que cette zone peut effectivement servir provisoirement et ponctuellement à cet effet.

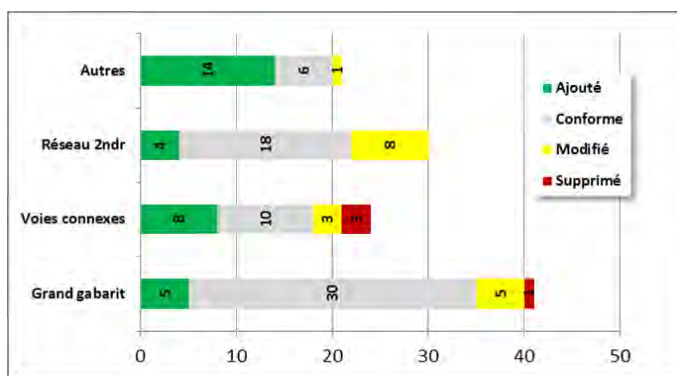
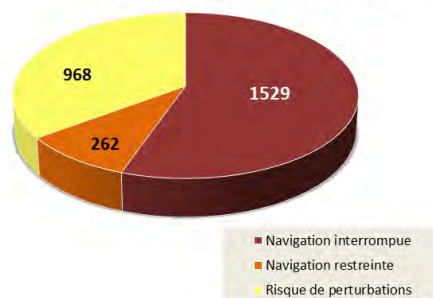
- ↳ VNF demande à la DT BS que le sujet soit éclairci en CLU.

#### 4. Mise à jour de la programmation des chômages 2015

Le conseil d'administration de VNF a délibéré le 20 mars 2014 sur la programmation des dates de chômages des canaux et rivières canalisées confiés à VNF pour la période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015. Comme chaque année, cette programmation nécessite quelques ajustements avant son entrée en vigueur.

Suite aux modifications proposées par les différents gestionnaires du réseau (tableau joint en annexe 2), on dénombre 116 chômages programmés (soit 30 de plus par rapport à la programmation initiale), représentant un cumul de 2759 jours de chômage répartis comme indiqué dans le graphe à côté. Les modifications de ces chômages sont dues à un ajustement des interventions au regard de leur état d'avancement effectif et des priorités en fonction des besoins et des moyens disponibles et à la programmation d'autres exploitants. Cela représente 854 jours de plus par rapport à la programmation initiale (+45%).

Révision : durée cumulée



Cette forte augmentation est principalement due à l'ajout des chômages sur le Rhin (dont 14 chômages programmés par EDF représentant environ 740 jours cumulés).

Le graphe ci-contre illustre la nature des modifications sollicitées (en nombre de chômages) par type de voie d'eau.

Les modifications proposées sont examinées en séance. Les remarques suivantes ont été soulevées.

#### Liaison de Dunkerque à Valenciennes et canal de la Deûle :

Suite à la demande de modifier les dates du chômage de l'écluse de Don, le CAF remarque que le grand gabarit du Nord-Pas de Calais va être coupé pendant 1 mois consécutif en juin et demande si ce chômage peut être coordonné avec celui des écluses de Goeulzin, Flandres et Fontinettes.

- ↳ La DT NPDC de VNF indique que cela était le cas dans la programmation initiale et que cette modification fait suite à une demande des usagers en CLU (juin 2014).

La CNBA indique que 2 chômages sont programmés en mai sur le Haut Escaut par les Belges et demande qu'une coordination soit faite.

Il est demandé à la DT NPDC d'étudier la possibilité de faire le chômage de l'écluse de Trith en mai et de laisser celui de l'écluse de Don à sa date initiale.

*[NDLR : les Belges auraient programmé respectivement 15 jours en avril (écluse de Hérinnes) et 15 jours en mai (écluse de Kain) sur le Haut Escaut. La DT NPDC qui ne peut avancer en mai le chômage de l'écluse de Trith prévu depuis plusieurs mois déjà (édition 1 de la carte des chômages de VNF pour 2015 en avril 2014), a demandé à son homologue belge de bien vouloir coordonner leurs 2 chômages sur celui de l'écluse de Trith, à savoir à compter du 10 juin 2015.*

*Concernant l'écluse de Don, il est précisé que celle-ci n'est pas sur l'axe Dunkerque-Valencienne (autre branche de l'Y du GG) et que la réalisation de ce chômage après celui des écluses de Flandres et Fontinettes est motivée pour limiter la gêne de certaines entreprises comme vu en CLU.]*

#### **Canal St Quentin :**

La CNBA demande s'il est possible de faire des passages le week-end au niveau du tunnel de Riqueval pendant le chômage.

La DT BS de VNF confirme que l'arrêt de navigation est en semaine et qu'il y aura un aller-retour par jour le samedi et le dimanche.

↳ VNF doit modifier le commentaire en observation du tableau des chômages pour la nouvelle édition.

La DT BS de VNF sollicite un chômage supplémentaire au niveau de l'écluse de Sormont, sur le canal de la Somme (section 222). En effet, le chômage qui doit débuter fin 2014 va nécessiter un délai supplémentaire pour réaliser tous les travaux de rénovation avant le transfert au CG 80. Il est donc proposé l'ajout d'un arrêt de cette écluse du 1<sup>er</sup> janvier au 15 mars 2015 (absence de trafic en cette période de l'année).

Sous réserve de l'ajustement au niveau des chômages sur la liaison Dunkerque-Escaut et de la confirmation des dates exactes des chômages sur le Rhin (commission des chômages du Rhin se réunissant fin octobre), l'ensemble des propositions a reçu un avis positif de la commission nationale des usagers. Une proposition de mise à jour de la programmation des chômages pour 2015 sera alors adressée à la direction générale de VNF en vue d'une présentation au conseil d'administration de VNF le 27 novembre 2014.

La carte des chômages du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015 sera mise à jour en conséquence et rééditée pour une diffusion au plus tard en janvier 2015.

## **5. Point sur la programmation des opérations de dragages**

Suite à la présentation de VNF (jointe en annexe 1), les questions suivantes ont été soulevées :

Le CAF demande quelle est l'échéance de la mise à 4 m de l'Oise, à l'aval de Creil et le programme des travaux associés.

↳ VNF indique que le programme dragages 2015 sera arrêté et mis en ligne sur le site internet de la DT courant novembre 2014.

La CNBA demande où en est l'opération du canal de Condé à Pommerœul.

↳ VNF indique que les travaux devraient débuter en 2016. Il y a 1 200 Mm<sup>3</sup> à draguer (à titre indicatif, pour l'entretien de son réseau, VNF drague en moyenne 700 000 m<sup>3</sup> par an) et le montant d'investissement de cette opération a dû être lourdement réévalué (prescriptions réglementaires sur les terrains de dépôt), ce qui a pu générer des échanges complémentaires nécessaires avec les cofinanceurs.

L'ANPEI demande ce qu'il advient des canaux de Centre-Bourgogne, en attendant la validation des PGPOD.

L'ANPEI demande que VNF ait un plan d'actions sur le sujet faucardage (beaucoup de problèmes d'algues et d'herbe rencontrés durant l'été sur plusieurs canaux). La CNBA demande également s'il est prévu des campagnes d'opérations d'élagage des arbres sur le réseau de VNF car il y a de plus en plus de secteurs sur le petit gabarit où il est difficile de se croiser en toute sécurité (ex. sur la Marne). Il est demandé à VNF que dans ses plans de dragage soient inclus les besoins en faucardage et élagage.

↳ VNF va étudier ces questions (priorités à établir).

Pour clore ce chapitre, VNF indique que la carte des mouillages garantis éd. 2014 sera publiée d'ici la fin de l'année. Il y aura une mise à jour de cette carte environ tous les 2 ans, cela permettra d'avoir un suivi de l'évolution des mouillages réels. Le sujet sera suivi régulièrement en CNU.

La carte des mouillages cibles est en cours de finition et un plan d'action sera réalisé pour voir comment planifier l'atteinte de ces cibles sur une dizaine d'années. Cette démarche qui s'insère dans la préparation de la politique générale d'offre de service de VNF sera présentée prochainement en CNU.

## 6. Services aux usagers / état d'avancement des programmes

### Volet 1 - Les services engageant la régularité des trafics

Suite à la présentation de VNF (jointe en annexe 1), les remarques suivantes ont été formulées :

La CNBA remercie la DT du NPDC pour la réalisation du quai de chargement/déchargement de véhicules de Douai et la mise en place de panneaux d'identification des ponts (signalétique finalisée fin 2014).

La CNBA indique que dans le récapitulatif des réalisations de postes de stationnement de la DT BS, il manque le programme de ducs d'Albe mis en place sur l'Aisne et qui est très satisfaisant.

L'ANPEI indique qu'il manque beaucoup de postes d'attente sur les secteurs automatisés du petit gabarit, en particulier sur le CMRO et CMRE, ainsi que sur le canal des Vosges. Sur le canal du Centre, l'ANPEI signale qu'elle trouve dangereux de lancer les manœuvres des écluses de plus de 5 m de chute notamment (dispositifs trop proches des portes). Sur le canal du Nivernais, il a été constaté que des postes d'attente aux écluses en béton se détériorent et sont devenus dangereux.

- ↳ VNF demande à l'ANPEI de remonter par écrit ses observations et indique que cela sera revu avec les DT concernées.

La DBA indique qu'il est difficile pour des bateaux de plaisance de plus de 15 m de long de s'amarrer sur les pontons d'attente souvent trop courts et qu'il pourrait être étudié de compléter ce dispositif par un duc d'Albe implanté à une dizaine de mètres.

- ↳ VNF indique que ce sujet sera intégré dans l'étude sur le schéma national des stationnements pour la régularité des trafics (recrutement d'un AMO en cours).

### Volet 5 - SIF / Présentation de PoGo

VNF présente la dernière application développée par l'établissement pour permettre aux usagers de signaler leurs commentaires sur les conditions de navigation via mobile ou tablette. Dans un premier temps, cette application a été développée pour iPhone, puis elle sera développée par la suite pour Android. La teneur et la qualité informations données par les usagers sont de leur responsabilité.

Les premiers retours sont satisfaisants, faisant apparaître des messages constructifs et productifs.

Pour les évolutions futures, cela se fera en fonction des priorités qui seront arbitrées par la DG de VNF

## ANNEXES

Annexe 1 : Supports de la présentation de la CNU du 09/10/2014 ;

Annexe 2 : Tableau sur les propositions de modifications des chômages 2015 (2 documents tels que présentés en séance) ;

Annexe 3 : Communication au CA du 2/10/2014 sur le tourisme fluvial.

*Les prochaines réunions de la CNU sont programmées :*

- le vendredi 12 décembre 2014, de 9h30 à 12h30

- le vendredi 13 février 2015, de 9h30 à 12h30

*à l'antenne parisienne de VNF.*

CNU = commission nationale des usagers

CLU = commission locale des usagers



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**.