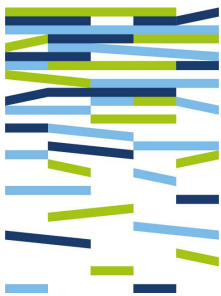


## COMPTE RENDU DE REUNION

**objet** réunion de la Commission Locale des Usagers du 23 mai 2014  
**référence** ADVE/AC/XL/SV/859



**Réunion du 23 mai 2014**

à Nancy– Salle Vadot

**Rapporteur** : Sylvana VUYBERT

### Participants

#### Activité "Transports"

- Antoine BERENWANGER (Navisco 2000, Représentant La Glissoire),
- Serge FAY (bateau HENDAYE, Suppléant La Glissoire),
- Jean-Paul ETIENNE (Groupement des Chargeurs de Lorraine, représentant de Gérard STARCK pour l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret)

#### Activité "Plaisance"

- Jean-Marie LEPINE (ANPEI),
- Pierre PEETERS (ANPEI, Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques)

#### Catégorie "Experts"

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie)
- Laurence DECHENAUD (CROS Lorraine, représentante de Denis MASSEGLIA pour le CNOSF)
- Jean-Louis GILLET (Fédération de Pêche de Meurthe-et-Moselle, représentant de Michel ADAM pour l'URGE)
- Jean-Claude JACQUES (Fédération de Pêche de Meurthe-et-Moselle, représentant Michel ADAM pour l'URGE)
- Jean-Pierre LATIMIER (Fédération Française de Canoë-Kayak, représentant de Denis MASSEGLIA pour le CNOSF)
- Marie-Camille MOHIER (HOLCIM, Représentante Groupement des Chargeurs Fluviaux de Lorraine)
- Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de Gendarmerie)
- Jean-Michel THIEBAUT (Coopérative Agricole Lorraine)
- 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)

#### VNF :

- Corinne de LA PERSONNE (directrice territoriale)
- Anne DERYCKE (AMPF)
- Jean-Marie HAM (AEME)
- Anne-Catherine LADERRIERE (AEME)
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE)
- Xavier LUGHERINI (ADVE)
- Claude LOUIS (AEME)
- Sylvana VUYBERT (ADVE)

#### Excusés :

- Michel ADAM (URGE)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Patrick BIDARD de la NOE (France AGRIMER)</li> <li>• Bruno COSSIAUX (CNBA et UCFL)</li> <li>• Olivier DELCOURT (CNBA)</li> <li>• Jacques KOPFF (AFPI)</li> <li>• Dominique MAAS (TMF Operating, TLF EST)</li> <li>• Christine MOREL (Rhénus, TLF Est)</li> <li>• Hélène RAGAZZINI (CFNR)</li> <li>• Gérard STARCK (AUTF)</li> </ul> <p><b>Absents :</b>  DBA  Fédération des Industries Nautiques  Fédération Française des Ports de Plaisance  France Hydroélectricité</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**Diffusion** : Participants, Direction territoriale Nord-Est, UTI, ADVE, AEME, AMPF, VNF – DIEE, VNF – DEV.

Corinne de LA PERSONNE, directrice territoriale du Nord-Est de VNF, ouvre la séance, invite les participants à se présenter et présente l'ordre du jour de la réunion.

## 1 – Statistiques du trafic

### a) Trafic total 2013 (y compris transit) des marchandises transportées sur le réseau navigable de la DTNE, par NST

Michelle LAQUENAIRE présente le trafic total des chargements et déchargements sur le réseau de la DTNE y compris le transit. Au total, 9 352 000 tonnes ont été transportées en 2013 et notamment des produits agricoles et oléagineux pour 35,3 %, des combustibles minéraux solides pour 29,3 % (charbons), des minéraux bruts ou manufacturés et des matériaux de construction pour 12,8 %, des minerais et déchets pour la métallurgie pour 9,5 % et des produits métallurgiques pour 7,2 %.

### b) Trafic total 2013 (y compris transit) des marchandises transportées sur le réseau navigable de la DTNE, par type de trafic

- Le trafic d'exportation au départ de la DTNE représente 45,6 % des marchandises transportées. Elles vont essentiellement aux Pays-Bas (Rotterdam) pour 40,2 %, vers l'Allemagne pour 35,7 % et vers la Belgique (Anvers) pour 20,8%
- Le trafic d'importation à destination des ports de la DTNE représente 43,5 % des marchandises transportées. Elles proviennent des Pays-Bas pour 60,8 %, de l'Allemagne pour 16,8 % et de la Belgique pour 21,5 %.
- Le trafic intérieur représente le trafic local de la DTNE et les trafics au départ ou à destination des ports intérieurs français hors DTNE. Il représente 10,4 % des marchandises transportées dont 63,2 % correspondent à du trafic local (agrégats sur la Moselle, trafics sur les Vosges).
- Le trafic de transit représente 0,5 % des marchandises transportées. 50,4 % proviennent du transit import, 25 % du transit export et 24,6 % du transit intérieur.

### c) Trafic total 2013 (y compris transit) des marchandises transportées sur les sections navigables de la DTNE, par NST

- Le trafic le plus important se situe sur la section Metz-Apach avec, en majorité, des trafics de charbon pour l'import et des trafics de produits oléagineux pour l'export,

- Sur la section de Frouard à Metz : on constate essentiellement des trafics de produits agricoles et des trafics de minerais et déchets pour la métallurgie,
- Sur la section de Toul à Frouard : on constate essentiellement des trafics de minerais et déchets pour la métallurgie et de produits métallurgiques,
- Sur la section de Givet à l'écluse des 4 Cheminées, on constate essentiellement des trafics de céréales et d'agrégats,
- Sur le canal des Vosges : le trafic le plus représentatif est le trafic pour la SAGRAM,
- Sur la section entre Toul et Troussey : on constate des trafics de produits chimiques (Dombasle-Reims),
- Sur le canal entre Champagne et Bourgogne : on constate essentiellement des trafics d'engrais et de produits agricoles.

d) Trafic total 2009 à 2013 (y compris transit) des marchandises transportées sur les sections navigables de la DTNE

Il s'agit d'une évolution des marchandises transportées sur les sections navigables de la DTNE entre 2009 et 2013. On constate :

- une évolution positive sur l'ensemble des sections de la Moselle,
- une augmentation du trafic sur le canal des Ardennes entre Pont-à-Bar et Semuy (transports pour le silo de Le Chesne),
- Une stabilité du trafic sur le canal de la Meuse sur la section entre le port de Givet et l'écluse des 4 cheminées,
- Une baisse conséquente du trafic sur le canal de la Meuse de Givet à Pont-à-Bar et de Pont-à-Bar à Troussey,
- Une augmentation du trafic sur le canal des Vosges en 2013 par rapport à 2009 et 2012,
- Une baisse de trafic sur le canal de la Marne au Rhin Est notamment en 2012 et 2013 dûe à la fermeture du Plan Incliné d'Arzwiller (les transports de céréales n'ont pas pu se faire),
- Une augmentation du trafic sur le canal de la Marne au Rhin Ouest notamment sur le secteur Troussey-Vitry-en-Perthois (Contrisson). Le trafic a doublé entre 2009 et 2013,
- Une baisse du trafic sur le canal entre Champagne et Bourgogne.

e) Le réseau de la DT NE

Xavier LUGHERINI explique que le réseau de la DTNE comporte 158 km de réseau navigable à grand gabarit et 879 km à petit gabarit.

f) Activité portuaire du réseau navigable de la DTNE

L'activité portuaire de la DTNE se concentre :

- principalement sur la Moselle canalisée avec un ensemble de ports tant publics que privés répartis entre Neuves-Maisons et Koenigsmacker,
- sur le canal de la Meuse à Givet,
- sur le canal des Ardennes à Le Chesne,
- sur le canal de la Marne au Rhin Est à Dombasle et Einville,
- sur le canal de la Marne au Rhin Ouest à Void et Contrisson,
- sur le canal des Vosges à Roville-devant-Bayon (céréales), Thaon-les-Vosges et Chavelot (agrégats),
- sur le canal entre Champagne et Bourgogne à Vitry-le-François, Frignicourt, Orconte et Bologne (principalement des silos).

g) Evolution de l'activité portuaire 2009/2013 de la Moselle à grand gabarit

L'activité portuaire sur la Moselle a bien évolué notamment ces deux dernières années (2012 et 2013) avec les ports céréaliers et les ports charbonniers. Cependant, les perspectives pour les années à venir seront différentes en raison notamment de la reconversion des centrales EDF et la fermeture de la filière à chaud d'Arcelor Mittal.

Corinne de LA PERSONNE ajoute que VNF prévoyait déjà une baisse des trafics globaux sur la Moselle en 2013 en raison de la diminution des trafics de charbon. Toutefois, la politique d'EDF par rapport à la reconversion des centrales a fait qu'on a encore dénombré beaucoup de transports de charbon en 2013 ce qui explique les résultats positifs sur la Moselle. Par contre, les résultats pour 2014 s'annoncent d'ores et déjà en très grande baisse en raison de l'absence de trafics de charbon (baisse de 25 % pour le 1<sup>er</sup> trimestre 2014) et il n'y a malheureusement pas de trafics de substitution.

Jean-Michel THIEBAUT signale qu'effectivement les trafics sur la Moselle en 2014 vont se retrouver dans une spirale descendante très inquiétante en raison notamment des orientations de marchés qui ont tendance à se ressourcer par ailleurs (Danube).

Michelle LAQUENAIRE ajoute qu'on risque une perte d'1 million de tonnes en 2014. Pour essayer de pallier à ce manque, les commissionnaires de transport et VNF, par le biais d'études, travaillent actuellement pour trouver d'autres filières. Des trafics pourront également être générés grâce à la mise en place de la ligne conteneurs sur la Moselle depuis mars 2014.

Antoine BERENWANGER signale que les transports de conteneurs n'amèneront pas de bateaux pour d'autres trafics car 99 % des bateaux qui viennent avec des conteneurs repartent avec des conteneurs.

h) Classement national 2013 des principaux ports publics et privés de la Moselle à grand gabarit

- Port de Metz : 6<sup>ème</sup> port français avec 2 107 000 tonnes,
- Port de Thionville-Illange : 10<sup>ème</sup> port français avec 1 568 000 tonnes,
- Port de Frouard : 17<sup>ème</sup> port français avec 983 000 tonnes,
- Port de Neuves-Maisons : 18<sup>ème</sup> port français avec 979 000 tonnes,
- Port de Mondelange-Richemont : 23<sup>ème</sup> port français avec 812 000 tonnes,
- Port de La Maxe : 36<sup>ème</sup> port français avec 570 000 tonnes,
- Port de Blénod-les-PAM : 38<sup>ème</sup> port français avec 533 000 tonnes,
- Port de Belleville : 48<sup>ème</sup> port français avec 421 000 tonnes.

i) Moselle à grand gabarit : évolution 2012/2013 du trafic total des marchandises à l'écluse d'Apach, par NST

On constate une évolution favorable des combustibles et minéraux solides (charbon), des produits métallurgiques et des produits agricoles. Cela aboutit à un résultat positif pour l'année 2013.

j) Moselle à grand gabarit : évolution 2012/2013 du trafic descente des marchandises à l'écluse d'Apach, par NST

Cf diaporama

k) Moselle à grand gabarit : évolution 2012/2013 du trafic remonte des marchandises à l'écluse d'Apach, par NST

Cf diaporama

l) Moselle à grand gabarit : évolution 1964/2013 du trafic de marchandises passées à l'écluse d'Apach

On constate que l'année 2013 a été positive par rapport à l'année 2012 mais on est encore en-dessous du niveau de 2010. L'année 2013 reste la deuxième meilleure année sur les 5 dernières années.

Michelle LAQUENAIRE signale que le stock restant de minerais d'Arcelor Mittal a été réexpédié par bateau vers Dunkerque. Il y a donc eu un trafic en descente important en 2013.

- m) Moselle à grand gabarit : évolution 2009/2013 du trafic total des marchandises passées à l'écluse d'Apach, par NST

Cf diaporama

- n) Evolution de l'activité portuaire 2009/2013 des autres voies navigables de la DTNE

Les ports réalisant le plus de trafics sont :

- Le port de Givet avec notamment plus de 400 000 tonnes en 2013,
- Les deux ports sur le canal des Vosges de Thaon-les-Vosges et Chavelot (SAGRAM) avec plus de 300 000 tonnes en 2013.

Antoine BERENWANGER signale que tous les silos embranchés « fluvial » sur le canal des Ardennes ne font pratiquement plus de tonnages car toute la marchandise part par la route. Il déplore cet état de fait.

- o) Trafic 2012/2013 des bateaux de commerce (vides et chargés) et de la plaisance aux écluses de comptage de la DTNE

Cf diaporama

- p) Trafic 2009/2013 des bateaux de commerce (vides et chargés) et de la plaisance aux écluses de comptage de la DTNE

On constate :

- une stabilité des trafics sur la Moselle tant au niveau commerce que plaisance notamment en 2012 et 2013,
- une légère augmentation des bateaux de commerce et une stabilisation de la plaisance sur le canal de la Marne au Rhin Ouest,
- une diminution sensible des bateaux de commerce en raison de la fermeture du Plan Incliné d'Arzwiller sur le canal de la Marne au Rhin Est, mais malgré tout une stabilité du trafic plaisance,
- une stabilité voire une légère augmentation des bateaux de commerce et une nette diminution des plaisanciers sur le canal de la Meuse,
- une baisse des bateaux de commerce et un maintien du trafic plaisance sur le canal des Vosges,
- Le trafic plaisance est très variable d'un secteur à l'autre sur le canal entre Champagne et Bourgogne.

Antoine BERENWANGER souhaite revenir sur la situation du canal des Vosges et souhaite expliquer pourquoi les bateaux de commerce ne passent plus sur cet itinéraire. Les marinières empruntent cet itinéraire lorsqu'il y a un chômage à Reims ou sur le canal entre Champagne et Bourgogne ce qui peut expliquer les chiffres présentés précédemment sinon les marinières évitent le secteur et ne souhaitent plus y passer car il n'est plus assez fiable.

Par ailleurs, il revient sur le passage sur le canal des Vosges de la semaine précédente du bateau SAFARI avec un colis lourd qui ne se serait vraisemblablement pas bien passé. En effet, le marinier n'a rencontré aucun personnel de VNF de Flavigny-sur-Moselle jusqu'à Corre et a constaté en moyenne un manque d'eau de 10 cm dans chaque bief. Le marinier a mis plus de 3h pour franchir le grand bief de Girancourt. Il ajoute qu'il y a normalement un deuxième colis à faire passer par le canal des Vosges et qu'il est possible que ce trafic soit annulé au regard des conditions de navigation sur le canal des Vosges.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'elle n'a pas les mêmes retours que lui sur le passage de ce bateau. Son passage sur le canal des Vosges se serait bien passé. Le marinier a été appelé et son discours ne concorde pas avec celui de Antoine BERENWANGER. Elle ajoute que l'UTI Canal des Vosges s'est complètement mobilisée pour le passage de ce bateau car elle avait bien conscience justement des difficultés que*

*peuvent rencontrer les marinières sur cet itinéraire. Elle propose de revoir avec l'UTI Canal des Vosges ce qu'il en est exactement et d'en reparler.*

Antoine BERENWANGER signale qu'au regard des conditions de passage des bateaux de commerce et des difficultés rencontrées, il ne faut pas s'étonner qu'il n'y a plus de trafic sur le canal des Vosges. Il déplore également que la priorité soit toujours donnée aux sabliers (SAGRAM) et qu'il n'y ait jamais de suivi pour les autres bateaux de commerce.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que le manque de trafic est dû en partie aux difficultés économiques.*

Il se demande pourquoi les marinières passent par le canal entre Champagne et Bourgogne sans difficulté et qu'on ne peut pas avoir la même chose sur le canal des Vosges.

*Corinne de LA PERSONNE lui signale que le canal entre Champagne et Bourgogne comporte des intérêts que ne possèdent pas le canal des Vosges et notamment sa fiabilité hydraulique qui est nettement supérieure. En effet, le canal entre Champagne et Bourgogne subit beaucoup moins les conséquences des étiages que le canal des Vosges. De plus, le CCB est classé en réseau connexe et à ce titre bénéficie de plus de crédits de maintenance que ne peut en avoir le canal des Vosges qui est quant à lui classé en réseau saisonnier. Malgré tout, le canal des Vosges a bénéficié de beaucoup de crédits d'investissement sur les 11 dernières années avec plus de 33 millions d'euros.*

Antoine BERENWANGER signale que le canal des Vosges n'est plus fiable pour un enfoncement à 1,80 m.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'il faut laisser du temps pour procéder à la régénération complète du canal des Vosges. De plus, VNF est soumis à une réglementation très stricte en matière de dragage. Il n'est donc pas aisé de programmer des campagnes de dragages. Mais elle affirme que la DTNE se trouve dans une dynamique d'investissements pour offrir une infrastructure fiable aux usagers. Elle rappelle que l'objectif de la DTNE est bien d'offrir un mouillage à 2,20 m pour tout son réseau Freycinet et 2 millions d'euros seront investis cette année en matière de dragage dont une partie sera dédiée au canal des Vosges.*

Antoine BERENWANGER signale depuis plusieurs années des problèmes de croisement à Flavigny-sur-Moselle et rien n'a été entrepris.

Serge FAY ajoute que des travaux ont été réalisés sur les murs dans le bief de Girancourt. Il a été le premier bateau à passer dans le secteur après la réalisation de ces travaux et le bateau a touché le mur et les bouées. Il signale qu'il est impossible de croiser avec un autre bateau sur ce secteur même avec un bateau de plaisance. Par ailleurs, il signale, dans le secteur de Bois l'Abbé, que son bateau non chargé mais ballasté a touché le fond. Les difficultés doivent être d'autant plus grande pour des bateaux chargés.

*Corinne de LA PERSONNE propose de revoir ces points critiques avec l'UTI pour que le nécessaire soit entrepris.*

## **2 – Bilan sur les conditions de navigation 2012 et 2013**

### **a) Statistiques des arrêts de navigation sur la Moselle en 2012 et 2013**

Jean-Marie HAM signale qu'une des premières causes d'arrêts en 2012 sur la Moselle était la glace. Il n'y a pas eu d'arrêts de navigation pour glace en 2013.

Au niveau des chômages sur la Moselle, la durée d'arrêts est toujours la même à savoir 10 jours par an, ce qui correspond à la plus grosse durée d'arrêts en heures pour l'année 2013 (2640 h). Le nombre d'heures d'arrêts pour chômage peut paraître important (2640 h en 2012 et 2400 h en 2013) mais cela correspond à des heures d'arrêt cumulées sur tous les ouvrages.

La troisième cause d'arrêts de navigation sur la Moselle en 2012, après la glace et le chômage, est les désordres graves (accident) avec 778.5 h alors qu'il s'agit de la crue en 2013 avec 1447 heures d'arrêt.

Les autres causes d'arrêts ont un impact sur la navigation mais sont beaucoup moins importantes (pannes hydrauliques, pannes mécaniques, pannes électriques...)

b) Statistiques des arrêts de navigation sur le réseau petit gabarit en 2012 et 2013

Jean-Marie HAM signale que les chiffres en matière de chômage représentent une partie prépondérante des arrêts de navigation des années 2012 et 2013 avec respectivement 9540 h et 9324 h. Cela correspond à tous les chômages sur tout le réseau petit gabarit de la DTNE. Tous les chômages sont cumulés.

Les deux autres causes importantes d'arrêts de navigation en 2013 sont :

- la présence d'embâcles pour 9059 h (principalement sur le canal de la Meuse),
- les crues pour 6248 h (principalement sur le canal de la Meuse).

Les principales causes d'arrêts en 2012 sont :

- Les désordres graves pour 6134 h,
- Les glaces pour 4757 h,
- Les crues pour 2651 h.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il ne s'agit pas là d'un très bon indicateur puisque tous les arrêts de toutes les voies petit gabarit de la DTNE sont comptabilisés en même temps. Mais il est difficile de trouver un indicateur pertinent.

Serge FAY signale qu'une mauvaise programmation des chômages peut entraîner bon nombre d'arrêts de navigation. On est très souvent confronté à la fermeture d'une voie d'eau et de son itinéraire de substitution en même temps. Il estime qu'il n'y a plus de coordination au niveau de la programmation des chômages. Par exemple : l'usine de Solvay a été bloquée pendant 2 mois cette année en raison de plusieurs chômages successifs sur la vallée de Toul puis sur le canal de la Meuse.

*Corinne de la PERSONNE lui répond que la programmation des chômages se fait en commission nationale des chômages.*

*Michelle LAQUENAIRE indique au marinier qu'il avait la possibilité de passer par le port de Frouard pour atteindre l'usine de Solvay.*

### 3 – Présentation des investissements et des travaux réalisés sur le réseau de la DTNE

a) Canal des Vosges

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur le canal des Vosges :

- 320 000 € pour les dragages,
- 1 080 353 € pour les chômages,
- 220 000 € pour les berges,
- 1 113 977 € pour l'automatisation,
- 1 900 000 € pour les travaux lourds (remplacement de portes et travaux sur bajoyers),
- 350 000 € pour diverses interventions.

Au total, 4 984 330 € ont été investis en 2013 sur le canal des Vosges.

Antoine BERENWANGER signale qu'un ragréage a été réalisé à l'écluse de Varangéville en 2013 mais plus d'1/3 est retombé dans le fond du canal. Etant donné que les travaux ont été réalisés en période d'arrêt de navigation, il était donc possible de baisser le bief pour pouvoir travailler à fleur d'eau. Or, les travaux ont été réalisés à 1m du niveau d'eau. Il

ajoute qu'une opération du même type est prévu sur le canal des Vosges, mais que cette fois, il est prévu de raboter puis de ragréer. Il demande qu'il soit procédé différemment pour éviter ces inconvénients. Il préconise de mettre en place des vérins comme cela se faisait auparavant.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'il est toujours possible de mettre en place des vérins mais cela prend plus de temps et il est nécessaire d'arrêter la navigation plus longtemps pour procéder à de tels travaux.*

*Michelle LAQUENAIRE signale que les travaux réalisés à l'écluse de Varangéville ont consisté au traitement des deux bajoyers avec le rejointoiement, le comblement des cavités et l'enlèvement des moellons risquant de chuter ainsi que la remise en état des échelles de sas.*

#### b) Canal entre Champagne et Bourgogne

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur le canal entre Champagne et Bourgogne :

- 950 000 € pour les dragages,
- 845 963 € pour les chômages,
- 90 000 € pour les équipements de sécurité et d'accessibilité aux ouvrages,
- 1 258 028 € pour les barrages réservoirs (4 barrages réservoirs sur le CCB),
- 1 290 000 € pour le tunnel de Balesme (travaux de mise en sécurité de l'ouvrage),
- 520 000 € pour les digues,
- 200 000 € pour les berges,
- 1 428 110 € pour l'automatisation des ouvrages (programme qui va durer encore une ou deux années pour que l'ensemble des écluses du CCB soient automatisées),
- 104 479 € pour les aménagements.

Au total, 6 686 580 € ont été investis en 2013 sur le canal entre Champagne et Bourgogne.

Jean-Marie LEPINE demande ce qu'il en est au niveau des ponts-levants du CCB.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que la superstructure des ponts-levants n'est pas à la charge de VNF mais à la charge du propriétaire de la voie portée. VNF est en charge uniquement de la mobilité des ponts (vérins, moteurs etc.). Tous les travaux réalisés sur les ponts se font en accord avec les collectivités porteuses des ponts en question.*

Jean-Marie LEPINE parlait plutôt de l'automatisation des ponts.

*Corinne de LA PERSONNE signale que la plupart des ponts sont manœuvrés par les capitaines des bateaux avec une télécommande. Elle est assez favorable pour qu'effectivement les ponts soient télégérés à distance par les agents car à l'heure actuelle, la manœuvre de ces ponts n'est pas sans danger. Une étude est actuellement en cours pour mettre en place une téléconduite à distance de ces ponts avec caméras.*

#### c) Canal de la Marne au Rhin Est

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur le canal de la Marne au Rhin Est :

- 224 000 € pour les dragages,
- 1 680 353 € pour les chômages,
- 75 000 € pour les équipements de sécurité et d'accessibilité aux ouvrages,
- 89 000 € pour les stations de pompage (spécificité de l'itinéraire car il y a une réelle problématique de débit),
- 93 000 € pour les berges,
- 21 000 € pour les ponts-canaux,
- 5 500 € pour l'automatisation,
- 782 000 € pour les travaux lourds,
- 85 179 € pour diverses interventions,



- 3 000 € pour les aménagements.

Au total, 3 058 032 € ont été investis en 2013 sur le canal de la Marne au Rhin Est.

Jean-Claude JACQUES demande si les travaux d'entretien des techniques végétales sont pérennisés.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'effectivement ces travaux sont pérennisés. Dans la mesure où la DTNE est certifiée ISO 14001 pour des travaux de protection et de restauration des digues et berges, le recours aux techniques végétales est toujours privilégié dès que cela est possible. Mais si cela est nécessaire (par exemple : pour une fuite importante qui ne peut pas être comblée par les techniques végétales), il faut parfois avoir recours aux enrochements ou aux palplanches.*

#### d) Canal de la Marne au Rhin Ouest

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur le canal de la Marne au Rhin Ouest :

- 295 205 € pour les dragages,
- 523 466 € pour les chômages,
- 229 140 € pour les équipements de sécurité et d'accèsibilité aux ouvrages,
- 2 752 € pour les stations de pompage,
- 152 493 € pour les tunnels : une étude aérodynamique est en cours sur le tunnel de Mauvages. Suite à cette étude, des travaux de sécurisation du tunnel seront entrepris dans les prochaines années,
- 161 870 € pour les digues,
- 151 350 € pour les berges,
- 2 752 € pour les ponts-canaux,
- 27 583 € pour l'automatisation des ouvrages,
- 181 266 € pour les interventions diverses,
- 59 923 € pour les aménagements.

Au total, 1 787 800 € ont été investis en 2013 sur le canal de la Marne au Rhin Ouest.

Jean-Marie HAM ajoute qu'une des grandes problématiques de cet itinéraire est les débits réservés (passage de 1/40<sup>ème</sup> à 1/10<sup>ème</sup> du module) ce qui pénalise la gestion hydraulique du canal.

#### e) Canal de la Meuse et canal des Ardennes

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur le canal de la Meuse et le canal des Ardennes :

- 820 000 € pour les dragages,
- 835 975 € pour les chômages,
- 60 630 € pour les barrages réservoirs,
- 105 564 € pour les digues,
- 381 762 € pour les berges,
- 398 843 € pour l'automatisation des ouvrages, cela constitue la spécificité de l'itinéraire. Le but étant à terme d'avoir un itinéraire complètement automatisé.
- 394 326 € pour les travaux lourds,
- 54 920 € pour les aménagements.

Il n'est pas question ici des travaux qui vont être réalisés dans le cadre du PPP Barrages jusqu'en 2020 puisqu'il n'y a pas eu de travaux sur les barrages en 2013.

Au total, 3 052 020 € ont été investis en 2013 sur le canal de la Meuse et le canal des Ardennes.

f) Moselle canalisée

Jean-Marie HAM présente les investissements et travaux réalisés en 2013 sur la Moselle canalisée :

- 265 693 € pour les dragages,
- 10 837 982 € pour les chômages,
- 853 942 € pour les équipements de sécurité et d'accessibilité aux ouvrages,
- 24 811 € pour les stations de pompage,
- 38 273 € pour les digues,
- 126 729 € pour les berges,
- 99 762 € pour l'automatisation des ouvrages,
- 1 494 250 € pour les travaux lourds,
- 204 792 € pour les interventions diverses,
- 204 497 € pour les aménagements.

Au total, 14 150 731 € ont été investis en 2013 sur la Moselle canalisée.

Jean-Claude JACQUES demande si dans le cadre de la DCE, des programmes de travaux sont prévus pour la continuité écologique sur les barrages.

*Jean-Marie HAM lui répond qu'une étude globale est en cours sur le sujet avec la mise en place notamment de passes à poissons et grands migrants.*

Jean-Pierre LATIMIER demande s'il est également prévu la mise en place d'accès pour le franchissement des canoës au niveau des barrages.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que le franchissement des canoës n'est pas du ressort de VNF. L'établissement n'est pas porteur de projets en la matière.*

Jean-Pierre LATIMIER déplore le fait que le CROS ou les fédérations de canoës ne soient pas consultés ou mis au courant des projets de travaux sur les barrages et de la mise en place d'équipements tels que les passes à poissons ou autres.

*Corinne de LA PERSONNE signale que ce genre de projets est soumis à enquête. En matière de restauration lourde de barrages, elle l'informe qu'un programme est actuellement en cours sur les barrages d'Aingeray, Villey-le-Sec et Chaudeney. Il s'agit d'un programme de remise à niveau des organes mobiles mais il n'y a pas de changement structurel de l'ouvrage. Le barrage pour lequel il est prévu des changements structurels est le barrage du Liégeot. Toutes les passes mobiles doivent y être reconstruites. Il n'y a pas par ailleurs de reprises fondamentales sur d'autres barrages mis à part les gros travaux de reconstruction entrepris sur les barrages de la Meuse et de l'Aisne dans le cadre du PPP Barrages.*

Jean-Pierre LATIMIER souhaiterait provoquer une rencontre avec VNF pour évoquer justement les travaux entrepris sur les barrages et sur la mise en place d'équipements de passes à canoës-kayaks.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'elle se tient à sa disposition pour provoquer une telle rencontre.*

#### 4 – Chômages 2014 et 2015

a) Chômages 2014

- 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 sur l'embranchement d'Epinal (travaux d'étanchéité),
- Canal des Ardennes : du 15/10/2014 au 13/11/2014 entre Sauville et Saint-Aignan et du 15/10/2014 au 25/11/2014 entre Le Chesne et Semuy. La DTNE étudie actuellement la pertinence de maintenir le chômage sur le versant Aisne. En effet, ce versant devrait faire l'objet de faibles travaux qui peuvent éventuellement être

repoussés à l'année prochaine. Si cette option était retenue, davantage de travaux seraient réalisés sur le versant Meuse. L'année prochaine, les travaux porteront donc sur le versant Aisne.

- Canal de la Meuse : du 31/03/2014 au 30/04/2014,
- CMRO : du 03/03/2014 au 30/03/2014,
- CCB : 31/03/2014 au 27/04/2014.

Antoine BERENWANGER demande si le secteur Toul-Messein sera arrêté en 2014.

*Ce secteur ne fera pas l'objet de chômage en 2014 mais en 2015.*

b) Chômages 2015

- Moselle canalisée : du 08/06/2015 au 17/06/2015 avec une journée spécifique consacrée sur le secteur entre Frouard et Toul le 09/06/2015,
- CMR Est : du 03/11/2015 au 08/12/2015,
- Canal des Vosges : du 20/02/2015 au 26/03/2015. Un bief supplémentaire sera ajouté à cette période de chômage à savoir le bief 24 versant Moselle pour la réalisation de travaux pour tiers sur le pont SNCF. Ces travaux font faire l'objet d'une demande au Conseil d'Administration de VNF.
- Canal de la Meuse : du 01/10/2015 au 04/11/2015 de Pont-à-Bar à Givet et du 01/10/2015 au 11/11/2015 de Troussey à Pont-à-Bar,
- CMR Ouest : du 24/02/2015 au 28/03/2015,
- CCB : du 30/03/2015 au 26/04/2015.

Patrice YAX demande si la Boucle de la Moselle sera fermée durant le chômage de la Moselle au mois de juin 2015.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'effectivement la Boucle de la Moselle sera fermée pendant les 10 jours de chômage de la Moselle. Mais l'Embranchement de Nancy restera quant à lui ouvert. Par ailleurs, elle explique que les dates des chômages sur la Moselle canalisée sont arrêtées de manière internationale et au moins 20 ans à l'avance afin de pouvoir concilier les contraintes des industriels mais aussi les jours fériés des 3 pays riverains de la Moselle (France, Allemagne, Luxembourg).*

#### 4 – Bilan de l'écoute externe 2013

Michelle LAQUENAIRE rappelle que la DTNE a mis en place un système d'écoute externe sur l'ensemble de son réseau afin de remonter toutes les remarques et observations des usagers.

a) Nombre d'observations et évolution

Le nombre d'observations remonté en 2013 est de 224. Ce chiffre est malgré tout en baisse par rapport à 2011 et 2012. Ces observations peuvent être formulées par courrier, par téléphone, par courriel ou physiquement (sur le terrain ou au guichet). Ces observations ne sont pas forcément toutes négatives.

b) Répartition des observations par type d'usagers en 2013

Ces observations sont formulées par des interlocuteurs divers pour 51,3 % (presse, collectivités, particuliers...), par des transporteurs professionnels pour 21,9 % et par des plaisanciers pour 19,2%.

c) Evolution de la part représentative des différents interlocuteurs

L'évolution est en baisse pour les transporteurs professionnels, en légère hausse pour les plaisanciers et en baisse pour les interlocuteurs divers. L'évolution pour les autres interlocuteurs est stable.

d) Répartition des observations par catégorie

Les observations portent essentiellement sur l'entretien des voies d'eau pour 34,5 %, sur l'exploitation pour 22,6 %, sur l'environnement pour 14,1% (pêches de sauvegarde, pollutions etc.)

e) Evolution de la répartition des observations par catégorie

On constate que les observations en 2013 portent davantage sur des problèmes liés à l'entretien et moins sur des problèmes liés à l'exploitation (moins de pannes d'écluses) par rapport aux deux années précédentes.

f) Répartition des observations par voie d'eau

On constate que la plupart des observations concernent le canal de la Meuse pour 18,8 %, le canal des Vosges pour 17,4 %, le canal de la Marne au Rhin Est pour 16,5 % et la Moselle canalisée pour 16,1 %.

g) Evolution de la répartition des observations par voie d'eau

On constate une grosse baisse des observations sur le canal des Vosges, mais une progression des observations pour le canal de la Meuse.

h) Remarques des membres de la CLU

Corinne de LA PERSONNE signale aux membres de la CLU qu'ils ne doivent pas hésiter à faire part de leurs observations tout au long de l'année.

Antoine BERENWANGER signale qu'il est très difficile pour les marinières de pouvoir s'amarrer sur le réseau petit gabarit car ils ne sont pas autorisés à s'amarrer aux arbres (cf RPP) et il n'y a que très peu de points de stationnement.

Serge FAY ajoute que les marinières créent des problèmes puisqu'ils sont dans l'obligation de s'amarrer dans les masses d'écluses mettant ces dernières en défaut.

*Michelle LAQUENAIRE lui explique qu'une étude « service aux usagers » est actuellement en cours. Elle a pour but notamment de faire un état des lieux des besoins des usagers en équipements et d'essayer d'y répondre au mieux. La problématique du stationnement est bien prise en compte dans cette étude.*

Par ailleurs, Serge FAY signale que la butte de sable qui se trouvait dans le bief de Consenvoye est restée présente pendant plus de 6 mois.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que cela est dû à la réglementation très stricte en matière de dragage.*

Le marinier signale qu'il existe des entreprises qui recyclent les matériaux de dragage et se demande pourquoi il n'est pas possible de faire comme sur la Sambre en Belgique.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'il n'est pas possible de faire remonter les matériaux de dragages jusqu'à la Sambre et qu'elle n'a pas trouvé d'entreprises dans le secteur pour recycler ces matériaux de dragage.*

Patrice YAX signale que la saturation du port de plaisance de Nancy fait l'objet de nombreuses plaintes et pas seulement lors de la saison estivale. Les plaisanciers rencontrent le problème toute l'année, il n'y a jamais de places dans le port de Nancy. Il estime qu'il faut trouver une solution à cette problématique très rapidement.

Jean-Michel ZORN demande à ce qu'un quai du port de Nancy soit dédié aux bateaux de location et aux bateaux de passage.

*Michelle LAQUENAIRE signale qu'une réunion s'est tenue l'année dernière avec la mairie de Nancy pour ce problème de saturation. Toutefois, la personne qui était en charge de ces aspects n'est plus en fonction à la mairie étant donné les élections municipales. VNF va reprendre contact avec les nouvelles personnes en charge de ces dossiers prochainement.*

Pierre PEETERS ajoute que le réel problème du port de Nancy, ce sont les bateaux qui stationnent là à l'année. Les plaisanciers de passage peuvent arriver à n'importe quel moment de la journée, il n'y a jamais de places libres.

Jean-Claude JACQUES signale que des peupliers ont été abattus dans le bief de Crévic et ont été déposés en contre-halage sur le chemin à Crévic qui est emprunté par les pêcheurs. Il tient à signaler la dangerosité de la présence de ces rémanents car les pêcheurs les enjambent.

*Corinne de LA PERSONNE va revoir ce point avec l'UTI.*

Concernant le tunnel de Mauvages, Antoine BERENWANGER demande quelle est la distance réglementaire en vigueur entre deux bateaux de commerce dans l'ouvrage.

*Xavier LUGHERINI lui répond qu'un seul bateau de commerce à la fois est autorisé à franchir le tunnel.*

Antoine BERENWANGER signale que s'il y a trois bateaux en attente, le dernier bateau peut attendre pendant presque une journée pour franchir le tunnel. Le temps d'attente est beaucoup trop long. Cette nouvelle réglementation est beaucoup plus pénalisante que le passage avec les horaires de rame.

*Corinne de LA PERSONNE signale qu'elle en a bien conscience mais c'est la seule alternative obtenue auprès des services de la Préfecture de Meuse. Sans cette alternative, le tunnel aurait été fermé.*

Antoine BERENWANGER ne comprend pas cette réglementation d'autant plus qu'il estime que les marinières sont suffisamment « armés » pour lutter contre un incendie dans la mesure où il y a de l'eau à proximité et que tous les bateaux sont équipés de pompes et d'extincteurs.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que cet argument a été avancé par VNF à la préfecture pour obtenir l'autorisation d'avoir plus d'un bateau de commerce à la fois dans le tunnel mais le SDIS a refusé catégoriquement. Une nouvelle étude est en cours pour pouvoir augmenter le trafic instantané dans le tunnel. Des travaux de sécurisation du tunnel vont être entrepris ainsi qu'une étude aérodynamique pour essayer d'obtenir le passage de plusieurs bateaux à la fois. Elle convient que le passage d'un seul bateau de commerce est extrêmement contraignant.*

Pierre PEETERS ajoute que les modalités actuelles de passage du tunnel de Mauvages ne donnent pas très envie de naviguer dans le secteur et se demande s'il ne serait pas mieux de remettre en place le toueur.

*VNF n'envisage pas de remettre en service le toueur car il était devenu trop dangereux pour les agents et les plaisanciers n'appréciaient pas de passer au toueur.*

## 5 – Zone de sécurité au niveau des barrages

Jean-Marie HAM signale qu'une réflexion est en cours sur les zones de sécurité au niveau des ouvrages. Sur les écluses, un arrêté préfectoral a été pris sur la Moselle. Celui-ci a été présenté en CLU l'année dernière. Le but aujourd'hui est de parler des zones de sécurité au niveau des barrages.

Au niveau des barrages, il existe aujourd'hui une zone de sécurité amont-aval de 50 m. La DTNE s'est donc interrogée sur la pertinence de ces 50 m. Les questions qui se posent sont : doit-on augmenter cette distance de sécurité ou peut-on la réduire ?

a) La problématique – les risques

La problématique étudiée est celle d'une chute à l'eau à proximité d'un barrage en amont ou en aval. Deux risques majeurs sont identifiés :

- Pour une chute à l'amont, le risque d'entraînement qui conduirait à être happé par le barrage,
- Pour une chute à l'aval, la présence de zones extrêmement turbulentes (risque mortel).

Serge FAY estime qu'avec un haut débit de la Moselle, une distance de 100 m n'est pas suffisante.

b) Distance de sécurité à l'amont des barrages

Le cas de figure étudié est celui d'une chute à l'eau en amont d'un barrage et la distance nécessaire au nageur pour rejoindre la rive (temps moyen que le nageur va mettre pour rejoindre la rive).

Une modélisation 3D a été faite sur deux barrages (Villey-le-Sec et Jouy-aux-Arches) sur la base de relevés bathymétriques. Le calcul a été envisagé avec un débit correspondant à l'atteinte de la marque I (première restriction à la navigation).

Les résultats pour le barrage de Villey-le-Sec sont connus mais ceux de Jouy-aux-Arches ne sont pas encore connus. Dès que la DT aura réuni tous les résultats, il sera possible de généraliser la méthode à tous les barrages de la Moselle.

Corinne de LA PERSONNE signale que cette étude est spécifique à la DTNE et fait suite à un accident survenu à un pompier à proximité de l'écluse de Thionville. La DT s'est alors posée des questions sur les distances de sécurité aux abords des écluses qui ont généré l'arrêté préfectoral évoqué précédemment. (arrêté préfectoral de la Moselle pour toutes les écluses à grand gabarit situées dans le département de la Moselle). Un arrêté préfectoral a également été pris pour les écluses du département de Meurthe-et-Moselle. Puis la DT a étudié la même problématique pour les barrages. Les distances théoriques qui ont été mises en place ne correspondent pas aux dangers réels encourus. Les distances de sécurité doivent vraiment être revues pour la sécurité des personnes.

Jean-Claude JACQUES demande si les distances de sécurité tendent à être revues à la hausse ou plutôt à la baisse.

*Corinne de LA PERSONNE signale que les distances de sécurité ont été revues à la hausse pour les écluses de la Moselle dans le département de la Moselle. Elles seront très certainement revues à la baisse sur certaines écluses de Meurthe-et-Moselle. Pour les barrages, elle ne pourra se prononcer qu'une fois les résultats de l'étude connus.*

**Résultats** : Pour une personne qui tomberait à 300 m en amont du barrage et qui se dirigerait vers la rive droite, elle atteindrait la berge à des distances d'environ 165 et 100 m du barrage pour des débits respectifs de  $180 \text{ m}^3/\text{s}$  et  $260 \text{ m}^3/\text{s}$ . La personne ne serait en principe pas entraînée dans le barrage.

**En conclusion**, avec une distance de sécurité de 50m, la distance limite en amont du barrage qui permet au nageur tombé à l'eau de rejoindre la berge sans être happé par une vanne du barrage est d'environ :

- 200 m si le nageur se dirige vers la rive droite pour un débit de  $180 \text{ m}^3/\text{s}$ ,
- 125 m si le nageur se dirige vers la rive gauche pour un débit de  $180 \text{ m}^3/\text{s}$ ,
- 250 m si le nageur se dirige vers la rive droite pour un débit de  $260 \text{ m}^3/\text{s}$ ,
- 225 m si le nageur se dirige vers le rive gauche pour un débit de  $260 \text{ m}^3/\text{s}$ .

c) Distance de sécurité à l'aval des barrages

La réflexion engagée pour déterminer les distances de sécurité à l'aval des barrages est en peu différente. On se base sur la géométrie de l'ouvrage et sur le fond de la rivière.

En aval, on constate que malgré la chute d'eau, on relève des profondeurs d'eau importantes car on se trouve en fait dans la fosse de dissipation. Si on tombe à cet endroit, le risque pour la personne est d'avoir des blessures très importantes en raison des grosses turbulences. Il faut donc éviter de tomber dans ces endroits d'eaux profondes et de fortes turbulences en aval des barrages et donc d'interdire ces endroits par la mise en place de la distance de sécurité. Mais cette distance ne sera pas forcément de 50 m, cela dépend des barrages.

d) Les pistes de travail

- En amont des barrages : Mise en place d'une interdiction de présence de bateaux variable en fonction du risque d'entraînement (au moins 200 m) et l'interdiction de 50 m en amont pour les piétons ne sera pas modifiée,
- En aval des barrages : mise en place d'une interdiction commune aux bateaux et aux piétons pour être en dehors de la zone de turbulence.

## 6 – Présentation des nouveaux Règlements Particuliers de Police (RPP)

Anne-Catherine LADERRIERE signale que le but n'est pas de présenter de façon exhaustive tous les Règlements Particuliers de Police (RPP) ni toutes les remarques qui ont été remontées à la DTNE mais plutôt de faire un point d'étape sur les RPP et leurs évolutions.

a) Rappels

La réglementation qui existe à l'heure actuelle pour ce qui concerne la navigation intérieure se base sur le code des Transports, sur le Règlement Général de Police (RGP) qui est décomposé en Règlements Particuliers de Police (RPP).

Il y a deux types de RPP : les RPP d'itinéraires et les RPP de plaisance.

Au 1<sup>er</sup> septembre 2014, l'entrée en vigueur des décrets du 25 mars 2013 modifie le code des Transports et met en activité un nouveau RGP arrêté au 28 juin 2013. En conséquence, tous les RPP deviennent caducs au 1<sup>er</sup> septembre 2014.

b) RPP d'itinéraire (RPPi)

VNF est pilote de la réécriture des RPPi pour le compte des préfets. Il y a une redéfinition des périmètres de ces RPP afin d'obtenir une logique d'itinéraire qui n'existait pas dans les RPP de 1974. Une coordination est faite au niveau national pour permettre cette logique d'itinéraire. Une vingtaine d'itinéraires sont concernés sur l'ensemble de France et une répartition est faite en fonction des directions territoriales de VNF.

Quatre réécritures de RPPi sont pilotées par la DTNE. Cette réécriture est encadrée par une circulaire du 1<sup>er</sup> août 2013.

Quatre itinéraires de la DTNE sont concernés par la réécriture de ces RPPi et pour chacun de ces itinéraires, un rédacteur a été désigné :

- Itinéraire de liaison Marne au Rhin : le rédacteur est le chef de l'UTI CMRE-EN,
- Itinéraire de liaison Meuse-Saône : le rédacteur est le chef de l'UTI Meuse-Ardenne,
- Itinéraire de liaison Saône-Marne : le rédacteur est le responsable de l'agence de Saint-Dizier de l'UTI CCB,
- Itinéraire Moselle : le rédacteur est le chef de l'UTI Moselle.

Une coordination de cette réécriture au niveau local se fait au sein de l'arrondissement Environnement Maintenance Exploitation à Nancy.

Au niveau national, la coordination se fait à VNF siège.

## L'ETAT D'AVANCEMENT :

Le travail de rédaction est mené par VNF depuis 2013 sur les 20 itinéraires en France avec une harmonisation nationale. Au sein de la DTNE, 4 projets ont été finalisés et ils ont été soumis à la consultation des acteurs jusqu'au 19 mai 2014.

## LES PRINCIPALES EVOLUTIONS ENTRE L'ANCIEN RGP ET LE NOUVEAU RGP QUI ONT EU DES CONSEQUENCES SUR LES RPP :

- Caractéristiques de l'infrastructure (art.5) : on demande aujourd'hui les caractéristiques des infrastructures (longueur et largeur utile des ouvrages, mouillage et hauteur libre) et non plus celles des bateaux.
- Vitesse des bateaux (art.8) : les menues embarcations (embarcations de moins de 20m) doivent désormais être équipées de lecteurs.
- Port du gilet de sauvetage (art.10) : la rédaction type proposée pour cet article a été définie au niveau national par VNF siège. Cette rédaction doit être modifiée mais à l'heure actuelle on ne connaît encore pas les modifications apportées à cet article.
- Système d'identification automatique (art.16) : l'AIS et le système ECDIS seront imposés au 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour les bateaux de commerce sur la Moselle.
- Baignade dans les canaux (art. 38) : il est question de l'interdiction générale de la baignade dans les canaux et leurs dépendances. Par contre, dans les rivières la compétence revient aux maires.

Jean-Michel ZORN souhaite comprendre la méthodologie employée pour débattre de ces RPP. Il a été demandé aux usagers de faire remonter leurs observations voie par voie et secteur par secteur. Il n'envisage pas que les RPP qui ont été communiqués seront les définitifs alors que les usagers ont formulé de nombreuses remarques.

*Corinne de LA PERSONNE explique que ce sont des projets qui ont été adressés aux usagers. La DTNE vient de collecter l'ensemble des observations des acteurs sur le sujet. A partir de ces observations, la DTNE va étudier et reprendre point par point toutes les remarques formulées. Certaines remarques doivent d'ailleurs être reprises au niveau national notamment en ce qui concerne la vitesse ou encore le gilet de sauvetage. A partir des observations, les RPP seront réécrits et la DTNE répondra à tous les usagers sur les articles tels qu'ils seront proposés aux préfets et sur toutes les remarques qui ont pu être formulées par les uns et les autres. Il y a encore énormément de travail et le temps est compté puisque tout doit être terminé pour le mois de septembre 2014.*

Pierre PEETERS souhaite clarifier également la méthodologie. Les nouveaux RPP vont être soumis aux Préfets et il signale qu'en principe les préfets doivent à nouveau consulter les usagers sur le sujet par la suite.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que cela ne correspond pas aux instructions, les préfets ne reviendront pas vers les usagers.*

*Anne-Catherine LADERRIERE lui répond que la procédure en place pour la réécriture des RPP, qui est en principe une procédure de l'Etat, a été délocalisée. En effet, aucun préfet coordinateur n'a été désigné pour les itinéraires de la DTNE. C'est donc VNF qui doit pallier à l'absence de ce préfet coordinateur et qui sera en contact avec les usagers pour la réécriture des RPP.*

## LA CONSULTATION

Elle est organisée par le service chargé de l'élaboration du RPP (la DTNE pour ce qui nous concerne) sous l'égide des préfets.

Les acteurs consultés ont été inscrits dans la circulaire du 1<sup>er</sup> août 2013.

Il s'agissait :

- des services déconcentrés de l'Etat (DDT, DREAL, DRJCS à qui il appartient de consulter les fédérations sportives régionales, les brigades fluviales de gendarmerie),
- des gestionnaires ou propriétaires des voies d'eau : pour cette catégorie de personnes importantes, c'est l'Agence Régionale de Santé qui a été consultée en lieu et place des gestionnaires des prises et rejets d'eau,



- les usagers de la voie d'eau : CNBA, CAF, ANPEI, FIN, membres CLU.

### **LES PREMIERS RETOURS**

La DTNE a obtenu des réponses et des remontées de la part de tous les types d'acteurs (services déconcentrés de l'Etat, gestionnaires ou propriétaires de la voie d'eau et usagers de la voie d'eau).

La fin de la consultation a été fixée au 19 mai 2014 et le taux de retour à cette date était d'environ 15%. Il y a encore quelques retours après cette date avec le délai de la poste donc le taux de retour définitif est supérieure à 15 %.

La compilation des remarques et l'analyse est en cours de traitement à l'arrondissement Environnement Maintenance Exploitation.

### **LES REMARQUES LES PLUS FREQUENTES**

- Article 8 – les vitesses : revoir les vitesses maximales à la hausse,
- Article 10 – le gilet de sauvetage : ne pas imposer le port du gilet systématiquement. Pour cet article, la décision sera prise par VNF siège avec une concertation au niveau national,
- Article 9 et 36 : possibilité des menues embarcations mues exclusivement à la force humaine de naviguer,
- Articles 30 et 31 : revoir la possibilité d'ancrage et d'amarrage,
- Article 38 – baignade : rendre possible la plongée pour intervention sur bateau sans demande d'autorisation préfectorale.

### **LES POINTS PARTICULIERS**

Sur l'itinéraire Moselle, la proposition qui sera faite au Préfet est la suivante :

- le périmètre sera étendu sur la Moselle internationale. C'était déjà le cas en 1974 mais la proposition d'itinéraire telle qu'elle a été proposée au niveau national avait retiré la partie internationale. Il y a donc en conséquence un vide juridique sur cette partie internationale où il peut donc y avoir une superposition des différents règlements sachant que le RPNM est toujours un règlement supérieur aux RP nationaux.
- Pour avoir une cohérence avec le Rhin et la Moselle internationale, l'AIS et les cartes ECDIS seront obligatoires au 01/01/2016.

Pour tous les itinéraires, concernant les règles d'équipage (article 4), il a été jugé important de faire un rappel au code des transports et au code de la route pour ce qui concerne les taux d'alcoolémie afin que les usagers naviguent en toute connaissance de cause.

### **LA SUITE DE LA CONSULTATION**

Une analyse de toutes les remarques est en cours et une réponse sera apportée à chaque acteur ayant formulé des observations. Chaque responsable de rédaction va avoir la liste de toutes les remarques qui ont été faites pour leur itinéraire.

Après analyse, un rapport de présentation sera établi à l'attention des préfets. Ce rapport présentera toutes les remarques recueillies, l'analyse des remarques et une proposition argumentée pour chacune des remarques.

Chaque préfet doit valider les rapports puisque c'est sur la base de ces rapports que chaque préfet va signer un projet définitif d'arrêté.

Concernant le port du gilet de sauvetage, Pierre PEETERS tient à dire que cette réglementation est trop stricte et qu'elle risque de faire reculer le tourisme fluvial.

Jean-Michel ZORN signale que les loueurs ont fait remonter un certain nombre de remarques et qu'ils sont très attachés à ce que leurs propositions soient bien prises en compte dans les décisions finales. En effet, si la réglementation se durcit davantage, le risque de perte des clients est bien réel pour les loueurs. Il ajoute qu'il aurait fallu consulter les usagers et professionnels avant la rédaction des nouveaux projets de RPP.

## **PUBLICATION et DIFFUSION**

Une fois que la proposition sera signée par les préfets, elle sera publiée au recueil des actes administratifs des préfectures concernées. Elle sera mise à la disposition sous forme électronique sur les sites internet de VNF et des préfectures. Une information aux usagers de la voie d'eau sera faite via un avis à la batellerie. Une copie sera transmise au bureau du transport fluvial du Ministère.

### c) RPP de plaisance

Les RPP de plaisance sont les autres arrêtés préfectoraux se basant sur le RGP de 1973 ou les RPP de 1974 qui doivent également être modifiés pour le 1<sup>er</sup> septembre 2014 :

- Arrêté sur les barrages réservoirs (7 pour la DTNE),
- Arrêté de zones spécifiques (vitesse, zones dédiées pour activités de loisirs...),
- Arrêté de zones de sécurité des ouvrages.

Le service en charge de la révision est :

- VNF pour le domaine qui lui a été confié,
- Les DDT ou le service des préfectures concernées pour le domaine non confié à VNF.

Une réunion s'est tenue le 24 février 2014 dans les DDT de Lorraine pour les sensibiliser au fait qu'elles étaient également concernées par la réécriture de ces RPP pour le 1<sup>er</sup> septembre 2014.

Une réécriture de ces RPP de plaisance est donc en cours aussi bien à VNF que dans les autres services (DDT).

## **7 – Point d'étape sur l'étude « Plan d'affaires des Ports publics de la Moselle »**

Xavier LUGHERINI signale que cette étude est une commande de la Commission Territoriale « Lorraine Champagne-Ardenne » et qu'elle est suivie au sein d'une sous-commission territoriale appelé « Comité des Ports du Bassin de la Moselle ».

Cette étude a permis de réaliser un état des lieux du système portuaire de la Moselle et d'élaborer des scénarios de développement des 3 ports publics étudiés (Nancy-Frouard, Metz, Thionville-Illange).

Un travail est actuellement en cours sur le scénario le plus crédible financièrement et techniquement et a été présenté au comité de pilotage du 13/06/2014.

L'étude aboutira à la recherche d'une gouvernance et d'un mode de financement optimaux pour permettre la concrétisation du scénario retenu.

Le résultat final de cette étude est attendu pour l'été 2014 et une grande conférence sur la gouvernance des ports de Moselle se tiendra le 19 septembre 2014 à Metz.

## **8 – Point d'étape sur l'étude « Schéma des services aux usagers en Lorraine et Champagne-Ardenne**

Il s'agit également d'une commande de la Commission Territoriale « Lorraine Champagne-Ardenne » et cette étude est suivie au sein de la sous-commission territoriale « Transport, Tourisme et Territoires ».

Cette étude porte sur les équipements pour les navigants (mariniers, plaisanciers) et les non-navigants sur le périmètre de la région Lorraine et Champagne-Ardenne.

Un état des lieux de l'offre en services sur ce périmètre et une étude de la demande des usagers (besoins) ont été effectués.

Les scénarios de développement de l'offre ont été élaborés et présentés lors du comité de pilotage du 06/05/2014. Ces scénarios doivent encore être validés car la finalisation n'était pas encore effective.

L'étude se terminera avec la réalisation de fiches action qui alimenteront un document stratégique sur le développement de l'offre de services à partager avec l'ensemble des acteurs (usagers, collectivités, privés etc.)

Le résultat final de cette étude est attendu pour l'été 2014.

Antoine BERENWANGER demande si la problématique des eaux usées du nettoyage de cale a bien été prise en compte dans cette étude car jusqu'à présent ces éléments retournaient à la rivière.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que cette problématique a bien été prise en compte.*

## 9 – Point d'étape sur l'étude d'itinéraire du Canal de la Marne au Rhin

Anne DERYCKE signale qu'une première vague d'études d'itinéraires (EI) a été réalisée entre 2006 et 2008 : EI Moselle et EI Trois canaux (CCB, petite Saône et canal des Vosges).

Le directeur général de VNF a souhaité une relance lors d'un COTER de 2013 de ces outils prospectifs pour avoir une vision stratégique accrue du réseau. La DTNE a fait le choix de commencer par une étude d'itinéraire sur le CMR en raison de l'existence de potentialités de développement sur cet axe que ce soit pour le transport de fret ou pour le tourisme.

Ces perspectives de développement sont diffusées sur l'ensemble du CMR : potentialité de transport de fret sur la DT Strasbourg et sur la DTNE avec CIGEO sur le CMRO pour les matériaux de construction nécessaires au futur site de Bure et l'installation d'un nouveau loueur de bateaux sur le CMRE à Xures.

Le périmètre de l'étude d'itinéraire du CMR va de Strasbourg à Vitry-le-François et elle sera réalisée en collaboration avec la DT Bassin de la Seine et la DT Strasbourg.

L'étude est pilotée au sein de l'arrondissement Maîtrise d'ouvrage Prospective et Financement par Philippe GOEDERT (directeur de projet) et élaborée par Anne DERYCKE (chef de projet).

Elle est établie en grande partie en interne et s'appuie sur le travail de 4 groupes thématiques :

- Développement,
- Gestion hydraulique,
- Exploitation,
- Ouvrage, entretien et maintenance.

Le premier objectif de ces groupes thématiques était de finaliser la lettre de cadrage de chacun. Les 4 lettres de cadrage ont été finalisées et validées suite au COPIL du 09/04/2014. Les différents sujets abordés dans les thématiques sont notamment :

- Développement : les ports, les trafics, le schéma directeur des services aux usagers, le schéma d'aménagement sur le CMR,
- Gestion hydraulique : les contraintes supplémentaires liés au changement du module des débits réservés, l'étanchéité du réseau, le suivi des niveaux et la continuité hydraulique entre les DT,
- Exploitation : les organisation avec les postes de commandes, la plaquette de communication sur l'utilisation des ouvrages,
- Ouvrage/entretien/maintenance : la mise en place progressive d'une maintenance adaptée à l'automatisation des ouvrages avec un développement plus grand du préventif.

L'idée est de faire un état des lieux sur le fonctionnement de l'itinéraire et sur les améliorations possibles.

La prospective envisagée dans le cadre de cette étude donnera des informations sur les évolutions potentielles de l'utilisation de l'itinéraire et d'envisager en conséquence les investissements nécessaires pour la pérennité de celui-ci et son développement.

Des scénarios de développement seront identifiés et 1 parmi ceux-ci seront soumis à la validation du directeur général de VNF pour arrêter le programme des travaux sur 10 ans.

A l'image de l'EI Moselle qui permet de budgéter 10 millions d'euros par an depuis 2010 sur la régénération des ouvrages sur cet itinéraire à grand gabarit.

## 10 – Présentation de la Brigade Fluviale de Gendarmerie

Le Major Patrick BEAUVOIR fait la présentation de la brigade fluviale de gendarmerie de Metz.

### a) Les Moyens

La brigade fluviale de gendarmerie de Metz a été créée le 01/08/2012. Elle est composée de 8 sous-officiers pilotes de gendarmerie et possède trois embarcations (un « White Sharck » de 2x100cv, un « Valiant DR 620 » de 150cv et le « Quick Silver » (vedette mis à disposition par VNF) et deux véhicules 4x4.

Le numéro de la permanence est le suivant : 06.18.45.27.49, il est disponible 24h/24.

### b) La zone de compétence

Elle s'étend sur les 4 départements de la région Lorraine : Moselle (57), Meurthe-et-Moselle (54), Meuse (55) et Vosges (88).

La zone de compétence de la BFG est quelque peu décalée par rapport au périmètre de la DTNE.

### c) Les principaux axes

Les principaux axes sont les suivants :

- Rivière Moselle : 150 km dont 55 km en eaux internationales,
- Canal de la Meuse : 120 km,
- Canal de la Marne au Rhin : 190 km,
- Canal des Vosges : 110 km
- Lacs et étangs : Gérardmer, Pierre Perçée, Madine, Stock etc.

### d) Les écluses

La brigade gère donc 324 écluses sur 570 km de voies navigables.

### e) Les missions

Les missions de la brigade fluviale sont les suivantes :

- Le contrôle des flux : plaisance, commerce, pêche,
- Les missions particulières : agissant en zone frontalière avec la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne, les services de lutte contre les trafics de stupéfiants et l'immigration irrégulière sont renforcés,
- Contrôle des équipages des bateaux étrangers.

### f) Les interventions

La brigade fluviale intervient dans le cadre :

- D'accidents,
- De recherches et d'assistances plongeurs (sorties de véhicules immergés en partenariat avec VNF)
- De services d'ordres,
- De pollutions.

g) Bilan de l'activité 2013

- Nombre d'heures consacrées à la surveillances fluviale : 6218
- Nombre de bateaux de commerce contrôlés : 108
- Nombre de bateaux de plaisance et autres contrôles (menues embarcations) : 317
- Nombre d'infractions relevées : 569 dont 46 contraventions de grande voirie (circulation sur le chemin de halage) (25 PV), 314 infractions de navigation (défaut équipements, défaut de permis, équipage insuffisant), 170 infractions pour la pêche, 14 infractions judiciaires (stupéfiants, outrage, vol, escroquerie etc.), 25 pour la police de la route (ce n'est pas l'activité principale de la brigade fluviale même si elle reste compétente également sur la route).
- Comparatif 2013-2014 du 01/01 au 09/05 : 83 infractions en 2013 et 245 infractions en 2014.

Jean-Louis GILET souhaite compléter le bilan de la gendarmerie et signale qu'il est président des gardes-pêche de Meurthe-et-Moselle et que son bilan s'élève à 180 infractions cette année. Il fait appel à la gendarmerie locale au moins une fois par semaine pour refus d'obtempérer, pour menaces, pour injures etc. Il remercie la gendarmerie pour son soutien.

Patrice YAX formule le souhait de provoquer une rencontre avec la brigade fluviale de gendarmerie pour parler de l'activité de Navig'France et des loueurs de bateaux et pour échanger sur différents sujets.

*Le Major BEAUVOIR lui répond qu'il peut prendre contact avec la permanence de la brigade pour organiser cette rencontre.*

Pierre PEETERS signale qu'en tant que président de l'ANPEI, il est tout à fait d'accord sur le fait que la loi doit être respectée mais suggère que la brigade fasse aussi du conseil et pas systématiquement de la verbalisation. Il signale également que la brigade fluviale sera prochainement conviée à une assemblée de l'ANPEI.

## 11 – Accessibilité du Domaine Public Fluvial

Jean-Claude JACQUES fait part des souhaits de l'URGE de pouvoir travailler sur un projet d'aménagement de parkings à intervalle régulier notamment sur le canal de Jonction et sur un projet d'aménagement du contre-halage pour les pêcheurs sur le réseau petit gabarit.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que ces demandes sont à étudier ponctuellement car il existe toujours des problèmes de moyens notamment au niveau de l'entretien (l'entretien des chemins de halage n'est pas toujours réalisé, alors le fait de rouvrir le contre-halage pour les pêcheurs reste difficile). Par ailleurs, il existe aujourd'hui des conflits d'usage ponctuels entre les agents VNF, les pêcheurs et les utilisateurs des véloroutes sur des chemins de halage mis en superposition de gestion. Ces aménagements pourraient se faire en partenariat avec les AAPPMA locales. Un rendez-vous a été fixé pour septembre 2014 entre l'URGE et VNF pour essayer de trouver des solutions à ces problématiques. Ces dernières peuvent également être inscrites dans l'étude « services aux usagers » actuellement en cours sur le périmètre de la Lorraine et de la Champagne-Ardenne avec un volet spécial « Pêche ».*

Jean-Louis GILET signale que l'URGE qui représente l'ensemble des fédérations de pêche se sent quelque peu indésirable des voies navigables et voit la multiplication des contraintes envers les adhérents. En effet, ces derniers paient une redevance de 700 € à l'année, un droit de pêche et une taxe RMA.

*Corinne de LA PERSONNE comprend mais lui signale que ces redevances ne sont pas perçues au profit de VNF.*

Jean-Louis GILET demande ce qu'il revient à VNF lorsqu'une piste cyclable est mise en place.

*L'entretien du chemin de halage est assuré par la collectivité qui en prend la gestion.*

Corinne de LA PERSONNE propose de regarder ensemble où il serait possible de mettre en place des parkings qui permettraient aux pêcheurs de se rapprocher de leurs lieux de pêche. Mais dans tous les cas, ces parkings ne se trouveront pas sur les chemins de halage fermés au public. Ces chemins sont connectés au réseau routier, en conséquence, il existe peut-être des endroits particuliers qui seraient avantageux pour la pratique de la pêche.

Par ailleurs, Jean-Louis GILET tient à signaler que les pêcheurs essuient fréquemment des dégâts sur leur matériel de pêche à proximité des pistes cyclables. En effet, les utilisateurs des pistes n'ont aucun respect pour les pêcheurs et roulent à allures excessives sans faire attention aux cannes à pêche. Les pêcheurs paient leur droit de pêche, mais ils sont obligés de laisser leurs véhicules qu'ils retrouvent très souvent vandalisés et viennent à pied sur les lieux de pêche. Il y a vraiment des problèmes de civisme.

*Michelle LAQUENAIRE suggère aux fédérations de pêche de s'associer aux collectivités lorsqu'il y a un projet d'ouverture de superposition d'affectation. Il faut faire remonter les problèmes et VNF s'attachera à faire remonter ces problématiques dès lors qu'une convention de superposition de gestion sera signée avec une collectivité.*

A regard de ces éléments, Jean-Louis GILET demande s'il n'est vraiment pas possible d'ouvrir au public les chemins en contre-halage ou les chemins de défrètement, les pêcheurs auraient ainsi d'autres lieux de pêche à disposition plutôt qu'à proximité des pistes cyclables.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que VNF ne peut ouvrir ces chemins au public qu'à la condition qu'une collectivité locale soit prête à en prendre la responsabilité, la police de la circulation et l'entretien. Ces chemins sont accessibles uniquement à pied.*

Jean-Louis GILET signale que la fédération de pêche de Meurthe-et-Moselle a fait un courrier à l'UTI Moselle suite à un problème survenu à PAM lors de l'organisation d'un concours de pêche qui est resté sans réponse.

*Corinne de LA PERSONNE n'a pas de souvenirs de ce dit-courrier et va faire des recherches.*

## 12 – Questions diverses

Antoine BERENWANGER signale qu'il a en sa possession des photos de travaux sur les écluses en Allemagne (écluse de Fankel) qui ne sont pas réalisés sur les écluses en France. Les allemands passent le nettoyeur à haute-pression pour retirer la mousse dans les emplacements pour les bollards et les échelles. Il demande s'il ne serait pas possible de faire la même chose dans nos écluses car elles se trouvent dans un état déplorable.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que c'est une très bonne idée et que cela ne devrait pas être difficile à mettre en place.*

Pierre PEETERS demande s'il est possible de remettre des points d'amarrage dans les écluses à grand gabarit car les points existants ne sont pas du tout adaptés au petit bateau de plaisance.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que ce point a été relevé dans les remarques sur les RPP.*

Jean-Michel THIEBAUT souhaite avoir des nouvelles de l'allongement de l'écluse de Clévant. Quels sont les délais ?

*Corinne de LA PERSONNE signale que la DTNE refait actuellement l'étude à la demande du siège de VNF sur l'intérêt économique de son rallongement. La DTNE ressaisira à l'issue le directeur général pour l'acceptation du projet. L'aboutissement de ce projet dépend également du devenir du contrat de plan Etat-Région Lorraine. L'étude était inscrite au contrat de plan mais pas la réalisation des travaux. La DTNE saisira le directeur général avant la fin de l'année 2014 et parallèlement, la négociation du CPER aura repris et on pourra avoir une perspective des financements par la région. C'est un projet important pour VNF qui est porté auprès de la région Lorraine et qui est toujours défendu à l'heure actuelle.*

Jean-Michel ZORN renouvelle sa demande de mise en place de poubelles à l'écluse de Réchicourt.

*Corinne de LA PERSONNE signale que l'UTI a rencontré la collectivité territoriale à ce sujet mais n'a pas le retour de la réunion.*

Pierre PEETERS se demande où en est le dossier sur les portes en composite.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond que l'affaire est devant les tribunaux.*

Patrice YAX demande quand la détection des bateaux avalant sera mise en place à l'écluse de Réchicourt.

*Corinne de LA PERSONNE signale que la détection a été mise en place et qu'elle devrait en principe fonctionner. Toutefois pour que le système fonctionne, un contrat doit être passé avec SFR qui demande, avant signature de ce contrat, d'obtenir une copie de la carte d'identité d'un de ses collaborateurs. Il est hors de question de donner cette copie de carte d'identité pour obtenir une carte SIM.*

Antoine BERENWANGER souhaite revenir sur les travaux sur les barrages à aiguilles de la Meuse et de l'Aisne et demande si les contrats sont signés.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond par l'affirmative et lui signale que les études sont en cours et que des enquêtes vont prochainement avoir lieu. Du fait de la signature du PPP, la société BAMEO est devenue maître d'ouvrage de ces barrages. BAMEO prépare actuellement l'ensemble des dossiers dans lesquels elle va demander les autorisations par rapport à la loi sur l'eau et à l'environnement pour pouvoir reconstruire des barrages. Il n'est prévu dans ce contrat, la construction de seulement 4 usines hydroélectriques. La reconstruction du premier barrage est attendu pour 2017.*

Corinne de LA PERSONNE remercie les membres pour leur participation à cette réunion et signale que la prochaine réunion de la CLU se tiendra le 17 novembre 2014.