

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers (CLU) de la DT Nord-Est du 9 juin 2017

<p>Réunion du 9 juin 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"> • Pierre DUBOURG (CNBA) <p>Activité "Plaisance" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jean-Marie LEPINE (ANPEI) <p>Catégorie "Experts" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Michel ADAM (ARGE) • Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz) • Laurence DECHENAUD (Comité régional de Canoë-Kayak Grand Est) • Philippe HANCE (CAL) • Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial) • Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de gendarmerie de Metz) • Gérard RETTIEN (Comité Régional Olympique et Sportif) <p>VNF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Didier DIEUDONNE (Directeur territorial Nord-Est) • François HOFF (UTI Moselle / DTNE) • Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE) • Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE) • Michel MALINGREY (UTI CMRO / DTNE) • Aude MARTIN (AEME / DTNE) • Vincent STEIMER (UT CMR / DTS) • Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE) • Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE) <p>Excusés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Olivier DELCOURT (CNBA) • Bernard DEMICHELLI (ARGE) • Jacques KOPFF (AFPI) • Denis MASSEGLIA (CNOSF) • Philippe NAGEL (UCL) • Hélène RAGAZZINI (CFNR) • Pascal WERNERT (TMF Operating) • Patrice YAX (Navig'France) • Jean-Michel ZORN (ADPTF) <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • DBA • France Hydroélectricité • France AGRIMER • La Glissoire • Fédération des Industries Nautiques • Fédération Française des Ports de Plaisance
--	--

Diffusion : Participants

VNF DT Nord-Est : Direction, UTI, ADVE, AEME, AMPF, AEGT

VNF Siège : DEV, DIEE

Aude MARTIN signale que la démarche de révision des RPP est arrivée à son terme.

1. Rappel du calendrier

Pour mémoire, les RPP sont entrés en vigueur au 1^{er} septembre 2014 mais ils ont suscité ensuite des retours des usagers.

Il a donc été décidé de les réviser et pour ce faire des concertations se sont tenues au niveau national et au niveau local pour certains aspects en 2014/2015.

En 2016, suite à une réunion nationale avec le Ministère des Transports et le Ministère des Sports ainsi qu'un courrier du Ministère des Transports aux préfets coordonnateurs, la révision des RPP a été officiellement lancée comme suit :

- Du 22/08 au 30/09/2016 : consultation,
- Octobre-Novembre 2016 : recueil des avis et modification des projets,
- CLU de novembre 2016 : présentation du résultat de la consultation et des suites données,
- Fin 2016 / début 2017 : signature des arrêtés préfectoraux modificatifs par les préfets concernés.

De janvier à mars 2017, les actes ont été publiés aux Recueils des Actes Administratifs de chaque préfecture. Les nouveaux RPP sont donc en vigueur.

VNF produit actuellement une version consolidée des nouveaux RPP qui sera mise en ligne sur les sites de VNF et de la DT Nord-Est. Par la même occasion, un tableau de synthèse listant les principales modifications apportées au texte sera également publié.

Par ailleurs, les actes pris en application des RPP d'itinéraire sont en cours de rédaction ou de révision et notamment ceux concernant :

- Les arrêtés pris pour les zones de sécurité aux écluses et aux barrages,
- Les RPP "zones de vitesse",
- Les zones de voile.

2. Les principaux articles modifiés (liste non exhaustive)

- **Article 5 – Caractéristiques des eaux intérieures et des ouvrages d'art** : ajustement des longueurs utiles suite aux campagnes de mesure.
- **Article 6 – Dimensions des bateaux** : introduction de la rédaction nationale pour la détermination de la longueur maximale (précédemment : "les dimensions des bateaux doivent être inférieures aux caractéristiques des ouvrages qu'ils utilisent et compatibles avec elles").
- **Article 8 – Vitesse des bateaux** : marge de tolérance en temps de crue pour rester manœuvrant le cas échéant (+4km/h), augmentation de la vitesse autorisée de nuit (6km/h désormais) pour le port de Givet principalement, exception introduite pour les bateaux de secours, des forces de l'ordre et de l'exploitant lorsqu'ils sont en intervention.
- **Article 9 – Restrictions à certains modes de navigation** : prise en compte des arrêtés préfectoraux instaurant des distances de sécurité aux ouvrages, introduction d'un régime général pour la navigation des bateaux non motorisés (navigation autorisée en rivière à proximité immédiate des berges, navigation interdite dans les canaux et dérivations, sauf pour les bateaux autorisés à franchir les ouvrages par VNF).
- **Article 10 – Port du gilet de sauvetage ou d'une aide individuelle à la flottabilité** : rédaction nationale (responsabilité du conducteur du bateau) et adaptations locales (CMR - port du gilet obligatoire à l'écluse de Réchicourt, Moselle - mise en cohérence avec le RPNM qui introduit dans article 1.08 alinéa 6 l'obligation de port du gilet dans des cas listés et le maintien également de l'obligation dans les écluses grand gabarit en cohérence avec les arrêtés "zones de sécurité").

- **Article 11 - Restrictions, interdictions à la navigation en période de glace ou de crue** : ajout des zones de refuge.
- **Article 21 – Passages étroits et points singuliers** : harmonisation des dispositions de franchissement des tunnels par les bateaux non motorisés avec celles sur les écluses (article 27) et accord préalable de l'exploitant du tunnel (CMR – ajout des modalités de franchissement du plan incliné, Moselle – suppression de la référence à l'usage de la VHF et alignement sur le RPNM qui mentionne uniquement un son prolongé).
- **Article 25 – Prévention des remous** : augmentation de la vitesse dans le port de Neuves-Maisons à 4km/h dans le RPP Moselle suite à une demande de la CNBA.
- **Article 26 – Passages des ponts et des barrages** : mise en cohérence avec l'article 9 pour les barrages équipés de passes spécifiques et franchissement possible pour les canoës et les kayaks.
- **Article 27 – Passages aux écluses** : introduction de l'autorisation de l'exploitant pour le passage aux écluses des bateaux non motorisés.
- **Article 37 – Sports nautiques** : introduction d'un régime dérogatoire spécifique aux pratiquants en club (navigation autorisée sur les canaux et dérivations des itinéraires au gabarit Freycinet, à l'exception du CCB, sous réserve de prendre contact avec VNF 48h00 avant toute séance de pratique, la navigation demeure interdite sur les dérivations de la Moselle à grand gabarit sauf si le franchissement d'écluses est autorisé par VNF, la navigation est autorisée en rivière en période de crue de forte intensité (marque II et III) pour les canoës et les kayaks uniquement et pour les avirons en période de faible crue (marque I), navigation nocturne autorisée dès 6h00 jusqu'à 21h00 à l'exception des portions de la Moselle ouverte 24h/24 à la navigation commerciale entre Neuves-Maisons et la frontière allemande).
- **Article 38 – Baignade dans les canaux** : harmonisation via une rédaction nationale, baignade interdite dans les canaux et leurs dépendances, baignade réglementée par un arrêté préfectoral en rivière.

Remarques des usagers sur les RPP :

Michel ADAM demande si l'autorisation de navigation nocturne de 6h à 21h s'applique également aux services de police et aux fédérations de pêche.

⇒ *Cette mesure s'applique dans le cadre de l'article 37 qui ne concerne que les sports nautiques.*

Jacques LUCAS réitère la demande des bases de location quant à l'obligation de traduction des RPP dans la langue du loueurs. Il signale que les nationalités des loueurs sont très nombreuses et qu'il est impossible de les faire traduire dans toutes ces langues. Il demande s'il serait envisageable de les faire traduire uniquement en anglais et en allemand. Les bases de location ne peuvent supporter le coût de faire traduire tous les RPP dans les différentes langues.

⇒ *Il avait été convenu lors de la dernière CLU de traiter cette requête avec l'instance nationale qui représente les loueurs de bateaux à savoir la FIN (Fédération des Industries Nautiques) et qui doit dialoguer avec le Ministère des Transports sur le sujet.*

⇒ *Le Major BEAUVOIR explique qu'il s'agit d'un texte de loi et de ce fait personne ne peut y déroger. Il rappelle qu'un accord avec la BFG de Metz ne tiendrait que sur son périmètre de compétence à savoir la DT Nord-Est. Si le bateau se dirigeait par exemple vers Strasbourg, l'accord ne fonctionnerait plus.*

Jacques LUCAS signale que ses bateaux de location ne transitent que sur la région Grand Est. De ce fait, un accord pourrait être conclu avec les BFG des DT Nord-Est et Strasbourg car il n'est pas possible de faire traduire ces documents dans toutes langues d'autant plus que les nationalités des plaisanciers sont très différentes d'une année sur l'autre. 80% sont de nationalité allemande mais les 20% qui restent sont très variées. Cela représenterait une traduction dans une dizaine de langues différentes minimum et la base de location ne peut supporter le coût de ces traductions.

- ⇒ *Le Major BEAUVOIR lui fait remarquer que si un accident survient dans l'écluse de Réchicourt pour un plaisancier moldave, lui pourra se retourner contre la société de location car il n'aura pas eu connaissance de ces règlements dans sa langue natale. Il reconnaît volontiers que cette problématique est compliquée et pense que la traduction des RPP en anglais et allemand pourrait suffire car la plupart des gens comprennent au moins une de ces langues.*

Pierre DUBOURG propose d'apposer des panneaux aux ouvrages particuliers et notamment à Réchicourt comme sur le grand gabarit indiquant les obligations et interdictions.

- ⇒ *Cette demande avait déjà été faite lors de la dernière CLU par l'ANPEI et des panneaux ont effectivement été installés à Réchicourt.*
- ⇒ *Sur la Moselle, des panneaux ont été installés en plusieurs langues.*
- ⇒ *Jacques LUCAS ajoute que les bases de location expliquent également à leurs clients les particularités de certains ouvrages et propose de faire traduire uniquement les points les plus importants des RPP. Il détient déjà une traduction des RPP en anglais et allemand.*
- ⇒ *S'agissant d'une loi, le Major BEAUVOIR signale qu'une traduction partielle (non prévue par la loi) ne peut pas être opposable mais il reconnaît le caractère pédagogique de celle-ci.*

Michel ADAM demande si les pêcheurs sont concernés par l'arrêté délimitant les zones de sécurité aux écluses et barrages car un texte de loi autorise la pratique de la pêche à 50 m en amont et aval des ouvrages.

- ⇒ *Les pêcheurs seront consultés sur le sujet lorsque les travaux de révision seront engagés.*

2 – Chômages 2016-2017-2018

1. Bilan des chômages 2016

a) Moselle

- Du 30 mai au 9 juin 2016 : 10 jours d'arrêt sur la section 401 (Apach/Metz) et sur les ouvrages de Custines, Villey-le-Sec et Neuves-Maisons.
- 11 opérations de travaux ont été réalisées dont 1 par recours à entreprises.
- Les travaux exécutés : remplacement de vantaux sur porte d'écluse (porte amont de Thionville), remplacement de joints de buscage, travaux de contrôle, de maintenance électrique et entretien des vérins effectués en régie.
- 500 000 € ont été investis pour l'écluse de Thionville.

b) Meuse-Ardennes

- Du 1^{er} octobre au 16 novembre 2016 : 47 jours d'arrêt de navigation sur la partie aval de la Meuse. Un prolongement de chômage de 5 jours a été nécessaire en raison d'aléas climatiques.
- Du 24 au 31 octobre 2016 pour l'écluse grand gabarit de Givet.
- 2 grandes opérations de travaux ont été effectuées sur la Meuse aval : remplacement de porte aval sur l'écluse d'Ham-sur-Meuse exécuté en interne et modification du câblage et de l'automatisme sur l'écluse des 4 Cheminées (régie et externe).
- Les travaux ont été réalisés pour un montant de 118 200 €.

c) CMRO

- Du 17 octobre au 13 novembre 2016.

- Toutes les opérations ont été réalisées en régie à l'exception du remplacement de la porte aval de l'écluse 17 de Foug.
- Les opérations ont consisté à divers travaux d'entretien d'ouvrages (réfection de vantelle, cuvette...) et de la réfection de palplanches dans le bief 21.
- Un montant de 75 536 € a été investi pour ces travaux.

d) CMRE

- Du 17 octobre au 11 novembre 2016.
- 9 opérations de travaux ont été réalisées sur cet itinéraire dont 3 par des entreprises.
- Travaux entreprises : génie civil au niveau de l'écluse 2 de Réchicourt-le-Château, de la rigole d'alimentation de Dombasle-sur-Meurthe ainsi que sur la fuite de berge au niveau de l'écluse 7.
- En régie : réparation de fuites, redressement de palplanches et génie civil sur des caniveaux.
- Un montant de 377 000 € a été investi pour ces travaux.

e) CCB

- Du 04 avril au 1^{er} mai 2016 : 28 jours d'arrêt de navigation.
- Sur l'agence de Saint-Dizier, 50 opérations de travaux ont été faites dont 5 par entreprises et 4 conjointement entre VNF et des entreprises.
- Sur l'agence de Longeau, 32 opérations de travaux ont été effectuées dont les $\frac{3}{4}$ en régie.
- Hormis les opérations d'entretien courant, les travaux réalisés sont : maçonnerie (pont de Roacourt, pont-canal 20, écluse 40), remplacement des bois de portes (écluses 11, 14, 21, 22 et 23 VS et 40, 43 et 61 VM), métallerie sur les portes des écluses 31, 40 et 43 versant Marne, travaux de défense de berges entrepris sur le bief 9 VS.
- Un montant de 273 800 € a été investi pour ces travaux.

f) Vosges

- Du 15 février au 25 mars : 40 jours d'arrêt de navigation.
- 15 opérations ont été conduites durant cette période dont 3 par des entreprises. L'arrondissement Études et Grands Travaux de la DT Nord-Est a également réalisé 2 diagnostics.
- Travaux réalisés par les entreprises : restauration de berge (biefs 21 et 29 VM), réfection de la vanne de décharge du déversoir de Portieux.
- Des travaux de génie civil sur bajoyers et de restauration de berges ont été faits en régie.
- Un montant de 284 658 € a été investi pour ces travaux.

2. Chômages 2017

Les périodes de chômages déjà réalisées :

- Canal des Vosges du 13 février au 26 mars,
- CCB du 28 mars au 24 avril.

Les périodes à venir :

- Moselle du 26 juin au 5 juillet (décalage par rapport à la période habituelle à la demande de nos homologues allemands) et modification de la zone chômée (extension d'Aingeray à Thionville) par décision du DG de VNF afin de permettre la réalisation de travaux sur divers ouvrages durant cette période.
- CMRO du 16 octobre au 12 novembre de la jonction CMRO-Meuse à l'écluse 27bis de Toul,
- CMRE du 6 novembre au 3 décembre sur l'ensemble de l'itinéraire, Embranchement de Nancy compris.

L'avis de la CLU est demandé suite à la modification du périmètre du chômage sur le CMRO. Le chômage est actuellement programmé du 16 octobre au 12 novembre sur la totalité de la section 416, de l'écluse 12 de Void à l'écluse 27bis de Toul.

La modification porterait sur une réduction du périmètre à savoir de la jonction entre le CMRO et la Meuse jusqu'à l'écluse 27bis de Toul. Les dates demeurent inchangées. Cette réduction permettrait une continuité de navigation sur le trajet du CMRO vers la Meuse. De plus, dans la mesure où tous les travaux sont concentrés sur la vallée de Toul, il n'y avait pas lieu de fermer toute la section 416.

- ⇒ *Cette modification ne change pas grand chose pour les mariniers qui seront malgré tout bloqués à Toul.*
- ⇒ *Les plaisanciers n'y voient pas d'inconvénient. Cette modification va dans l'intérêt du naviguant.*
- ⇒ *La CLU donne donc son accord sur cette proposition de réduction de périmètre pour le chômage 2017 du CMRO.*

3. Programmation des chômages 2018

Une coordination inter-DT a eu lieu en octobre 2016 pour une concertation sur les prévisions des chômages 2018. La carte provisoire des chômages 2018 a été éditée listant toutes les programmations pour l'année.

Les prévisions de chômages pour la DT Nord-Est sont les suivantes :

- Canal des Vosges du 19 février au 30 mars,
- CCB du 3 au 30 avril,
- Moselle du 4 au 13 juin,
- CMRO du 17 septembre au 14 octobre (identique à celui du canal de l'Aisne à la Marne),
- Meuse amont du 15 octobre au 11 novembre.

La CLU est invitée à réagir par rapport à ces propositions afin de pouvoir procéder à des ajustements si nécessaire d'ici la fin de l'année.

- ⇒ *Les membres de la CLU proposent d'étudier ces propositions et de revenir vers VNF en tant que de besoin.*

3 – Présentation des travaux réalisés par la DT Nord-Est en 2016

Les montants présentés correspondent à l'ensemble des travaux et investissements réalisés sur la DT Nord-Est en 2016.

Ils reprennent les montants investis pour les chômages mais aussi les travaux réalisés qui ne nécessitaient pas forcément un arrêt de navigation.

La DT Nord-Est a investi plus de 22 millions d'euros sur son réseau en 2016 :

- Canal des Vosges : investissement de 1 518 120 €,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : investissement de 2 769 586 €,
- CMR Est – Embranchement de Nancy : investissement de 1 085 841 €,
- CMR Ouest : investissement de 929 021 €,
- Moselle : investissement de 12 218 977 €,
- Meuse-Ardennes : investissement de 3 748 134 €.

Pour les détails par itinéraire, se référer au diaporama

Remarques des usagers par rapport aux travaux réalisés en 2016 :

Pierre DUBOURG signale que suite à la visite de MM MALINGREY et MAURICE à bord, il est train de collecter les informations nécessaires pour établir un "plan de dragage" avec une identification des secteurs critiques à traiter en priorité et il demande si VNF prendra en compte ce document.

- ⇒ *Didier DIEUDONNE lui explique que le montant du budget varie d'une année sur l'autre et que de ce fait, il est important de prioriser les opérations, ce qui rend d'autant plus précieux de connaître les secteurs à traiter. La démarche entreprise par M. DUBOURG est donc très utile.*
- ⇒ *Il rappelle néanmoins que l'évolution de la réglementation rend les dragages de plus en plus onéreux et qu'il faut donc rechercher parallèlement des possibilités de valorisation des sédiments. Didier DIEUDONNE avoue avoir des craintes quant à l'évolution future des coûts unitaires de dragage, ce qui pourrait contraindre l'établissement à encore plus cibler ses interventions de dragage sur quelques secteurs.*
- ⇒ *Parallèlement à la question des dragages, d'autres évolutions sont préoccupantes, comme par exemple le traitement des espèces invasives et des algues qui renchérit les coûts d'entretien dans une situation financière complexe.*

Pierre DUBOURG signale que les points les plus critiques se situent sur le CCB entre Saint-Dizier et Joinville. Il est bien conscient que des actions d'entretien sont effectuées sur les ouvrages ou encore sur les berges mais la question du dragage devient vraiment essentielle sinon à terme les marinières ne pourront plus du tout naviguer.

- ⇒ *Concernant les dragages, une campagne de bathymétrie globale est en cours sur tout le réseau de la DT afin d'identifier les secteurs à traiter.*
- ⇒ *La DT est bien consciente du besoin en dragage sur le CCB et le CMRO. Ces itinéraires seront traités en priorité si les budgets alloués le permettent.*
- ⇒ *Par ailleurs, une action générale sur la gestion hydraulique est en cours afin de tenir compte de ces contraintes de dragage mais aussi des évolutions en matière d'alimentation en eau des canaux. Le but étant d'optimiser absolument les mouvements d'eau indépendamment des actions d'entretien afin de maintenir de bonnes conditions de navigation pour les usagers.*
- ⇒ *Enfin concernant les algues, des recherches de solutions pérennes sont en cours avec notamment une expérimentation sur le secteur de la DT Centre-Bourgogne également touchée par le phénomène (recherche d'un produit qui éradiquerait les plantes sans nuire à la qualité de l'eau, à la faune et à la flore aquatique).*

Didier DIEUDONNE explique que la répartition des 22 millions d'euros investis en 2016 relève d'un subtil équilibre entre les travaux lourds qui permettent de maintenir le réseau sur le long terme, des travaux d'automatisation des équipements et des interventions ponctuelles destinées à régler des problèmes immédiats.

Pierre DUBOURG souhaite savoir ce qui a été fait sur l'écluse 34 de Longeville-en-Barrois suite à l'accident du bateau KIEV.

- ⇒ *Michel MALINGREY explique qu'une réparation "de fortune" a été réalisée par des entreprises immédiatement après l'accident pour permettre la continuité de la navigation sur le secteur. Un diagnostic subaquatique a été réalisé pour les travaux de remplacement des pièces d'étanchéité. Ces derniers travaux n'ont pas de caractère d'urgence et seront réalisés en 2018. En attendant, l'écluse fonctionne tout à fait normalement.*

4 – Réflexions sur les horaires d'ouverture à la navigation et la définition des saisons

1. **Réflexions sur les horaires d'ouverture à la navigation**

Dans le cadre du plan stratégique de VNF, des réflexions sont en cours sur les horaires d'ouverture à la navigation.

L'objectif est de proposer une offre de service raisonnée qui répond aux besoins des usagers et aux enjeux économiques et environnementaux de l'établissement.

L'offre de service se découpera de la manière suivante :

- Une offre de service permanente (24h/24) => réseau à grand gabarit comme la Moselle canalisée et la Meuse à Givet,
- Une offre de service saisonnalisée à orientation touristique qui représente la majeure partie des canaux de la DT Nord-Est hors Moselle canalisée,
- Une offre de service – passage à la demande : canal des Ardennes et Embranchement de Nancy.

a) Réseau saisonnalisé

Il n'y aura plus de différenciation entre les bateaux de commerce et de plaisance.

Une annonce sera demandée en basse saison pour le franchissement des points singuliers (48h à l'avance).

Pour le franchissement des points singuliers (secteurs où la présence du personnel est indispensable et qui correspondent à des écluses non automatisées dont le fonctionnement est encore manuel ou à des ouvrages particuliers non automatisables), l'offre de service sera de :

- 9h00 – 18h00 en haute saison
- 9h00 – 17h00 en basse saison

Par exception, sur les secteurs automatisés "fiables", la plage maximale d'offre de service pourrait être appliquée à savoir :

- 7h00 – 19h00

b) Réseau à la demande exclusive

Il n'y aura plus de différenciation entre les bateaux de commerce et de plaisance.

Le principe appliqué sera l'annonce 48h avant. Toutefois, à la DT Nord-Est, les secteurs concernés, à savoir l'Embranchement de Nancy et le canal des Ardennes, étant entièrement automatisés et ne présentant pas de points singuliers, la plage maximale d'offre de service pourrait (sous réserve de fiabilité des écluses) être appliquée, soit l'amplitude horaire 7h00 – 19h00.

Remarques des usagers sur les réflexions engagées sur les horaires de navigation

Pierre DUBOURG souhaiterait obtenir les plages horaires exactes DT par DT. Par ailleurs, il demande des précisions sur les horaires des secteurs non automatisés notamment sur le CCB. Les marinières pourront-ils continuer à naviguer de 7h à 19h.

⇒ *Les secteurs non automatisés du CCB sont des points singuliers et seront soumis aux horaires suivants : 9h00 – 18h00 au haute saison et 9h00 – 17h00 en basse saison. Des programmes d'automatisation se poursuivent pour qu'à terme tout l'itinéraire soit automatisé et qu'il soit soumis intégralement à la plage maximale d'offre de service 7h00 – 19h00 sauf sur les ponts mobiles qui resteront des points singuliers.*

Pierre DUBOURG signale que même sur les secteurs automatisés, le personnel d'exploitation ne sera en poste qu'à compter de 9h00. Donc si le marinier rencontre une panne entre 7h et 9h, il devra attendre 9h la prise de poste de l'agent pour être dépanné.

Les horaires proposés ne sont pas du tout satisfaisants pour les marinières qui vont se retrouver amputer de 3h de navigation par jour en basse saison. Il fait remarquer qu'avec les nouveaux horaires, les marinières et donc les entreprises de transport fluvial ne seront plus compétitifs par rapport aux autres modes de transport... Ces horaires sont vraiment trop pénalisants. Il signale qu'on ne rencontre pas ce genre de choses dans les autres pays européens où la capacité de tonnage augmente avec une amplitude de navigation est bien plus grande (6h-22h sur certaines voies).

- ⇒ *En automatisant, l'établissement pourra offrir une meilleure offre de service à ses usagers. Un gros programme d'automatisation est en cours sur le CCB de sorte à réduire au maximum le nombre de points singuliers.*
- ⇒ *La contrainte de l'établissement est de réduire les coûts tout en proposant la meilleure offre possible.*

Jacques LUCAS demande si l'amplitude 7h00-19h00 sera appliquée sur tout l'itinéraire Réchicourt-Nancy pour la plaisance.

- ⇒ *Oui sauf pour l'écluse de Réchicourt qui constitue un point singulier.*

2. Réflexions sur les dates des saisons

Les réflexions engagées à la DT Nord-Est ont mené à la proposition des horaires de saison par itinéraire suivante :

- **Canal des Vosges** : haute saison du 1^{er} avril au 30 septembre soit 6 mois,
- **CMRO** : encore en réflexion mais la durée de la haute saison serait de 4 à 6 mois,
- **CMRE** : haute saison du 1^{er} avril au 31 octobre soit 7 mois,
- **CCB** : encore en réflexion mais la durée de la haute saison serait de 4 à 6 mois,
- **Meuse-Ardenne** : encore en réflexion mais la durée de la haute saison serait de 4 à 6 mois.

Remarques des usagers sur les réflexions engagées sur la définition des saisons

Pierre DUBOURG fait état de plusieurs faits qu'il faut prendre en compte dans les réflexions à savoir que :

- le pic de trafic commercial sur le CCB se concentre principalement sur les mois de septembre et octobre (trafic d'engrais),
- le trafic sur Contrisson devrait doubler.

Il faut donc à tout prix maintenir les horaires 7h-19h sur ces 2 secteurs.

- ⇒ *Ces remarques seront prises en compte dans les réflexions.*

Pierre DUBOURG craint que cette nouvelle offre de service n'enterre un peu plus le métier de marinier dans un contexte qui n'est déjà pas très réjouissant.

Jacques LUCAS n'a pas de remarque à formuler par rapport à cette réorganisation mais tient juste à rappeler que la Boucle de Nancy est un produit commercial en développement et qu'il faudrait en tenir compte dans les réflexions menées. Par ailleurs, le fait de ne plus faire de distinction entre commerce et plaisance laisse la possibilité aux plaisanciers qui le souhaitent de démarrer à 7h00 sur les secteurs automatisés. C'est une bonne chose de pouvoir offrir ce choix là à la plaisance même s'il est probable dans les faits que très peu de bateaux démarreront à 7h00.

En ce qui concerne les réorganisations, Didier DIEUDONNE signale que la DT Nord-Est a deux objectifs pour 2018 : la réorganisation du canal des Vosges et du CMR Est. Puis, la

DT travaillera sur le CMRO et enfin sur le CCB (attente de la fin des campagnes d'automatisation).

Le sujet de la réorganisation sera récurrent dans les prochaines années et les usagers seront informés régulièrement de l'avancée des travaux. L'objectif de la réorganisation est la fiabilisation du réseau.

Les usagers s'accordent à dire que l'automatisation des ouvrages fonctionne très bien dans l'ensemble. La majorité des pannes proviennent le plus souvent d'un élément extérieur (embâcles ou mauvaises manipulations), il s'agit très rarement de pannes de l'automatisme en lui-même. Les pannes demeurent aléatoires et de ce fait, la présence d'un minimum de personnel reste indispensable.

5 – Bilan sur les contrôles de gendarmerie en 2016

Le Major BEAUVOIR signale qu'il n'a pas fait cette année un bilan chiffré des contrôles de gendarmerie car ces chiffres bruts ne reflètent pas vraiment la réalité.

En effet, en 2015 et 2016, tous les bateaux-logement présents sur le périmètre de la DT Nord-Est ont été contrôlés. Ces bateaux de gabarit Freycinet sont soumis à la même réglementation que les bateaux Freycinet qui naviguent. 90 % des bateaux contrôlés étaient en infraction avec environ une dizaine d'infractions pour chacun d'entre eux. En accord avec les différents parquets (Metz, Nancy et Épinal notamment), il a été convenu qu'il n'y aurait pas de poursuite si les personnes intéressées se mettaient en règle.

La BFG leur a laissé un délai d'un an pour la mise en conformité ce qui fausse les statistiques. Par exemple, des infractions constatées en 2015 n'entrent dans les statistiques qu'en 2016 à la clôture de l'infraction.

Dans l'ensemble, le bilan est plutôt très positif avec une stabilisation assez nette des infractions à la navigation.

D'une manière générale et cela est valable partout en France, le Major BEAUVOIR annonce :

- Une augmentation des contrôles notamment des personnes à bord. Du fait de l'état d'urgence et de la vigilance VIGIPIRATE, les contrôles d'identité seront renforcés.
- Une augmentation des contrôles mixtes avec VNF ce qui renforce l'autorité des agents de l'établissement. Cela permet également de résoudre des problèmes récurrents ou d'apaiser d'éventuels problèmes relationnels qui peuvent se produire entre les usagers et les éclusiers en poste.
- La mise en place de contrôles des constructions dans les zones rouges (zones inconstructibles car inondables sur lesquelles il y a malheureusement des constructions non autorisées).

Le Major propose de faire un bilan pour chaque catégorie d'usagers présents en séance :

- **NOLISES** : ils sont globalement en règle. Des contrôles des gens à bord sont effectués et ces contrôles sont l'occasion pour les clients de se renseigner sur certains aspects de la réglementation et sur les itinéraires.
- **PLAISANCE** : pas de problème particulier hormis le plaisancier dit "du dimanche" qui sort son bateau occasionnellement avec de nombreuses infractions constatées lors des contrôles (trop de monde à bord, manque de respect des autres, nuisances sonores, alcoolémie...).
- **CNBA / REPRESENTANTS MARINIERS**: dans l'ensemble, les mariniers respectent la loi même s'il y a encore quelques problèmes avec certains bateaux sur quelques thématiques (mariniers seuls à bord, manque des membres de l'équipage, non respect des consignes de sécurité...). Un problème récurrent qu'il convient de signaler est que sur certains bateaux sous pavillon étranger, il peut manquer régulièrement un ou plusieurs membres d'équipage qui sont alors remplacés par des personnes sous-qualifiées. Il s'agit de concurrence déloyale caractérisée.

- **CLUBS SPORTIFS** : les avirons et les canoës-kayaks ne sont pas verbalisés. La BFG est vigilante sur la situation des bateaux de sécurité qui accompagnent les sportifs. Ces bateaux doivent à minima détenir les équipements de sécurité à bord. Les gendarmes veillent également à ce que les sportifs ne se situent pas dans le chenal navigable pour ne pas gêner la navigation commerciale.
- **PECHEURS** : La BFG compte entre 100 et 150 infractions à la pêche pour 2016 (absence de cartes, moyens prohibés...). Les contrôles ont été renforcés dans les poissonneries et les restaurants du fait des problèmes sanitaires qui peuvent intervenir avec les produits de la pêche.

Remarques des usagers sur le bilan des contrôles de gendarmerie

Pierre DUBOURG demande si des tests d'alcoolémie sont effectués sur les agents VNF. Il évoque le cas d'un éclusier qui aurait été ivre dans l'exercice de ses fonctions à Janville. Il n'aurait pas été verbalisé malgré un contrôle effectué par la police et a continué sa journée de travail normalement. Il demande quelle serait la réaction de la BFG dans un cas similaire sur le périmètre de la DT Nord-Est.

⇒ *Le test d'alcoolémie des agents VNF ne rentrent pas dans les prérogatives de la BFG. Néanmoins, dans le cas d'une intervention quelconque, si l'éclusier présente des signes manifestes d'ivresse, l'état sera constaté par la gendarmerie et la hiérarchie de l'agent en question sera avertie.*

Michel ADAM n'était pas au courant des 150 infractions liées à la pêche mais demande qu'une copie des PV soit adressée au président de la Fédération de Pêche concernée afin de respecter la loi en la matière du code de l'Environnement.

⇒ *Ce n'est malheureusement pas possible car depuis un peu plus d'un an, tous ces PV sont électroniques et ne font l'objet d'aucune copie à la gendarmerie lors de leur envoi au contrevenant. Seul l'officier du Ministère Public se trouve dans la capacité d'en délivrer une copie sur demande.*

Pierre DUBOURG signale qu'aux Pays-Bas, une loi linguistique s'applique imposant aux marins étrangers de parler le néerlandais. Il se demande comment cela se passe en France avec les usagers étrangers.

⇒ *Ils n'ont pas l'obligation de parler français mais simplement une obligation de pouvoir faire leurs annonces dans cette langue.*

6 – Bilan sur les conditions de navigation en 2016

Les tableaux présentés répertorient les arrêts de navigation à la fois en nombre, en durée en heures navigables, en nombre de jours d'arrêt avec une ventilation selon les causes (chômages, grèves, crues, pannes...)

1. Tableau des arrêts de navigation "grand gabarit"

En 2016, la majeure partie des arrêts sur le grand gabarit étaient dus à des grèves (près de 80% du temps d'arrêt).

Pour plus de détails, se référer au diaporama

2. Tableau des arrêts de navigation "petit gabarit"

En 2016, les arrêts sur le petit gabarit étaient dus à :

- L'étiage pour 37,1 % du temps d'arrêt,
- La crue pour 34,9 %,
- Les travaux pour 15,7 %.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

Remarques des usagers sur le bilan des conditions de navigation

Michel ADAM demande ce qu'il en est des niveaux d'eau à l'heure actuelle et pense que des difficultés d'alimentation des canaux sont à craindre pour les semaines à venir.

⇒ *Des restrictions sont actuellement en cours sur le canal de la Meuse. Les débits réservés ne sont pas encore atteints pour l'alimentation de la plupart des canaux. Néanmoins, il est probable que des contraintes se posent rapidement notamment sur le CMRO. Malgré les réserves en eau, l'étiage pourrait arriver beaucoup plus tôt que d'habitude.*

Pierre DUBOURG demande que la profession soit prévenue le plus tôt possible en cas de restriction ou d'arrêt de navigation pour manque d'eau sur le canal des Vosges ou le CMR au minimum 15 jours avant.

⇒ *Lorsque la situation se complique au niveau de la gestion hydraulique, une cellule de crise se met en place et les usagers sont informés de l'évolution de la situation. Le fait de prévenir 15 jours avant reste difficile mais les usagers sont malgré tout prévenus des tendances.*

7 – Écoute externe 2016

Le bilan dressé est un peu différent des années précédentes. Il a été choisi de lister les principales remarques formulées en 2016 par les usagers par itinéraire, par thème (exploitation, entretien, valorisation, environnement, relationnel...) et de monter les solutions envisagées et/ou apportées ainsi que le budget alloué correspondant.

Pour les détails par itinéraire, se référer au diaporama

Michelle LAQUENAIRE signale aux usagers que toutes leurs remarques sont les bienvenues mais qu'il est important de préciser les lieux incriminés pour que des solutions puissent être trouvées. Ces remontées d'informations sont très précieuses.

Remarques des usagers sur l'écoute externe

Pierre DUBOURG signale que la CNBA a créé un rapport d'usagers qui va bientôt être mis en place et qui va également être transmis aux plaisanciers. Ce rapport pourra être alimenté par des photos et devra préciser les lieux des problèmes rencontrés par les usagers.

Jean-Marie LEPINE signale qu'il va établir un rapport également sur le parcours qu'il réalisera cet été.

8 – Statistiques du trafic

Le trafic fluvial du premier trimestre 2017 sur le réseau de la DT Nord-Est est présenté.

En nombre de passages, il y a une tendance à la baisse des bateaux de commerce entre le premier trimestre 2016 et le premier trimestre 2017.

En ce qui concerne la plaisance, l'évolution du nombre de passages est variable en fonction des écluses et est parfois difficilement explicable.

Globalement, l'évolution des chargements et déchargements effectués sur les voies navigables de la DT Nord-Est sur le 1^{er} trimestre est plutôt à la baisse (– 38,3 %) :

- -36,5 % sur la Moselle à grand gabarit,
- -53,4 % sur les autres voies navigables de la DT.

Au niveau de la répartition du trafic descente des marchandises transportées sur la Moselle, on constate une nette baisse du transport de céréales due à la mauvaise récolte céréalière de l'année 2016, ce qui explique une partie des baisses constatées.

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

Remarques des usagers sur les statistiques du trafic

Philippe HANCE dresse le bilan de la campagne céréalière de 2016 qui a été très mauvaise avec une chute de la récolte des céréales au Nord de la Loire.

- au niveau de la Coopérative Agricole de Lorraine, cette chute de la collecte et de la production des adhérents de l'ordre de 35%.
- la collecte est habituellement de l'ordre de 500 000 tonnes et au 30 avril 2017, elle était de l'ordre de 344 000. La CAL a néanmoins essayé de maintenir l'activité locale au travers des meuniers (transport par camion).
- le solde exportable (moindre sur cette campagne) part par la voie d'eau via la Moselle canalisée. De plus, le premier trimestre 2017 a été impacté par le phénomène des basses eaux sur le Rhin pénalisant encore plus l'activité jusqu'au 1^{er} mars 2017. Les chiffres devraient s'améliorer puisque la tendance actuelle est au chargement de 3 à 4 bateaux par jour.
- Pour la prochaine récolte à venir, la moisson a été très compliquée. Deux zones ont souffert du gel de début de printemps (zone Meuse et Toul-Pont-à-Mousson). Certaines parcelles impactées ne vont pas produire cette année ou vont changer de destination (une parcelle d'orge va devenir une parcelle de maïs). En conséquence, il est peu probable qu'on retrouve cette année les chiffres de l'activité 2015. Les résultats devraient être plutôt moyens.

Pierre DUBOURG signale qu'il y a beaucoup d'exportations pour la Belgique sur la région Champagne-Ardenne (Reims / Châlons-en-Champagne). Au regard de la mauvaise récolte, certains clients s'approvisionnent directement en céréales en Chine (céréales moins chères et de bonne qualité). Les mariniers craignent que ces clients ne s'approvisionnent de manière durable de cette manière et ce au détriment des céréales françaises.

- ⇒ *Philippe HANCE signale que la Chine est plutôt importatrice de céréales et non exportatrice. Les clients en question doivent plutôt s'approvisionner dans les pays de l'Europe de l'Est et au Canada. La CAL a déjà été confrontée à un approvisionnement provenant de Roumanie ou d'Ukraine. Ces céréales ont été acheminées par bateau via la Mer Noire jusqu'à Rotterdam ou Dunkerque en fonction de la taille du bateau. Les trafics Ukraine-Rotterdam reviennent à 12€ la tonne, ce qui est équivalent au coût d'un transport par camion depuis la Lorraine jusqu'à Lyon. Ces pays se mettent à travailler de mieux en mieux et ont un cours de la céréale inférieur au cours français. De plus, les taux de change font de ces pays des concurrents redoutables et qui se trouvent à notre porte. Ils ont un potentiel d'exportation phénoménal et qui n'est plus à démontrer. C'est pourquoi la notion de compétitivité est très importante aujourd'hui et c'est pour cela qu'il faut avoir des infrastructures, un réseau et des horaires fiables au niveau du transport fluvial pour rester compétitif.*
- ⇒ *Xavier LUGHERINI précise que les prix et les quantités produites par les pays concurrents dépendent néanmoins des années, des conditions météorologiques et des récoltes des autres pays.*

Pour mémoire, l'arrondissement Développement de la DT Nord-Est a, entre autre, pour mission au quotidien de :

- participer à des évènements (Riverdating, SILT) pour essayer de "vendre" la voie d'eau sur le périmètre de la DT, pour nouer des contacts et pour renseigner le public,
- établir une démarche auprès des établissements scolaires d'enseignement supérieur afin de sensibiliser les futurs décideurs, chargeurs ou gestionnaires logistiques de l'intérêt du recours au transport fluvial et de l'existence d'un autre mode de transport que celui qu'ils connaissent (route),
- organiser des démarches locales sur certaines filières spécifiques,
- poursuivre le travail de fond sur la fin des concessions des 4 ports publics sur la Moselle : les contrats de concession arrivent à échéance fin 2018 et des travaux de réflexions sont en cours avec les partenaires et les collectivités pour établir un bilan de ces concessions et définir une nouvelle gouvernance afin de dynamiser la Moselle.

Xavier LUGHERINI évoque quelques actions actuellement en cours au niveau du transport :

- un travail en partenariat avec une entreprise pour trouver un site de déchargement à l'amont de la Moselle,
- une action de sensibilisation des entreprises de la métallurgie autour de Saint-Dizier : organisation d'un petit-déjeuner d'information et de sensibilisation pour le transport de colis lourds le 22 juin 2017,
- un travail en lien avec les ports pour répondre aux attentes de plusieurs chargeurs qui sont à la recherche d'endroits pour pouvoir charger/décharger ou stocker des marchandises.

VNF dispose d'un système d'aides le Plan d'Aide au Report Modal (anciennement Convention d'Embranchement Fluvial) qui en échange de la réalisation de trafics permet de subventionner des travaux permettant la mise en œuvre de transports fluviaux. Un des derniers contrats qui a été signé l'année dernière va ramener un trafic de 420 000 tonnes sur la Moselle.

Michelle LAQUENAIRE signale que VNF s'engage pleinement au côté des acteurs territoriaux pour favoriser le tourisme fluvial et fluvestre et évoque les deux démarches engagées sur la DT Nord-Est :

- Une démarche partenariale sur le canal des Ardennes pour aboutir à un contrat de canal avec un travail de fond avec les collectivités pour leur faire prendre conscience du potentiel de cet itinéraire et travailler ensemble à la définition d'une stratégie et à la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions
- Une démarche partenariale sur le CMR et la Boucle de la Moselle de Réchicourt à Lay-Saint-Rémy afin de formaliser une stratégie de développement touristique avec les territoires.

Ces différentes études répondent au plan stratégique de VNF et au projet de service de la DT Nord-Est.

La DT Nord-Est participe également à des évènements locaux et nationaux tels que :

- Fête du Nautisme à Pont-à-Mousson le 04 juin 2017,
- Semaine Européenne du Développement Durable du 30 mai au 5 juin 2017 (opérations ramassage de déchets, intervention de sensibilisation au développement durable dans les écoles),
- Rencontre Nationale du Tourisme Fluvial, la prochaine aura lieu en février 2018 à Bordeaux.

Remarques des usagers sur les actions de développement

Pierre DUBOURG évoque l'étude en cours "Corridor Amsterdam-Genève" pour laquelle il n'a même pas été mentionné la Moselle à grand gabarit. Dans cette étude, le grand gabarit s'arrête au Luxembourg. De même, dans l'étude Corridor Amsterdam-Marseille, il n'est même pas fait mention des canaux à petit gabarit. Il en conclut donc qu'il y a encore

énormément de travail pour sensibiliser les pouvoirs publics sur les potentiels et les attraits du transport fluvial.

- ⇒ *Ce sont des études européennes. L'Europe a établi une classification du réseau navigable différente de celle établie en France avec trois catégories à savoir :*
 - *Le grand gabarit « cœur de réseau » (pour notre territoire s'arrête à Metz)*
 - *Le grand gabarit « autre » (Frouard)*
 - *Le reste du réseau navigable (petit gabarit notamment)*
- ⇒ *Les réflexions européennes portent très souvent sur le réseau grand gabarit cœur de métier c'est pourquoi la Moselle ou le petit gabarit n'y apparaissent pas toujours directement.*

Jean-Marie LEPINE signale que l'ANPEI va organiser une croisière cet été sur le canal des Ardennes sur une dizaine de jours du 13 au 23 juillet 2017 avec une dizaine de bateaux. Les plaisanciers vont essayer de rencontrer les élus dans le cadre de cette croisière afin de montrer les intérêts du tourisme fluvial et essayer de trouver des actions à mettre en place dans le cadre du contrat de canal des Ardennes. Il est également prévu de rencontrer la presse pour vendre le tourisme fluvial.

- ⇒ *Le chef de l'UTI Meuse-Ardenne va être prévenu de ce projet afin que les conditions de navigation soient optimales pour le passage de ce convoi et pour s'assurer que les capacités de stationnement soient suffisantes.*

10 – Questions diverses

Michel ADAM souhaite intervenir sur l'accessibilité du Domaine Public Fluvial. Les pêcheurs rencontrent de plus en plus de difficultés pour accéder au DPF. Il rappelle que dans la région, les fédérations de pêche versent 200 000 € à l'Etat pour exercer le droit de pêche et pour accéder au DPF. Néanmoins, les pêcheurs sont de plus en plus confrontés à des barrières d'interdiction qui empêchent les accès. De même, les personnes handicapées ne peuvent pas accéder aux pontons PMR (personne à mobilité réduite) qui leur sont dédiés.

- ⇒ *Ces questions d'accessibilité pourront être abordées lors de la rencontre entre les pêcheurs et VNF prévues le 06/09/2017.*

Michel ADAM souhaite également aborder la question de la gestion de la ripisylve en bord des fleuves navigables comme la Meuse. Il constate qu'il y a énormément d'arbres tombés dans l'eau et il déplore l'absence de prévention (des arbres prêts à tomber ne sont pas coupés et finissent dans les cours d'eau). L'agence de l'eau met en place des financements pour la gestion de la ripisylve afin d'éviter les désagréments que peuvent causer ces chutes d'arbres ou de végétaux dans l'eau (obstruction à la navigation notamment). Il demande si VNF prévoit des actions pour la gestion de la ripisylve car VNF est responsable jusqu'à la crête des berges.

- ⇒ *L'intervention de VNF sur les arbres dépend de l'accessibilité. Les sites en question ne sont souvent pas accessibles en voiture ou à pied ce qui rend les interventions impossibles.*
- ⇒ *VNF applique une politique de prévention et d'intervention en fonction des budgets alloués.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE propose de convenir avec les fédérations de pêche d'échanger des informations sur le sujet. Les pêcheurs peuvent alerter les services de VNF sur des situations dont ils sont témoins.*
- ⇒ *Cette question pourra être abordée lors de la rencontre entre les pêcheurs et VNF prévues le 06/09/2017.*

Pierre DUBOURG souhaite revenir sur la question du débarquement des véhicules dans les écluses du réseau Freycinet. A l'heure actuelle, il n'existe pas de débarcadère pour les voitures et un arrêté préfectoral a été pris interdisant le débarquement des véhicules aux écluses. La CNBA est actuellement en contact avec les chefs des UTI CCB et CMRO pour que les voitures des marinières puissent être débarquées sur des sites accédant directement

à la route. Étant donné le coût d'un débarcadère, il est peu probable que VNF en installe à tous les quais. De ce fait, les marinières demandent à pouvoir débarquer les véhicules dans les écluses comme cela a toujours été toléré et malgré l'interdiction stipulée par l'arrêté préfectoral.

- ⇒ *Un recensement des endroits prioritaires est actuellement en cours sur tout le réseau de la DT afin de pouvoir trouver des solutions à la fois peu onéreuses et surtout offrant des conditions de sécurité suffisantes pour les usagers. Le débarquement dans les écluses demeure dangereux.*
- ⇒ *Il n'est malheureusement pas possible de prévoir des aménagements partout.*
- ⇒ *Le problème du débarquement aux écluses suppose également un accès convenable au terre-plein puis à la route.*

Pierre DUBOURG demande à ce que les brise-glaces soient mieux répartis sur le réseau. Cette année, il y en avait 4 sur le CMRO et 1 seul sur le CCB. Il en profite pour remercier les équipes du CMRO et du CCB qui ont fait leur possible pour intervenir au plus vite afin de ne pas bloquer trop longtemps les bateaux lors de la campagne de glace de cet hiver.

- ⇒ *Plusieurs problèmes de positionnement des brise-glaces ont été rencontrés lors de la campagne hivernale couplés à des phénomènes d'étiage qui ont gêné certains engins dans leur déplacement.*
- ⇒ *La flotte de brise-glaces vieillit et il est difficile de la renouveler du fait de la faible fréquence des épisodes de glace (une campagne significative tous les 3/4 ans sur les dernières années).*
- ⇒ *Un débriefing a été réalisé sur le sujet afin d'apporter des améliorations dans le positionnement de la flotte notamment et de pouvoir faire face dans les meilleures conditions à un nouvel épisode tel que celui connu cet hiver.*

Jacques LUCAS signale que Jean-Michel ZORN, Président de l'Association pour le Développement et le Tourisme Fluvial, demande qu'un fléchage soit installé à l'écluse de Réchicourt pour accéder aux barbecues, les plaisanciers ont tendance à utiliser les passerelles interdites pour atteindre le site en question.

- ⇒ *Cette demande sera transmise à l'UTI CMRE-EN.*

Pierre DUBOURG évoque la création du bureau de l'Association "Agir pour le Fluvial" et signale qu'une réunion se tient à Nancy le 14 juin à laquelle des représentants de VNF sont les bienvenus. Cette association regroupe tous les acteurs du fluvial (courtiers, fédérations de pêche, marinières, associations de plaisanciers, des croisiéristes...) et a pour objectif d'aider VNF à trouver des fonds pour améliorer les conditions de navigation et les infrastructures.

Pierre DUBOURG signale avoir transmis quelques photos de transport de colis lourds par voie d'eau à Monsieur MAURICE pour illustrer le propos du petit déjeuner d'affaires organisé le 22 juin à Saint-Dizier.

Pierre DUBOURG invite toutes personnes intéressées à bord de son bateau afin de découvrir son métier et de constater de visu les conditions de navigation.