

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers (CLU) de la DT Nord-Est du 8 novembre 2017

<p>Réunion du 8 novembre 2017</p> <p>à Toul – salle de réunion de Valcourt</p> <p>Rapporteur : Sylvana VUYBERT</p>	<p>Participants</p> <p>Activité "Transports" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Olivier DELCOURT (CNBA) • Jacques KOPFF (Ports de Moselle) • Hélène RAGAZZINI (CFNR) <p>Activité "Plaisance" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jean-Marie LEPINE (ANPEI) • Pierre PEETERS (ANPEI) <p>Catégorie "Experts" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz) • Laurence DECHENAUD (Comité régional de Canoë-Kayak Grand Est) • Jean-Louis GILET (FD AAPPMA 54) • Pierre GOUVERNEL (FD AAPPMA 57) • Philippe HANCE (CAL) • Marcel PHILIPPON (FD AAPPMA 57) • Gérard RETTIEN (Comité Régional Olympique et Sportif) • Jean-Michel ZORN (ADPTF) <p>VNF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Didier DIEUDONNE (Directeur territorial Nord-Est) • Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE) • Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE) • Francis MARTIN (UTI MA / DTNE) • Stéphane MUNOS (UT CMR / DTS) • Yannick PAYOT (UT CV / DTNE) • Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE) • Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE) <p>Excusés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pierre DUBOURG (CNBA) • Valérie JURIN-LEVY (Mairie de Nancy – FFPP) • Jacques LUCAS (Navig'France) • Denis MASSEGLIA (CNOSF) • Philippe NAGEL (UCL) • Pascal WERNERT (TMF Operating) • Patrice YAX (Navig'France) <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • DBA • France Hydroélectricité • France AGRIMER • La Glissoire • Fédération des Industries Nautiques
--	---

Diffusion : Participants
 VNF DT Nord-Est : Direction, UTI, ADVE, AEME, AMPF, AEGT
 VNF Siège : DEV, DIEE

1 – RPP

Laurence DECHENAUD signale ne pas avoir été consultée par rapport aux RPP d'Alsace et de Champagne-Ardenne et demande à être intégrée dans la boucle des consultations.

- ⇒ *Les consultations ont déjà commencé. Les Directions territoriales de Strasbourg et du Bassin de la Seine ont été averties et la fédération de canoë Kayak Grand-Est doit être intégrée aux consultations.*

Jean-Michel ZORN signale avoir été consulté par la DTS sur les révisions de leurs RPP d'itinéraires et a déjà répondu. Il s'étonne de ne rien avoir reçu de la DT Nord-Est.

- ⇒ *La consultation à Nancy est terminée. Une version consolidée de ces nouveaux RPP est consultable sur le site Internet de VNF et de la DT Nord-Est.*

2 – Projet de cadrage cassage de glace

Un retour d'expérience sur la campagne de cassage de glace de l'hiver dernier a révélé les contraintes auxquelles était confrontée la DT Nord-Est pour organiser ladite campagne :

- les épaisseurs de glace,
- les horaires réglementaires des agents.

Pour mémoire, une équipe de cassage de glace mobilise 5 agents : 2 agents sur le brise-glace, 1 agent qui accompagne pour le passage du brise-glace aux ouvrages et 2 autres agents qui interviennent sur les ouvrages pour retirer les glaces dans les portes.

Afin de pouvoir respecter ces contraintes horaires et dans un souci de préserver le matériel flottant, il est donc envisagé de mettre en place, pour la prochaine campagne hivernale, une procédure de cadrage "cassage de glace" pour le trafic de transit sur le petit gabarit (ce cadrage ne vise pas les zones à forte navigation type SAGRAM sur le canal des Vosges ou ARCELOR sur le CMRO, ni le grand gabarit) qui permettrait notamment de limiter les interventions du personnel chaque jour.

Ce cadrage limiterait le cassage de glace :

- entre 9h et 16h afin de permettre aux agents de se rendre **en toute sécurité** sur le lieu de stationnement des brise-glaces. Cette amplitude pourra être étendue dans la limite des horaires maximum réglementaires de travail pour permettre la mise en sécurité des usagers,
- à une hauteur maximale de 10 centimètres en gel montant, **sous réserve des conditions géographiques et techniques.**

Ce cadrage proposera de privilégier le regroupement des bateaux en convoi pour optimiser les opérations de cassage de glace. Il sera formalisé et communiqué aux usagers sous la forme d'un avis à la batellerie.

3 – Chômages 2018-2019

1. Chômages 2018

La programmation des chômages de l'année 2018 a déjà été présentée en Commission Nationale des Usagers en octobre dernier :

- CMR Est : pas de chômage,
- CMR Ouest : du 17/09 au 28/10 (42 jrs) sur le secteur compris entre Void et Toul,
- CCB : du 03/04 au 30/04 (28 jrs) sur tout l'itinéraire,
- Moselle : du 04/06 au 13/06 (10 jrs) sur tout l'itinéraire avec le maintien de l'axe Toul-Nancy via Pompey et le maintien de l'écluse PG de Frouard,
- Canal des Vosges : du 19/02 au 30/03 (40 jrs) sur tout l'itinéraire sauf sur le secteur SAGRAM,

- Meuse Amont : du 15/10 au 18/11 (35 jrs) de l'écluse 1 de Troussey à l'écluse 39 de Donchery.

Remarques des usagers sur la programmation des chômages 2018

Jean-Michel ZORN est étonné que dans le cadre de la consultation faite récemment auprès des usagers pour la modification de la programmation du chômage sur le CMRO en 2018, les avis des usagers ne soient pas pris en compte et même totalement ignorés. La programmation prévoit un début de chômage au 17/09 pour une durée de 6 semaines au pont-levis Saint-Mansuy à Toul dans le cadre de travaux réalisés par le Conseil Départemental 54. L'avis n'était pas fondamentalement négatif mais la profession demandait un décalage du chômage au mois d'octobre pour permettre la poursuite de la distribution du produit "la Boucle de la Moselle" ce qui s'avère ne pas être possible. Il s'interroge donc sur la pertinence de ces consultations puisqu'au final les avis des usagers ne sont pratiquement jamais suivis.

Jean-Michel ZORN demande à minima que les bateaux puissent se stationner au port Saint-Mansuy chez Lorraine Marine.

Pierre PEETERS signale être également intervenu à ce sujet en CNU. Le port de Toul subit déjà de grosses baisses de fréquentation en raison des problèmes liés à la végétation aquatique ou à l'étiage. Il paraît donc inconcevable que ce tronçon soit fermé à la navigation pour chômage dès la mi-septembre.

- ⇒ *Une analyse des avis puis des fréquentations à cette période de l'année a été réalisée et révèle que le trafic est bien moins important à partir de la deuxième quinzaine de septembre (les 2/3 des bateaux naviguent encore la première quinzaine de septembre et ensuite le trafic diminue rapidement).*
- ⇒ *Avec cet arrêt programmé sur le CMRO, la Boucle de la Moselle reste malgré tout réalisable mais il est vrai que l'accès à la ville de Toul est compromis du fait de la fermeture du pont-levis Saint-Mansuy.*
- ⇒ *Les travaux prévus par le Conseil Départemental 54 sur le pont-levis sont essentiellement des travaux de génie civil sur l'ouvrage qui nécessitent 6 semaines d'arrêt de navigation. Pour éviter des problèmes liés au gel, ces travaux doivent être programmés à la mi-septembre pour pouvoir être terminés fin novembre.*

Pierre PEETERS signale que dans cette affaire, il est d'avantage question de problèmes d'exécution du marché public plutôt que des contraintes liées au climat. Ces travaux auraient très bien pu débuter en octobre.

- ⇒ *Didier DIEUDONNE rappelle que ces travaux ne dépendent pas uniquement de VNF. Le Conseil Départemental 54 annonce une nécessité de réaliser des travaux sur cet ouvrage qui est à la fois stratégique pour la navigation mais aussi pour la circulation automobile. La DT Nord-Est va voir sous quelles conditions il est possible de diminuer le temps de travaux dans la mesure où une partie est co-financée par VNF. Mais il semble préférable de les faire commencer au 15 septembre pour qu'il y ait un maximum de chance de ne pas être impacté par des problèmes de génie civil liés au gel qui le cas échéant pourraient prolonger encore le délai d'exécution des travaux.*

Jean-Michel ZORN demande s'il est vraiment nécessaire d'arrêter la navigation sur toute la période du chantier. Des passages en alternat ne pourraient-ils pas être organisés.

- ⇒ *L'AEME doit rencontrer prochainement le Conseil Départemental pour essayer de discuter sur les modalités d'exécution du marché et voir s'il est possible de négocier quelque chose (notamment essayer de gagner du temps).*

Jean-Michel ZORN souhaite évoquer la gestion des réserves d'eau et les problèmes d'étiage qui inquiètent énormément les professionnels du tourisme ces dernières années notamment les restrictions de mouillage successives sur le CMRO et les arrêts sur la

Meuse amont qui ont lieu en plein pic de la saison touristique. Les investisseurs ont besoin d'une vision à moyen et à long terme et le réchauffement climatique suscite de nombreuses interrogations et inquiétudes par rapport à la capacité à maintenir la navigation sur certaines sections. Il demande si au niveau du SRADDET, il est prévu une participation de la Région dans l'entretien des voies d'eau.

- ⇒ *En terme d'alimentation en eau, certaines sections ou voies sont plus fragiles que d'autres. C'est d'ailleurs pour cette raison que la DT Nord-Est essaie de faire venir des péniches-hôtels sur le CCB qui constitue un axe moins fragile que la Meuse amont par exemple de par la présence de plusieurs barrages réservoirs.*
- ⇒ *Le canal de la Marne au Rhin et la Meuse n'ont aucun barrage réservoir, leur alimentation se fait donc par pompages dans le milieu naturel mais sont soumis à la loi sur l'eau et à la contrainte des débits réservés dans un contexte où les débits normaux ont eu tendance à baisser ces dernières années.*

Olivier DELCOURT demande s'il ne serait pas possible de créer des barrages réservoirs sur les secteurs les plus fragiles afin de remédier aux problèmes rencontrés ces dernières années liés à la gestion hydraulique. Sans solution pérenne, la situation liée à l'étiage sur les canaux va devenir impossible ; la profession ne peut plus naviguer dans des conditions normales. La navigation sera bientôt fermée la moitié de l'année sur la Meuse et le CMRO. Le canal des Ardennes n'est quant à lui pas trop impacté par le manque de ressources en eau mais il est impossible pour les bateaux de s'y croiser.

- ⇒ *La création de barrages-réservoirs sous-entend un très gros investissement et demande un retour sur investissement qui au regard du faible trafic semble difficile.*
- ⇒ *La question des moyens financiers vient se rajouter au problème de la ressource en eau. Dans un contexte tendu pour l'État, les budgets diminuent tous les ans et la DT Nord-Est essaie d'investir les crédits au mieux sur son réseau.*

Jean-Michel ZORN constate que VNF n'aura malheureusement plus les moyens financiers et humains pour entretenir correctement son réseau. Pour faire la promotion touristique de la voie d'eau, il faut impérativement que des moyens financiers soient trouvés au niveau des collectivités pour pouvoir proposer en premier lieu un réseau fiable et remédier à des problèmes récurrents tels que les algues, l'entretien général des ouvrages ou des digues et berges. Les professionnels se posent beaucoup de questions sur le devenir des voies petit gabarit à vocation touristique.

Pierre PEETERS ajoute qu'au-delà des contraintes d'étiage qui ont énormément impacté la navigation cet été sur la Meuse, se posent également des problèmes de fuites qui font perdre énormément d'eau mais également des problèmes d'infrastructures tels que l'avarie sur le barrage de Mouyon survenue cet été. Le bilan de la navigation de plaisance sur la Meuse est cette année catastrophique. Le seul point positif est que cela a profité un peu au canal des Ardennes qui a vu sa fréquentation quelque peu augmenter ce qui est une aubaine étant donné les réflexions actuellement en cours pour le développement touristique de cet itinéraire avec les élus ardennais dans le cadre de l'élaboration d'un contrat de canal. Il faut absolument qu'il y ait une volonté politique pour que le fluvial puisse reprendre et VNF se doit d'y veiller et d'essayer de convaincre les pouvoirs publics de la nécessité d'investir dans la voie d'eau faute de quoi plus aucune navigation ne sera possible.

- ⇒ *La réduction des effectifs amène à repenser l'organisation à mettre en place pour y pallier notamment au travers du nouveau projet stratégique qui va exploiter le caractère saisonnier de certains trafics.*
- ⇒ *L'état du réseau n'est que très peu lié aux effectifs mais davantage aux dotations budgétaires allouées par l'État (Ministère des Transports) qui diminuent d'année en année.*
- ⇒ *VNF doit donc réfléchir sur la mobilisation de moyens financiers auprès d'acteurs extérieurs autour de 3 volets majeurs : le transport de commerce, la gestion hydraulique (risques inondations etc), le tourisme. Le but est de faire prendre conscience aux acteurs locaux et aux collectivités locales notamment de l'atout du fluvial dans le territoire. Sans cette prise de conscience, le devenir du réseau petit gabarit semble, en toute transparence, très compromis.*

Olivier DELCOURT signale qu'un des problèmes majeurs rencontrés actuellement réside dans l'application de la loi sur l'eau avec les débits réservés et la présence de fuites un peu partout sur les itinéraires. Les restrictions engendrées par cette loi entraînent des temps de trajets allongés et des baisses de tonnage pour les mariniers et personne ne paie la différence de cette perte d'exploitation.

- ⇒ *Il est très peu probable que cette loi soit revue dans un contexte où le niveau général des cours d'eau baisse. Même s'il existait la possibilité de prélever dans le milieu naturel sans aucune restriction, les conditions climatiques actuelles font qu'on serait confronté à un moment donné à ce problème de manque d'eau.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE est bien conscient de la problématique des fuites et la DT Nord-Est y consacre chaque année des actions et comme par exemple récemment sur le canal des Vosges où un programme d'étanchéité a été réalisé.*
- ⇒ *VNF continue d'investir à la fois sur l'automatisation des réseaux (CCB terminé en 2018) et sur la gestion hydraulique qui permet une meilleure gestion de la ressource en eau.*

Jean-Michel ZORN rappelle la position des professionnels du tourisme par rapport aux réorganisations à savoir : la saison touristique se situe entre fin mars et fin octobre. En dehors de cette période, ils peuvent parfaitement s'accommoder d'un service de navigation à la demande avec un préavis de 24h ce qui devrait permettre de limiter le personnel sur certaines voies où le trafic est faible. De même, maintenir le mouillage garanti à 2,20 m en période hivernale n'a que peu d'intérêt pour le tourisme. Le mode de fonctionnement peut parfaitement être réduit durant cette période.

2. Chômages 2019

La programmation pour 2019 a été marquée par quelques spécificités :

- Décalage du chômage du canal des Vosges à l'automne pour permettre la préservation des espèces protégées (castors),
- Volonté de réunir sur une même période les chômages des CMR Est et Ouest afin de ne bloquer qu'une seule fois l'axe Paris-Strasbourg. La DTS a été avertie de cette idée et semble la partager. A contrario, le choix de la période prend en compte des travaux pour le compte de tiers (interventions de la Métropole du Grand-Nancy).

Les dates et les secteurs proposés pour 2019 :

- CMR Est : du 18/02 au 31/03 (40 jrs) sur tout l'itinéraire,
- CMR Ouest : du 25/02 au 24/03 (28 jrs) sur le secteur compris entre Void et Vitry (de fait cela impacterait le secteur de Contrisson),
- CCB : du 02/04 au 29/04 (28 jrs) sur tout l'itinéraire,
- Moselle : du 20/05 au 29/05 (10 jrs) sur tout l'itinéraire mais maintien d'un axe Toul-Nancy libre,
- Canal des Vosges : du 15/09 au 31/10 (43 jrs) sur tout l'itinéraire,
- Meuse aval : du 01/10 au 10/11 (42 jrs) sur le secteur entre Mouyon (écluse 56) et Dom-le-Mesnil (écluse 40).

Remarques des usagers sur la programmation des chômages 2019

Pierre PEETERS demande des éclaircissements par rapport au décalage du chômage à l'automne sur le canal des Vosges.

- ⇒ *La présence du castor est avérée sur bon nombre de secteurs sur le canal des Vosges. Le castor se niche dans des huttes qui empiètent à la fois sur le canal mais aussi sur une partie de la berge. La période habituelle de chômage sur le canal des Vosges en février-mars correspond à la fin de la période de reproduction du castor et le moindre mouvement d'abaissement du plan d'eau génère un stress pour l'animal et une vulnérabilité des petits qui viennent de naître par rapport aux prédateurs. L'ONCFS (Office Nationale de la Chasse et de la Faune Sauvage) qui*

réglemente les espèces protégées demande d'éviter cette période pour programmer des travaux de chômage puisqu'un simple abaissement de 40 cm du plan d'eau peut provoquer des désordres pour cette espèce protégée. C'est une réglementation qui contraint VNF à décaler ses chômages sur le canal des Vosges.

⇒ *La réglementation va même au-delà des périodes de chômage puisqu'elle entraîne des contraintes également dans la programmation de travaux de défense de berges*

Pierre PEETERS et Olivier DELCOURT se plaignent et désapprouvent complètement cette nouvelle réglementation qui vient encore s'ajouter aux difficultés de navigation pour les usagers qui ne pourront bientôt plus travailler décemment. VNF va être obligé d'arrêter la navigation en septembre sur cet itinéraire sur une période où il y a encore énormément de trafic. Ces réglementations en tout genre sont un frein au développement de la voie d'eau. La navigation va être fermée au mois de septembre, bientôt elle le sera en pleine période estivale.

Les professionnels de la plaisance et représentants des mariners manifestent leur mécontentement par rapport à cette information et n'approuvent pas du tout. Très mécontents du décalage du chômage en plein mois de septembre, ils signalent qu'il n'est même plus possible de naviguer, autant fermer tout de suite les canaux de la DT Nord-Est !

Pierre PEETERS ne comprend pas cette réglementation car elle impacte une réserve d'eau artificielle qui a été spécialement conçue pour la navigation. Elle pourrait être compréhensible sur une rivière naturelle mais pas sur un canal. C'est tout simplement aberrant d'autant plus que cette espèce protégée provoque énormément de dégâts sur l'infrastructure.

⇒ *Ce sont des arguments que VNF a fait valoir auprès de l'ONCFS mais malheureusement le castor est une espèce protégée pour laquelle une réglementation existe afin de protéger les habitats et la population.*

⇒ *Cette réglementation pose effectivement de réels problèmes sur les activités quotidiennes de VNF et pas uniquement pour les périodes de chômage.*

⇒ *Pour l'instant, seul le canal des Vosges est impacté mais à moyen et court terme, il est probable que le castor se répande sur d'autres itinéraires et territoires.*

Jean-Michel ZORN signale qu'auparavant il y avait une coordination entre le chômage du canal des Vosges et celui du Rhône au Rhin Branche Sud. Il se demande si le décalage du chômage du canal des Vosges en septembre entraînera également un décalage de celui du Rhône au Rhin sur la même période.

⇒ *A priori non mais Pierre VEILLERETTE propose de revoir la programmation du chômage sur le canal des Vosges de 2019 pour essayer de le décaler dans le temps, si possible d'une quinzaine de jours.*

Jean-Michel ZORN suggère que cette question de la contrainte des espèces protégées sur des canaux et voies d'eau artificielles fasse l'objet d'une concertation en instance nationale afin de voir si ces réglementations s'appliquent bel et bien et voir s'il est possible de mettre en place des mesures compensatoires.

⇒ *Par rapport aux mesures compensatoires, Yannick PAYOT explique par exemple que lors des travaux d'étanchéité réalisés sur le bief de partage l'année dernière sur un secteur où le castor est implanté, l'ONCFS a imposé comme mesure compensatoire de recréer une hutte artificielle suite à la destruction de l'une d'elle dans le cadre des travaux.*

Pierre PEETERS demande si le professionnel situé à Fontenoy-le-Château sera impacté par l'arrêt dans le cadre du chômage sur le canal des Vosges.

⇒ *De premier abord, l'ensemble de l'itinéraire sera effectivement impacté mais la majorité des travaux vont se concentrer dans le bief de partage. Le secteur de la base de location pourrait être épargné et dans tous les cas, la DT Nord-Est va étudier pour essayer de décaler au maximum dans le temps le début du chômage.*

Pour rappel, le comptage des bateaux s'effectue sur certains sites appelés les points de comptage.

1. Comparaison des 3 premiers trimestres des années 2017 et 2016

a) *Moselle canalisée*

COMMERCE

Globalement, on observe :

- une légère baisse du nombre de bateaux de commerce sur le secteur Talange-Frouard,
- une stagnation ou une légère hausse sur les autres points de comptage par rapport à ce qui avait été constaté l'année dernière.
- Le site stratégique d'Apach est assez stable, 3166 bateaux en 2017 contre 3147 en 2016.

PLAISANCE

Globalement, on observe :

- une légère baisse du nombre de bateaux de plaisance sur le secteur Ars-sur-Moselle – Fontenoy-sur-Moselle,
- une stagnation ou une légère hausse sur les autres points de comptage par rapport à ce qui avait été constaté l'année dernière,
- La part de la plaisance sur les voies à grand gabarit n'est pas négligeable.

b) *CMR Est*

COMMERCE

- On observe une augmentation des passages à Réchicourt et Einville et une baisse marquée à Malzéville

PLAISANCE

- On observe une stabilité ou une légère hausse sur le secteur Malzéville-Nancy

c) *CMR Ouest*

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le trafic plaisance à Toul n'enregistre qu'une très légère baisse par rapport à l'année dernière, preuve que les plaisanciers sont restés malgré les arrêts et restrictions pour manque d'eau et sont passés par le CMRO.

Le maire de Toul a récemment évoqué une baisse de fréquentation de l'ordre de 30 % au Port de France à Toul. Les chiffres présentés démontrent que la plaisance a été malgré tout active.

d) *Meuse*

Cet itinéraire ne compte que deux écluses de comptage, l'une à l'écluse des 4 Cheminées et l'autre à Verdun.

COMMERCE

- On observe une baisse des passages à l'écluse de 4 Cheminées corrélée à l'activité du port de Givet.
- Peu de bateaux de commerce à Verdun liés aux problèmes d'étiages de l'itinéraire.

PLAISANCE

- On constate une baisse assez sensible de la plaisance correspondant à environ 200 bateaux de moins entre 2016 et 2017 sur les 4 Cheminées et 300 bateaux de moins à Verdun.

e) Canal des Ardennes

On constate une augmentation des passages de bateaux de plaisance en 2017 liée au problème d'étiage sur la Meuse. Le canal des Ardennes a été un itinéraire de substitution pour bon nombre de plaisanciers qui auraient voulu faire la Meuse en temps normal.

f) Canal des Vosges

On observe une baisse des bateaux de commerce et une légère amélioration pour la plaisance.

g) CCB

On observe une augmentation du nombre de bateaux de commerce en 2017 (trafic de transit) et une augmentation du nombre de bateaux de plaisance également (410 en 2017 et 377 en 2016).

h) Embranchement de Nancy

Pas de bateaux de commerce cette année et une diminution importante au niveau de la plaisance (-50 %).

2. Évolution des chargements et déchargements effectués sur les voies navigables DT Nord-Est

- - 11,04 % sur la Moselle canalisée,
- - 20,12 % sur les autres voies navigables,
- - 12,25 % au total.

La Moselle représente toujours plus de 80 % des trafics de la Direction territoriale Nord-Est.

3. Évolution par type de marchandises sur la Moselle

- -10,70 % sur le trafic descente en tonnes,
- - 3,41 % sur le trafic remonte en tonnes,
- - 8,15 % sur le trafic total en tonnes.

Pour toutes les statistiques et les détails par itinéraire, se référer au diaporama

Remarques des usagers par rapport aux statistiques du trafic

Jacques KOPFF signale que l'année 2016 n'est pas une référence en terme de trafic par rapport à la crise céréalière.

⇒ *Les céréales impactent la navigation de manière décalée et sur 2 ans puisque la récolte de l'année précédente est évacuée l'année suivante en juin. Cet effet va encore se produire l'année prochaine car cette année on constate encore une baisse de la récolte de céréales, moins grave que l'année dernière malgré tout. Seule la Lorraine semble être impactée par cette baisse cette année due aux mauvaises conditions climatiques et au gel tardif notamment.*

Philippe HANCE fait un point de la situation céréalière sur les trafics à venir par rapport à la moisson actuelle. Une partie du retard de la récolte de 2016 a été rattrapée. Sur les 180 000 tonnes de céréales manquantes au global, 60 000 tonnes ont été récupérées mais il en manque encore 60 à 70 000 tonnes. En revanche, sur la Moselle, les importateurs communautaires ne sont pas très présents et il y a plus d'activité avec les clients industriels territoriaux. L'activité de commerce est davantage tournée vers la route mais globalement, il restera du trafic commercial par la voie d'eau. Par ailleurs, on retrouve une activité avec les

Grands Moulins de Strasbourg plutôt dynamique puisque les volumes sont à la hausse. Par contre, les expéditions se font toujours par la route à 100 %. Philippe HANCE a pris récemment contact avec l'acheteur de GMS et lui a rappelé que des expéditions se faisaient auparavant via des péniches Freycinet et que la CAL restait très intéressée par ce mode de transport dans la mesure où cela reste intéressant financièrement. Il recommande à VNF de reprendre contact avec eux pour essayer de relancer la réflexion du transport par la voie d'eau.

Jean-Michel ZORN signale qu'il serait très positif qu'il y ait un trafic de Freycinet jusqu'à Strasbourg même pour le tourisme. Cela permettrait d'entretenir le chenal et de donner un attrait au canal.

Jean-Michel ZORN souhaite connaître le nombre de bateaux à l'écluse de Réchicourt.

- ⇒ *3427 bateaux de plaisance en 2017 contre 3301 en 2016,*
- ⇒ *17 bateaux de commerce en 2017 contre 14 en 2016.*

5 – Projet stratégique VNF / offre de service DTNE

Dans le cadre de la déclinaison du projet stratégique de VNF au sein de la DT Nord-Est, voici les propositions en cours :

- Réseau permanent (Moselle) : 24h/24,
- Réseau saisonnalisé (CMRO, CMRE, Meuse, Canal des Vosges, CCB) à vocation touristique :
 - 7h00 à 19h00 sur le réseau automatisé toute l'année,
 - 08h30 à 12h30 et 13h30 à 17h30 5 jours sur 7 sur les points singuliers en basse saison, passage le week-end en Service Spécial d'Éclusage (SSE) pour les marinières,
 - 9h00 à 12h30 et 13h30 à 19h00 7 jours sur 7 sur les points singuliers en moyenne et haute saison,
- Réseau à la demande (canal des Ardennes et Embranchement de Nancy) :
 - 7h00 à 19h00 sur le réseau automatisé toute l'année,
 - 08h30 à 12h30 et 13h30 à 17h30 5 jours sur 7 sur les points singuliers toute l'année.

Les marinières auront la possibilité de franchir les points singuliers en dehors des plages horaires libres via un Service Spécial d'Éclusage (SSE) payant. Ce service est réservé exclusivement au trafic de commerce et il n'y aura pas de SSE pour la plaisance.

L'objectif est de déployer cette réorganisation pour le second semestre 2018 sur le canal des Vosges puis sur le CMRE et CMRO en 2019, le CCB fin 2019 voire 2020 et en tout dernier l'itinéraire Meuse-Ardennes pour lequel se posent des contraintes avec les barragistes.

Remarques des usagers par rapport au projet stratégique VNF et à la nouvelle offre de service de la DTNE

Olivier DELCOURT demande ce que signifie la notion de "point singulier" et la notion "5 jours sur 7"

- ⇒ *Les points singuliers correspondent aux secteurs qui ne sont pas automatisés et qui nécessitent la présence de personnel comme par exemple les ponts mobiles ou les écluses manuelles.*
- ⇒ *Les passages se feront 5 jours sur 7 soit du lundi au vendredi. Les passages se feront en Service Spécial d'Éclusage (SSE) les samedi et dimanche.*

Jean-Michel ZORN demande si le CMR Est est considéré comme une voie à vocation touristique et si l'écluse de Réchicourt est considérée comme point singulier.

- ⇒ *Le CMR Est est une voie à vocation touristique,*
- ⇒ *L'écluse de Réchicourt est bel et bien considérée comme un point singulier ce qui sous-entend les horaires évoqués précédemment. Néanmoins, la qualification de cette écluse est actuellement à l'étude afin d'éventuellement déroger aux dispositions car il s'agit d'un ouvrage unique et exceptionnel de par son mur de chute de 16 m.*

Jean-Marie LEPINE signale qu'il faudra changer les messages sur le PMV de Réchicourt car à l'heure actuelle il indique souvent une attente minimum de 1 heure. Si ces nouveaux horaires s'appliquent, l'usager attendra plus d'une heure s'il arrive aux alentours de la pause méridienne.

Hélène RAGGAZZINI évoque le problème du personnel gréviste sur la Moselle qui génère quelques soucis. Lorsqu'il y a un préavis de grève d'une journée ce n'est pas très gênant mais depuis quelques temps les préavis sont de plusieurs jours. Cela peut bloquer des affrètements. Les marinières qui ont déjà fait l'expérience d'être arrêtés sur la Moselle ne veulent plus prendre le risque d'être immobilisés. Elle demande donc s'il ne serait pas possible de mettre en place un service minimum en cas de grève.

Jean-Michel ZORN ne comprend pas qu'il n'y ait pas un service minimum à l'écluse d'Aingeray où il est de notoriété que l'un des éclusiers est quotidiennement en grève. Dans ce cas-là, ce n'est pas tant un problème de grève mais plutôt de personne. Dans la mesure où on connaît parfaitement les intentions de cet agent, il se demande pourquoi la DT Nord-Est n'anticipe pas plus pour remplacer cet éclusier en grève.

Pierre PEETERS ajoute qu'une fois la grève terminée, l'éclusier qui prend la relève met près d'une heure et demi pour réaliser la bassinée entre les temps d'entrée et de sortie, de préparation et de bassinée comme pour faire durer un peu plus la grève mais sous une forme différente.

- ⇒ *Par rapport au gréviste d'Aingeray, il est remplacé dans la majorité des cas dès lors qu'il y a du personnel d'exploitation disponible.*
- ⇒ *Le problème ne devrait plus se poser à l'avenir à cet ouvrage car dans le cadre d'une réorganisation, des agents polyvalents ont été déployés à cette écluse.*

Olivier DELCOURT ne comprend pas la mise en place du SEE, le réseau était auparavant ouvert de 7h à 19h tous les jours y compris le week-end. Les marinières vont devoir augmenter leur tarif pour pallier la perte de temps engendrée par ces nouveaux horaires de navigation avec le risque que les clients "boudent" le fluvial et passent par un autre mode de transport. Il demande quel sera le tarif de ce service. Il ne trouve pas normal de devoir payer pour un service qui existait auparavant gratuitement. Il n'y a soit disant pas de personnel et là moyennant une compensation financière on trouve "comme par magie" du personnel disponible. Il signale que la plupart des marinières ne seront pas d'accord pour payer. Ce qui est proposé n'aidera pas à relancer le transport fluvial, bien au contraire !

- ⇒ *Les tarifs ne sont pas encore connus pour le moment mais il y aura certainement une phase de négociation.*

Olivier DELCOURT signale que ce qui est présenté aujourd'hui ne correspond pas du tout à ce qui avait été convenu. Les passages devaient se faire à la demande, il n'a jamais été question d'une tarification du service. Il y a en plus des incohérences, la navigation commencera plus tôt en basse saison qu'en haute saison, 8h30 en basse saison contre 9h00 en haute saison. Les marinières ne font pas du tourisme, ils travaillent !

Pierre PEETERS estime que cela paraît étonnant de faire payer les marinières pour obtenir un service alors qu'ils paient déjà des taxes pour naviguer sur le réseau.

- ⇒ *Le SSE ne concerne que les points singuliers, tout le réseau automatisé continuera de fonctionner de 7h à 19h 7 jours sur 7. C'est la raison pour laquelle, VNF investit*

chaque année pour automatiser et fiabiliser au maximum son réseau et limiter le nombre de points singuliers.

Les professionnels de la plaisance et du commerce s'accordent pour dire qu'ils ne veulent pas de cette réorganisation et qu'elle ne va pas du tout dans le sens du développement du fluvial.

- ⇒ *Un point régulier pour chacun des itinéraires sera fait sur l'avancement des travaux relatifs à cette réorganisation.*
- ⇒ *Ce projet stratégique est mis en place pour faire face à une réduction annoncée de personnel.*

Jean-Michel ZORN ne comprend pas l'intransigeance par rapport à l'impossibilité pour la plaisance de ne pas pouvoir naviguer les week-ends même en SSE. Certaines activités dans la plaisance s'apparentent à des activités commerciales et de fait on devrait permettre les passages le week-end. Il espère que des discussions et des négociations pourront être ouvertes pour que ponctuellement des passages puissent se faire.

- ⇒ *Des discussions pourront se faire dans le courant de l'année 2018.*

6 – Actions de Développement

1. **CMR / Boucle**

Une étude a été engagée sur l'élaboration d'une stratégie touristique et de promotion sur le canal de la Marne au Rhin Est et Ouest jusqu'à Lay-Saint-Rémy comprenant également la Boucle de la Moselle.

La première phase de l'étude vient d'être finalisée et consistait en la réalisation d'un diagnostic touristique stratégique avec les territoires afin de mieux comprendre la voie d'eau, ses fonctionnalités, ses usages et ses atouts potentiels. Ce diagnostic a intégré la dimension sur la dynamique des territoires de chaque communauté de commune.

La phase 2 consistera en la construction d'une stratégie de développement et de promotion qui va être partagée avec les acteurs du tourisme et du territoire. Des ateliers thématiques de réflexion vont être organisés dans ce sens.

La phase 3 consistera en la proposition de pistes d'action et la réalisation d'un plan de développement.

Remarques des usagers par rapport à l'étude CMR/Boucle

Jean-Michel ZORN signale que différentes études sont menées (CMR, Boucle, Canal de la Sarre...) et trouve dommage que ces études soient fractionnées puisque que ces itinéraires représentent une seule et même produit et un seul bassin de navigation pour la location de bateaux. Il vaudrait mieux regrouper toutes ces études en un bassin de navigation. A l'heure actuelle, chacun fait son étude de son côté et il n'y a aucune coordination. C'est pourquoi, il a demandé l'inscription de ces études au Schéma Régional d'Aménagement Touristique afin que la promotion puisse se faire sur un bassin de navigation et non pas section par section.

Pierre PEETERS comprend cette différence de traitement dans les études puisque les intérêts pour chaque itinéraire sont différents. Certains cherchent à développer leur territoire, d'autre à le valoriser ce qui peut expliquer cette diversité.

- ⇒ *La DT Nord-Est essaie d'avoir une action à différents niveaux. Une action au niveau régional afin de montrer l'intérêt de développer le tourisme fluvial sur la région Grand-Est. Cette action a été menée très tôt dès la création de la Grande Région. Dans ce cadre, des documents ont été élaborés avec les DT Strasbourg et Bassin*

de Seine montrant des analyses cartographiques. Ces documents sont désormais finalisés et ont été transmis au SRADDET. Une autre démarche a été lancée auprès de territoires particuliers afin de donner du crédit à l'intérêt pour la voie d'eau et de s'assurer que les territoires portent leurs intérêts également au niveau de la région.

⇒ *Le but est de démultiplier les actions pour apporter le plus de chances possibles d'être inscrit dans les axes de développement touristique du Schéma Régional.*

2. Canal des Ardennes / Eductours

La démarche a été engagée en 2015 et a consisté dans un premier temps à des échanges avec les élus sur des opportunités à bâtir une démarche commune de développement touristique.

Un diagnostic du canal, de sa valorisation et du territoire a été réalisé et partagé avec les élus ardennais. Ensuite, tous les enjeux et leviers de développement ont été identifiés.

Des ateliers ont été organisés dévoilant des axes stratégiques de développement qui ont été validés.

De son côté, l'Agence Départementale du Tourisme (ADT) est très mobilisée dans la démarche et a présenté un programme d'actions opérationnelles pour 2018-2020.

Une visite du canal du Nivernais pour lequel un contrat de canal existe déjà depuis quelques années, a été organisée le 10 octobre pour les élus ardennais afin qu'ils se rendent compte de ce qui a été fait dans le cadre d'une telle démarche. Il est ressorti que le mode de gouvernance est très important (pour le canal du Nivernais, il s'agit d'un syndicat mixte). Une autre visite a ensuite été organisée sur le canal des Ardennes sous la forme d'une balade en bateau afin de montrer tout l'attrait du canal des Ardennes depuis la voie d'eau.

Le retour de ces 2 visites a été très positif et les élus ont pris conscience du potentiel offert pour le territoire par le canal.

L'ANPEI est remerciée pour avoir organisé sa croisière annuelle sur le canal des Ardennes et pour avoir réalisé un carnet de voyage sur le périple.

L'école de paysage de Versailles travaille également sur la démarche "canal des Ardennes".

Remarques des usagers par rapport à l'étude Canal des Ardennes

Pierre PEETERS signale que le canal des Ardennes est très agréable mais il doit impérativement être valorisé par l'ADT notamment au niveau des infrastructures. La croisière s'est faite dans de très bonnes conditions malgré les manques d'eau. VNF et l'ADT ont veillé au bon déroulement de cette croisière, VNF au niveau du passage des bateaux et l'ADT dans l'organisation des visites. Ce canal a beaucoup de potentiel et d'atouts et il faut vraiment réussir à le valoriser.

3. Colis lourds

La DT Nord-Est a organisé le 22 juin 2017 un petit déjeuner d'affaires sur le transport de colis lourds par la voie d'eau sur le CCB avec tous les acteurs locaux de la filière, les transporteurs et les services de l'État.

Cette action a permis de montrer l'intérêt que ces différents acteurs portent à la voie d'eau et a parfois révélé leur méconnaissance des sites de chargement et déchargement.

Dans le même temps, le siège de VNF est train de finaliser une étude sur les transports exceptionnels qui comportera notamment une cartographie spécifique permettant de connaître les sites de chargement / déchargement et les accès routiers.

Un recensement des quais a déjà été réalisé sur le CCB et il sera croisé aux résultats de l'étude évoquée précédemment afin de pouvoir les communiquer à la fois aux acteurs locaux de la filière, aux transporteurs, aux services de l'Etat qui instruisent les dossiers de transports exceptionnels et aux CCI afin d'essayer d'utiliser ce mode de transport lorsque cela s'y prête.

Quelques mois après cet événement, plusieurs transformateurs EDF dont le poids avoisinait les 250 tonnes ont transité par le CCB ce qui montre la capacité de cet itinéraire à accueillir ce type de transport et de trafic sans devoir intervenir de quelque manière que ce soit sur les infrastructures (trafic de la Belgique vers la région lyonnaise).

Remarques des usagers par rapport aux colis lourds

Olivier DELCOURT souligne les efforts apportés par VNF pour permettre le passage de ces bateaux car ils étaient lourdement chargés. Il en remercie les services de VNF.

4. Gouvernance des ports de Moselle

Les concessions sur la Moselle arrivent à échéance fin 2018 et les démarches pour leur clôture et la nouvelle gouvernance se poursuivent avec :

- La finalisation des audits permettant d'aboutir aux fins de concession,
- Les réflexions avec les collectivités locales pour la forme et le périmètre de la future gouvernance qui a vocation à répondre aux intérêts du développement économique,
- Le lancement d'un Appel à Manifestation d'Intérêt pour permettre au secteur privé de prendre connaissance du dossier et d'alimenter la réflexion avant les appels d'offres définitifs.

Cette nouvelle gouvernance associe d'une part les collectivités régionales car en matière de développement économique, il est essentiel qu'elles intègrent les éléments à mettre en avant par rapport aux possibilités de transport de marchandises et aux implantations d'entreprises puisque la région Grand Est est dotée du réseau le plus dense en France en matière de voie navigable. D'autre part, les agglomérations doivent également être associées et doivent prendre en compte le transport fluvial dans les réflexions pour leur développement.

La gestion des ports ne doit plus être imaginée localement puisque le transport de marchandises sur la moyenne et longue distance se joue désormais au niveau européen.

5. Schémas régionaux

VNF participa aux différents schémas régionaux en cours de définition à l'échelle de la nouvelle région avec un portage continu du potentiel offert par les voies d'eau dans le Grand Est et de leur intérêt :

- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET),
- Le Schéma Régional de Développement Économique d'Innovation et d'Internationalisation,
- Le Schéma Régional de Développement Touristique du Grand-Est (inscription des développements territoriaux),
- Le Schéma Régional des Carrières.

6. Autres démarches

- Étude sur la logistique dans le Grand Est,
- Étude filière transports exceptionnels de VNF,
- Étude sur les zones logistiques de la Grande Région (SarLorLux+),
- Étude sur les flux de transport de la Grande Région.

Remarques des usagers par rapport aux autres démarches

Pierre PEETERS demande si on connaît des chiffres en matière d'évolution du trafic fluvial sur la Moselle internationale partie Luxembourg-Allemagne afin de connaître les tendances la-bas et si elles sont les mêmes que sur la Moselle française.

⇒ *Cela fera l'objet d'un point particulier à la prochaine CLU montrant les évolutions de trafic sur les 15 dernières années.*

7 – Questions diverses

Pierre PEETERS signale la présence de bon nombre de silos implantés bord aux canaux et qui malheureusement ne profitent plus à la voie d'eau. Ces silos fonctionnent encore, sont souvent remplis et la marchandise n'est malheureusement plus convoyée par la voie d'eau, c'est bien dommage. De même, le transport de grumes de bois pourrait tout à fait se faire par la voie d'eau.

⇒ *L'opération du transport de bois en elle-même n'est pas compliquée à organiser mais se pose la question de la rupture de charge qui est très onéreuse et qui est souvent rédhibitoire en matière de coût total de transport.*

Patrice YAX par l'intermédiaire de Jean-Michel ZORN souhaiterait que soient installés des panneaux "3km/h" et "interdiction de faire des remous" à l'amont et à l'aval des ports de Sainte-Marie, Lagarde, Xures et Parroy car les bateaux en stationnement sont souvent gênés par les remous provoqués par le passage des bateaux.

⇒ *La demande a été transmise à l'UTI CMRE-EN.*

Pierre PEETERS demande si un plan de dragage et de faucardage a été établi sur le réseau de la DT Nord-Est. Jean-Michel ZORN ajoute que le problème des algues devient très sérieux et qu'il faudrait vraiment essayer d'y remédier. Certains secteurs deviennent impraticables notamment de Toul à Void et vers le tunnel de Mauvages sur le CMRO, zones pour lesquelles le problème perdure depuis quelques années et qui ne sont pas suffisamment traitées.

⇒ *Des plans annuels de dragage sont élaborés chaque année en donnant priorité aux zones les plus critiques.*

⇒ *En ce qui concerne le problème des algues, il n'y a malheureusement pas de solution technique à cette prolifération. Des études sont en cours. Pour l'instant, les interventions se font en fonction des espèces de plantes qui nécessitent pour certaines un arrachage plutôt qu'un faucardage.*

⇒ *Des moyens supplémentaires vont être alloués l'année prochaine dans l'arrachage et le faucardage.*

⇒ *Le siège de VNF s'est saisie de cette problématique de végétation aquatique.*

La fédération de pêche signale être confortée de par cette présente réunion dans certaines perspectives pour essayer de trouver des solutions pour permettre l'accès aux berges en prenant contact avec les collectivités locales. Un premier point sera fait le 13/11 avec la responsable VNF de l'antenne de Metz pour essayer de trouver des solutions en matière de halage et contre-halage, et essayer par exemple de trouver une zone "test" où il n'y a pas de cheminement touristique.

⇒ *C'est ce qui avait été convenu lors de la rencontre entre VNF et les fédérations de pêche du 06/09/2017.*

Jean-Louis GILET signale que la fédération de pêche de Meurthe-et-Moselle est à la recherche d'un terrain ou d'un bâtiment pour y installer ses locaux au bord de la voie d'eau sans succès. La fédération était intéressée par le site de Messein pour le réhabiliter mais la demande n'a pas abouti. Il signale être demandeur pour tout bâtiment ou maison éclésièrre sur le secteur Grand-Nancy/Toul/Pont-à-Mousson. Cette demande a également été faite auprès du préfet 54.

⇒ *Le préfet a déjà saisi VNF sur le sujet. Il faudrait préciser les besoins exacts en superficie du bâtiment afin de pouvoir regarder ce qu'il est possible de faire.*

⇒ *Les maisons éclésièrres sont souvent trop petites pour accueillir une telle structure où 10 employés travaillent quotidiennement.*

⇒ *VNF reprendra contact avec la fédération pour affiner les besoins et la demande.*

La prochaine CLU aura lieu en printemps 2018 et sera commune avec la DT Strasbourg.