

## COMPTE RENDU DE REUNION

**objet** réunion de la Commission Locale des Usagers du 21 novembre 2013  
**référence** ADVE/AC/XL/SV/1771

<p><b>Réunion du 21 novembre 2013</b></p> <p>à Pont-à-Mousson – Salle Tribune au CVRH</p> <p><b>Rapporteur :</b> Sylvana VUYBERT</p>	<p><b>Participants</b></p> <p><b>Activité "Transports"</b>          Antoine BERENWANGER (Navisco 2000, Représentant La Glissoire)          Nicolas COURTOIS (Société des Ports de Moselle, Représentant AFPI)          Olivier DELCOURT (CNBA, suppléant de Bruno COSSIAUX)</p> <p><b>Activité "Plaisance"</b>          Jean-Marie LEPINE (ANPEI)          Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)          Pierre PEETERS (ANPEI)          Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)          Jean-Michel ZORN (Président associations des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)</p> <p><b>Catégorie "Experts"</b>          Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie)          Jean-Claude JACQUES (Fédération de Pêche de Meurthe et Moselle, représentant URGE)          Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de Gendarmerie)</p> <p><b>VNF :</b>          Corinne de LA PERSONNE (directrice territoriale)          Anne DERYCKE (AMPF)          Jean-Marie HAM (AEME)          Xavier LUGHERINI (ADVE)          Claude LOUIS (AEME)          Michel MALINGREY (UTI CMRO)          Yannick PAYOT (UTI Vosges)          Sylvana VUYBERT (ADVE)</p> <p><b>Invités</b>          Lieutenant HABART (SDIS 55)</p> <p><b>Excusés :</b>          Bruno COSSIAUX (CNBA)          Jean-François COUR (Ligue Lorraine de Voile, représentant du Comité national Olympique et Sportif)          Régis DUMAY (Ardennes Nautisme)          Jean-Paul ETIENNE (Groupement des Chargeurs de Lorraine)          Jean-François FOUNTAINE (Fédération des Industries Nautiques)          Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante du Comité des Armateurs Fluviaux)          Gérard RETTIEN (Représentant du Comité national Olympique et Sportif)          Gérard STARCK (Association des Utilisateurs de Transport de Fret)          Jean-Michel THIEBAUT (Coopérative Agricole Lorraine)          Bastien VANMACKELBERG (France Agrimer Lorraine)</p> <p><b>Absents :</b></p>
--	--

	DBA Unicem Lorraine Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques Fédération Française des Ports de Plaisance Union des Chargeurs Fluviaux de Lorraine France Hydroélectricité
--	---

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

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

Xavier LUGHERINI présente l'ordre du jour.

## 1 – Statistiques du trafic

### a) Trafic total à l'écluse frontière d'Apach par groupe de marchandises sur les 10 premiers mois de l'année (2011-2012-2013)

Xavier LUGHERINI présente le trafic total sur les 10 premiers mois de l'année 2013 à l'écluse frontière d'Apach par groupe de marchandises avec une comparaison avec les 10 premiers mois des années 2011 et 2012 (il a été choisi de présenter ces 3 années car l'année 2012 est une année moyenne) :

- Les produits agroalimentaires (céréales) se portent bien sur les dix premiers mois de 2013 puisqu'ils sont en augmentation par rapport à l'année 2011,
- Les combustibles et minéraux solides ont également bien progressés en 2013 en raison notamment des conditions climatiques du début de l'année (les centrales EDF ont dû utiliser leurs centrales à charbons),
- Les minerais et ferrailles se portent mieux en 2013 qu'en 2012 mais enregistrent une baisse par rapport à 2011,
- Les produits métallurgiques connaissent des trafics à peu près similaires d'une année à l'autre,
- Les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction ont enregistré une légère baisse à l'écluse frontière sachant qu'une partie importante de ce trafic est réalisée Intra-Moselle et n'apparaît pas dans ces statistiques,
- Les engrais ont également des trafics constants,
- Les produits chimiques connaissent une certaine croissance et notamment certains produits tels que la cellulose (on approvisionne le grand quart Nord-Est via le Port de Frouard),
- Les résultats des produits divers sont variables d'une année sur l'autre selon les marchandises transportées et selon les marchés (par exemple pour les éoliennes).

On constate une progression de 11,1 % sur les 10 premiers mois de l'année entre 2012 et 2013. Entre 2013 et 2011, on enregistre une baisse de 3,9 % en raison d'une diminution des trafics pour la sidérurgie et les matériaux de construction.

### b) Évolution des expéditions et réceptions réalisées sur le réseau navigable de la DT NE sur les 9 premiers mois 2013 par rapport aux 9 premiers mois 2012

Xavier LUGHERINI présente les trafics sur les 9 premiers mois des années 2013 et 2012 sur l'ensemble du réseau de la DT NE, grand et petit gabarit :

- Moselle canalisée : en progression,
- Canal de la Meuse : légère baisse principalement des exportations, Givet étant le principal pôle générateur de trafics,
- Canal de la Marne au Rhin : grosse baisse des chargements et déchargements liés à l'accident survenu au Plan Incliné d'Arzwiller,

- Canal des Vosges : stabilité des trafics,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : après vérification, cette grosse augmentation en pourcentage provient de nouveaux trafics céréaliers.

Corinne de LA PERSONNE signale que les bateaux en transit ne sont pas comptabilisés dans ces statistiques. Elle demande aux usagers ce qu'ils aimeraient connaître en matière de statistiques (transit, chargements, déchargements etc.). Une analyse particulière peut être engagée en fonction des demandes.

*Antoine BERENWAGER estime que les statistiques présentées devraient prendre en compte également les bateaux en transit.*

*Pierre PEETERS signale que l'activité plaisance n'a pas été présentée et demande que l'on fasse une distinction entre la Meuse grand gabarit et la Meuse petit gabarit.*

Par ailleurs, Antoine BERENWANGER signale que le canal des Vosges enregistre une baisse de trafic en raison des problèmes d'infrastructures sur cette voie.

## 2 – Chômages 2014

Olivier DELCOURT demande confirmation qu'il y a bel et bien une prolongation du chômage sur le canal des Ardennes cette année.

*Effectivement, il y a bien une prolongation de 15 jours pour le chômage du canal des Ardennes car les conditions climatiques ont empêché la réalisation de certains travaux et notamment des travaux de défense de berges.*

Olivier DELCOURT signale qu'il serait plus judicieux de réaliser les travaux de chômages à la belle saison (printemps-été) car en les faisant en fin d'année il y a systématiquement des retards dans les travaux et des prolongations. L'idéal pour lui serait d'engager des travaux à partir de fin août ou en septembre.

*Corinne de LA PERSONNE prend bonne note de cette remarque mais les périodes de chômage doivent être programmées en concertation avec tous les usagers dont les plaisanciers et les professionnels du tourisme qui proposent des circuits pour les plaisanciers jusqu'à la fin du mois d'octobre. Prévoir les périodes de chômage à partir de fin août les pénaliseraient. Par ailleurs, elle signale qu'il y a trois mois à proscrire dans l'année pour la réalisation des travaux à savoir décembre, janvier et février.*

Corinne de LA PERSONNE souhaiterait faire une proposition pour les prochaines périodes de chômage à savoir : au lieu de faire une programmation de 4 semaines de travaux sur toutes les voies tous les ans, elle souhaiterait faire 6 semaines de travaux sur toutes les voies tous les deux ans. Cette proposition est motivée par le fait qu'il y a énormément de contraintes au niveau du remplissage et de la vidange des biefs qui doivent se faire de manière assez lente afin de préserver à la fois les infrastructures mais aussi la vie piscicole. Sur chaque opération de chômages, la DT NE est déjà mobilisée 10 à 12 jours pour des questions de gestion hydraulique. Elle souhaiterait soumettre cette proposition à la Commission Nationale des Usagers du 30/12/2013.

Antoine BERENWANGER se demande s'il n'est pas question d'indemnités pour les détours, dans la réglementation de VNF au niveau des chômages, si les périodes de chômages excèdent 5 semaines.

Corinne de LA PERSONNE signale que si cette proposition agréée les usagers, il faudra ensuite voir comment programmer ces périodes par rapport notamment aux chômages sur les autres directions territoriales afin de toujours maintenir un itinéraire libre Nord-Sud et un itinéraire Est-Ouest.

*Antoine BERENWANGER lui répond que pour le canal de la Meuse, cette proposition ne devrait pas poser de problème. Par contre, pour le canal des Ardennes, il faudra revoir avec les céréaliers. Il faudra également veiller à ce qu'une voie reste libre entre la DT NE et la DT Bassin de la Seine. De manière générale, il faudra toujours prévoir un itinéraire de*

*substitution. Il ajoute que, dans l'idéal, les autres directions territoriales devraient également faire le même exercice pour que cela fonctionne bien.*

Corinne de LA PERSONNE explique que les périodes de chômages seront programmées de la même manière qu'aujourd'hui et donc qu'il sera bien prévu le maintien des liaisons (veiller à ce que les axes Nord-Sud et Est-Ouest restent accessibles) comme à l'heure actuelle. Pour ce qui est des céréaliers sur le canal des Ardennes, la question va être étudiée.

Olivier DELCOURT s'inquiète par rapport à l'état du Canal des Vosges. S'il n'y a pas de chômage tous les ans sur cette voie, qu'advient-il ?

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que la période de chômage sera de 6 semaines donc plus longues. Des travaux plus importants pourront alors être engagés.*

Les représentants des plaisanciers seraient favorables à cette proposition à condition que les périodes de chômage aient lieu à partir de novembre.

*Corinne de LA PERSONNE pense que cela est trop tard dans l'année. En effet, si on fait commencer les chômages début novembre, ils dureront jusqu'à mi voire fin décembre ce qui correspond à la période hivernale et aux conditions climatiques difficiles (gel). Elle signale qu'elle va faire des propositions qui pourront être débattues ensemble à l'occasion d'une prochaine réunion de la CLU.*

Jean-Marie HAM présente les chômages pour 2014 mais signale qu'un travail est déjà lancé sur les périodes de chômages pour 2015 et 2016. Les périodes de chômage sont calées après différentes phases de négociations : elles sont d'abord prévues en interne en direction territoriale, puis elles sont présentées en commission locale et nationale des usagers. Elles sont également travaillées en collaboration avec les autres directions territoriales afin de toujours maintenir un itinéraire de substitution.

La programmation sur la Moselle canalisée est toujours de 10 jours et cette programmation est déjà établie jusqu'en 2019. Pour le petit gabarit, il est possible d'avoir 6 semaines maximum mais en règle générale les périodes de chômage atteignent 4 semaines en 2014.

#### **Chômages 2014 :**

- Il n'y aura pas de chômage sur le CMR Est car il a été convenu avec la direction territoriale de Strasbourg de ne faire un chômage sur cette voie qu'une année sur deux (le précédent chômage a eu lieu en 2013),
- Moselle canalisée : du 19/05/2014 au 28/05/2014,
- Canal des Vosges : du 03/11/2014 au 02/12/2014 et du 15/09/2014 au 15/12/2014 pour des travaux d'étanchéité sur l'embranchement d'Épinal,
- Canal des Ardennes : 15/10/2014 au 13/11/2014 et du 15/10/2014 au 25/11/2014 pour les travaux d'étanchéité des écluses du versant Aisne,
- Canal de la Meuse : du 31/03/2014 au 30/04/2014,
- Canal de la Marne au Rhin Ouest : du 03/03/2014 au 30/03/2014,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : du 31/03/2013 au 27/04/2013.

La validation définitive de ces chômages est prévue au Conseil d'Administration de VNF du 28 novembre 2013.

Jean-Claude JACQUES souhaite obtenir, pour chaque période de chômage, les dates, l'amplitude et les horaires des pêches de sauvegarde à l'avance afin que les fédérations de pêche aient un délai raisonnable pour s'y préparer.

*Corinne de LA PERSONNE signale que les dates des chômages sont annoncées suffisamment à l'avance puisqu'elles sont présentées en CLU. Elle propose plutôt de les avertir si les périodes de chômage ne sont pas maintenues ou annulées. Les fédérations de pêche peuvent se fier à ce qui vient d'être présenté pour 2014 et doivent considérer qu'il s'agit des besoins de VNF comme pêches de sauvegarde pour les différentes périodes.*

Jean-Marie HAM souhaiterait soumettre une question pour le chômage sur le canal de la Meuse pour l'année 2015 : des travaux importants d'automatisation vont débuter sur la Meuse amont en 2015 et un chômage est prévu sur l'ensemble de la Meuse, de Givet à Pont-à-Bar et de Pont-à-Bar à Troussey. Deux solutions possibles :

- Soit faire un chômage unique sur toute la Meuse du 01/10/2015 au 11/11/2015,
- Soit scinder en deux le chômage et fermer la partie aval de la Meuse (de Pont-à-Bar à Givet) du 15/09/2015 au 19/10/2015 et la partie amont (de Pont-à-Bar à Troussey) du 01/10/2015 au 11/11/2015

*Olivier DELCOURT pense qu'il serait mieux de choisir la première solution et de fermer toute la Meuse en même temps.*

*Jean-Michel ZORN et Pierre PEETERS signalent que la période choisie pour la partie aval de la Meuse est trop tôt pour les plaisanciers. En septembre, il y a encore énormément de bateaux de plaisance qui retournent vers la Belgique notamment. Ils ajoutent qu'il faudrait également demander son avis au loueur du secteur, Ardennes Nautisme, qui est impacté par cette proposition.*

*A première vue, les usagers préfèrent la première solution à savoir un chômage unique sur toute la Meuse du 01/10/2015 au 11/11/2015.*

### 3 – Réglementation de franchissement du tunnel de Mauvages

Michel MALINGREY fait le point sur l'état d'avancement de la réflexion autour du franchissement du tunnel de Mauvages.

#### a) Le cadre réglementaire

Les modalités de franchissement du tunnel de Mauvages sont fixés dans le RPP et étaient les suivantes lors des années précédentes :

- **Jusque septembre 2011** : exploitation de l'ouvrage par touage,
- **De septembre 2011 à mai 2013** : des travaux ont été entrepris afin de permettre le franchissement libre des bateaux autopropulsés et l'arrêt du toueur,
- **Depuis juin 2013** : suite au transfert de la police de la navigation et au passage de l'EPA, le franchissement des bateaux autopropulsés est fixé par arrêté préfectoral de Meuse du 29 mai 2013.

#### b) Les modalités de franchissement jusque 2013

Rappel des modalités de franchissement :

- **Traversée par touage jusque septembre 2011** : la traction était obligatoire, 4 bateaux maximum par prise en charge avec maximum 8 personnes à bord et des horaires de rame,
- **Franchissement des bateaux autopropulsés de septembre 2011 à mai 2013** : franchissement des bateaux par leurs propres moyens, passage de 4 bateaux de plaisance maximum et un seul bateau de commerce à la fois,
- **Depuis l'arrêté du 29 mai 2013** : franchissement libre limité à un seul bateau de commerce à la fois ou deux bateaux de plaisance.

Michel MALINGREY signale que depuis la parution de l'arrêté préfectoral, le franchissement du tunnel est plus restrictif qu'auparavant.

#### c) Les perspectives d'exploitation pour 2014

Il va être proposé à la préfecture de Meuse (une rencontre est prévue en fin d'année) de reprendre un nouvel arrêté pour 2014 sur les bases suivantes :

- Suppression des horaires des rames (qui n'étaient dans la réalité pas vraiment appliqués car il y avait très souvent des dérogations),
- Franchissement de plus de deux bateaux de plaisance simultanément,

- Horaires de franchissement du tunnel suivants : de 7h (entrée tunnel) à 19h (sortie tunnel) pour les bateaux de commerce au lieu de 9h à 18h et de 9h à 18h pour les bateaux de plaisance après regroupement.

Olivier DELCOURT signale qu'il n'a pas été proposé de faire passer plus d'un bateau de commerce simultanément et demande qu'une solution soit trouvée car les marinières perdent trop de temps au tunnel entre le passage lui-même et les temps d'attentes pour le franchissement.

*Michel MALINGREY lui répond qu'il va être proposé à la Préfecture que l'amplitude horaire pour les bateaux de commerce soit agrandie, 3h de plus par jour, ce qui permettra le passage de 6 bateaux de commerce par jour au maximum.*

Antoine BERENWANGER explique que les bateaux de commerce peuvent attendre jusqu'à ½ journée s'il y a du trafic (si deux bateaux de commerce se suivent par exemple et qu'il y a un autre bateau de commerce dans l'autre sens).

*Michel MALINGREY lui répond que ces modalités vont s'appliquer pendant une période transitoire jusqu'à la mise en œuvre des équipements de sécurité dans le tunnel.*

Antoine BERENWANGER estime que les marinières sont suffisamment équipés pour pouvoir se défendre seuls en cas de problèmes dans le tunnel (extincteurs, pompes, l'eau sur place etc.) et qu'il faudrait vraiment autoriser le passage de plusieurs bateaux de commerce simultanément dans le tunnel.

Jean-Michel ZORN souhaiterait qu'on lui explique les raisons pour lesquelles on ne peut autoriser le passage de deux bateaux de commerce simultanément dans le tunnel. Cela pourrait être possible puisqu'il y a forcément un espacement entre deux bateaux en raison des bassinées d'écluse avant le tunnel.

*Le lieutenant HABART lui répond qu'actuellement les équipements de sécurité présents dans le tunnel ne permettent pas au SDIS de secourir plus de 8 personnes à l'intérieur du tunnel. Le risque d'asphyxie est très élevé au milieu du tunnel car il n'y a que très peu de vent et de renouvellement d'air dans l'ouvrage : la fumée va rester au même endroit et va envahir un certain tronçon du tunnel. Ce tronçon sera alors difficilement accessible même avec les équipements spécialisés des pompiers.*

Par ailleurs, Michel MALINGREY signale que tous les bateaux doivent systématiquement être accompagnés par un agent dans le tunnel.

Pierre PEETERS se demande s'il est vraiment indispensable qu'un agent accompagne les bateaux d'autant plus que l'agent en question est en vélo dans le tunnel sur un chemin relativement étroit (danger pour l'agent) et la présence des cintres rend ce chemin encore plus dangereux.

*Michel MALINGREY lui répond que l'accompagnement est indispensable car c'est l'agent qui doit donner l'alerte en cas de problème, par le biais des interphones placés tous les 250 m et reliés directement au PC, puisqu'il n'existe aucun autre moyen de communication sous le tunnel (pas de vidéo, pas de poste de surveillance, pas de câble rayonnant). Il s'agit là-aussi d'une mesure temporaire le temps d'équiper le tunnel avec les moyens de communication adéquats.*

*Corinne de LA PERSONNE ajoute que la DT NE étudie actuellement la faisabilité de retirer ces cintres car cela serait également bénéfique pour les services de secours en cas d'intervention.*

*Le lieutenant HABART ajoute que l'écart entre les cintres et les garde-corps est d'à peine 50 cm.*

Patrice YAX, Antoine BERENWANGER et Olivier DELCOURT proposent que durant cette phase transitoire, VNF étudie, avec le SDIS et la préfecture, la possibilité de faire passer deux bateaux de commerce simultanément ou deux bateaux de plaisance et un bateau de commerce simultanément. Cela solutionnerait une grande partie de la problématique du franchissement au tunnel.

*Michel MALINGREY va soumettre cette proposition au SDIS et à la Préfecture de Meuse.*

d) Les perspectives d'exploitation à moyen terme

Il n'est pas question de remettre en service le toueur et de ce fait le mode de franchissement retenu sera le franchissement des bateaux autopropulsés (au moteur), ce qui nécessitera la mise en place d'équipements de sécurité complémentaires à ceux déjà existants. Ces équipements permettront ainsi à VNF d'améliorer le niveau de service (augmentation du nombre d'usagers franchissant simultanément le tunnel et du nombre de personnes par embarcation). Ce nouveau niveau de service sera établi en concertation avec les services de secours et sera inscrit dans le Règlement Particulier de Police.

Les travaux de sécurisation projetés sont :

- Une étude aérolique dès 2014,
- La dépose de cintres,
- Un balisage dynamique,
- Un gabarit avertisseur,
- La mise en place d'une liaison fibre optique avec le PCI (vidéo surveillance de l'ouvrage et raccordement de la supervision),
- L'installation d'un câble rayonnant.

Jean-Michel ZORN souhaite connaître le temps moyen d'attente d'un bateau de plaisance seul avant de pouvoir franchir l'ouvrage car il est question de regroupement des bateaux de plaisance.

*Michel MALINGREY répond que VNF souhaite maintenir deux passages par jour dans chaque sens correspondant aux anciennes rames. Le projet est également de mettre en place des panneaux à message variables pour que les plaisanciers connaissent le moment précis de leur prise en charge.*

Jean-Marie LEPINE demande que le panneau soit placé à l'écluse et pas devant le tunnel.

Pierre PEETERS demande si la VHF est opérationnelle à l'intérieur du tunnel (si on dépose une borne à l'entrée et une borne à la sortie).

*La VHF ne passe pas à l'intérieur du tunnel.*

*Le lieutenant HABART signale que des essais ont été réalisés avec les radios numériques du SDIS et il s'avère qu'au bout d'un kilomètre dans le tunnel il n'y a plus de portée. La seule solution serait de mettre en place un câble rayonnant qui permettrait de propager l'onde dans tout le tunnel.*

#### 4 – Problématique de la largeur des écluses du canal des Vosges

##### a) Rappel

Suite à l'accident du bateau VINCITA resté bloqué dans une écluse du canal des Vosges le 19 juillet 2011 en raison de sa largeur excessive, l'UTI Canal des Vosges s'est rendue compte que les écluses ne présentaient plus, sur l'ensemble de l'itinéraire, une largeur de 5,10 m. Par ailleurs, certains bateaux Freycinet sont plus larges que les dimensions initiales en raison des renforts de leur coque.

Différents avis à la batellerie ont été pris suite à ce constat :

- Le 03/08/11 pour indiquer le respect du RPP (largeur d'écluse à 5,05 m),
- Le 25/08/11 pour indiquer la possibilité de naviguer pour les bateaux dont la largeur est comprise entre 5,05 et 5,08 m, à titre dérogatoire et aux risques et périls des marinières concernés,
- Le 31/08/11 pour indiquer l'interdiction d'emprunter l'itinéraire pour les bateaux de plus de 5,08 m (avis toujours en vigueur actuellement),
- Le 11/07/12 pour indiquer la levée de cette restriction sur le secteur de l'écluse 47 VM à l'écluse 39 VM.

Olivier DELCOURT signale que les marinières veillent toujours à ce que les renforts mis en place sur leurs bateaux ne dépassent pas les dimensions des ouvrages. Il ne faut pas "rejeter" la faute sur les marinières. La plupart des bateaux ont toujours pu passer par le

canal des Vosges jusqu'à récemment. La problématique est, selon lui, davantage liée aux infrastructures plutôt qu'aux bateaux eux-mêmes.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'effectivement le problème est lié aux infrastructures et non pas aux bateaux.*

b) Diagnostiques réalisés

Dans un premier temps, un diagnostic visuel sur toutes les écluses de l'itinéraire a été réalisé puis une campagne de levés topographiques a été effectuée entre le 01/09/11 et le 30/11/11 pour définir les écluses ne garantissant plus les 5,10 m.

Cette campagne topographique a permis d'identifier les ouvrages posant problème et ensuite de hiérarchiser et prioriser les travaux nécessaires en fonction de leur importance et des chômages pour rétablir une largeur de 5,10 m.

c) Levés topographiques

Le gabarit de référence étant de 5,10 m, le principe de ces levés consistait en une localisation des zones où ces 5,10 m n'étaient plus garantis et en une évaluation des sous-largeurs.

d) Bilan sur l'itinéraire

Ce diagnostic et ces levés topographiques ont mis en évidence 12 écluses présentant une largeur inférieure à 5,10 m. Certaines écluses ont déjà fait l'objet d'un traitement : les écluses 45 VM et 23 VS en 2012 et les écluses 20 et 40 VM en 2013. Des travaux sur les écluses 29 VM, 9, 14 et 41 VS sont programmés pour 2014 et l'écluse 6 VS pour 2015.

Parallèlement, des travaux préventifs sur les écluses dont la largeur est bonne mais la structure est défaillante ont été réalisés sur les écluses 10 VM, 3, 22, 23, 36 et 46 VS en 2012 et sur les écluses 11, 20, 42 VM et 25 VS en 2013.

Olivier DELCOURT revient sur le cas du bateau BALANTINE auquel on a refusé l'accès au canal des Vosges pour 1 cm (largeur du bateau de 5,09 m) de trop alors que ce bateau est toujours passé par le canal des Vosges par le passé.

*Corinne de LA PERSONNE lui explique qu'il n'était pas possible de prendre le risque que le bateau reste suspendu dans une écluse car la pression hydraulique peut encore faire bouger les bajoyers et réduire encore la largeur. Le bajoyer risque alors de tomber et les coûts de réparation seront d'autant plus importants et le bateau pourrait subir également des dommages. Au regard de ces éléments, il n'est vraiment pas possible de laisser passer les bateaux de plus de 5,08 m de large.*

Hormis le risque pour les bateaux de rester coincer dans une écluse, Patrice YAX demande si le canal des Vosges a davantage de problématiques que d'autres itinéraires.

*Ce canal a plus de problématiques dont une vraiment spécifique aux Vosges : les eaux du canal sont très corrosives. Ces eaux acides attaquent et abîment très sérieusement les structures métalliques des portes d'écluses, elles doivent donc être changées régulièrement.*

Antoine BERENWANGER signale qu'il existe un problème similaire aux écluses du canal de la Marne au Rhin Est entre Dombasle et Réchicourt. Il explique que l'année dernière le bateau EL PASO qui revenait à vide de Strasbourg s'est retrouvé coincé à plusieurs reprises sur ce secteur, un tracteur a été nécessaire pour le sortir des ouvrages.

*Corinne de LA PERSONNE lui explique que des travaux sur les bajoyers sont également réalisés sur le canal de la Marne au Rhin Est. Elle signale toutefois ne pas avoir eu connaissance de cet incident et va interroger le chef de l'UTI CMRE-EN pour avoir des explications.*

Antoine BERENWANGER signale le manque d'entretien des berges dans le bief de partage au niveau de Bois l'Abbé, les arbres et branches empiètent sur le chenal navigable et les digues s'effondrent.

*Yannick PAYOT lui explique que des travaux sont entrepris sur tout le canal des Vosges à hauteur des moyens disponibles mais qu'il n'est pas possible de remédier à tous les problèmes en même temps. Le Conseil Général finalise actuellement les travaux pour le passage de la Véloroute sur ce secteur. Cependant des matériaux sont tombés lors des travaux de terrassement, cela est d'ailleurs matérialisé par des bouées. Lorsque tous les travaux du Conseil Général seront terminés, ses services doivent veiller à remédier à ce problème et réparer les digues abîmées par la pose d'enrochements. L'UTI s'assurera de la réalisation de ces travaux.*

#### 4 – Livret de service

Jean-Marie HAM signale qu'une problématique est remontée par la Commission Internationale de la Moselle (CIM) concernant les livrets de service et souhaite recueillir l'avis des usagers sur cette question.

##### a) Rappel

Antoine BERENWANGER explique que le livret de service est obligatoire au niveau de la navigation rhénane pour reconnaître les matelots et inscrire les voyages effectués. Il est nécessaire pour pouvoir obtenir la patente du Rhin. Le livret de service n'atteste par contre pas des heures de navigation, il s'agit là du livret de bord.

- Le livret de bord est rattaché au bateau
- Le livret de service est rattaché au(x) titulaire(s) ou au(x) matelot(s).

Le livret de service permet au batelier d'attester de son aptitude physique et psychique, de son expérience de la navigation et de sa qualification.

##### b) Problématique

Sur la Moselle internationale et nationale, le livret de service Rhénan et le livret de service national sont reconnus alors que sur le Rhin, seul le livret de service Rhénan est reconnu. Il est donc nécessaires pour les bateliers de remplir deux livrets.

Cette question ne peut être réglée que très partiellement.

##### c) Décisions prises

La Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a signé le 8 décembre 2010 un arrangement multilatéral avec des états non-rhénans afin de reconnaître leurs livrets de service sur le Rhin qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2011 (États signataires : Autriche, Bulgarie, Hongrie, Pologne, Roumanie, Slovaquie, République Tchèque). La France n'a quant à elle pas signé cet accord. Etant un état rhénan, elle aurait pu intégrer dans cet accord le livret national.

La question qui se pose émane de la CCNR. Elle interroge la CIM pour savoir si elle souhaite adhérer à cet arrangement administratif. Y a-t-il un intérêt qu'elle y adhère en y intégrant le livret national ?

##### d) Les options possibles

- La CIM adhère à l'arrangement administratif en y intégrant le livret national, mais elle devra au préalable avoir l'accord de tous les pays signataires et le livret national ne sera reconnu que sur la Moselle internationale, le Rhin et les pays signataires,
- La CIM adhère à l'arrangement administratif de la CCNR sur le Rhin mais sans intégrer le livret national : le modèle national restera valable en territoire national, sur la Moselle mais pas sur le Rhin, le modèle rhénan restera valable sur la

Moselle sur le territoire national en général, sur le Rhin et dans les 7 pays signataires, et les livrets de service des 7 pays signataires non rhénans seront valables sur la Moselle Internationale.

e) La proposition faite aux usagers

La CIM adhère à l'arrangement administratif mais sans intégrer le livret national. Ainsi, cela ne change rien à la situation actuelle pour le livret national. En revanche, le livret de service des 7 pays signataires sera valable sur la Moselle internationale.

*Les usagers sont favorables à cette proposition.*

#### 5 – Balisage de la Moselle après les crues

Antoine BERENWANGER signale des problèmes de balisage sur la Moselle après les crues : les bouées se déplacent du fait du courant. Il serait souhaitable que les balises soient attachées.

*Corinne de LA PERSONNE va revoir ce point avec le responsable de l'itinéraire Moselle et va contacter les homologues allemands pour connaître leur système de balisage.*

Jean-Michel ZORN signale que lors d'une récente réunion, il a été question du débit de la Moselle. La navigation de plaisance est interrompue sur la Moselle lorsque la marque II est atteinte au niveau des crues sans toutefois qu'aucun avis à la batellerie ne soit pris. Il demande donc qu'un avis soit pris dans ce cas pour avertir les plaisanciers.

*Il est vrai que jusqu'à présent aucun avis à la batellerie n'était pris lorsque la marque II était atteinte. Suite à cette réunion, Corinne de LA PERSONNE a demandé au responsable de l'arrondissement Environnement Maintenance Exploitation et au responsable de l'UTI Moselle, pour la sécurité des plaisanciers, de prendre un avis à chaque fois que la marque II est atteinte.*

#### 6 – Remise en état des écluses doubles de Jarville à Varangéville et situation du Pont de l'écluse de Varangéville

Antoine BERENWANGER signale que lors d'une récente inauguration d'un terrain de pétanque à Varangéville, le maire a annoncé qu'il était prévu des travaux au niveau du pont de l'écluse de Varangéville et aurait laissé sous-entendre qu'il serait peut-être question de remblayer une des écluses.

*Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle n'a pas été avisée de ces travaux. La mairie n'en a pas informée la DT NE.*

#### 7 – VELI

Xavier LUGHERINI explique que VELI (Voyage en Ligne) est un nouvel outil mis à disposition des transporteurs permettant de déclarer des transports de marchandises.

Pour mémoire : tout transporteur de marchandises doit s'acquitter d'un péage pour tout parcours utilisant le réseau fluvial dans le domaine confié à VNF. Le péage varie en fonction des caractéristiques du bateau, du tonnage chargé et du trajet suivi par le bateau.

Jusqu'à présent les marinières remplissaient des déclarations de chargement qui étaient ensuite saisies sur un logiciel interne à VNF appelé VNF 2000. Cette application permettait d'enregistrer les trafics, de facturer les péages et produire des statistiques de transport fluvial.

La mise en place de VELI s'inscrit dans un objectif de service aux usagers et de développement durable, le but étant de dématérialiser les déclarations de chargement. Ce projet a été lancé en début d'année 2012 et une première version simplifiée a été mise en test en juillet 2013 auprès d'une quinzaine de transporteurs.

VELI aura un intérêt tant pour le transporteur que pour VNF :

- Pour le transporteur : disponible (24h/24 et 7j/7 sur le site de VNF), sûr (plus besoin de descendre du bateau pour déposer ou faire tamponner les déclarations de chargement), interactif (accès direct aux fiches clients et bateaux afin de mettre à jour les données), convivial (contact direct avec les centres de gestion) et écologique (plus de papier, plus de dépôt ou d'envoi de déclarations),
- Pour VNF : fiable (les données sont saisies sur l'application et ne sont plus manuscrites), statistiques (transports récupérés par VNF en temps réel), complet (les clients mettent à jour les informations personnelles et les caractéristiques des bateaux et meilleure connaissance du parc fluvial), service à l'utilisateur (mise en place d'une boîte mail par région et une pour le siège pour faciliter les échanges entre utilisateurs et VNF).

Ce nouvel outil permettra également d'estimer le montant du coût du péage et de calculer le coût d'émission des gaz à effet de serre du transport d'ici à fin 2013.

Une communication a été faite sur le projet par un avis à la batellerie du 17/10/2013, par un e-mailing aux clients français et étrangers, par une plaquette envoyée aux clients avec la facturation de début novembre 2013 et par une communication via internet et intranet.

Olivier DELCOURT signale que la mise en place de VELI peut poser problème car tous les mariniers n'ont pas forcément internet.

*Xavier LUGHERINI lui répond que pour l'instant cette démarche reste sur une base de volontariat des mariniers.*

## 8 – Points divers

Pierre PEETERS demande comment les usagers sont associés à la réécriture des RPP.

*Corinne de LA PERSONNE signale qu'une réécriture des RPP est actuellement en cours (version "martyre"). Un comité de pilotage s'est tenu le 21 novembre pour la réécriture des RPP des itinéraires suivants : canal des Vosges, canal de la Marne au Rhin, Moselle canalisée et canal entre Champagne et Bourgogne. Une version "martyre" doit être réalisée pour la fin de l'année 2013 car l'objectif est de la présenter à tous les partenaires pour le début de l'année 2014. Ces RPP doivent être finalisés et validés pour septembre 2014.*

Patrice YAX souhaite revenir sur les horaires de navigation pour 2014 et signale un besoin de visibilité pour pouvoir se projeter pour l'année suivante.

*Les horaires de navigation pour 2014 restent les mêmes qu'en 2013 (ce sont les mêmes horaires qu'avant l'incident au Plan Incliné). Si les horaires de navigation devaient être modifiés, les membres de la CLU seraient bien évidemment avertis. Elle signale qu'elle est en train d'imaginer les modalités de travail avec l'UTI CCB pour passer à 12h par jour sur le canal entre Champagne et Bourgogne qui a été rattaché à la DT NE depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013.*

Antoine BERENWANGER et Olivier DELCOURT font partie de la commission des Usagers de Champagne-Ardenne et signalent que l'organisation en matière d'horaires de navigation dans cette région (de Vitry à Berry-au-Bac) est catastrophique, il arrive que les horaires changent trois à quatre fois dans la même journée alors que tout ce secteur est automatisé. Ils se demandent s'il n'est pas possible de proposer les mêmes horaires que sur la DT NE à savoir de 7h à 19h.

*Corinne de LA PERSONNE leur conseille de saisir la Commission Locale des usagers voire la Commission Nationale des Usagers, pour étudier l'offre de service pouvant être harmonisée.*

Antoine BERENWANGER souhaite revenir sur les problèmes rencontrés sur la Moselle canalisée qu'il a évoqué (photos à l'appui) à la dernière réunion de la CLU. Il explique que

pour des raisons de santé il n'a pas pu se rapprocher du chef de l'UTI Moselle mais qu'il va très prochainement s'en occuper.

Jean-Michel ZORN signale qu'il a participé en novembre dernier aux assises du tourisme en Lorraine. Il a été question du Plan de Développement Touristique 2013/2018 actuellement en cours en Lorraine. Cette assemblée a souligné l'importance des contrats de destinations qui sont initiés par la région Lorraine pour favoriser des opérations coordonnées de développement touristique de certains secteurs de Lorraine : 4 secteurs ont été identifiés (Verdun, Metz, Nancy et les Hautes Vosges) dont 3 sont concernés par le tourisme fluvial. Selon lui, il serait important que VNF se rapproche de la région Lorraine pour que la dimension fluviale et touristique ne soit pas oubliée sur ces secteurs et ajoute que son association et l'ANPEI sont à la disposition de VNF pour participer à des groupes de travail.

Corinne de LA PERSONNE signale que la DT NE de VNF a envoyé au Préfet de Lorraine, dans le cadre de la signature du PACTE Lorraine, un dossier sur les problèmes d'infrastructures du réseau fluvial saisonnier. Les moyens consacrés aujourd'hui par l'État et par VNF sur le réseau saisonnier ne sont pas suffisants et il est à craindre que l'infrastructure fluviale ne soit pas maintenue. Ce dossier représente 22,8 millions d'euros et demande la restauration de l'infrastructure fluviale pour la période 2014-2016. Le discours porté dans ce dossier est le suivant : si VNF reste seul à entretenir le réseau fluvial saisonnier, il y a un risque réel de rupture de ce réseau saisonnier. Il est donc indispensable que les collectivités territoriales et locales participent au maintien du réseau fluvial.

Pierre PEETERS demande comment sont commandés les marchés de travaux car la plupart des transports pour le compte de VNF se font désormais par la route alors que VNF affiche partout une volonté certaine de développer le transport fluvial.

*Corinne de LA PERSONNE signale qu'une étude va être lancée avec la région Lorraine afin de connaître les leviers pour le développement du transport modal vers le fluvial sur le petit gabarit.*

Pierre PEETERS signale que le canal de la Meuse était dans un état déplorable cet été. Il était envahi par les herbes si bien que les écluses tombaient en panne les unes derrière les autres. Il souhaite savoir de combien de faucardeurs dispose la DT NE. Par ailleurs, il ajoute qu'il n'y a toujours pas de points d'amarrage en amont et en aval des écluses et que cela aurait bien été nécessaire cet été au regard des pannes rencontrées.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que la DT NE dispose de trois faucardeurs pour tout son réseau. Le faucardage n'est pas la solution à ce problème d'herbes car le canal est envahi par des plantes invasives qu'on ne peut pas arracher car elles prolifèrent d'autant plus.*

Jean-Claude JACQUES signale que l'arrêté pris par le Préfet de Région Lorraine et de Moselle relatif aux zones d'accostage, prévoit le port obligatoire du gilet de sauvetage pour les piétons sur les berges. Il demande si les pêcheurs sont concernés par cet arrêté et s'il est prévu également de mettre en place un tel arrêté en Meurthe-et-Moselle.

*Cet arrêté n'est valable qu'en Moselle et les pêcheurs sont bel et bien concernés. Il est envisagé de mettre un arrêté similaire sur le département de la Meurthe-et-Moselle mais la fédération de pêche sera conviée au préalable à une réunion sur le sujet.*

Jean-Michel ZORN demande si les plaisanciers qui vont à terre à proximité des ouvrages de la Moselle ont l'obligation de porter le gilet de sauvetage et si un avis à la batellerie sera pris pour prévenir de cela.

*Effectivement, le gilet sera obligatoire. Un avis à la batellerie rappelant l'arrêté préfectoral de Moselle sera pris lorsque toute la signalisation sera mise en place sur les sites (il y a des distances spécifiques en fonction des ouvrages). Des zones précises seront délimitées pour le port du gilet obligatoire.*

Jean-Claude JACQUES évoque que les personnes assermentées des fédérations de pêche n'ont pas de pouvoir en matière de police de la pêche pour les contrôles dans les réserves. Il demande donc qui est en charge de la police de la pêche.

*C'est la Brigade Fluviale de Gendarmerie qui se charge de la police de la pêche. Le Major Beauvoir signale qu'en Meurthe-et-Moselle, la brigade se rapproche de la fédération de pêche pour connaître les endroits où des contrôles doivent être faits (endroits où la fédération n'a pas le pouvoir de le faire).*

Jean-Claude JACQUES signale enfin que le problème sur l'ancienne saline de Maixe évoqué lors de la réunion de la CLU du 5 juin 2013 n'a toujours pas été solutionné (les propriétaires ont clôturé tout le DPF jusqu'au canal avec du grillage ce qui représente près de 250 m inutilisables dans les baux de pêche).

*A l'issue de la réunion, ce problème a été relayé au responsable de l'UTI CMRE-EN afin que le nécessaire soit fait.*

Corinne de LA PERSONNE remercie les participants et leur rappelle qu'ils ne sont pas obligés d'attendre les réunions de la CLU pour faire part de leurs remarques. Elle est à leur disposition tout au long de l'année pour répondre à leurs questions.