

Nancy, le 19 septembre 2012

## COMPTE RENDU DE REUNION VERBATIM

**objet** réunion de la commission des usagers du 20 juin 2012

**référence** ADVE/AC/XL/SV/1144

<p>Réunion du 20 juin 2012</p> <p>à la salle Vadot, avenue Milton à Nancy</p> <p><b>Rapporteur</b> : Sylvana VUYBERT</p>	<p><b>Participants</b></p> <p><b>Activité "Transports"</b> Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante du Comité des Armateurs fluviaux) Olivier DELCOURT (CNBA, suppléant de Bruno COSSIAUX) Claude DELMEIZ (marinier du Bateau KIEV, représentant de Guy MANOUVRIER CNBA)</p> <p><b>Activité "Plaisance"</b> Jean-Marie LEPINE (ANPEI) Pierre PEETERS (ANPEI) Gérard RETTIEN (Représentant du Comité national Olympique et Sportif) Guy TOYE (DBA) Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)</p> <p><b>Catégorie "Experts"</b> Jean-Claude JACQUES (Fédération de Pêche de Meurthe et Moselle, représentant l'URGE) Bastien VANMACKELBERG (France Agrimer Lorraine) Jean-Michel THIEBAUT (Coopérative Agricole Lorraine) Gérard STARCK (Groupement des Chargeurs de Lorraine, représentant de l'AUTF) Christian PICHET (France Hydroélectricité)</p> <p><b>VNF :</b> Corinne de LA PERSONNE (directrice interrégionale) Michelle LAQUENAIRE (ADVE) Sylvana VUYBERT (ADVE) Xavier LUGHERINI (ADVE) Olivier VERMOREL (AEGT) Bruno SAINTOT (AEME) Claude LOUIS (AEME) Philippe MOREL (AEME) Lionel VUITTENEZ (DL Haute-Marne)</p> <p><b>Excusés :</b> Bruno COSSIAUX et Guy MANOUVRIER (CNBA) Philippe DAUNE (Unicem Lorraine) Régis DUMAY (Ardennes Nautisme)</p> <p><b>Absents :</b> Association Française des Ports Intérieurs Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques Fédération des Industries Nautiques Fédération Française des Ports de Plaisance Union des Chargeurs fluviaux de Lorraine</p>
--	--

**Diffusion** : Participants, Direction interrégionale du Nord-Est, VNF – DIEE, VNF – DEV

Corinne de LA PERSONNE, directrice interrégionale du Nord-Est de VNF, ouvre la séance et invite les participants à se présenter.

Corinne de LA PERSONNE annonce la réouverture de l'Embranchement de Nancy pour les bateaux de plaisance avec un enfoncement limité à 1,50 m. Les bateaux de commerce pourront naviguer sur l'Embranchement de Nancy dès que des dragages auront été réalisés sur les points sensibles.

Corinne de LA PERSONNE fait part de l'ordre du jour de la réunion, puis signale la présence de Lionel VUITTENEZ de la Délégation Locale VNF de Haute-Marne, car au 1<sup>er</sup> janvier 2013 cette dernière sera intégrée à la direction interrégionale du Nord-Est en même temps que la création de l'EPA (Établissement Public Administratif). Le canal entre Champagne et Bourgogne sera donc géré par la direction interrégionale du Nord-Est.

Pierre PEETERS demande s'il sera possible d'obtenir une nouvelle carte du réseau de la DIR Nord-Est dans sa nouvelle configuration.

## 1 – Statistiques du trafic

Xavier LUGHERINI, adjoint au responsable de l'arrondissement Développement, présente les statistiques du trafic d'une manière générale, puis les statistiques sur la Moselle canalisée et enfin les statistiques plaisance.

### a) Évolution 2011/2010 des expéditions et réceptions réalisées sur les voies navigables de la DIR Nord-Est

L'évolution 2011 par rapport à 2010 sur l'ensemble des voies de la direction interrégionale du Nord-Est est négative et représente -12 % en chargements et déchargements. On atteint en 2011 un peu moins de 10 millions de tonnes contre plus de 11 millions de tonnes en 2010. On constate que le trafic sur :

- la Moselle canalisée a fortement baissé à la fois en chargement et déchargement,
- La Meuse a progressé d'environ 14 % en raison d'un trafic supplémentaire au port de Givet soit une progression de 60 000 tonnes,
- Le canal des Vosges (entre Corre et Messein) a progressé car les carrières ont davantage transporté,
- Les autres voies Freycinet ont chuté hormis sur le canal de la Marne au Rhin Est entre Laneuveville et Frouard en raison de chargements à destination du grand gabarit.

### b) Trafic des Marchandises transportées en 2011

En terme de marchandises transportées, Xavier LUGHERINI explique que 2011 est une année classique du point de vue de la répartition des marchandises (statistiques sensiblement semblables d'une année sur l'autre). Un tiers des marchandises transportées sont des produits agricoles, un peu moins d'un tiers représente des combustibles et des minéraux solides (charbon) et les minéraux bruts et minerais atteignent presque 30 %.

### c) Répartition du trafic des marchandises à l'écluse frontière d'Apach

Le trafic sur la Moselle canalisée a subi une baisse en 2011 après une remontée en 2010. Cette baisse est plus significative sur le trafic à la remonte plutôt que sur le trafic à la descente.

### d) Trafic descente et remonte à l'écluse frontière d'Apach

- En 2011, on n'atteint pas les 4 millions de tonnes pour le trafic à la descente. Il a diminué de plus de 11 %.
- Concernant le trafic à la remonte, on tend vers les 4 millions de tonnes soit une diminution de plus de 16 % par rapport à 2010.

Le trafic total enregistre une baisse de 14 %

#### e) Trafic total à l'écluse d'Apach par groupe de marchandises

La répartition en terme de marchandises reste classique d'une année sur l'autre. Les trafics exports sont dominés par l'agroalimentaire puis par les produits métallurgiques. Ces produits sont exportés vers les ports de la Mer du Nord, vers l'Allemagne ou vers d'autres pays.

Même si la part des combustibles et minéraux solides est en baisse, on constate qu'elle représente encore plus de la moitié des trafics transportés en importation à la frontière d'Apach, suivie par les minerais et déchets pour la métallurgie et enfin par les minéraux bruts et matériaux de construction.

La Moselle en importation reste largement dominée par l'activité des centrales EDF et par la sidérurgie.

Concernant la comparaison entre les 5 premiers mois de 2010, 2011 et 2012, on constate que les trafics sont en baisses en 2012 par rapport à 2010, -14,4 %. L'année 2012 par rapport à l'année 2011 affiche également un recul de 6,5 %. Ces chiffres sont dus à la baisse des trafics des produits sidérurgiques (fermeture des hauts-fourneaux de Arcelor, centrales EDF de La Maxe et Blénod qui réduisent les transports de charbon et qui changent leur processus d'approvisionnement car les centrales sont converties en centrales au gaz).

Jean-Michel THIEBAUT, Directeur de la Coopérative Agricole de Lorraine, déplore cette baisse de trafic notamment la baisse des transports de charbon et de minerais.

Michelle LAQUENAIRE signale que la CAL remonte la Moselle à vide pour charger des céréales (+100 000 tonnes il y a deux mois).

Jean-Michel THIEBAUT signale que cela ne durera pas dans le temps.

Corinne de LA PERSONNE est bien consciente des différents problèmes. L'établissement incite au transport fluvial mais n'est pas à l'origine des transports, il met uniquement à disposition l'infrastructure dans les meilleures conditions possibles. Elle explique que l'année dernière lorsque les 20 ans de VNF ont été fêtés, l'établissement espérait également fêter les 10 millions de tonnes sur la Moselle. Néanmoins, ce chiffre n'a pas été atteint et le trafic a même tendance à s'en éloigner. Les céréaliers ne pourront pas payer aux mêmes montants qu'avant le transport de leurs céréales puisque les bateaux ne sont pas chargés à la monte ou à la descente. L'établissement travaille actuellement sur le projet d'une ligne conteneurs sur la Moselle mais cela ne remplacera pas les transports de vrac pendulaires mis en place. VNF ne pourra pas résoudre ce problème seul puisqu'il n'est pas donneur d'ordre en la matière. Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle a fait part de ce problème au plus haut niveau. Elle signale qu'elle n'a aucun pouvoir pour remettre les hauts fourneaux en marche et est bien consciente des conséquences que leur arrêt peut avoir sur le transport.

Pierre PEETERS, ANPEI, signale qu'il s'agit d'une conséquence de la désindustrialisation de la région et Claude DELMEIZ craint que cela n'empire à l'avenir.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle est très attentive à ce sujet. Elle signale également avoir été surprise par la hausse du transport de laitier qui a émergé récemment.

Olivier DELCOURT, CNBA, signale qu'il se pose un problème financier pour les bateaux de commerce remontant à vide pour charger des céréales (carburant, taxes...).

Corinne de LA PERSONNE signale que la Moselle canalisée n'avait au départ pas été construite pour le transport de céréales. Cependant, il s'avère qu'aujourd'hui la vallée de la Moselle représente le premier port fluvial céréalier d'Europe, et le port de Metz est le premier port céréalier de France.

Hélène RAGGAZZINI, CFNR, signale que l'apport de charbon sur la Sarre n'est pas négligeable. Ce n'est pas un trafic sur la Moselle mais cela apporte quand même un peu de trafic.

Xavier LUGHERINI signale que ces trafics sont dus au fait que les Allemands relancent leurs centrales à charbon.

Jean-Michel THIEBAUT demande si VNF détient une perspective de ce que pourront être les évolutions des flux "remonte" dans l'avenir et demande si VNF a interpellé les industriels dans ce domaine, industriels qui ne sont malheureusement plus très nombreux.

Xavier LUGHERINI répond que les trafics alarmants dépendent fortement, en l'état actuel, de la situation de Arcelor. A priori, on aura toujours, en moins grande quantité, un trafic puisque les industries devront toujours être approvisionnées.

Michelle LAQUENAIRE signale qu'il existe d'autres petits trafics comme le transport de laitier entre Dunkerque et Mondelange. Il existe également des trafics à destination de Frouard. Mais l'équilibre connu dans le passé sera difficile à retrouver. Elle est bien consciente que les céréaliers sont très inquiets par cette situation.

Christian PICHET, France-Hydroélectricité, tient à apporter un petit éclaircissement sur ce qui a été dit précédemment concernant le choix d'EDF de transformer ses centrales en centrales au gaz. Il signale qu'il s'agit également d'un choix de l'État pour deux raisons majeures : réduire l'impact environnemental et obtenir plus de souplesse dans la mise en œuvre du process.

Corinne de LA PERSONNE signale que VNF est en train de travailler sur un trafic de transport par conteneurs avec les concessionnaires des ports de Frouard, de Metz et de Thionville. Il y a un fort potentiel. Aujourd'hui, un grand nombre de conteneurs arrivent et partent de Lorraine essentiellement par camion et aussi par voie ferrée. Dans le cadre du CPER Lorraine, afin de réaménager les plateformes et de lancer une ligne conteneurs, un appel à manifestation d'intérêt a été lancé et deux offres ont été faites. Une réunion est prévue entre les trois concessionnaires des ports, VNF, le SGAR Lorraine et Europort afin de déterminer la suite à donner à ces deux offres et comment monter cette ligne conteneurs en Lorraine. Chaque port possède sa propre vocation : Thionville a une vocation industrielle, Metz a une vocation céréalière et Frouard a une vocation tournée vers les PME PMI (y compris les entreprises des Vosges). Cette ligne conteneurs a pour objet de faire de l'intermodalité afin de diminuer fortement le transport routier. Ce projet se poursuit et si VNF parvient à un consensus avec ses partenaires, un appel d'offres devrait être lancé très prochainement.

Pierre PEETERS signale que les conteneurs à destination de Frouard ne pourront pas passer sous le pont de Pont-à-Mousson.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il est prévu de faire passer deux couches de conteneurs qui pourront passer sous le pont de Pont-à-Mousson et cela permet tout de même de trouver un équilibre financier. Il n'est pas prévu pour l'instant de reconstruire le pont de Pont-à-Mousson. Au-delà de Pont-à-Mousson, il sera possible de transporter trois couches de conteneurs. Mais le transport de trois couches sera également bloqué par le pont de Coblenze. Cette ligne sera rentable même en faisant transporter uniquement deux couches de conteneurs.

Claude DELMEIZ tient à préciser que les bateaux qui monteront avec des conteneurs, redescendront également avec des conteneurs. Ces bateaux ne transporteront pas de céréales.

Corinne de LA PERSONNE en a bien conscience, mais signale que ce ne seront peut-être pas les mêmes bateaux. On peut imaginer que les conteneurs pleins arrivent par voie ferrée et repartent vides par la voie d'eau. Des équilibres économiques doivent être trouvés et des réflexions sont en cours. Ce projet constitue pour la direction interrégionale du Nord-Est et pour l'état une priorité.

Jean-Michel THIEBAUT demande s'il existe des navires qui permettent la mixité conteneurs et vrac solide.

Corinne de LA PERSONNE signale que des recherches sont faites dans ce sens. Elle ne peut pas répondre de manière certaine mais ne voit pas ce qui pourrait empêcher cette mixité.

Jean-Michel THIEBAUT signale qu'il y aurait un grand intérêt à cette mixité.

Xavier LUGHERINI pense qu'en compartimentant la cale, cela serait tout à fait possible.

Claude DELMEIZ confirme que des navires, construits notamment aux Pays-Bas, sont étudiés pour faire à la fois du vrac et du conteneur avec un système spécifique de balastage.

Hélène RAGAZZINI se demande si les céréaliers vont vouloir partager. Elle n'est pas certaine qu'il sera possible de partager les céréales et les conteneurs dans une même cale.

Michelle LAQUENAIRE signale que des bateaux cloisonnés pour faire du vrac en tout genre ne sont plus très nombreux.

#### f) Bilan de l'activité fluvial à l'écluse frontière d'Apach

Xavier LUGHERINI signale que le trafic total des marchandises a enregistré une baisse de 14,2 % entre 2010 et 2011 suite à l'arrêt des hauts fourneaux de Arcelor et au ralentissement de l'activité des centrales EDF. Étant donné que les importations diminuent, les exportations notamment de céréales sont pénalisées. Les baisses les plus significatives se constatent sur nos trois marchandises traditionnelles qui représentent 80 % des marchandises transportées (minerai, charbon, céréales).

Quelques trafics sont restés orientés à la hausse tels que les minéraux et matériaux de constructions (+36,5 %), les produits chimiques et engrais (+ 14,9%) et les produits manufacturés (+37,5 %).

Les périodes de basses eaux sur le Rhin ont également pénalisé le trafic avec une double pénalité pour les chargeurs : moins de tonnage transporté car il y a moins d'eau et la tonne transportée est plus chère (supplément pour basses eaux).

#### g) Projet d'une ligne conteneurs

En ce qui concerne la ligne conteneurs, des travaux vont être lancés sur les trois ports publics de Frouard, Nouveau Port de Metz et Thionville. Si tout se passe comme prévu les travaux devraient débuter fin 2013 pour une livraison en 2014 (première tranche de la première phase). Les travaux débuteront sur les trois ports en même temps (pas les mêmes travaux sur les trois sites). La présentation des différents travaux sera jointe au compte-rendu.

Bastien VANMACKELBERG, France Agrimer, demande si la plate-forme multimodale contribuera plutôt au trafic "descente" ou au trafic "remonte".

Corinne de LA PERSONNE signale que le but de cette plateforme est d'équilibrer les trafics.

Bastien VANMACKELBERG demande, par rapport au trafic camion, s'il s'agirait plutôt d'une remonte vers l'Europe du Nord ou une descente des importations vers le Sud.

Corinne de LA PERSONNE signale que Saône-Moselle n'existe pas encore. Le but est d'équilibrer la descente et la remonte pour que le projet fonctionne bien mais cela se fera en fonction de l'offre et de la demande. L'objectif de la plateforme multimodale est d'ouvrir des ports les mieux équipés possibles pour inciter au transport fluvial. Cette plateforme ne

sera pas plus tournée vers le chargement que le déchargement. Elle sera faite pour les deux.

#### h) Évolution 2011/2010 des mouvements des bateaux de commerce et de plaisance aux écluses de comptage

Xavier LUGHERINI explique que les comptages sur la Moselle canalisée sont en baisse. On note une augmentation sur certaines voies à vocation touristique notamment sur le canal de la Marne au Rhin Ouest. L'embranchement de Nancy étant fermé, il n'y a pas eu de comptages à l'écluse de Fléville (en gris sur le tableau). Globalement, on constate que la fréquentation est légèrement en diminution sauf sur le canal entre Champagne et Bourgogne où on constate une augmentation plutôt des bateaux de commerce (le canal des Vosges étant fermé, les bateaux de commerce étaient obligés de faire le tour par le canal entre Champagne et Bourgogne).

Pierre PEETERS constate que la crise est bien réelle puisque même les trafics au niveau des bateaux de plaisance sont en baisse.

#### i) Les statistiques du trafic plaisance

Certains secteurs se portent bien notamment à Réchicourt.

Jacques LUCAS, Navig'France, signale que le trafic de bateaux de plaisance à Réchicourt est néanmoins en baisse.

Pierre PEETERS souligne que le nombre de passages de bateaux de plaisance est tout de même important et s'en réjouit. Comparée aux autres bassins de navigation, la direction interrégionale du Nord-Est est bien placée en termes de trafic de plaisance.

Jacques LUCAS et Pierre PEETERS ont bon espoir pour que le trafic plaisance augmente encore (si des aménagements se construisent et si tous les moyens sont mis en œuvre en faveur de la plaisance).

## 2 – Bilan de l'Écoute Externe 2011

Michelle LAQUENAIRE fait part du bilan de l'Écoute Externe. Toutes les observations (par courrier, par téléphone, au guichet, par courriel...) provenant des clients et usagers (mariniers, plaisanciers, donneurs d'ordres, sociétés de location, gérants de bateaux à passagers...) sont recensées et résumées dans un tableau de bord. Le système d'écoute externe existe depuis 1999. Il est important d'avoir des remontées d'informations pour obtenir une écoute attentive.

Les observations remontées en 2011 émanent pour la plupart d'interlocuteurs divers (la presse notamment) puis des mariniers pour 27,4%. On ne recense pas que des remarques négatives.

Les remarques recensées en 2011 portent essentiellement sur l'exploitation (programmation, pannes, gestion de l'eau...) et l'entretien (vétusté des ouvrages envahissement de végétation...).

Les remarques concernent essentiellement le canal des Vosges où le système d'écoute est important et très bien intégré dans le travail quotidien des agents.

Corinne de LA PERSONNE en profite pour signaler qu'elle est très consciente de l'état critique du canal des Vosges. De nombreuses portes ont déjà été refaites (22 lors du dernier chômage et cela constitue une première dans le service). Le service s'est consacré à la métallurgie ces dernières années. (la métallurgie a une durée de vie d'une cinquantaine d'années). Aujourd'hui, il faut se charger du génie civil qui se trouve dans un état critique. Les bajoyers se resserrent à de nombreux endroits. Les bateaux ont été autorisés à naviguer sur cette voie même s'ils se sont quelque peu élargis (obligation de renforcer les coques par les commissions de surveillance).

Pierre PEETERS signale que cet état critique est la conséquence directe d'une certaine inactivité (manque d'entretien) il y a quelques années.

Oliver DELCOURT signale que la raison pour laquelle les bateaux ne peuvent pas franchir le canal des Vosges n'est pas dû au renforcement de la coque des bateaux mais au mauvais entretien des ouvrages du canal.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il y a deux facteurs, d'une part les bajoyers se resserrent, et d'autre part les mariniers doivent renforcer les coques de leur bateau. Un relevé topographique des écluses a été effectué. Un certain nombre d'ouvrages se trouvent dans un état critique. Elle a fait remonter au niveau du siège cet état de fait. Certes, les budgets ont augmenté mais ils n'atteignent pas les montants nécessaires pour une remise en état complète. Elle se demande s'il ne vaudrait pas mieux fermer une bonne fois le canal des Vosges pour procéder à une remise en état complète au détriment peut-être d'autres voies qui devront rester ouvertes pour permettre le passage des bateaux. La politique de VNF a été d'investir énormément dans l'entretien du canal entre Champagne et Bourgogne (qui est moins critique au niveau de son état). Néanmoins, si ce canal est fermé à la navigation, les bateaux devront passer par le canal des Vosges d'où l'intérêt d'investir dans son entretien. Par ailleurs, il y a des bases de location implantés sur le canal des Vosges, il y a du tourisme dans le secteur. Il faut réussir à trouver un équilibre pour que tout le monde s'y retrouve. A l'heure actuelle, 3 millions d'euros de budget supplémentaire par an sur le petit gabarit serait nécessaire pour obtenir un niveau d'entretien correct sur le canal des Vosges d'ici à 10 ans. Il n'est malheureusement pas possible d'obtenir une telle rallonge.

Corinne de LA PERSONNE explique comment se passent les arbitrages à l'heure actuelle. Elle signale qu'il y a d'un côté le grand gabarit qu'il est nécessaire de fiabiliser en procédant à la régénérescence des ouvrages de la Moselle à raison de 7 à 10 millions d'euros tous les ans afin d'atteindre une maintenance préventive et non curative. D'un autre côté, sur le petit gabarit (hormis le canal entre Champagne et Bourgogne qui aurait vocation à être régénéré comme pour le grand gabarit), les niveaux de crédits ne sont pas suffisants pour faire de la régénérescence. VNF n'a pas les moyens de mettre en oeuvre complètement la politique de maintenance préventive car il y a une régénérescence très importante à faire sur les canaux du petit gabarit qui ont manqué d'investissement pendant de nombreuses années. L'arrivée de VNF il y a 20 ans a permis d'augmenter les moyens financiers. Ces derniers augmentent d'année en année mais cela n'est encore pas suffisant.

Pierre PEETERS signale qu'il essaie d'imaginer la pénibilité du travail pour un transporteur dans ces conditions : il n'a pas de réseaux fiables, ce n'est donc pas très aisé pour eux économiquement parlant. Il n'est pas possible de créer une ligne de commerce sur le réseau Freycinet alors que le réseau n'est pas fiable.

Corinne de LA PERSONNE revient sur le cas de la SAGRAM. Lorsque cette société a demandé pour réaliser ses trafics sur le canal des Vosges et pour lesquels les bateaux doivent franchir 4 écluses, VNF s'est engagé à remettre en état ces écluses. Cependant, les moyens financiers ne sont pas suffisants pour réaliser ce type d'opération sur l'ensemble du réseau.

Olivier DELCOURT signale qu'il y a eu un manque d'entretien depuis 30 ans, bien avant la création de VNF, et il sera difficile de résoudre les différents problèmes que cela peut poser aujourd'hui. Il suggère d'arrêter la navigation pendant un an et de remettre en état le canal des Vosges.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il est surtout important d'avoir les moyens financiers pour réaliser des travaux pendant un an et VNF n'a actuellement pas le budget nécessaire pour pouvoir le faire.

Olivier DELCOURT signale qu'il est urgent d'intervenir sur le canal des Vosges d'autant plus que les autres voies telles que le canal de la Marne au Rhin et le canal de la Meuse ne sont pas en très bon état non plus.

Corinne de LA PERSONNE signale que VNF a les mêmes préoccupations que les usagers et qu'une réflexion doit être menée sur ce sujet.

Jean-Michel THIEBAUT pense que cette réflexion doit être concertée avec les usagers. Il signale qu'un certain nombre de personnes ont investi dans des infrastructures lourdes en faveur du petit gabarit. La CAL a notamment investi dans un silo à Roville-devant-Bayon de plus de 2 millions d'euros pour pouvoir charger des bateaux Freycinet. Cet investissement a été réalisé en partenariat avec des clients qui attendent évidemment un retour positif. De ce fait, Monsieur THIEBAUT n'est pas du tout d'accord pour fermer le canal des Vosges pendant 1 an. Cela engendrerait trop de pertes pour son entreprise et pour ses partenaires.

Corinne de LA PERSONNE rassure Jean-Michel THIEBAUT en lui expliquant qu'elle n'envisageait pas de fermer le canal des Vosges pendant un an.

Olivier DELCOURT est tout à fait d'accord sur le fait qu'il ne faut pas fermer cette voie pendant un an mais au moins pendant quelques semaines pour que le maximum de réparations soient réalisées et pour permettre aux bateaux de franchir le canal sans qu'il se produise le moindre problème. A l'heure actuelle, les bateaux s'engagent sur la voie, un problème survient et ils sont obligés de faire demi-tour. Ce n'est plus possible de travailler dans ces conditions.

En revenant sur le bilan de l'Écoute Externe, Guy TOYE de DBA demande si VNF accepte les observations provenant de plaisanciers étrangers (anglais).

Michelle LAQUENAIRE lui répond que c'est tout à fait possible, ces courriers sont ensuite traduits en interne.

Hélène RAGAZZINI demande comment procèdent les usagers pour joindre les services de VNF et formuler leurs observations.

Michelle LAQUENAIRE lui répond que les usagers écrivent (mail ou courrier), ils appellent ou ils font part de leurs remarques aux agents sur le terrain ou aux guichets des bureaux VNF.

Hélène RAGAZZINI estime que 250 interventions semblent un nombre assez restreint par rapport au nombre de passages de bateaux.

Michelle LAQUENAIRE signale que tous les usagers ne se plaignent pas ou ne font pas forcément part de leurs remarques.

Hélène RAGAZZINI demande s'il existe une politique à VNF pour inciter les usagers à s'exprimer (enquêtes...).

Michelle LAQUENAIRE lui répond que des enquêtes ont été distribuées pendant des années aux usagers lors de leurs passages aux écluses. Il s'avère que ce sont très souvent les mêmes bateaux qui passent dans notre région et on ne peut pas le leur donner à chaque fois. Le système d'enquête s'essouffle un peu effectivement. Néanmoins ce système d'enquêtes est toujours en vigueur et il y a toujours des retours d'observations grâce à ce dispositif.

Corinne de LA PERSONNE signale que l'ensemble des agents ont compris l'intérêt de faire remonter les remarques formulées par les usagers "au fil de l'eau". Ils ne le prennent plus comme une critique personnelle mais comme un élément d'amélioration du service. Ces critiques permettent d'améliorer nos niveaux de service. Des rapports sont régulièrement transmis émanant de l'ANPEI notamment ou des loueurs.



Sur la Moselle canalisée, les usagers signalent que les points d'amarrage dans les écluses ne sont pas adaptés à la plaisance. Les bollards sont trop hauts pour les petits bateaux, il n'est pas aisé pour eux de les atteindre.

Corinne de LA PERSONNE signale que les petites écluses Freycinet de la Moselle sont remises en service afin d'économiser l'eau. Les petits bateaux sont orientés vers la petite écluse. D'autre part, elles ont également été remises en service afin d'éviter les conflits d'usage et de cohabitation dans l'écluse entre grands et petits bateaux.

Hélène RAGAZZINI demande quelles sont les écluses qui ont été remises en service.

Michelle LAQUENAIRE signale qu'il s'agit des 4 écluses Freycinet entre Metz et Thionville et que leur réouverture est notamment due à plusieurs demandes émanant des usagers (ANPEI dans leurs rapports annuels).

Pierre PEETERS confirme que c'est l'ANPEI qui avait demandé la remise en état des écluses Freycinet de la Moselle. Il explique qu'en tant que bateau de plaisance, lorsqu'on se retrouve dans une écluse grand gabarit derrière un bateau grand gabarit, il est parfois difficile de maintenir l'embarcation et les plaisanciers ne se sentent pas en sécurité.

Sur le canal des Vosges, les remarques portent essentiellement sur l'exploitation et l'entretien. Les usagers ont très souvent signalé des problèmes liés à l'insuffisance de mouillage et à la baisse fréquente du niveau des biefs. Les mariniers ont fait part de leur mécontentement quant à la parution de l'avis à la batellerie interdisant l'accès des bateaux de plus de 5,08 m aux ouvrages du canal des Vosges et imposant une demande de dérogation pour les bateaux entre 5,05 m et 5,08 m afin de pouvoir naviguer sur le canal des Vosges.

A ce propos, Corinne de LA PERSONNE signale que l'accès au canal des Vosges entre Messein et Roville-devant-Bayon devrait revenir aux conditions normales de navigation. Les bateaux de plus de 5,05 m pourront donc naviguer sur ce tronçon sans dérogation.

Michelle LAQUENAIRE poursuit sur les remarques concernant le canal des Vosges. Les usagers signalent le manque de dragage et d'entretien des ouvrages (vétusté, bajoyers dégradés envahis par la végétation, présence de fuites...).

Pierre PEETERS signale qu'il est difficile de se croiser dans le bief de partage du canal des Vosges et qu'il est nécessaire d'entreprendre des dragages.

Concernant les dragages, Corinne de LA PERSONNE signale que VNF est confronté à un problème réglementaire. VNF ne peut procéder qu'à des dragages d'urgence. Le dragage en lui-même ne pose pas réellement de problème, mais les aires de dépôt des matériaux de dragage sont très difficiles à trouver et font l'objet d'une réglementation très stricte. Dans de nombreux endroits, les matériaux sont pollués (il n'est même plus possible d'identifier le pollueur), VNF doit donc assumer la dépollution et cela ne se fait pas sans difficultés. La direction interrégionale du Nord-Est fait peu de dragage par rapport aux autres directions.

On dénombre énormément de problèmes sur le canal de la Meuse en raison des crues de la Meuse.

Claude DELMEIZ signale qu'effectivement beaucoup de dragages sont effectués sur le bassin de la Seine et sur le canal de Bourgogne alors que sur le canal de la Marne au Rhin rien est entrepris.

Pierre PEETERS déclare être surpris par rapport à ces problèmes de dragages. Il signale qu'il s'est rendu à Iffersheim, où des dragages sont actuellement en cours sous le tunnel et des transports sont réalisés pour le transport des dépôts se trouvant dans ce tunnel. Il a discuté avec la société parisienne qui gère ces dragages (bassin de contournement et aménagement du port) qui lui a affirmé qu'elle n'avait rencontré aucune difficulté pour procéder à ces travaux. Les dépôts sont déposés sur des zones au bord du canal.

Corinne de LA PERSONNE signale que les matériaux ne sont certainement pas pollués pour qu'ils soient déposés au bord du canal.

Pierre PEETERS se demande donc si le problème des dépôts n'est pas une excuse de VNF pour ne pas faire de dragage.

Corinne de LA PERSONNE lui confirme qu'il ne s'agit pas d'une excuse d'autant plus qu'elle est en possession des crédits nécessaires pour procéder aux travaux de dragage. La difficulté réside dans l'obtention des autorisations.

Hélène RAGAZZINI signale qu'il y a un réel problème de dragage au Port de Pont-à-Mousson près du silo qui a été signalé déjà lors des deux dernières réunions des usagers et il n'y a toujours aucun travaux en cours. Il n'est pas possible pour les bateaux de charger à pleine capacité.

Corinne de LA PERSONNE et Philippe MOREL lui signalent que les demandes d'autorisation sont en cours pour le dragage dans ce secteur car les matériaux y sont pollués.

Jean-Claude JACQUES demande s'il y a du PCB dans les matériaux.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle ignore s'il y a du PCB mais c'est un endroit très pollué. Cela s'explique car il s'agissait d'un site très industriel.

Jean-Claude JACQUES demande si ces autorisations doivent passer par un CODERST (Commission Départementale de l'Environnement et des Risques Sanitaires et Technologiques).

Corinne de LA PERSONNE lui répond par l'affirmative.

Retour sur les observations sur le canal des Vosges où les usagers demandent l'implantation de nouveaux points d'amarrage et des points d'attente en amont et en aval des écluses.

Pierre PEETERS rappelle qu'à une certaine époque un cahier des charges a été signé avec VNF pour la mise en sécurité des ouvrages. Dans ce cahier des charges, il était prévu la mise en place d'amarrage en amont et en aval des écluses. Il constate qu'il n'a pas été mis en œuvre sur tout le réseau navigable de la même manière.

Sur le canal de la Meuse, les usagers signalent des problèmes de mouillage (niveau trop bas par endroit) et des problèmes d'atterrissements (bancs de sables à Dun-sur-Meuse, Mouzay, Euville, Vertuzey).

Corinne de LA PERSONNE signale que des dragages ont été réalisés sur la Meuse et notamment des dragages d'urgence (matériaux non pollués).

Les usagers demandent également l'installation de points d'amarrage, notamment en amont et en aval des écluses sur le canal de la Meuse.

Jean-Marie LEPINE de l'ANPEI signale que les plaisanciers souhaitent avant tout des points d'amarrage accessibles (bien tondre ou faucher autour des bollards...) et pouvoir débarquer correctement. Il est important pour lui de nettoyer en amont et en aval des écluses (fauchage...). Il ajoute que l'entretien des voies navigables s'améliore petit à petit un peu partout.

Sur le canal de la Marne au Rhin Est, les usagers demandent l'installation de nouveaux points d'amarrage pour les plaisanciers et les marinières, la rénovation des berges du canal. Ils signalent le manque de fond dans le bief de Nancy et ont formulé des remarques relatives à la nouvelle offre de service notamment sur les horaires de navigation. Sur le secteur de Lagarde, une demande d'allongement des horaires a été demandée. Celle-ci a d'ailleurs été acceptée. Cette demande émanait de la société Navig'France.

Jacques LUCAS apprécie beaucoup la décision qui a été prise pour allonger les horaires de navigation pour la plaisance sur le secteur de Lagarde.

Corinne de LA PERSONNE signale que ce ne sera pas possible de réitérer la même démarche sur un autre secteur car il y a un réel besoin en personnel supplémentaire.

Claude DELMEIZ signale un problème dans les horaires de navigation à la petite écluse de Frouard car celle-ci est télécommandée par l'écluse de Clévant. Cette dernière fonctionne donc jusqu'à 23h00 et démarre à 5h30. Étant donné que l'écluse de Frouard est télécommandée par Clévant, il demande s'il ne serait pas possible de la franchir à partir de 7h00 et jusqu'à 23h00.

Corinne de LA PERSONNE signale que l'écluse de Frouard est ouverte de 7h00 à 19h00 pour les bateaux de commerce.

Claude DELMEIZ signale qu'il y a un éclusier en poste à Clévant jusqu'à 23h00 et qu'il peut télécommander l'écluse de Frouard, n'est-il pas possible pour les bateaux de commerce de franchir cet ouvrage après 19h00.

Corinne de LA PERSONNE demande quelle est la destination des bateaux qui franchiraient cette écluse après 19h00.

Claude DELMEIZ signale que ces bateaux vont vers Nancy.

Corinne de LA PERSONNE répond alors que ces bateaux navigueraient de nuit. Elle signale qu'en cas d'incident, il n'y aurait pas de personnel disponible à mobiliser sur le réseau pour intervenir.

Claude DELMEIZ signale que lorsqu'il décharge à Frouard en venant de Dombasle, il ne reste que l'écluse de Frouard à descendre pour atteindre Frouard. S'il arrive après 19h00 (à quelques minutes près) il est obligé d'attendre le lendemain et de s'amarrer à l'écluse de Frouard alors qu'il pourrait déjà être au quai de déchargement de Frouard.

Corinne de LA PERSONNE signale que sa remarque est pertinente et qu'elle va voir avec son équipe s'il est possible d'accéder à la demande du marinier dans le sens Dombasle-Frouard.

Michelle LAQUENAIRE reprend le bilan de l'Écoute Externe. Les mariniers signalent qu'il n'est plus possible de se procurer de l'électricité à Nancy et souhaitent la mise en place d'une nouvelle borne électrique.

A ce sujet, une réunion doit être provoquée avec la mairie de Nancy. Pour information, la mairie a décidé de couper la borne électrique en raison d'actes de vandalisme et car des usagers ne payaient pas leurs consommations.

Claude DELMEIZ propose la mise en place d'un système à carte ou à jeton.

Jacques LUCAS intervient pour délivrer un message à la place de Jean-Michel ZORN : Concernant le quai de Varangéville à Saint-Nicolas-de-Port, il souhaite la mise en place d'une signalétique pour expliquer aux usagers comment visiter la ville via la passerelle de Saint-Nicolas. La commune ne souhaite pas intervenir car il s'agit du Domaine Public Fluvial.

Corinne de LA PERSONNE et Michelle LAQUENAIRE signalent que les crédits ne sont pas suffisants pour faire de la signalisation touristique. Il est possible néanmoins de refaire un point avec la mairie.

Concernant le canal de la Marne au Rhin Ouest, les usagers signalent le manque d'entretien et de dragage, des problèmes de niveau d'eau, la présence d'un bloc de béton dans le fond du canal dans le tunnel de Mauvages (ce bloc a été retiré). Lorsqu'un bateau

se présente le soir avant la fermeture de la navigation au nez de l'écluse, celle-ci ne garde rien en mémoire.

Olivier DELCOURT signale que dans la région de Reims, lorsque les bateaux arrivent après les horaires de navigation au nez de l'écluse, celle-ci garde l'annonce en mémoire pour le lendemain matin.

Corinne de LA PERSONNE et Michelle LAQUENAIRE signalent que le problème doit peut-être provenir des automates. Si tous les automates fonctionnaient de la même manière partout ce serait un réel avantage.

Olivier DELCOURT ajoute que l'usage d'une seule télécommande unique pour tout le réseau navigable français serait formidable et bien plus pratique.

Michelle LAQUENAIRE signale que les usagers demandent la programmation de travaux de faucardage car les bateaux sont souvent freinés dans leur progression car les herbes se prennent dans les hélices. Ce problème est récurrent tous les ans au printemps et en été.

Pierre PEETERS signale que ce problème existe également sur la Moselle sur le secteur de Pompey. La prolifération d'algues en période de fortes chaleurs est très importante.

Corinne de LA PERSONNE signale un problème d'alimentation d'eau au port de Frouard. La prise d'eau a été complétement envahie par les herbes en très peu de temps en raison des fortes chaleurs ce qui a entraîné des difficultés pour alimenter le canal et le port de Frouard d'où la fermeture de l'Embranchement de Nancy.

Hélène RAGAZZINI signale qu'elle n'a pas eu les dernières informations et se demande si ce problème sera réglé d'ici à demain.

Corinne de LA PERSONNE lui explique que deux pompes ont été mises en œuvre afin de rétablir le plus rapidement possible le niveau d'eau, et la prise d'eau a été faucardée. L'Embranchement de Nancy a été coupé à la navigation afin de s'en servir comme rigole d'alimentation. Par contre, la baisse de niveau d'eau laisse supposer qu'il y aurait une fuite dans le port de Frouard. Ce n'est vraisemblablement pas une fuite au niveau des digues mais plutôt une fuite au niveau du fond du port. Elle sera donc très difficile à détecter.

Michelle LAQUENAIRE signale que même si l'Embranchement de Nancy était fermé, les usagers ont tout de même formulé des remarques. Ils signalent notamment qu'il est difficile de s'amarrer dans les écluses, il est nécessaire de monter à l'échelle pour pouvoir s'amarrer. Un accompagnement systématique des bateaux est nécessaire.

Pierre PEETERS signale qu'il manque des zones pour s'amarrer sur l'Embranchement de Nancy. Lorsque les bateaux se trouvent entre deux écluses et qu'il y a du vent, il est très difficile de maintenir le bateau sans point d'amarrage.

Corinne de LA PERSONNE demande quels sont les ouvrages sur l'Embranchement de Nancy à équiper en priorité. Elle demande de bien vouloir nous faire remonter ces informations. Il n'est pas possible de tout faire c'est pourquoi elle souhaiterait connaître les priorités. Elle demande à l'assemblée de faire remonter les points difficiles au service lors d'un prochain passage.

Michelle LAQUENAIRE signale que les palplanches ont été découpées à "fleur d'eau" sur l'Embranchement de Nancy. Des bateaux ont été endommagés en s'amarrant près de ces palplanches.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle a vu certains endroits où les palplanches étaient effectivement découpées à "fleur d'eau" et a demandé d'apposer un panneau d'interdiction de stationner.

Jean-Marie LEPINE signale que le réel problème n'est pas le stationnement mais l'attente pour l'ouverture ou la préparation des écluses. Les bateaux peuvent être poussés par le vent vers ces palplanches.

Sur le canal des Ardennes, les observations portent sur le manque de dragage dans les biefs de Seuil à Givry et de Sauville à La Cassine, l'envasement à l'écluse 17 de Montgon, la dégradation des berges et l'abandon des maisons éclusières.

Concernant les maisons éclusières, Corinne de LA PERSONNE signale que les maisons éclusières qui ne sont pas accessibles par une voie publique ne peuvent être mises en location. De ce fait, ces maisons se dégradent petit à petit et certaines d'entre elles sont démolies. Elles ne pourraient être louées qu'à la condition que les collectivités locales mettent les chemins pour y accéder en superposition de gestion. Bien souvent, les communes refusent.

Michelle LAQUENAIRE signale que sur le canal des Ardennes, il y a énormément de maisons éclusières accessibles par une voie publique mais le service ne reçoit pas de demande de location.

Corinne de LA PERSONNE ajoute qu'on ne peut louer les maisons que si elles répondent aux normes d'habitabilité. On peut être confronté aux problèmes d'accès à l'eau potable, d'évacuation etc.

Concernant les remarques diverses, les usagers demandent très souvent l'accès à l'eau potable, à l'électricité, au carburant, au point d'accastillage et à la WIFI.

Jacques LUCAS signale que le gros problème réside dans le ramassage des déchets (poubelles) qui semble très difficile à résoudre. Il se demande quelle pourrait être la solution car les ports de plaisance tels que celui de Lagarde sont envahis par les déchets.

Corinne de LA PERSONNE signale que le problème n'est pas le ramassage mais le tri des déchets. Le service s'est vu refuser des bacs d'ordures car les déchets n'étaient pas triés. Même si les déchets sont triés, les directives de tri des ordures ménagères ne sont pas les mêmes d'une collectivité à une autre. Il y a un problème de place sur les bateaux pour installer les 3 bacs classiques de tri. Des discussions avec les collectivités territoriales vont être engagées sur ce sujet car ce ne sont pas les collectivités qui refoulent les ordures mais les exploitants choisis par ces collectivités pour traiter les ordures. La collectivité peut prévoir dans son contrat avec son exploitant que les déchets provenant de la voie d'eau ne seront pas triés (tout mettre dans un sac noir hormis le verre). VNF doit donc négocier avec les collectivités le fait d'accepter les poubelles provenant des usagers de la voie d'eau (les bacs). A l'heure actuelle, les bacs de VNF sont refoulés et il n'est pas envisageable de demander aux agents de trier les déchets des navigants.

Concernant l'avitaillement et le traitement des déchets huileux, il subsiste le problème des redevances qui n'existe pas dans les autres pays européens. En France, lorsqu'on achète du carburant ou de l'huile, on paie en même temps sa dépollution. Il n'est pas possible de mettre en place partout des points de collecte des huiles usées pour des raisons financières. Sur la direction interrégionale du Nord-Est, les points de collecte se situent à Metz, Pont-à-Mousson, écluse 70 de Saint-Étienne (CMRO), 14 de Foug (CMRO), à Toul (CMRO) et Réchicourt (CMRE).

Claude DELMEIZ signale que ces points ne récupèrent que les huiles usagées, ils ne récupèrent pas les graisses, les chiffons et les filtres. Dans les autres directions de VNF, les points de collectes récupèrent en plus des huiles usées, les graisses, les chiffons et les filtres.

Corinne de LA PERSONNE et Michelle LAQUENAIRE en prennent bonne note.

### 3 – Bilan des conditions de navigation

Philippe MOREL signale que dans le cadre de la démarche de suivi des incidents sur le réseau, VNF a mis en place un suivi statistique des arrêts sur le grand et le petit gabarit.

Il présente un bilan des conditions de navigation sur le réseau en 2011. Il explique que le service tient à jour des indicateurs qui concernent tous les événements : chômages (arrêts programmés), pannes, crues, glaces, pannes hydrauliques, désordres graves, grèves, pannes mécaniques, manifestations nautiques ou encore pollutions.

Philippe MOREL explique qu'il s'agit là des disponibilités des ouvrages avec le nombre d'arrêts sur les biefs et par ailleurs la durée de ces arrêts.

#### a. Grand Gabarit

##### ➤ **Nombre d'arrêts de courte durée sur la Moselle par écluse, par année et par cause**

Le résultat pour l'année 2011 est assez classique. Les arrêts sont dus aux chômages, aux pannes hydrauliques et aux pannes électriques. Les écluses qui subissent le plus d'arrêts sont les écluses les plus fréquentées à savoir celles situées à l'aval de la Moselle (Apach, Koenigsmacker, Thionville, Talange et Richemont).

En 2012, sur les 6 premiers mois de l'année, on observe des arrêts de navigation en raison des glaces ce qui n'est pas courant sur la Moselle canalisée.

##### ➤ **Cumul en heures des pannes de courte durée par écluse, par année et par durée**

Les écluses les plus touchées sont l'écluse de Metz en 2012 en raison des glaces et d'une période de grève, et l'écluse de Talange pour 2011.

Corinne de LA PERSONNE signale que sur ce graphique les écluses ne sont pas indiquées dans l'ordre de la voie d'eau mais par ordre alphabétique décroissant. Pour la prochaine réunion, les graphiques du bilan de navigation 2012 indiqueront les écluses dans l'ordre du fil de l'eau.

Philippe MOREL signale que les écluses à l'aval de la Moselle sont plus fréquentées. Ce graphique tient compte des 10 jours de chômages sur la Moselle, le surplus est dû à des pannes, aux glaces et aux avaries diverses notamment sur les appareils hydrauliques ou électriques.

#### b. Petit Gabarit

##### ➤ **Nombre d'arrêts sur le petit gabarit par secteur, par année et par cause**

Philippe MOREL explique qu'on retrouve toujours les mêmes causes d'arrêts sur le petit gabarit. Ces arrêts sont dus aux chômages programmés, aux crues sur certains secteurs pour 2011 et aux glaces pour l'année 2012.

##### ➤ **Nombre de jours d'arrêts sur le petit gabarit par secteur, par année et par cause en nombre d'heures cumulées**

Les secteurs les plus touchés sont l'Embranchement de Nancy (fermé depuis 2008) et Pont-à-Bar-Givet en raison des crues, des glaces, des dragages et de l'éboulement dans le tunnel de Revin du au gel.

Philippe MOREL signale qu'en un an, on a rencontré énormément de problèmes sur le secteur Pont-à-Bar-Givet.

## 4 – Chômages 2013 et 2014

### a. Chômages 2013

Philippe MOREL explique que les dates des chômages 2013 ont été discutées et convenues avec la commission nationale des usagers et ont fait l'objet d'un accord avec les directions interrégionales de VNF voisines.

Olivier DELCOURT souhaite revenir sur les chômages 2012. En raison des glaces, il y a eu près de deux mois d'arrêts sur le canal de la Marne au Rhin. Les marinières et les clients ont été pénalisés par cette grande période d'arrêts de navigation.

Philippe MOREL explique que le chômage sur le canal de la Marne au Rhin Est était programmé du 1<sup>er</sup> au 31 mars 2012. Ce chômage a eu lieu juste après la période de glace. Malgré les efforts importants déployés par la direction interrégionale du Nord-Est pour faire face à la période rude de gel, il a été nécessaire d'arrêter la navigation, la glace étant trop épaisse. Au moment du dégel, tous les moyens ont été mis en œuvre pour une reprise de la navigation juste avant la période de chômage.

Philippe MOREL reconnaît que cette période choisie pour le chômage sur le canal de la Marne au Rhin Est n'était pas judicieuse car beaucoup trop tôt dans l'année ce qui a valu un arrêt de navigation de près de deux mois. Le service a eu très peu de temps pour "se retourner" entre la fin de la période de glace et le début du chômage. Les périodes de chômages se sont ensuite enchaînées les unes derrière les autres ce qui a entraîné deux mois d'arrêts de navigation consécutifs sur notre direction. Le service a fait en sorte que le chômage du canal de la Marne au Rhin Ouest soit réduit de moitié.

Corinne de LA PERSONNE signale donc aux usagers présents dans l'assemblée qu'il est très important qu'ils signalent toute anomalie afin qu'un tel scénario ne se reproduise pas.

Corinne de LA PERSONNE signale toutefois qu'il y a eu un mauvais concours de circonstances car il y a eu une malfaçon sur les travaux de l'écluse de Frouard ce qui a valu un allongement du chômage sur le canal de la Marne au Rhin Est. Le chômage du canal de la Marne au Rhin Ouest s'est tout de suite enchaîné avec celui du canal de la Marne au Rhin Est. Il a donc été décidé de réduire le chômage du canal de la Marne au Rhin Ouest, il a même été question de le supprimer. Néanmoins, il y avait quand même quelques réparations urgentes à entreprendre et il a donc été maintenu.

Claude DELMEIZ signale que la solution aurait été d'avancer le chômage du canal de la Marne au Rhin Ouest en même temps que les réparations sur l'écluse de Frouard.

Olivier DELCOURT signale que le chômage sur le canal des Ardennes prévu du 14 octobre au 29 novembre 2013 est programmé un peu tard dans l'année.

Corinne de LA PERSONNE est d'accord sur ce point mais les plaisanciers du secteur ne sont pas d'accord pour avancer ce chômage.

Jacques LUCAS signale qu'effectivement les loueurs préfèrent la période octobre-novembre pour les chômages plutôt que la période mars-avril.

Olivier DELCOURT ne comprend pas pourquoi certains chômages ont lieu en novembre car les travaux vont être réalisés en hiver et avec les aléas climatiques, des travaux pourraient ne pas être terminés à temps. Avant, les périodes de chômage n'étaient pas programmées durant la mauvaise saison.

Corinne de LA PERSONNE signale que les chômages n'étaient pas réalisés à la mauvaise saison car le trafic plaisance n'était pas important. Il était donc possible de faire les chômages plus tôt dans l'année. Il faut désormais concilier le trafic des bateaux de commerce et le trafic plaisance. Les mois d'été sont effectivement les meilleurs mois pour procéder à des travaux mais le trafic plaisance ne permet pas de fermer les voies navigables pendant la période estivale. Les périodes de chômage sont négociées en fonction des intérêts de toutes les professions de la voie d'eau.

Jacques LUCAS insiste sur le fait qu'il n'est pas possible pour les professionnels de la plaisance de raccourcir la saison touristique. En ce qui concerne les chômages prévus sur

le canal de la Marne au Rhin Est, le secteur choisi se trouve entre Laneuveville et Réchicourt et la Société Navig-France est basée à Lagarde donc juste au centre de ce secteur. Il demande s'il serait possible que ses bateaux de plaisance puissent s'échapper par un côté ou l'autre et de ne pas bloquer les deux côtés en même temps. Il suggère de faire les travaux d'une année sur l'autre, une année côté Laneuveville et l'année suivante côté Réchicourt.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que si elle accepte de le faire pour Navig-France, elle sera dans l'obligation d'accepter les requêtes des autres loueurs de bateaux. Elle va néanmoins regarder ce qu'il est possible de faire.

Philippe MOREL signale que pour l'année 2013, ce ne sera pas possible de le faire car des travaux sont prévus sur l'écluse de Réchicourt.

➤ **Moselle canalisée**

La période de chômage est prévu sur 10 jours, du 3 juin au 12 juin 2013.

*- Entre les écluses d'Apach et de Metz*

Sont prévus des travaux sur l'écluse d'Apach (caniveaux techniques), des rainures à batardeaux à l'écluse de Thionville, des raccords électriques sur Talange, du génie civil à l'écluse de Metz, des traitement anti-corrosion des portes et du génie-civil à la porte de garde de Wadrineau et des remplacements de lisses de guidages (nombreuses remarques des usagers relatives aux lisses de guidage).

*- Entre les écluses de Metz et de Custines*

Il est prévu le bétonnage des anciens caniveaux techniques et des travaux électriques à l'écluse d'Ars-sur-Moselle.

*- Aux écluses Grand et Petit Gabarit de Frouard-Clévant*

Il est prévu de construire la station de pompage.

*- Aux écluses d'Aingeray et Villey-le-Sec*

Des visites techniques approfondies seront réalisées dans le cadre du décret de surveillance des ouvrages. Ces visites nécessitent une vidange totale des écluses. Une fois ces visites terminées, il sera possible de rouvrir la navigation plus tôt. La navigation ne sera peut-être pas interrompue pendant 10 jours sur ce secteur.

➤ **Le canal de la Marne au Rhin Est**

*- Entre les écluses de Laneuveville et de Frouard*

La navigation sera interrompue de Laneuveville à Frouard. Ce chômage sera destiné sur ce secteur à des travaux sur des portes en composite d'ouvrages, à des défenses de berges et à des remplacements de vantaux.

Pierre PEETERS demande si ces portes en composite fonctionnent bien et quel était l'avantage de leur mise en place par rapport à des portes classiques.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que ces portes ne sont pas fiables. Certaines de ces portes sont souples, elles ont donc fait l'objet d'un renforcement. Elles ont été équipées de sondes pour s'assurer d'un bon buscage. L'avantage d'avoir recours à ces portes était qu'il s'agissait d'une solution alternative à des portes métalliques.

Claude LOUIS ajoute que ces portes étaient très légères à déposer et très faciles à réparer. Mais il existe un problème de conception.

*- Entre les écluses de Réchicourt et de Laneuveville*

Il est prévu de réaliser des travaux de maintenance sur l'écluse de Réchicourt, des remplacements de vantaux, des réfections de bajoyers et des défenses de berges.



Ces travaux sont effectivement prévus en novembre et décembre ce qui n'est pas l'idéal pour des travaux de maçonnerie. Les dates de chômages ont été négociées au mieux avec la direction de Strasbourg voisine et il n'y a pas d'autres alternatives pour ces travaux.

- *Entre les écluses de Richardménil et de Laneuveville (Embranchement de Nancy)*

Des travaux de génie civil et des travaux sur les portes des écluses sont programmés.

Jacques LUCAS souhaiterait obtenir un programme plus détaillé des travaux de chômages comme cela est fait sur la direction interrégionale de Strasbourg. Il souhaiterait obtenir un retour des travaux qui ont été réalisés et un détail précis des travaux qui sont envisagés lors des prochains chômages.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que pour la prochaine réunion des usagers, une liste plus détaillée et plus précise sur les travaux de chômages programmés sera réalisée.

Philippe MOREL signale que le document présenté est un document de base qui est alimenté au fur et à mesure.

Michelle LAQUENAIRE signale qu'il lui semble que la réunion des usagers de la direction de Strasbourg a lieu plus tard dans l'année (septembre-octobre) ce qui lui permet d'avoir déjà les montants des crédits qui lui seront alloués. Cela permet d'établir précisément les travaux qui pourront être réalisés.

➤ **Le canal de la Marne au Rhin Ouest**

Des travaux sont prévus du 01/04/2013 au 28/04/2013 de l'écluse 12 de Void à l'écluse 70 de Saint-Etienne : étanchéité et réparation des vantaux, création de rainures à batardeaux, réparation de berges et de bajoyers, pose de lisses de guidage, étanchéité du pont-canal, remplacement de nappes hydrauliques, travaux de défenses de berges sur les biefs 13 à 19 versant Marne.

➤ **Le canal des Vosges**

Le chômage est programmé du 01/03/2013 au 29/03/2013.

- *Entre les écluses 46 de Corre et 34 de Fontenoy-le-Château versant Saône*

Les travaux envisagés sont : réparation des bajoyers de l'écluse 36 versant Saône, remise à neuf des appareils de manœuvre et de l'automatisation des écluses 35 à 46 versant Saône, travaux de dragage, réparation de l'étanchéité des traversées sous-fluviales biefs 37 à 40 versant Saône.

- *Entre les écluses 1 de Trusey et 27 de Fouys versant Moselle*

Il est prévu la réparation de l'étanchéité du bief de partage, la réparation des bajoyers des écluses 15, 18 et 22 versant Moselle, et des travaux de défense de berges dans les biefs 20 et 21 VM.

- *Entre les écluses 38 de Roville et 46 de Méréville*

Il est prévu des travaux de défenses de berges dans les biefs 38 à 46 VM.

- *Sur l'Embranchement d'Épinal*

Un chômage est prévu sur l'embranchement d'Épinal du 01/03/2013 au 30/04/2013 afin de construire une porte de garde à l'entrée de l'embranchement. Ces travaux sont nécessaires car il existe une fuite à cet endroit et cela permettra de traiter l'étanchéité du port d'Épinal et ainsi allonger les périodes de navigation sur ce secteur en période d'étiage. La période chômée sur ce secteur est beaucoup plus longue mais elle n'impacte que la navigation de plaisance qui souhaite naviguer jusqu'au port de plaisance d'Épinal. Le transit des bateaux de commerce ne sera pas gêné.

➤ **Le canal des Ardennes**

Les travaux de chômage auront lieu du 14 octobre 2013 au 29 novembre 2013 et concernent le secteur entre l'écluse 1 de Sauville et l'écluse 26 de Semuy. Le but de cette interruption de navigation sera d'effectuer des travaux d'étanchéité sur les ouvrages, de la maçonnerie et des défenses de berges.

➤ **Le canal de la Meuse**

Le chômage est prévu sur 29 jours du 15/09/2013 au 13/10/2013 avec une navigation interrompue entre l'écluse 39 de Donchery et l'écluse 34 de l'Alma. Il est prévu des réfections de l'étanchéité de l'écluse 37 de Sedan, de travaux de maçonnerie sur les ouvrages et des défenses de berges à Villers-devant-Mouzon.

➤ **Le canal entre Champagne et Bourgogne**

Lionel VUITTENEZ intervient pour faire part des dates de chômage pour le canal entre Champagne et Bourgogne qui ne sont pas indiquées sur les documents. Le chômage sur ce tronçon aura lieu en mai 2013 pendant 4 semaines.

Olivier DELCOURT signale que cette période de chômage sur le canal entre Champagne et Bourgogne n'est pas gênante dès l'instant que le canal des Vosges est ouvert.

**b. Chômages 2014**

Les dates des chômages pour 2014 ne sont pas encore arrêtées de manière définitive. Ce sont pour l'instant des propositions de date.

➤ **La Moselle canalisée**

Le chômage aura lieu sur 10 jours mais un peu plus tôt dans l'année puisqu'il devrait avoir lieu au mois de mai, du 19 au 28 mai 2014. La navigation sera interrompue d'Apach à Metz afin de réaliser de la réfection de génie civil à l'écluse de Thionville, des remplacements des appareils de manœuvre à l'écluse de Richemont, un traitement anticorrosion des portes et une restauration du génie civil de la porte de garde d'Argancy, un changement de portes de l'écluse de Metz et le remplacement des lisses de guidages des écluses du secteur aval.

Il est prévu une visite technique approfondie de l'écluse de Blénod-les-Pont-à-Mousson et de l'écluse de Neuves-Maisons.

➤ **Le canal de la Marne au Rhin Est**

La période de ce chômage est prévue du 15/10/2014 au 15/11/2014 pendant laquelle la navigation sera interrompue.

*- Entre les écluses 25 de Laneuveville et 26 de Jarville.*

Des travaux sur les portes en composite, des travaux de défense de berges et de remplacement de vantaux seront réalisés.

*- Entre les écluses 2 de Réchicourt et 25 de Laneuveville.*

Des travaux de maintenance sur l'écluse 2 de Réchicourt, un remplacement de vantaux, une réfection de bajoyers et des travaux de défense de berges seront réalisés.

*- Entre les écluses 5 de Richardménil et 13 de Laneuveville.*

Des travaux de défenses de berges ainsi que des travaux de génie civil sur des portes d'écluses seront réalisés.

Jacques LUCAS signale que ce chômage a lieu encore un peu trop tôt dans la saison.

Christian PICHET rejoint la position de M. LUCAS et signale que les hydrauliciens sont intéressés de savoir si ces travaux engendrent des contraintes de cote d'eau. Si des abaissements de biefs sont effectués, les hydrauliciens peuvent en profiter pour effectuer en même temps leurs travaux (sur la Moselle et la Meuse).

➤ **Le canal de la Marne au Rhin Ouest**

La période retenue serait du 31/03/2014 au 30/04/2014 avec une navigation interrompue de l'écluse 14 de Foug à l'écluse 27bis de Toul. Les travaux suivants sont prévus : étanchéité de vantaux, réfection de vantaux, création de rainures à batardeaux, réfection des berges, réfection de bajoyers, pose de lisses de guidage et travaux de défenses de berges. Le trafic Nord-Sud et Sud-Nord est bloqué par cette période de chômage (accès au canal de la Meuse)

Philippe MOREL signale que les dates de chômage pour le canal de la Meuse entre Pont-à-Bar et Troussey ne sont pas encore arrêtées pour 2014. Il serait peut-être préférable de réaliser les travaux de chômage sur la Meuse aux mêmes dates que sur le canal de la Marne au Rhin Ouest.

L'assemblée approuve cette proposition.

➤ **Le canal des Vosges**

Le chômage est prévue pour le début de l'année à partir du 20 février 2014 jusqu'au 7 avril 2014 en espérant que le même problème qu'en 2012 ne se pose pas (période de gel importante).

*- Entre les écluses 1 de Bois-l'Abbé et 34 de Fontenoy-le-Château.*

Il est prévu de réaliser des réfections d'étanchéité et la mise en œuvre d'un sectionnement du bief de partage, étanchéité de la traversée sous-fluviale de Chamousey, la réfection des bajoyers des écluses 12 et 13 versant Saône, dragages, travaux de défenses de berges et travaux MESEA.

*- Entre les écluses 28 de Portieux et 47 de Messein.*

Des réfections de bajoyers de l'écluse 29 VM, des travaux de défenses de berges, des dragages et des travaux MESEA seront réalisés.

Les travaux d'étanchéité sur l'Embranchement d'Épinal seront poursuivis. Le chômage sur ce secteur aura lieu du 01/02/2014 au 31/04/2014.

➤ **Le canal des Ardennes**

La navigation sera interrompue de l'écluse 5 de Saint-Aignan à l'écluse 26 de Semuy du 16 octobre au 30 novembre 2014 afin de réaliser des travaux de maçonneries aux écluses 5 de Saint-Aignan et 3 de Malmy et dans le tunnel de Saint-Aignan, ainsi que des travaux d'étanchéité des écluses du versant Aisne.

➤ **Le canal de la Meuse**

Comme dit précédemment, les dates pour ce chômage ne sont pas encore arrêtées. Il pourrait avoir lieu en même temps que sur le canal de la Marne au Rhin Ouest. Des travaux de défenses de berges et de génie civil sur les écluses seront réalisés.

Corinne de LA PERSONNE signale que ces dates de chômages pour 2014 ne sont pas arrêtées et ne sont pas encore passées en commission des chômages. Elle signale à l'assemblée qu'il est encore possible de faire remonter des remarques après la réunion des usagers.

Gérard RETTIEN remarque que le service attache beaucoup d'importance au confort des usagers. Il demande s'il est possible de trouver les renseignements du guide du plaisancier sur internet. Par ailleurs, il signale que les usagers pratiquant l'aviron, la voile, le canoë-kayak ou encore le triathlon ont tous une interprétation différente des textes réglementaires en matière de sécurité. Il souhaiterait donc provoquer une rencontre entre VNF et le Comité National Olympique et Sportif afin d'obtenir quelques précisions sur la réglementation.

Philippe MOREL signale qu'en matière de sécurité, ce qui s'applique d'une manière générale est le RGP (règlement général de Police). Celui-ci date de 1973 et tout n'est pas à jour dans ce règlement notamment en ce qui concerne les sports nautiques. Le nouveau RGP n'a pas encore été publié. Il est donc favorable pour qu'une telle rencontre aboutisse.

Gérard RETTIEN s'adresse ensuite au représentant des pêcheurs et souhaite également le rencontrer afin de régler différents litiges qui peuvent survenir entre les pêcheurs et les pratiquants de sports nautiques (récemment des pêcheurs ont jeté des cailloux sur des avirons qui préparent les championnats du monde, quelques embarcations ont été détruites).

Jean-Claude JACQUES est également favorable pour organiser une telle rencontre afin que les relations entre tous les usagers se passent le mieux possible.

## 5 – La nouvelle offre de service aux usagers

Corinne de LA PERSONNE signale qu'une réorganisation est prévue au sein de la direction interrégionale du Nord-Est d'ici à 2013.

L'arrondissement Hydraulique Maintenance et Exploitation devient l'arrondissement Environnement Maintenance et Exploitation. Les arrondissements Études et Grands Travaux et Développement de la voie d'eau n'ont pas évolué. L'arrondissement Maîtrise d'Ouvrage, Prospective et Finances a évolué dans le sens où il pilote désormais les certifications et labellisations.

Corinne de LA PERSONNE rappelle que la DIR Nord-Est est toujours certifiée ISO 14001 pour les défenses de berges et digues en techniques végétales, et qu'elle est désormais labellisée "Développement Durable" par VNF pour son activité chômage (première direction interrégionale à être labellisée par VNF). VNF a également reçu un prix au niveau national par le Commissaire du Développement Durable au salon Pollutec à Paris pour ses actions en faveur des digues et des berges, et a été nommé en troisième position au niveau européen toujours pour ces mêmes activités. Les systèmes de labellisation se poursuivent désormais pour les activités dragages puis gestion hydraulique.

Au niveau des Unités Territoriales d'Itinéraires (UTI), l'UTI Meuse et l'UTI Ardennes sont regroupées et forment l'UTI Meuse-Ardennes. Ce regroupement permet une gestion d'itinéraire cohérente et une gestion des barrages cohérentes sur l'ensemble de l'axe. Au 1<sup>er</sup> janvier 2013, la direction interrégionale va s'agrandir puisque le canal entre Champagne et Bourgogne sera désormais intégrée à la DIR Nord-Est avec la création de l'UTI Canal Champagne-Bourgogne.

Les enjeux de cette réorganisation est de :

- répondre aux deux enjeux externes à savoir la mise en œuvre des nouveaux niveaux de service et le renforcement de la maintenance spécialisée et la réduction de l'effectif (il a été demandé à la Direction interrégionale du Nord-Est de réduire ses effectifs de 80 postes entre le 01/01/2011 et le 31/12/2013). La direction comptait jusqu'à présent 770 postes, il s'agit donc d'une baisse importante. La Délégation Locale de Haute-Marne sera également impactée par la baisse d'effectif puisqu'elle perdra 11 postes d'ici à fin 2013.
- Répondre à deux enjeux internes à savoir maintenir toutes les voies en état de bon fonctionnement et en capacité de répondre à toute demande de trafic, et de sécuriser chaque agent sur un emploi qui lui correspond et qui lui convient, aux plans professionnel, géographique et financier.

## 6 – Les engagements de VNF à l'horizon 2018

### a. Adapter le service aux enjeux de chaque itinéraire

Une nouvelle hiérarchisation du réseau a été adoptée :

- Un réseau principal (voies à grand gabarit et voies dites connexes) : Moselle canalisée, partie aval de la Meuse en tant que voies grand gabarit et canal entre Champagne et Bourgogne et tronçon Réchicourt-Lagarde (CMR Est) en tant que voies connexes,
- Un réseau secondaire à exploitation saisonnière : toutes les voies à petit gabarit de la DIR Nord-Est (canal Marne au Rhin, canal des Vosges, canal des Ardennes, canal de la Meuse...)

Les modes d'exploitation sur ces différents réseaux ne sont pas les mêmes :

- Navigation libre,
- Navigation à la demande,
- Service spécial d'éclusage,
- Délai de prise en charge des usagers (annonce avant 15h00 la veille pour le lendemain).

Olivier DELCOURT ne comprend pourquoi il est nécessaire de s'annoncer puisque que le cahier de l'éclusier existe, il donc possible de voir arriver les bateaux.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que le cahier de l'éclusier n'est pas encore complètement déployé partout. Il devrait être opérationnel partout prochainement.

Les enjeux sont plus importants sur les réseaux saisonniers puisque la baisse des effectifs concerne surtout ces réseaux.

Au niveau du réseau saisonnier, il a été décidé d'offrir 9h d'amplitude de navigation de 9h00 à 18h00. Il est possible d'obtenir 12 heures de navigation pour les bateaux de commerce uniquement avec une navigation à la demande de 7h00 à 9h00 et de 18h00 à 19h00. Pendant ce temps-là, des agents sont présents durant tout le temps de navigation via les Postes de Commandement d'itinéraires pour assurer la sécurité des usagers. Les agents sont présents de 8h45 à 18h15 et de 6h45 à 19h15 lorsqu'il y a des bateaux de commerce programmés (heures supplémentaires pour les agents).

#### b. Garantir une meilleure gestion hydraulique

Les agents ont pour mission principale sur le réseau saisonnier la gestion hydraulique (niveau d'eau, fonctionnement des prises d'eau...) puisque le secteur est automatisé.

#### c. Déployer une maintenance spécialisée préventive pour fiabiliser la disponibilité du réseau

Corinne de LA PERSONNE signale que le nombre de postes sur le grand gabarit devrait augmenter afin d'assurer une maintenance préventive. Le but est de mettre en place une télégestion à distance des ouvrages de la Moselle (mise en place de deux centres de télégestion, un à Frouard et un autre à Koenigsmacker) en utilisant la fibre optique et d'autres systèmes hertziens pour assurer le rapatriement des images caméras vers les sites. On demandera toujours aux agents de connaître les manœuvres de leurs ouvrages pour qu'en cas de panne, ils soient capables de gérer le problème. Ce projet est prévu pour 2014-2018. La télégestion ne sera pas immédiatement mise en place sur la Moselle car il y a beaucoup de travail à réaliser en amont et notamment la régénérescence des ouvrages (fiabiliser les ouvrages).

#### ➤ L'organisation Type

Les canaux ont été découpés en tronçons. Sur chaque tronçon, une équipe de trois agents est mise en place pour assurer les 9 heures d'amplitude de navigation. Dans les PC, il y aura deux équipes de trois agents. Ces équipes seront les premières à revenir sur le terrain en cas de problème si le personnel venait à manquer. Des équipes IDEE sont également déployées pour assurer la maintenance préventive des ouvrages linéaires (biefs...). Par ailleurs, il existe également des ateliers regroupant des équipes de maintenance spécialisées pour les ouvrages ponctuels.

Trois UTI sont déjà réorganisées de la sorte : UTI canal des Vosges, UTI CMR Ouest, UTI CMR Est. Toutes les UTI de la DIR NE seront à termes réorganisées de cette manière.

Pierre PEETERS demande si un calcul a été réalisé pour connaître le temps exact d'intervention d'un agent pour une panne.

Corinne de LA PERSONNE signale que les tronçons font en moyenne 25 km. L'usager est pris en charge au plus tard dans la demi-heure.

Pierre PEETERS signale qu'il y a donc un grand intérêt à mettre en place des amarrages près des écluses car si le bateau doit attendre 30 minutes en cas de panne, il est obligé de tourner en rond devant l'écluse.

Jean-Marie LEPINE demande s'il existe une liaison téléphonique sérieuse à Fontenoy-le-Château car les interphones sur ce secteur ne fonctionnent pas et le réseau pour les portables y est insuffisant. Il signale qu'il n'est pas passé sur ce secteur depuis 3 ans mais qu'un réel problème de communication existait.

Philippe MOREL signale qu'effectivement le PC de Golbey a du mal à communiquer avec les usagers par téléphone en raison du problème de réseau sur ce secteur. Les interphones vont être vérifiés pour qu'ils soient en bon état de fonctionnement.

Jean-Marie LEPINE souhaiterait qu'un relais pour la VHF soit mis en place de manière à ce que la communication soit possible pour les usagers mais aussi pour les agents VNF.

#### d. Concertation avec les usagers

Un dispositif de concertation a été mis en place basé sur une commission nationale des usagers et onze commissions territoriales.

Corinne de LA PERSONNE signale que lors de la première réunion de la commission territoriale "Lorraine Champagne-Ardenne" du 12 janvier 2012, il a été décidé de mettre en place des sous-commissions, une sous-commission "Transport Tourisme et Territoires" et un "comité des ports du bassin de la Moselle". Un courrier a été adressé à tous les membres titulaires de la commission pour savoir s'ils souhaitaient participer aux travaux de ces sous-commissions. Corinne de LA PERSONNE signale aux personnes de l'assemblée qu'il est également possible pour elles de participer à ces travaux de sous-commission et signale que si des personnes sont intéressées, elles peuvent se manifester.

Le "Comité des ports du bassin de la Moselle" se réunira le 13 septembre et la sous-commission "Transport Tourisme et Usagers" le 21 septembre prochain.

#### e. Amélioration des niveaux de service

Le but est de définir puis garantir un mouillage adapté aux trafics et aux bateaux (une carte des mouillages sera jointe au compte-rendu) et de créer des classes de mouillage pour palier l'hétérogénéité et poursuivre une logique de réponses aux besoins socio-économiques.

- Le mouillage du réseau saisonnier est garanti à 2,20 m,
- Le mouillage de la Moselle canalisée est garanti à 3,00 m,
- Le mouillage de la Meuse Grand gabarit est garanti à 2,75 m (ce mouillage est aligné sur le mouillage de la Meuse en Belgique).

#### f. Amélioration des services aux usagers

Les services aux usagers se déclinent selon 5 volets :

- Volet 1 : les services engageant la régularité des trafics (signalisation, guidage, garages à bateaux, points de débarquement des véhicules, entretien léger),
- Volet 2 : les services du quotidien (amenées des fluides : eau et électricité),
- Volet 3 : les services au fort impact environnemental (collecte et traitement des déchets, des eaux noires et grises, avitaillement en carburant),
- Volet 4 : les lieux de vie (ports de marchandises et de plaisance, haltes nautiques),
- Volet 5 : les services d'informations fluviales (GPS, AIS, calcul d'itinéraires, WIFI aux écluses, géolocalisation, numéro vert).

Guy TOYE signale que les bateaux de plaisance de grande taille ont énormément de problèmes pour s'amarrer. La plupart des ports ne possèdent pas de structures pour accueillir les bateaux de plus de 15 m. Dans les ports de plaisance, il y a très souvent des emplacements réservés pour les bateaux-hôtels ou bateaux à passagers. Ces bateaux ne viennent qu'une fois par semaine dans les ports, est-il donc possible de disposer de ces places lorsque les bateaux-hôtels n'y sont pas amarrés ? Il demande s'il est possible de faire une note de service dans ce sens pour que les bateaux de plus de 15 m puissent s'amarrer aux emplacements réservés pour les bateaux hôtels lorsque ceux-ci n'y sont pas stationnés.

Xavier LUGHERINI lui répond que pour pouvoir faire une instruction aussi formelle, il faudrait que les bateaux-hôtels nous signalent de manière précise les journées dont ils ont besoin pour se stationner à ces endroits, mais malheureusement ces jours peuvent changer d'une année sur l'autre.

Philippe MOREL signale que la réglementation en vigueur ne s'oppose pas à la proposition de Guy TOYE. Néanmoins, le RGP prévoit que pour toutes les zones de stationnement réservées aux bateaux à passagers ou bateaux-hôtels, les autres bateaux peuvent s'y amarrer mais doivent laisser la place dès que le bateau à passagers ou bateau-hôtel arrive. La proposition va être étudiée avec des systèmes de calendrier.

Jean-Marie LEPINE signale qu'un problème se pose notamment à Pargny-sur-Saulx où l'accès au port est interdit aux bateaux de plus de 11 mètres. Mais cette interdiction n'est pas officielle, elle provient de la commune. Elle n'a aucun droit d'interdire les bateaux de plus de 11 mètres.

Corinne de LA PERSONNE signale par ailleurs qu'elle vient d'avoir connaissance d'un problème à Réchicourt. Les éclusiers en poste ne voient pas les bateaux qui arrivent de Strasbourg. Une réunion va être provoquée avec la direction interrégionale de Strasbourg afin de connaître les bateaux de plaisance qui arrivent de Strasbourg vers Réchicourt. Des installations telles que des caméras ou des faisceaux seront peut-être nécessaires pour remédier à ce problème et savoir à l'avance les bateaux qui arrivent.

Jacques LUCAS propose de mettre en place une caméra à l'Embranchement de la Sarre afin de pouvoir mieux gérer les attentes des bateaux. Les usagers ne sont pas contre l'attente mais il est nécessaire qu'ils comprennent pourquoi ils doivent attendre.

Jean-Marie LEPINE signale que ce problème de visibilité à Réchicourt a été évoqué aussi bien à Nancy qu'à Strasbourg.

Corinne de LA PERSONNE poursuit et signale que l'amélioration des services aux usagers passent également par l'information fluviale (numéro vert d'appel unique) et par la vigilance sur les délais d'information des usagers :

- annonce des dates de chômage = 1 mois,
- modification des dates de chômage = 1 mois,
- modification de la durée des chômages = 4 heures,
- arrêts restriction de navigation = 4 heures,
- Événement prévisible = 15 jours.

## 7 – Amélioration des équipements mis à disposition des usagers : Schéma directeur des services aux usagers de la voie d'eau

Un nouveau schéma directeur va être réalisé dans le cadre de la commission territoriale.

### a. Travail effectué en direction interrégionale

Un premier schéma pour la direction interrégionale du Nord-Est a déjà été réalisé il y a quelques années. Ce schéma intégrait les installations dans le cadre des concessions (mise en place, renouvellement, avenant).



Corinne de LA PERSONNE signale que ce premier schéma n'a pas été totalement respecté par manque de moyens.

Ce schéma doit désormais être réactualisé.

#### b. Analyses du siège

Le siège de VNF souhaite également faire aboutir la démarche et a effectué des analyses nationales et régionales. Ces analyses débouchent sur la classification des types de services en 5 groupes (services engageant la régularité des trafics, services du quotidien, services au fort impact environnemental, lieux de vie et services d'informations fluviales) puis l'identification des types d'usagers et ce qu'ils produisent.

On distingue les transporteurs de marchandises, les transporteurs de passagers, les plaisanciers, les bateaux stationnaires.

Ces usagers produisent les déchets suivants : ordures ménagères, eaux usées, déchets dangereux liquides (déchets huileux et graisseux...) et déchets dangereux solides (batteries, chiffons souillés...)

Pour la direction interrégionale du Nord-Est, il en ressortait un volume théorique (gisement) d'eaux usées basé sur le nombre de bateaux et le type de bateaux. On constate une part importante d'eaux usées générées dans notre direction avec une part relativement importante des bateaux de commerce à grand gabarit.

#### c. Les suites à donner

Le siège souhaite maintenant que les régions :

- Mettent en cohérence l'ensemble des schémas,
- Développent les services proposés,
- Mènent des réflexions avec la commission des usagers et la commission territoriale,
- Déploient à moyen terme des services selon des modalités à définir.

### 8 – Projet CIGTF : Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic Fluvial / Moselle 2020

Bruno SAINTOT, responsable de ce projet explique qu'il est prévu à l'horizon 2014-2015.

#### a. Les objectifs du projet CIGTF / Moselle 2020

Ce projet comporte plusieurs opérations :

- La construction d'un centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic Fluvial à Frouard ouvert 7j/7 24h/24 (fin 2015),
- La mise en place de l' AIS sur la Moselle (fin 2012 début 2013),
- La téléconduite des écluses Moselle à partir de 2015, depuis les sites du CIGTF et du PCC de Koenigsmacker,
- La création d'un CIGTF de secours sur le site de Koenigsmacker,
- La création d'un réseau de communication haut débit sur l'ensemble de la Moselle grand gabarit.

#### b. Les missions du CIGTF de Frouard

Le CIGTF peut être imaginé comme une tour de contrôle. Il aura une salle d'exploitation qui sera le lieu de centralisation pour tout le service de toutes les informations liées à :

- L'état du réseau : conditions hydrauliques (crues, étiages, glaces...), état des ouvrages et des biefs (pannes, travaux, chômages, accidents...)
- L'état du trafic : bateaux présents dans le service (type, position, destination...) et trafic (chômage, grève, accident, bateaux bloqués...).

La salle d'exploitation est l'endroit de centralisation où va se concentrer toutes les informations de sorte qu'elles soient exploitables par l'encadrement, par les autres arrondissements et qu'elles soient mises à disposition des usagers.



L'objectif de ce système est de disposer à tout moment de l'état précis des voies et du trafic pour coordonner les moyens (prendre les bonnes décisions) afin d'assurer un maximum de navigation.

Pour remplir ses missions, le CIGTF s'appuiera sur :

- Les PC d'itinéraires,
- Les systèmes de remontées automatisées et informatisées des biefs, des PCI, des ouvrages, des stations de mesures de débit DREAL...
- Les appels des usagers via le numéro d'appel habituel.

#### c. L'AIS (Automatic Identification System)

Il s'agit d'un système de transpondeurs pour se localiser et localiser les autres usagers équipés. Il existe déjà en Belgique, aux Pays-Bas et sur le Bassin de la Seine. Il concerne en priorité des professionnels de la voie et permet de connaître la position des bateaux, leur vitesse et leur cap, et de les positionner sur une carte (les exploitants de flotte peuvent obtenir ainsi la position exacte de leurs bateaux). On ne voit bien évidemment que les bateaux équipés du système.

L'AIS repose sur un réseau de stations fixes (prévues d'ici la fin de l'année 2012 sur la Moselle) et sur un équipement des bateaux. Chaque bateau est "vu" par les autres bateliers équipés à l'amont et à l'aval dans la limite des portées radio et globalement par tous ceux qui accèdent à l'application de surveillance au niveau national (armateurs, VNF...)

Chaque professionnel désireux de s'équiper pourra bénéficier d'une subvention d'un montant de 2100 € et les demandes de subventions sont à adresser aux ADVE.

Hélène RAGAZZINI demande si cela concerne uniquement les bateaux français.

Bruno SAINTOT lui répond que cela concerne tous les bateaux qui souhaitent s'équiper (français ou étrangers).

#### d. Téléconduite des écluses de la Moselle

La téléconduite concerne les 17 écluses grand gabarit entre Neuves-Maisons et Apach ainsi que les écluses petit gabarit en service ou rénovées.

Elle s'effectuera depuis les PCC du CIGTF de Frouard ou de Koenigsmacker.

Bruno SAINTOT insiste sur le fait que la téléconduite ne constitue ni une automatisation (il n'y a plus d'éclusiers) ni une télégestion des ouvrages.

Il y aura toujours un agent pour gérer et pour assurer le passage du bateau mais il ne sera plus sur place. Rien ne se fera en automatique, l'enclenchement des opérations se fera depuis un pupitre déporté par rapport à l'écluse.

Corinne de LA PERSONNE signale que des groupes de travail vont être constitués avec les futurs éclusiers manipulateurs de ce système et avec les usagers. Il y a certainement des problématiques qui vont se poser par rapport à ce système et il est important de recueillir l'avis des usagers (pilotes de bateaux de 185 m, des plaisanciers) afin d'obtenir les points d'attention. Ce groupe de travail se mettra en place dès 2013 et Corinne de LA PERSONNE demande à nouveau qui pourrait être intéressé par ce groupe de travail parmi les membres de la commission des usagers.

Jacques LUCAS demande si un bateau de plaisance peut également s'équiper d'un transpondeur AIS.

Corinne de LA PERSONNE lui répond par l'affirmative mais elle ne sait pas si les bateaux de plaisance peuvent bénéficier de la subvention.

Guy TOYE signale qu'aux Pays Bas, la subvention est accordée aux bateaux de plaisance également et pense que cela sera bientôt valable en France.

Michelle LAQUENAIRE signale qu'elle va se renseigner auprès du siège de VNF pour savoir les plaisanciers peuvent bénéficier de la subvention.

Corinne de LA PERSONNE explique que la démarche de la téléconduite a pour but d'éviter le travail isolé notamment la nuit (à ce jour, les éclusiers sont seuls dans la tour de leur écluse la nuit et on souhaite l'éviter pour des raisons de sécurité) et de s'assurer d'avoir en un lieu donné deux agents en permanence affectés au réseau et d'avoir 24h de navigation partout.

Bruno SAINTOT signale que c'est toujours un éclusier (même s'il n'est pas sur le site) qui assurera la préparation de l'écluse et de la bassinée. La navigation sera possible 24h/24, 7j/7 pour les professionnels sur l'ensemble du linéaire. Les liaisons radio avec l'utilisateur seront bien évidemment maintenues. Il sera donc possible à l'utilisateur de converser via l'interphonie et la téléphonie avec des agents du service. L'objectif de temps de passage sera au moins équivalent à la situation actuelle. Les passages possibles par l'outil temps réel de suivi du trafic sera optimisé et certaines écluses petit gabarit seront remises en service (notamment pour les périodes d'étiage, tous les bateaux inférieurs à 38 m seront dirigés vers les petites écluses pour économiser l'eau). Des équipes de maintenance seront disponibles pour des interventions rapides en cas de problèmes sur une écluse.

#### e. Le réseau haut débit de la Moselle entre Neuves-Maisons et Apach

Il s'agit d'une fusion entre les faisceaux hertziens, les fibres optiques louées aux conseils généraux et les fibres optiques installées par le service. Cela représente un investissement de 4 millions d'euros. Avec ce réseau, tous les ouvrages seront connectés et on obtient une vision en temps réel sur tous les ouvrages de la Moselle. Cela permet également la téléconduite.

Jacques LUCAS signale qu'il serait formidable de mettre en place le haut débit sur d'autres réseaux.

Le bâtiment devrait commencer à émerger vers 2014, le CIGTF devrait être opérationnel fin 2015 et la téléconduite se fera en plusieurs phases :

- Première phase sur le site de Custines-Clévant (prototype),
- Deuxième phase sur la Moselle amont,
- Troisième phase sur la Moselle aval.

La fin de la téléconduite est donc prévue d'ici à 2018-2020.

Pierre PEETERS demande combien d'agents seront mobilisés pour la téléconduite.

Bruno SAINTOT lui répond que le nombre d'agents en téléconduite évoluera en fonction des écluses à gérer et du trafic. En règle générale, il devrait y avoir 8 postes de téléconduite et 1 à 3 postes dans la salle d'exploitation. Ces agents travailleront en 3x8 heures. Il y aurait donc 8 agents à Frouard et 8 à Koenigsmacker.

Pierre PEETERS signale qu'il est intéressé de connaître les problèmes de sécurité que pourraient engendrer la mise en place d'un tel dispositif.

Bruno SAINTOT signale que les groupes de travail prévus pour 2013 seront justement mis en place pour discuter de la sécurité, de la relation avec les usagers, de l'ergonomie et de toutes autres questions sur ce sujet.

## 9 – Les engagements de service

Corinne de LA PERSONNE signale qu'au niveau des engagements de service, le diaporama montre les budgets qui ont été dépensés en 2011 (résumé succinct) et les perspectives de budget pour 2012 et 2013.

Olivier VERMOREL signale que globalement en terme d'aménagements et de zones d'équipements, ce qui avait été prévu pour 2011 a été en règle générale réalisé. L'opération principale de l'année 2011 est le site d'accueil à l'écluse des 4 cheminées de Givet.

Olivier VERMOREL signale qu'il y a quelques années, le budget pour la DIR Nord-Est et la Délégation Locale de Haute-Marne était de l'ordre de 10 à 15 millions. Progressivement, ce budget a augmenté pour atteindre en 2008 environ 20 millions d'euros pour la DIR NE et 4 millions d'euros pour la Délégation Locale de Haute-Marne. 2009 et 2010 ont été des années particulières en terme de budget puisque la direction a bénéficié de crédits supplémentaires en raison du Plan de Relance. Avec ce dernier, le budget total atteignait 40 millions d'euros.

En 2011, le budget atteignait également 40 millions d'euros mais il n'y avait plus de Plan de Relance. Mais cela ne correspond pas au "rythme de croisière" qui serait plutôt de l'ordre de 33 millions d'euros aujourd'hui. En 2011, le service a dû faire face à des événements imprévus qui a nécessité une rallonge de crédits : un bateau s'est écrasé contre le barrage de Pompey et une digue s'est complètement rompue au niveau du Frahaut.

Dans les années à venir, il est prévu :

- Sur la Moselle canalisée : de poursuivre les opérations sur les portes d'écluses et le traitement des barrages (vannes cylindres, vérins, batardeaux...)
- Sur le petit gabarit : développer des programmes pluriannuels sur les bajoyers et les portes d'écluses

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il n'est pas possible pour l'instant de présenter le budget 2013 puisqu'il n'est pas encore arrêté. De ce fait, elle signale qu'il serait peut-être plus pertinent de faire la réunion des usagers en septembre pour les années prochaines afin de pouvoir présenter les budgets.

L'assemblée approuve, il a donc été décidé que pour les années à venir les réunions des usagers auront lieu début septembre et débuterait plutôt le matin, vers 9h00 ou 9h30.

## 10 – Questions diverses

Corinne de LA PERSONNE invite les participants à poser leurs questions diverses.

Hélène RAGAZZINI signale qu'elle manque d'informations quotidiennes concernant les conditions de navigation notamment en période de crue ou de glace. Elle est obligée d'appeler le service en permanence pour obtenir les niveaux d'eau et la tendance. Elle demande s'il ne serait pas possible d'intégrer ces renseignements sur le site internet.

Olivier VERMOREL signale que le service d'annonce des crues n'est pas géré par VNF. On ne peut pas diffuser des informations dont on n'est pas propriétaire.

Bruno SAINTOT signale qu'il existe le site "vigicrues" qui donne les niveaux d'eau et les débits. Il s'agit du site officiel de la DREAL ([www.vigicrues.gouv.fr](http://www.vigicrues.gouv.fr)). Ce site est rafraîchi toutes les deux heures en période de crue et deux fois par jour lorsqu'il n'y a pas de problème particulier.

Hélène RAGAZZINI aimerait avoir plus d'informations en cas de problème (problème à Mondelange) car elle est obligée d'appeler sans arrêt.

Michelle LAQUENAIRE signale qu'au niveau des ADVE, on essaie d'informer le mieux possible les usagers dès qu'on a connaissance d'une information mais il est peut-être possible d'améliorer le système.

Jean-Claude JACQUES signale qu'il a reçu une doléance émanant de la fédération de pêche de Haute-Marne concernant la lutte contre les espèces indésirables en milieu naturel telles que les perches-soleil, les poissons-chats etc. (espèces classées

indésirables au code de l'environnement). Cette fédération signale que dans le cadre du chômage annuel sur le canal entre Champagne et Bourgogne, de nombreuses espèces exotiques envahissantes susceptibles de provoquer des déséquilibres biologiques, non représentés dans les cours d'eau de première catégorie et dont l'introduction est interdite, sont introduites dans les eaux libres à l'occasion de vidange des biefs. Ces introductions d'espèces certes inhérentes à la gestion du canal et non délibérées mais répréhensibles au regard de la loi perturbent ainsi fortement les peuplements naturels en place sur les cours d'eau Marne et Vingeanne. Ces introductions apparaissent d'autant plus préjudiciables sur la Marne, classée en première catégorie sur le département de Haute-Marne, dont le peuplement remarquable composé d'espèces à fort enjeu patrimonial, se trouve impacté par la forte concurrence et leur impose généralement des espèces introduites bien plus compétitives. La fédération souhaiterait que ce problème à l'avenir soit pris en considération par VNF lors de la réalisation de ses chômages et que toutes les dispositions nécessaires soient mises en œuvre pour pouvoir remédier efficacement à cette situation (pose de grilles de récupération de poissons à la sortie des biefs de restitution).

Lionel VUITTENEZ signale qu'un chômage sur le canal entre Champagne et Bourgogne a eu lieu au mois de mai 2012 et des réunions préalables avec les fédérations de pêche et l'ONEMA ont eu lieu lors desquelles cette question en particulier a été évoquée. La Délégation Locale de Haute-Marne de VNF s'est engagée pour le chômage 2012 à mettre en place des grilles de récupération là où il existait des points de rejets, à privilégier la vidange par surverse et non pas par le fond et à vidanger de bief en bief (lorsqu'un bief est vidangé, on le vidange pas directement dans la rivière mais dans le bief suivant afin que les espèces puissent être récupérés et restent dans le canal). Ces dispositions ont été mises en œuvre cette année pour le chômage du mois de mai. Il n'y a eu aucun retour négatif de la part de la fédération de pêche ou de l'ONEMA sur ce sujet. Lionel VUITTENEZ serait intéressé d'avoir un retour des fédérations de pêche sur ce qui a été fait cette année afin de savoir si cela était suffisant ou si d'autres procédures doivent être mises en place pour le prochain chômage.

Jean-Claude JACQUES n'a pas plus de précisions mais va faire remonter les informations données par Lionel VUITTENEZ. Il demande que ces procédures soient également appliquées sur les autres départements.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que ces procédures sont bel et bien appliquées car elles entrent dans le cadre de notre Label Développement Durable.

Jean-Claude JACQUES souhaite évoquer un autre point à savoir le contrôle dans les réserves. Il signale que les fédérations de pêche ne sont pas locataires des lots sur les réserves. Des garde-pêche privés qui sont assermentés voient très souvent des pêcheurs pêchant dans ces réserves mais ils ne peuvent pas intervenir.

Corinne de LA PERSONNE signale que dans un tel cas le garde-pêche doit prévenir la gendarmerie qui dressera un procès-verbal.

Jean-Claude JACQUES signale que des associations de garde-pêche se sont formées et souhaiterait qu'un dialogue soit établi entre VNF et ces associations pour évoquer les différents problèmes.

Corinne de LA PERSONNE signale que chaque responsable d'UTI est le représentant du service dans son département. Elle demandera donc à chaque responsable d'UTI de prendre contact avec les présidents des associations du département pour établir un dialogue sur les problèmes rencontrés.

Jean-Claude JACQUES souhaiterait également savoir ce que VNF envisage de faire par rapport à la continuité écologique dans le cadre de l'aménagement des ouvrages tels que les barrages (répondre à la continuité écologique dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau DCE).

Corinne de LA PERSONNE explique qu'à chaque fois qu'un barrage est reconstruit, on est tenu d'apposer ou de remettre en état les passes à poissons en lien avec les usiniers. La plupart des passes à poissons sur le réseau n'ont pas été faites par le constructeur du barrage mais par l'usinier hydroélectrique qui bénéficie de la chute générée par le barrage. De gros dossiers sont actuellement en cours à ce sujet sur la Moselle et notamment sur le barrage d'Argancy pour lequel des demandes de subventions ont été faites. Cette problématique de passes à poissons rentre dans chacun des dossiers de régénération des barrages et dans les partenariats publics privés (PPP) pour la reconstruction des barrages de la Meuse.

Olivier VERMOREL signale que sur la Meuse, les PPP concernent 31 barrages et le volet continuité piscicole y est traité. Il existe également des réflexions menées sur des seuils qui ne font pas partie des PPP mais pour lesquels le problème de la continuité piscicole se pose également. Cette problématique est également traitée pour les barrages de la Moselle et notamment à Argancy et sur le barrage du Liégeot. Des réflexions sont également menées sur des seuils pour les barrages de Vandières et Custines. En parallèle, une étude complète sur la continuité écologique va être engagée cette année. Les résultats seront connus d'ici la fin du premier semestre 2013.

Jean-Claude JACQUES signale que l'échéance de la DCE est assez proche puisqu'elle est prévue pour 2015.

Lionel VUITTENEZ ajoute que les prescriptions en matière de continuité écologique dépendent des classifications des cours d'eau et on dispose de 5 ans à partir du moment où le cours d'eau est classé pour intervenir sur cette problématique. Tous les cours d'eau ne sont pour l'instant pas classés, tout ne sera donc pas réglé à l'échéance de 2015.

Jean-Claude JACQUES souhaite avoir des informations sur la liaison Moselle-Saône.

Corinne de LA PERSONNE signale que le débat public pour la liaison Moselle-Saône – Saône-Rhin doit être lancé en 2013. Le dossier doit être rendu à la commission du débat public à la fin de cette année. Des réunions semi-publics devraient avoir lieu sur invitation en fonction des lieux et des thématiques très prochainement.

Pierre PEETERS souhaiterait obtenir la liste des concessions de plaisance qui arrivent à terme et qui vont être renouvelées.

Michelle LAQUENAIRE signale que cette liste sera jointe au compte-rendu (liste et date de fin de concession)

Claude DELMEIZ signale que des demandes d'indemnisations ont été demandées suite à un arrêt de navigation au pont de Malzéville.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il leur a été répondu qu'ils devaient faire leur demande d'indemnisation auprès de la CUGN (Communauté Urbaine du Grand Nancy) qui est propriétaire et qui a la gestion de ce pont.

Michelle LAQUENAIRE ajoute que des réunions ont eu lieu entre VNF et la CUGN afin d'expliquer à la CUGN comment VNF indemnise les mariniers habituellement. La CUGN devrait indemniser les mariniers sur les mêmes bases que VNF.

Corinne de LA PERSONNE en profite pour parler de l'indemnisation des mariniers suite au problème survenu au pont de Mondelange. Elle a reçu l'ordre du directeur général de VNF de se substituer au conseil général de Moselle (gestionnaire du pont) et d'indemniser les mariniers. Le conseil général doit ensuite rembourser VNF pour toutes les indemnisations versées (l'indemnisation totale s'élève à 38 000 euros).

Claude DELMEIZ soulève ensuite un problème au souterrain de Mauvages. Le passage se fait désormais au moteur mais il y a une heure d'intervalle entre chaque passage de bateau de commerce.

Corinne de LA PERSONNE lui répond que cette heure d'intervalle est tenue pour que le prochain bateau ne soit pas asphyxié. Il y a dans tous les cas des réflexions en cours sur le tunnel de Mauvages afin de savoir si on remet en place le toueur (réhabilitation du toueur) ou si on laisse la navigation libre dans le tunnel. Des travaux ont déjà été réalisés dans le tunnel, à savoir la mise en place d'interphone, de détecteurs de fumée et de lisses de guidage.

Les plaisanciers signalent qu'ils sont, dans tous les cas, contre la remise en place du toueur.

Pierre PEETERS demande que les PK (qui s'appellent désormais les PF points fluviaux) soient indiqués sur les canaux car cela permet de savoir où on se situe et de signaler précisément sa position aux services de secours en cas d'urgence ou aux agents VNF en cas de panne des ouvrages.

Claude DELMEIZ signale que le canal de la Marne au Rhin est fortement envasé et a fait un courrier à ce sujet avec photos à l'appui (difficulté de croisement, nettoyage du bief de Nancy, dragage dans le port Sainte-Catherine...)

Corinne de LA PERSONNE constate qu'il n'y a plus remarques et remercie les membres de la commission des usagers pour leur participation à cette réunion.