

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion commune de la Commission Locale des Usagers des DT Strasbourg et Nord-Est du 13 mai 2016

Réunion du 13 mai 2016

à Réchicourt-le-Château – salle socio-éducative

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

- Gérard KELLE, Maire de Réchicourt-le-Château

Activité "Transports"

- Pierre DUBOURG (CNBA),
- Guy MANOUVRIER (Les Transports au Fil de l'Eau)

Activité "Plaisance"

- Jean-Marie LEPINE (ANPEI),
- Pierre PEETERS (ANPEI)

Catégorie "Experts"

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz),
- Mark BOSTIN (Croisières Touristiques Françaises),
- Jean-Louis GILLET (FD AAPPMA 54)
- Philippe HANCE (Coopérative Agricole de Lorraine),
- Marcel HERZOG (APPMA La Sarrebourgeoise),
- Gilles KRAHENBUHL (FD AAPPMA 57, représentant URGE),
- Jean-Pierre LATIMIER (Fédération Française de Cano-Kayak),
- Jean-Louis LEMEN (AAPPMA Strasbourg),
- Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial),
- Commandant Nicolas MEJENNY (Compagnie Fluviale de gendarmerie de Strasbourg)
- François MEYER (LOCABOAT),
- Toni NICOLAY (H et S Container Line) ,
- Marcel PHILIPPON (FD AAPPMA 57, Représentant URGE),
- Yann QUIQUANDON (BATORAMA),
- Gérard RETTIEN (Comité National Olympique et Sportif),
- Philippe WALTHER (CROISIEUROPE),
- Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial),
- Jean-Michel ZORN (Président association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial)

VNF :

- François DIDOT (UT CS / DTS),
- Didier DIEUDONNE (Directeur territorial Nord-Est),
- Bruno DUFOUR (Directeur Territorial adjoint Strasbourg),
- Jean-Marie HAM (AEME / DTNE),
- François HOFF (UTI Moselle / DTNE),
- Jean-Laurent KISTLER (Développement / DTS),
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE),
- Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE),
- Michel MALINGREY (UTI CMRO / DTNE),
- Daniel MARTIN (UTI CMRE-EN / DTNE),

| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> • Magali MEUDRE (Développement / DTS), • Yannick PAYOT (UTI Vosges / DTNE), • Guy ROUAS (Directeur territorial Strasbourg) • Marc SCHWAGER (AEME / DTNE), • Vincent STEIMER (UT CMR / DTS), • Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE). <p>Excusés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Michel ADAM (URGE), • Patrick BIDARD de la NOE (France AGRIMER), • Patrick BOVET (FFPP), • Richard BREEDTBUIJN (Le Boat), • Alfred CARIGNANT (Les Canalous), • Eric CHRETIEN (CAL), • Bruno COSSIAUX (CNBA), • Gérard D'ABOVILLE (CSNPSN), • Olivier DELCOURT (CNBA), • Bernard DEMICHELLI (URGE), • Pierre HECKMANN (AUTF), • Jean-Laurent HERMANN (CFNR), • Jean-Claude JACQUES (FD 54), • Valérie JURIN (FFPP), • Jacques KOPFF (AFPI), • Didier LEANDRI (CAF), • Yves LYON-CAEN (FIN), • Dominique MAAS (TMF Operating, représentant TLF Est), • Denis MASSEGLIA (CNOSF), • Marie-Camille MOHIER (HOLCIM, représentante UCL), • Christine MOREL (Rhénus, représentante TLF Est), • Philippe NAGEL (UCL), • Serge PALLARES (FFPP), • Jean-Pascal PLANSON (Locaboat) • Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante CAF), • Reynald SCHAICH (BATORAMA), • Christian SCHMITER (CROISIEUROPE), • Gérard THIEBAUT (Canal Evasion) <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • DBA, • France Hydroélectricité, • Béton FEHR, • Nicol's, • La Glissoire, • Landes Verband Motorbootsport Baden WURTTENBERG |
|--|--|

Diffusion : Participants

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

DT Strasbourg : Direction, UT, Développement, Pôle Exploitation

Didier DIEUDONNE et Guy ROUAS ouvrent la séance, invitent les participants à se présenter et présentent l'ordre du jour de la réunion.

L'idée d'une réunion commune de la CLU entre les 2 directions territoriales Nord-Est et Strasbourg provient :

- d'une part de la prise en compte de la nouvelle dimension du territoire suite à la réforme territoriale et au regroupement des trois anciennes régions Lorraine, Alsace et Champagne-Ardenne en une grande région Grand Est depuis le 01/01/2016,

- d'autre part de la mise en place de réflexions communes sur le réseau navigable de ce territoire pour une simplification des échanges avec les usagers afin d'apporter un service de qualité.

1 – Point sur le plan stratégique de VNF 2015-2020

Ce projet stratégique a été lancé par l'établissement l'année dernière et a déjà été présenté en Commission Nationale des Usagers (CNU) et en Commissions Locales des Usagers (CLU).

Fin 2015, le Conseil d'Administration (CA) de VNF a examiné les propositions de la Direction Générale et a entériné la majeure partie desdites propositions. Il reste cependant quelques sujets en attente relatifs notamment à la classification des voies du réseau.

A ce jour, le projet stratégique est bel et bien engagé et 23 chantiers de travail relatifs au projet ont été identifiés pour les mois à venir, liés à l'évolution de la voie d'eau et à l'organisation interne de VNF.

Concernant la classification du réseau, la nouvelle offre de service est quasiment stabilisée, mais il subsiste encore une interrogation par rapport à la classification du CMR Ouest. Son positionnement est encore soumis à discussions et fera l'objet d'un positionnement de la part du CA de VNF lors de sa séance du mois de juin. L'objectif est d'obtenir pour cette section, une exploitation de type touristique plutôt qu'une exploitation "à la demande", ce qui répondrait aux souhaits des usagers exprimés durant toute l'année 2015.

D'un point de vue général, des réflexions internes sont en cours sur les futures organisations liées à l'exploitation, à la maintenance et à l'entretien du domaine qui doivent se mettre progressivement en place dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan stratégique. Ces réflexions sont importantes car elles changent le fonctionnement actuel interne mis en place dans ces 3 domaines.

L'offre de service doit être saisonnière c'est à dire qu'elle doit être organisée en fonction des saisons d'activités et doit répondre au mieux aux besoins des usagers tout en consacrant le juste niveau des effectifs à l'ensemble des activités.

Cette philosophie donnera lieu à une communication plus précise au fur et à mesure de la mise en place des organisations. Ces dernières passent forcément par une rationalisation des moyens. Faire mieux avec moins de moyens, tel est l'objectif de ce plan stratégique.

Le plan stratégique souhaite également inscrire les démarches dans les territoires et construire avec les territoires des partenariats forts. Cet aspect vise à faire en sorte que l'établissement construise avec les collectivités, les professionnels de la voie d'eau et d'autres acteurs utilisateurs de la voie d'eau (chargeurs...) des partenariats qui garantissent d'une part de bien répondre à leurs besoins et d'autre part de les associer plus étroitement à la gestion du réseau et à son évolution.

L'idée est de faire prendre conscience aux élus de la grande région Grand Est du patrimoine fluvial et du potentiel qui y est lié, qu'il soit de nature touristique, économique ou environnemental afin qu'il soit pris en compte dans leurs outils de programmation d'investissements et de fonctionnement.

La gestion hydraulique est une problématique qui fait également partie du projet. L'établissement doit donc se préparer à une gestion économe de l'eau pour garantir la navigation et le bon usage de cette eau afin de faire face aux évolutions des besoins en eau et des conditions climatiques.

Remarques des usagers par rapport au projet stratégique de VNF :

Jacques LUCAS demande si ce sont les comptages qui vont déterminer la classification des itinéraires.

- ⇒ *Le classement des itinéraires est bel et bien fonction des comptages de bateaux. L'organisation doit être suffisamment souple pour tenir compte des particularités locales de chaque itinéraire et pouvoir s'adapter à la présence des différentes activités (loueurs etc.) et aux différents projets de développement qui peuvent émerger.*

Jean-Michel ZORN souhaite connaître les réflexions en matière de gestion hydraulique notamment sur le canal de jonction et le canal des Vosges qui souffrent tous les ans de pénuries d'eau ce qui engendrent très souvent des restrictions ou des arrêts de navigation prolongés en pleine période touristique.

Pierre DUBOURG souhaite un éclaircissement par rapport aux termes "haute saison" et "basse saison" pour les horaires de navigation et souhaite savoir ce que sous-entend le passage touristique sur le CMR Ouest (horaires pour les mariniers, temps d'attente pour les dépannages etc.). Les mariniers souhaitent pouvoir naviguer de 7h à 19h toute l'année et être dépannés dans un délai raisonnable. Enfin par rapport à la gestion de l'eau, il signale que de nombreuses fausses bassinées sont réalisées sur le CMR Ouest tous les jours engendrant une perte d'eau considérable alors qu'il a été évoqué précédemment que l'établissement agissait pour une gestion raisonnée et économe de l'eau.

Pierre PEETERS signale avoir évoqué la question des fausses bassinées en CNU, problème récurrent sur le CMR. Systématiquement, l'écluse se remet dans sa position normale après une bassinée, ce qui générerait à chaque fois une fausse bassinée. Les plaisanciers demandent que les écluses restent dans la position de la précédente bassinée durant toute l'amplitude de navigation de la journée. Après 19h, le cycle de sécurité peut se remettre en place.

- ⇒ *La basse saison est caractérisée par un certain nombre de passages de bateaux. C'est sur cette base qu'est bâti le socle de l'organisation de l'établissement. Dès que ce seuil est dépassé, on bascule en "moyenne" ou en "haute saison". L'organisation est donc adaptée en fonction de ce surplus de trafic par rapport au niveau de base.*
- ⇒ *Le principe est de travailler l'organisation pour renforcer au bon moment le socle de base par des emplois saisonniers qui complètent les équipes de titulaires au niveau de l'exploitation, de la maintenance et de l'entretien.*
- ⇒ *Il existe trois classements des itinéraires dans l'offre de service :*
- *A la demande : s'il y a très peu de trafic, la navigation se fera systématiquement à la demande (annonce obligatoire pour chaque passage sur l'itinéraire),*
 - *Touristique : une annonce est obligatoire en basse saison et le service est permanent en haute saison,*
 - *Permanent : le service est assuré en permanence (comme sur la Moselle par exemple).*
- ⇒ *La proposition portée par la DTNE permettrait de faire passer le CMR Ouest de la catégorie la plus faible "à la demande" à la catégorie "touristique" et ceci afin de maintenir des conditions de navigation semblables à celles qui existent aujourd'hui.*

Jacques LUCAS demande s'il est garanti que les bateaux pourront naviguer de 7h à 19h.

- ⇒ *Le service sera adapté en fonction du trafic. Ainsi, il n'est pas nécessaire de mettre en place des moyens surdimensionnés lorsque le trafic est faible. Par contre, l'établissement adaptera le service en fonction de la demande pour que les bateaux puissent naviguer dans de bonnes conditions.*
- ⇒ *La garantie d'une amplitude horaire de 12h fait encore l'objet d'examens. C'est l'objectif visé sur les secteurs automatisés. Par contre, il subsiste encore sur le réseau des secteurs manuels pour lesquels cette question n'est pas réglée mais l'établissement espère pouvoir répondre par une offre adaptée au trafic.*

Pierre DUBOURG signale que le trafic faible sur certaines voies est dû au manque d'entretien et ajoute qu'il met 10 à 20h de plus qu'il y a quelques années pour faire certains

canaux. Par ailleurs, il veut être certain que sur un canal à faible trafic, toutes les mesures seront mises en place pour le passage des bateaux. Il pense notamment à l'ajustement du niveau des biefs. Les marinières ne souhaitent pas qu'on leur impose des détours.

⇒ *La gestion hydraulique sera bien garantie même sur un canal à faible trafic. La réponse sera ciblée en fonction du passage des bateaux.*

Jean-Michel ZORN rappelle ce qu'il a déjà évoqué lors des dernières CLU et CNU, à savoir qu'il souhaite une amplitude de navigation la plus longue possible pour les plaisanciers en période de haute saison touristique et que le délai d'attente en cas de pannes reste raisonnable.

⇒ *En matière de pannes, le service effectue tout d'abord une maintenance préventive des écluses automatisées de sorte qu'il y en ait le moins possible afin de minimiser les besoins en personnel. Les délais d'attente sont d'avantage liés à la distance que les agents ont à parcourir pour atteindre l'ouvrage à traiter plutôt que par des situations de pause méridienne ou de changement d'équipe. Mais toutes les situations doivent être prises en compte dans la nouvelle organisation.*

Mark BOSTIN demande s'il est exact que tous les bateaux dont l'enfoncement est supérieur à 1,40 m ne pourront plus passer sur le CMR Ouest. C'est ce qui a été sous-entendu en CNU à Paris lors de la première présentation du projet stratégique.

⇒ *Il en était effectivement question lorsque le CMR Ouest était classé en niveau de service "à la demande" car le mouillage n'était plus garanti à 2,20 m. Mais, ce n'est plus le cas. A partir du moment où il a été reclassé en "saisonnier", le mouillage garanti est repassé à 2,20 m.*

Mark BOSTIN suppose que c'est le comptage aux écluses qui a été pris en compte pour la première classification des voies du projet stratégique et cela coïncide avec la fermeture du Plan Incliné d'Arzwiller pendant près de 2 ans qui a engendré une baisse importante de trafic. Cela peut peut-être expliquer le fait que le CMR ait été classé dans l'offre "à la demande" au départ.

- ⇒ *Marc SCHWAGER explique que par la suite des comptages ont été refaits ce qui a engendré une évolution de classement pour le CMR.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE signale que la classification définitive du CMR Ouest sera entérinée lors du prochain Conseil d'Administration. Elle prendra en compte les arguments des DT concernées en matière d'organisation mais aussi les différentes remarques des usagers remontées en la matière tout au long de l'année 2015.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE propose à Mark BOSTIN de lui faire part de ses arguments supplémentaires pour qu'ils soient remontés au CA afin que la classification du CMR Ouest évolue définitivement en "saisonnier".*

Concernant les dépannages, Jacques LUCAS signale qu'il existe plusieurs niveaux d'automatisation et d'intervention (dépannage à distance sur le canal de la Sarre par exemple) et demande s'il est possible à l'avenir que de tels systèmes soient mis en place sur tous les réseaux automatisés.

- ⇒ *Les ouvrages ne sont pas dépannés à distance sur le canal de la Sarre. Une observation du réseau s'effectue avec des remontées d'informations qui donnent avec précision le composant de l'ouvrage qui est en panne. Des équipes sont alors dépêchées sur place. Il n'est pas encore question pour l'instant de télémaintenance des ouvrages à distance.*
- ⇒ *Néanmoins quelques remises en route peuvent être faites sur le canal de la Sarre notamment après des cycles trop longs. Le principal atout de la gestion des dépannages sur cet itinéraire reste malgré tout le diagnostic de la panne qui engendre un gain de temps puisque l'organe défectueux est déjà identifié et les agents déployés savent déjà où intervenir à l'arrivée sur place et ont en leur possession le matériel adéquat. Cela fait partie de la rationalisation des moyens.*

- ⇒ *Didier DIEUDONNE signale qu'il est important d'accompagner le plan stratégique en matière de modernisation du réseau (automatisation, pilotage de la gestion hydraulique etc.). Il est bien conscient que la tâche n'est pas aisée dans la mesure où les investissements restent difficiles. Il ajoute avoir fait le "forcing" au niveau du siège pour que parallèlement à ces actions, il y ait une poursuite de la modernisation des ouvrages car il existe encore des postes fixes et des écluses en mode manuel sur le réseau.*
- ⇒ *Il est important que la rationalisation en termes d'effectifs s'accompagne d'une fiabilisation du réseau et d'un meilleur pilotage de la gestion hydraulique afin de pouvoir anticiper les éventuelles pannes ou problèmes.*

Pierre PEETERS signale être en accord avec la proposition d'une offre de service en fonction de la demande mais il demande également que les canaux soient dans un bon état de navigabilité. VNF doit être le garant des interconnexions pour la recherche de partenariats avec les collectivités afin que le réseau soit bien entretenu pour permettre le passage des bateaux sans encombre. Par ailleurs, il a le sentiment qu'il y a une différence de traitement du réseau entre la DTNE et la DT Strasbourg.

- ⇒ *La taille du réseau n'est pas la même côté Nancy et côté Strasbourg. De plus, il semblerait que davantage de moyens étaient "historiquement" alloués à la DT Strasbourg.*
- ⇒ *Chaque bassin a sa spécificité et les problématiques ne sont pas les mêmes à Nancy et à Strasbourg.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE signale que la DTNE continue à faire des efforts au niveau de l'entretien du réseau malgré un budget qui diminue depuis quelques années. Il signale que cette remarque sera remontée au niveau du siège et permettra peut-être d'obtenir pour la DTNE un budget plus conséquent pour les prochaines années.*
- ⇒ *Guy ROUAS ajoute que la DT Strasbourg souffre elle aussi de restrictions de budget. Son budget d'investissement a été divisé par 2 en quelques années.*

Par rapport aux périodes "basse saison" et "haute saison", Patrice YAX souhaiterait avoir les mêmes horaires sur les mêmes périodes pour les 2 directions territoriales. Les dates de la "basse saison" et de la "haute saison" ne sont pas les mêmes. L'activité de Navig'France étant située géographiquement pratiquement à la frontière entre les 2 DT, il espère une homogénéisation sur les horaires de navigation.

- ⇒ *Au-delà de cette CLU commune, les DTNE et DT Strasbourg travaillent en commun quotidiennement pour permettre une harmonisation de traitement des réseaux. De nombreux efforts en la matière ont été entrepris ces dernières années. Il paraît toutefois difficile d'obtenir les mêmes horaires que la DT Strasbourg jusqu'à Nancy au vu du trafic actuel moins important sur le secteur de Nancy.*

Didier DIEUDONNE conclut les débats sur le plan stratégique en indiquant qu'un point sur son avancement sera de nouveau fait lors de la prochaine CLU.

2 – Point d'étape sur le RPP

Marc SCHWAGER signale que la révision des RPP s'inscrit dans le plan stratégique puisque l'objectif est d'avoir une réglementation adaptée à la spécificité de chaque usager et plus homogène et plus égalitaire entre les usagers.

Une phase de concertation s'est ouverte l'année dernière pour ajuster les RPP validés au 1^{er} septembre 2014.

L'année 2016 a été consacrée à la finalisation de la procédure de concertation et de consultation.

Pour mémoire, il y avait trois grands types de révision au sein des RPP :

- **Des sujets nationaux** relatifs au gabarit des ouvrages circulant sur le réseau, à une harmonisation sur les vitesses autorisées sur les canaux et rivières navigables, au gilet de sauvetage et aux précisions concernant l'utilisation de l'AIS. Ces rédactions ont été traitées au niveau national et ont fait l'objet d'arbitrage commun suite à des réunions qui avaient eu lieu fin 2014/début 2015. Ces travaux ont été présentés à la CNU de juin 2015. Des réunions d'échanges complémentaires se sont tenues dans le courant de l'année 2015 au niveau de VNF Siège avec des représentants de la batellerie. Parallèlement, des dispositions transitoires prises en 2015 par avis à la batellerie et permettant d'introduire une tolérance par rapport au gabarit des bateaux sont reconduites mensuellement en 2016 jusqu'à finalisation de la procédure.
- **Des articles sur des sujets de portée locale** où des améliorations sont apparues possibles suite aux différents échanges en CNU et CLU et notamment sur les restrictions en périodes de crue, le croisement et le trématage, les passages étroits, la limitation de vitesse et le stationnement. Des amendements vont être proposés au Préfet sur ces différents articles.
- **Des articles relatifs aux activités nautiques notamment la restriction de navigation à certains modes de navigation, l'éclusage et les sports nautiques.** Concernant les sports nautiques, il s'agit d'un article spécifique qui s'oriente vers un régime général commun à toutes les embarcations mues à la force humaine mais avec certaines dispositions particulières pour celles qui sont sous la responsabilité d'une structure sportive soumise au Code du Sport. Une conférence locale spécifique a été organisée à Nancy en avril 2015 pour recueillir les revendications en la matière puis des réunions locales par itinéraire se sont tenues en juin 2015. Les résultats de ces différents travaux ont été présentés lors des CLU de mai et de novembre 2015. Depuis, un travail important a été mené au niveau national afin de valider les rédactions proposées. Ces dernières ont été entérinées lors d'une réunion entre les directions techniques nationales des ligues de canoë-kayak et d'aviron, la direction des sports, et la direction de l'infrastructure et des transports en présence de VNF. Les dispositions prévues qui doivent être introduites au niveau local ont été jugées valables juridiquement et validées au niveau national. Afin de pouvoir se projeter dans la nouvelle réglementation, une disposition à titre expérimental a été prise à Nancy pour permettre la pratique de l'aviron sur le CMR Est à Nancy lors des crues de la Meurthe. Par ailleurs, les dispositions transitoires prises localement en 2015 par arrêtés préfectoraux ont été reconduites en 2016.

Calendrier à venir :

- Maintenant que les directions centrales et le ministère ont entériné les différentes rédactions, le ministère des transports va adresser un courrier à destination du Préfet coordonnateur de chaque itinéraire afin d'expliquer que la démarche de concertation a abouti à de nouvelles rédactions.
- Ensuite, il convient de mettre en place une consultation locale officielle sur la mise en place des nouveaux RPP sous les mêmes modalités qui ont été mises en œuvre en 2014.
- Suite à l'envoi de ce courrier, chaque direction territoriale pilote de RPP va adresser au Préfet coordonnateur les projets d'arrêtés qui seront renvoyés à l'ensemble des personnes concernées avec un délai d'un mois pour formuler les remarques.
- S'en suivra une phase de synthétisation des retours et d'arbitrage des préfets si besoin pour certaines rédactions qui pourraient encore poser problème, puis la prise d'un arrêté modificatif pour chaque RPP et la publication d'une version consolidée des RPP sur les sites internet de VNF et de la DTNE.

Remarques des usagers par rapport au RPP :

Jacques LUCAS demande à quelle échéance est prévue une publication de la version consolidée des RPP.

⇒ *A partir du moment où les préfets sont mobilisés, il faut compter 4 à 5 mois de procédure. VNF espère lancer la procédure rapidement de sorte que la*

consolidation des RPP se fasse avant la fin de l'année 2016 et éviter ainsi que les mesures temporaires doivent être reconduites en 2017.

Jean-Michel ZORN demande quelle version des RPP doit être détenue par les usagers à bord à l'heure actuelle.

- ⇒ *Les usagers doivent posséder la version signée au 1^{er} septembre 2014. Ce sont les seuls RPP en vigueur actuellement. La brigade fluviale applique une tolérance sur les dispositions qui vont être amendées.*

Patrice YAX demande que ces RPP soient disponibles au minimum en 2 langues, en anglais notamment qui est parlé par un plus grand nombre d'usagers.

- ⇒ *La demande est enregistrée. C'est la première fois qu'une requête de ce type est formulée.*
- ⇒ *La brigade fluviale précise que la version à bord doit être dans la langue de la personne qui loue le bateau.*

Jacques LUCAS rebondit sur la remarque de la brigade fluviale et estime que cela va être très difficile à réaliser puisqu'il y a beaucoup de nationalités différentes qui louent des bateaux.

- ⇒ *Guy ROUAS estime également qu'il paraît difficile de traduire en plusieurs langues des aspects réglementaires. Le chantier serait beaucoup trop fastidieux et source d'incompréhensions, d'incohérences et de mauvaises interprétations.*
- ⇒ *Marc SCHWAGER répond que la problématique de la langue est un sujet d'ordre national et sera remontée dans le cadre de la consultation officielle qui sera lancée prochainement.*
- ⇒ *Le Major BEAUVOIR précise que la brigade fluviale tolère que ne soient traduits uniquement les éléments importants de la réglementation (uniquement certains articles).*

Patrice YAX et Jacques LUCAS demandent que dans ce cas, une liste exhaustive des articles importants soit établie.

- ⇒ *Cette demande sera exprimée lors de la prochaine consultation.*

Gérard RETTIEN demande si les sens de navigation ont été modifiés sur la Moselle et demande d'être avisé par tous les changements sur les RPP.

- ⇒ *Le RPP n'indique rien sur cette question. Par contre, les arrêtés temporaires pris en 2015 mentionnaient une circulation préférentielle sur une rive plutôt qu'une autre en fonction des installations du club dans un souci de sécurité et pour minimiser les traversées du chenal navigable. Ces arrêtés ont été prolongés en 2016 même si cette mention de la rive a été assouplie par endroit. Dans le cadre du futur RPP Moselle, la navigation ne sera plus contrainte "rive droite / rive gauche" mais devra toujours s'effectuer à proximité des rives pour laisser le chenal à la navigation de commerce.*

Gérard RETTIEN signale qu'il représente le Comité Régional Olympique et Sportif et il s'aperçoit qu'il est totalement absent des différentes phases de concertation et de tractation.

- ⇒ *Didier DIEUDONNE le rassure en lui disant qu'il sera bel et bien consulté et associé dans le cadre de la prochaine consultation.*
- ⇒ *Les fédérations nationales qui sont présentes au niveau national dans les tractations se doivent également de rendre compte aux clubs des avancées sur la réécriture des RPP.*

Patrice YAX signale avoir récemment reçu le nouveau décret concernant la modification du matériel de sécurité sur les bateaux de plaisance. En l'occurrence, les bateaux nolisés

subissent des modifications de l'armement et il demande qui est compétent pour fournir des renseignements sur le sujet.

⇒ *Ce décret a été pris par le ministère des transports. VNF est un établissement public gestionnaire de la voie d'eau et à ce titre a une compétence sur la police de la navigation. Par contre, tout ce qui relève de l'armement et de l'immatriculation des bateaux est une compétence qui revient à l'État et qui est géré localement au pôle navigation de la DDT à Strasbourg.*

Patrice YAX s'étonne de ne pas être prévenu en amont de la parution d'un tel décret qui en l'occurrence impacte sa flotte de bateaux. Les loueurs de bateaux se retrouvent une fois de plus devant le fait accompli, doivent se mettre aux normes par rapport aux nouvelles obligations en matière d'armement et ont peu de temps pour pouvoir le faire (impossible de négocier des prix pour les nouveaux équipements).

⇒ *Ce problème sera remonté auprès du pôle navigation de la DDT 67 afin qu'il y ait plus de communication avant la parution ou la modification d'un décret de ce type.*

Patrice YAX et Jacques LUCAS signalent que cette communication est essentielle car ils doivent en permanence se mettre aux normes pour la sécurité de leurs clients. A titre d'exemple, un décret est paru en 2012 relatif à l'obligation d'installer une échelle de secours sur tous les bateaux de plaisance. Cela a représenté un investissement de 3 à 4000 euros et aujourd'hui, en 2016, ce décret n'existe plus.

⇒ *Le besoin de communication sur ce sujet est pris en compte et sera remonté à la DDT 67.*

Pierre PEETERS souhaite également que soit remonté au ministère le fait que les textes de ces décrets ne sont pas faciles à comprendre.

Toni NICOLAY souhaiterait avoir des précisions quant aux dimensions des ouvrages.

⇒ *La longueur utile des écluses est de 38,50 m. Mais, une marge de tolérance existe dans la chambre des portes et de ce fait il a été proposé dans les RPP une longueur maximale de bateau de 39,50 m sous réserve que le conducteur du bateau s'assure que la forme de son bateau soit compatible avec la forme de l'écluse. La largeur utile est quant à elle de 5,10 m.*

Pierre DUBOURG signale qu'un bateau belge d'une longueur de 39,70 m a réussi à franchir sans encombre les écluses de tous les canaux de France hormis celles sur le canal du Rhône au Rhin. Son témoignage a été livré à l'occasion d'une réunion à Paris en présence de M. MAILLARD. Par ailleurs, il signale que son propre bateau mesure 39,45 m et qui a une forme "carré" devant et derrière passe également dans toutes les écluses de France.

⇒ *Les notions de longueur du bateau et longueur de l'ouvrage seront distinguées dans les RPP. Au-delà d'une longueur de bateau de 39,50 m, le marinier devra demander une Autorisation Spéciale de Transport (AST).*

Pierre DUBOURG lui répond que cette demande d'autorisation peut engendrer des problèmes pour le marinier. En effet, lorsqu'un courtier contacte un marinier pour une proposition de transport, si le marinier ne répond pas dans la demi-heure qui suit car il est obligé de demander une Autorisation Spéciale de Transport, le courtier contactera un autre transporteur et il perdra le contrat.

⇒ *Cette remarque sera remontée au ministère des transports pour savoir s'il est possible de délivrer les Autorisations Spéciales de Transport permanentes ou du moins sur des durées plus longues plutôt que trajet par trajet.*

a) Brigade Fluviale de Gendarmerie (BFG) de Metz

Le bilan 2015 présenté concerne le périmètre des 4 départements de Lorraine qui donne une idée de la présence de la gendarmerie sur le réseau.

- Heures consacrées à la surveillance fluviale : 5800h/gendarme,
- Nombre de bateaux contrôlés : 157 commerce et 343 plaisance,
- Nombre d'infractions relevées : 756 dont 474 pour la navigation, 122 pour la pêche et 160 divers (police de la route ou judiciaire : stupéfiant, port d'arme, escroquerie, exhibition sexuelle).

Comparatif 2013-2015 :

- 567 infractions en 2013,
- 616 infractions en 2014,
- 756 infractions en 2015.

Pour 2016, la BFG a enregistré 170 infractions au 18/04/2016.

La BFG se développe, est plus présente sur le terrain, il n'est donc pas anormal de voir le nombre d'infractions augmenter. Mais il n'y a pas d'augmentation des infractions relatives à la navigation. Leur nombre ne fera que baisser puisqu'elles sont souvent liées à des défauts d'équipements. Une fois que la personne a été contrôlée et qu'un défaut d'équipement a été enregistré, elle se mettra obligatoirement en règle.

b) Compagnie Fluviale de Gendarmerie de Strasbourg

Le bilan pour 2015 pour la Compagnie Fluviale de Gendarmerie de Strasbourg est sensiblement le même que celui de la BFG. Le commandant MEJENNY signale que la présence des gendarmes est très importante pour les usagers.

Remarques des usagers par rapport au bilan des contrôles de la gendarmerie :

Pierre DUBOURG signale qu'en Allemagne, les gendarmes ont l'autorisation de contrôler les agents sur les écluses (alcoolémie etc.) pour s'assurer que tout est en ordre au niveau de l'écluse pour pouvoir faire le passage des bateaux et se demande si la BFG de Metz est autorisée à faire de même.

⇒ *La BFG de Metz peut contrôler l'alcoolémie de l'éclusier mais ne fait pas de contrôle sur l'état de l'écluse car elle n'a pas la formation pour pouvoir le faire.*

Pierre PEETERS souhaiterait connaître la nature des infractions relatives à la navigation et relative aux bateaux logement.

⇒ *Il y a deux grandes catégories d'infractions : celles liées à la navigation de commerce à savoir défaut d'équipage, livret de bord, carnets mal remplis etc. et celles liées à la navigation de plaisance qui concernent surtout le bateau de plaisance en lui-même tel qu'il est défini par la loi à savoir les défauts de gilet, les défaut de permis, les équipements de sécurité...*

⇒ *Les infractions pour les bateaux logement sont notamment liées aux équipements de sécurité, aux visites de coques et aux inspections à sec qui doivent être réalisées tous les 10 ans.*

Jacques LUCAS souhaite connaître le sentiment des gens au moment des contrôles des bateaux nolisés.

⇒ *Les bateaux nolisés n'enregistrent que très peu d'infractions. En règle générale, les contrôles se passent très bien avec cette catégorie d'usagers.*

Le Major BEAUVOIR revient sur la traduction des RPP en plusieurs langues et signale que la traduction des articles majeurs lui convient mais précise qu'officiellement le texte de loi demande la traduction complète des RPP.

Jean-Louis GILET signale que les fédérations de pêche ne sont plus destinataires des procès-verbaux dressés et qu'il n'est plus possible de les obtenir.

⇒ *La BFG ne délivre plus de procès-verbaux car tout est dématérialisé. Seul l'officier du ministère public peut en délivrer la liste.*

4 – Statistiques du trafic

A. Statistiques Nationales

a) Évolution des trafics par filière et par NST

- Les produits agricoles appartiennent à un secteur d'activité qui a connu la plus forte dynamique en 2015 par rapport aux autres filières avec 14 750 200 tonnes.
- La filière énergie enregistre une baisse due à la fermeture des centrales thermiques (charbons) et à une réduction de l'activité sidérurgique notamment en Lorraine (Arcelor).
- On constate également une baisse de la filière métallurgique.
- La filière matériaux de construction est en baisse ce qui s'explique par une "mauvaise santé" du BTP depuis plusieurs années. Il y a néanmoins une légère reprise depuis le dernier trimestre de l'année dernière.
- On constate une baisse importante de la filière engrais due à la fermeture de la raffinerie de PETROPLUS en Seine Maritime qui a entraîné une baisse des transports de produits chimiques.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

b) Les principaux types de flux en 2015

De manière générale, on constate une baisse des trafics. Le trafic de la Moselle est fortement impacté par la réduction des tonnages en importation avec les transports de charbons qui se sont amoindris.

Pour plus de détails sur les statistiques du trafic, se référer au diaporama.

c) Évolution des trafics par région

Le bassin Rhône-Saône se porte bien, il concentre ses trafics sur 3 filières ; matériaux de construction, produits énergétiques et conteneurs.

Malheureusement, tous les autres bassins enregistrent des baisses de trafics.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

B. Statistiques DT Nord-Est

a) Trafic 2015 des marchandises transportées sur le réseau navigable de la DTNE

- La majeure partie du trafic dans la DTNE se concentre sur les chargements pour l'export avec 3 755 000 tonnes transportées et 56,6 % du trafic est destiné principalement aux Pays-Bas.
- Les déchargements en importation proviennent pour la plupart des Pays-Bas et représentent 1 915 000 tonnes transportées soit 28,9 % du trafic total.

- Le trafic intérieur (chargements et déchargements) représente 918 000 tonnes et 13,8 % du trafic total (agrégats).
- Le trafic de transit est de 47 000 tonnes soit 0,7 % du trafic total.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

b) Évolution 2015/2014 du trafic des marchandises transportées sur le réseau navigables de la DTNE par NST

- Au total, 6 635 000 tonnes de marchandises ont été transportées en 2015 contre 8 276 000 tonnes en 2014.
- La plus grosse baisse enregistrée correspond au trafic de combustibles minéraux solides (charbons) avec – 1 020 000 tonnes par rapport à 2014.
- On constate également une baisse du trafic pour la sidérurgie avec – 171 000 tonnes et pour les matériaux de construction avec – 210 000 tonnes.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

c) Trafic 1964 à 2015 des marchandises transportées sur la Moselle, à l'écluse d'Apach, en tonnes

Le plus fort trafic sur la Moselle depuis son ouverture en 1964 a été enregistré dans les années 2000.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

d) Évolution 2015/2014 du trafic des marchandises sur la Moselle à l'écluse d'Apach, par type NST

- La majeure partie du trafic descente s'effectue avec des produits agroalimentaires (céréales) pour 79,7 % en 2015 et 76,1 % en 2014.
- Le trafic à la remonte se concentre lui sur les combustibles minéraux solides pour 35,3 % en 2015 et 54,8 % en 2014 et les produits sidérurgique pour 29,5 % en 2015 et 19,9 % en 2014.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

e) Évolution 2015/2014 du trafic de conteneurs sur la Moselle à l'écluse d'Apach

Une ligne conteneurs a été ouverte sur la Moselle depuis 2014 par Multimodal Shuttle (MMS). Ce trafic s'élevait à 6859 EVP en 2015 avec 4247 EVP chargés et 2612 EVP vides.

Les entreprises peuvent ainsi exporter/importer des conteneurs vers les ports de la zone ARA via l'Allemagne.

Le lancement de cette ligne s'est accompagné au préalable de l'aménagement des ports de Thionville, Metz et Frouard.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

f) Évolution 2015/2014 des expéditions et des réceptions réalisées sur les voies navigables de la DTNE

- La Moselle enregistre une baisse de –22,2%
- Le canal de la Meuse enregistre une augmentation de 23,4 % correspondant à l'activité du port de Givet qui se porte bien.
- Le CMR enregistre une baisse de –45,9 % due à la perte des trafics en raison de la fermeture du Plan Incliné.
- Le canal des Ardennes n'enregistre pas de trafic.
- Le canal des Vosges enregistre une baisse de – 31,9 %

- Le CCB enregistre une hausse de 615,8 % correspondant à du transit.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

g) Trafic des bateaux de plaisance aux ouvrages de comptage de la DTNE

Le trafic plaisance enregistre malheureusement bon nombre de baisse sur le réseau de la DTNE hormis sur quelques secteurs :

- Blénod-les-PAM (+ 4,6%),
- Metz (+0,4%),
- Réchicourt (+6,5%),
- Malzéville (+0,9%),
- Vitry-en-Perthois (+9,9%),
- 4 Cheminées (+7,7%),
- Semuy (+5,7%),
- Désert (+ 16,5%),
- Heuilley-Cotton (+11,3%),
- Chemin de Fer (+12,2%).

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

Michelle LAQUENAIRE signale que les trafics sur la DTNE ont été fortement impactés par les basses eaux d'où certaines baisses enregistrées. Les bateaux sont pénalisés car ils chargent moins durant cette période et certaines voies ont rencontré des périodes d'arrêts de navigation dues à l'étiage. Cela a eu un impact sur le tourisme.

Pierre DUBOURG a du mal à comprendre les difficultés rencontrées avec la gestion hydraulique. Ces dernières années, il est récurrent de rencontrer des hivers et printemps très pluvieux avec des réserves en eau au maximum de leur capacité. Puis lorsque la sécheresse arrive, il est annoncé que les réserves en eau ne sont pas suffisantes pour le passage des bateaux et cela entraîne les restrictions et des arrêts. Cela lui paraît invraisemblable.

- ⇒ *L'eau est très difficile à stocker et la réglementation a changé en matière de gestion hydraulique. Les débits réservés sont plus importants qu'auparavant (passage de 1/40^{ème} à 1/10^{ème}), il faut donc laisser 4 fois plus d'eau dans les milieux naturels ce qui explique qu'il n'est pas possible d'alimenter de la même manière les canaux.*
- ⇒ *Des discussions sont néanmoins en cours afin d'obtenir des régulations plus favorables pour l'alimentation des canaux tout en essayant au maximum de respecter cette loi européenne sur les débits réservés.*
- ⇒ *Les deux points sensibles sur le réseau de la DT NE en matière de gestion hydraulique sont le canal des Vosges et l'Embranchement de Nancy (convention avec la GUGN pour l'eau potable) et sont liés à une obligation du respect strict du dixième du débit alors que sur les autres voies, il a été possible de négocier le vingtième.*

C. Statistiques DT Strasbourg

a) Évolution des trafics marchandises

- **Trafic des ports français du Rhin en 2015** : diminution de l'ordre de 7 à 10 % du trafic de marchandises et de 10 % pour le trafic de conteneurs en raison de 6 mois de période de basses eaux.
- **Trafic des ports français du Rhin à fin mars 2016** : reprise des trafics assez lente due à la sortie de la période des basses eaux. On enregistre encore une baisse de 6 % au port autonome de Strasbourg et de 9 % sur les ports de Mulhouse-Rhin, mais une belle reprise du port rhénan de Colmar de l'ordre 23 % avec des transports de gravier et d'aluminium. On constate le même phénomène sur le trafic de conteneurs : baisse au port autonome de Strasbourg (-18%) et aux ports de Mulhouse-Rhin (-25%) et reprise au port rhénan de Colmar de l'ordre de 46%.

- **Indicateurs mensuels de trafic de marchandises sur le grand gabarit** : on ressent l'impact des basses eaux sur le canal du Rhône au Rhin avec une baisse de trafic de -11,57 %. A noter qu'à Gamsheim, la diminution est plus limitée, de l'ordre de -3 % qui s'explique par l'augmentation du trafic au port de Bâle en 2015 de l'ordre de 5 % en raison de l'augmentation soudaine de trafics d'hydrocarbures suite à la fermeture d'une raffinerie.
- **Indicateurs mensuels de trafic de marchandises sur les canaux Freycinet** : Le fait marquant de l'année est bien sûr la fermeture du Plan Incliné qui a eu un fort impact sur le trafic d'où la baisse de l'ordre de 84 % au Plan incliné. La baisse de trafic à Vendenheim est regrettable dans la mesure où ce secteur enregistrait une hausse de 15% au mois d'octobre mais suite à l'incident du TGV, la navigation a été interrompue quelques temps.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

b) Évolution des trafics plaisance

- En 2015 :
 - ⇒ Le trafic au niveau de La Petite France est en baisse de -6 %. Cette baisse serait due à une météo peu clémente et à de nombreuses crues.
 - ⇒ Le trafic du Rhin est en augmentation de 10% due à une forte présence de la plaisance privée.
 - ⇒ A noter une augmentation significative sur le canal du Rhône au Rhin Branche Sud de 24,5 % en raison de l'implantation d'un nouveau loueur à Valdieu (passage de 1 bateau en décembre 2014 à 125 bateaux en décembre 2015).
 - ⇒ A la reprise de la navigation du plan incliné d'Arzviller, une reprise des trafics des bateaux de location à un niveau équivalent à une saison normale a pu être observée.
- En 2016 (à fin avril):
 - ⇒ A l'inverse de 2015, les écluses de la Petite France en 2016 ont connu une fréquentation plus importante puisque le trafic a augmenté de 33,6 % notamment en raison d'un passage beaucoup plus important de bateaux à passagers.
 - ⇒ On constate une augmentation du trafic également sur le Rhin à Gamsheim due au trafic de plaisance privée.
 - ⇒ Suite à la réouverture du Plan Incliné, la reprise du trafic est assez importante sur le CMR avec 621 bateaux de location passés entre janvier et avril 2016. Cette reprise a eu des conséquences sur les autres points de comptage et notamment Saverne avec +130,48 % et Vendenheim avec +10,92 %.
 - ⇒ Le canal de la Sarre enregistre une baisse car lors de la fermeture du PI en 2015, il constituait un itinéraire de substitution pour les plaisanciers.
 - ⇒ Le canal du Rhône au Rhin enregistre un trafic en baisse.

Pour plus de détails, se référer au diaporama.

Remarques des usagers par rapport aux statistiques du trafic :

Jean-Michel ZORN s'étonne qu'il n'y ait eu qu'un seul bateau de commerce entre Strasbourg et Nancy avec 227 tonnes au début de l'année 2016 et estime qu'il faudrait vraiment s'inquiéter de ce chiffre.

- ⇒ *Cela fait suite à la fermeture du Plan Incliné. Le réceptionnaire qui avait coutume de travailler avec le transport fluvial a démonté ses installations lors de la fermeture de l'ouvrage et depuis la réouverture n'a pas réinstallé ses infrastructures.*
- ⇒ *Didier DIEUDONNE répond que des projets de développement pour relancer le trafic sont actuellement en cours sur ce secteur.*

⇒ *Jean-Laurent KISTLER ajoute qu'il existe des développements de trafic mais pas forcément à l'échelle de grands voyages ou de grands itinéraires comme à Vendenheim où le trafic a été doublé entre 2013 et 2015.*

5 – Études et actions en faveur du Développement

A. DT Nord-Est

Xavier LUGHERINI évoque les actions de développement menées par la DTNE dont les approches sont multiples : nationale, portuaire, démarchage et politique.

a) Fret

- **Nationale** : Participation à Riverdating, au SITL et démarche locale sur certaines filières spécifiques (colis lourds, conteneurs) avec l'apparition de trafics à conforter et à favoriser que ce soit sur le grand ou le petit gabarit.
- **Portuaire** : Finalisation des travaux dans l'enceinte des ports publics : plate-forme multimodale multi-sites de Lorraine qui constitue le lieu d'émission des conteneurs, agrandissement du port de Givet avec la mise en service de la plate-forme des 3 Fontaines, travail sur la fin des concessions portuaires qui arrivent à échéance en 2018.
- **Démarchage** : rencontre d'entreprises sur le CMR dans le cadre d'un schéma d'aménagement, démarchage à venir sur les colis lourds sur le CCB (potentiel important d'entreprises métallurgiques qui utilisent très peu la voie d'eau) et travail sur un trafic pendulaire entre Nancy et Strasbourg en 2 étapes, l'une pour ramener des déchets sur la région nancéienne et l'autre des produits agricoles à Strasbourg.
- **Politique** : présentation du schéma d'aménagement du CMR aux élus le 25 avril 2016, réalisation en interne d'une étude sur la logistique urbaine sur les grandes agglomérations et présentation aux services techniques, participation au groupe de travail sur le transport de marchandises en ville à Nancy. La CUGN a été intéressée par le dernier point pour son appel d'offre sur la gestion des déchets sur le périmètre de la communauté urbaine.

b) Tourisme

Le développement touristique a plusieurs volets complémentaires :

- Enclencher des dynamiques de développement touristique en partenariat avec les territoires, autour des itinéraires.
- Accompagner les professionnels dans la découverte de nouveaux itinéraires.
- S'impliquer localement et nationalement dans le développement du tourisme fluvial et fluvestre.

LE CANAL DES ARDENNES

Ce canal n'est pratiquement plus voué à la navigation de commerce mais doit servir au niveau des territoires. Il possède de grands enjeux touristiques et les élus du secteur en ont pris conscience.

Un travail a commencé au niveau du canal des Ardennes car il possède des atouts indéniables tels que :

- Un patrimoine à valoriser,
- Un canal connecté situé à proximité de grands pôles urbains,
- Une offre existante,
- Des points d'intérêts touristiques,
- Une véloroute à venir.

Une réunion s'est tenue le 22 octobre 2015 avec tous les élus du territoire concernés par le canal et il en est ressorti une forte implication des élus. Un constat a été fait selon lequel le canal structure le territoire et peut contribuer au développement économique (attirer une clientèle touristique sur l'eau mais aussi au bord de l'eau). Cette réunion a permis de

trouver un accord sur l'intérêt du lancement d'une démarche co-construite de développement et de valorisation.

Une prochaine réunion de travail est prévue le 6 juin 2016. Cette réunion de travail permettra de lancer la démarche de co-construction d'un projet de territoire.

LE CANAL DE LA MARNE AU RHIN ET LA BOUCLE DE LA MOSELLE

Une démarche a été lancée sur cet itinéraire afin de définir une stratégie de développement touristique et de promotion et un travail collaboratif autour du projet de commercialisation touristique de la Boucle de la Moselle :

- Dans le prolongement des réflexions menées sur le canal de la Sarre et sur le CMR entre Réchicourt et Strasbourg et en complémentarité avec le schéma "fret" du CMR.
- Lancement prochain d'une démarche avec les partenaires publics et privés sur l'itinéraire Réchicourt-Lay-Saint-Rémy.

LE CANAL ENTRE CHAMPAGNE ET BOURGOGNE

VNF et la maison du tourisme de Haute-Marne sont partis du constat que le canal entre Champagne et Bourgogne souffrait d'un manque de notoriété touristique et ne comptait que très peu de passages de péniches-hôtels.

Pour remédier à cela, il a été décidé de convier des exploitants à une rencontre de découverte et d'échange autour du canal pour montrer les atouts de l'itinéraire :

- Une opportunité dans la recherche de nouveaux trajets pour les péniches-hôtels.
- Des possibilités d'activités annexes et fluvestres.
- Un patrimoine touristique départemental et fluvial à valoriser.

AUTRES PROJETS

- Engagement d'une démarche de valorisation du site de la grande écluse de Réchicourt : cette écluse attire énormément de visiteurs de par sa hauteur de chute de 16 m, la plus haute de France.
- Soutien aux projets portés par les collectivités : création/développement des ports sur différents itinéraires (Moselle, CCB, canal de la Meuse...).
- Travail avec les usagers/les professionnels : aménagement des horaires sur le CMR Est en tenant compte des besoins et des trafics réels.
- Participation à des événements nationaux : rencontres du tourisme fluvial à Avignon les 2 et 3 février 2016.

B. DT Strasbourg

Jean-Laurent KISTLER évoque de manière non exhaustive les actions menées sur la DT Strasbourg en faveur du développement.

LE CANAL DE LA SARRE

C'est une démarche qui fait suite à l'étude du schéma d'aménagement du canal de la Sarre réalisée en 2013-2014 pour laquelle la plupart des membres de la CLU ont participé. Partant du principe que ce canal a une offre de service assez satisfaisante en nombre d'équipements, de haltes nautiques et de ports de plaisance, la DT Strasbourg est consciente qu'un travail doit être amorcé sur sa mise en tourisme, sur la mise en cohérence des équipements et sur la promotion du développement des activités en lien avec la voie d'eau.

Un travail a été entamé en premier lieu avec les collectivités pour essayer de créer une marque en termes d'itinéraire et au niveau de l'Europe. Ce travail s'est soldé par un comité de pilotage qui s'est tenu le 20/04/2016 durant lequel des objectifs stratégiques ont été validés :

- Faire du territoire une destination européenne pour le tourisme fluvial.
- S'inscrire dans le SRDEII (Schéma Régional de Développement Économique et de l'Innovation).
- Construire un outil de gouvernance dans lequel chacun s'engage pour porter les objectifs opérationnels.

Une communication a été faite dans la presse régionale et la décision a été prise par les intercommunalités présentes de se lancer dans une démarche de gouvernance commune pour bâtir un projet à l'échelle de ce canal.

Un prochain comité de pilotage est prévu en septembre 2016 lors duquel il est prévu d'entériner le type de structure pour cette gouvernance, de se rapprocher des conseils régional et départemental pour les associer à cette démarche et de rencontrer les utilisateurs de la voie d'eau pour échanger sur le projet.

REVUE DE PROJET TRANSPORT

- *Navette fluviale conteneurs sur la CMR*

Il s'agit d'un projet de mise en œuvre d'une navette fluviale de conteneurs sur le canal de la Marne au Rhin entre Saverne et Strasbourg. Il y aurait un potentiel de 5 à 6000 EVP par an.

La première étude menée conjointement avec les chargeurs concernés en 2015 s'est soldée par une analyse de la chaîne logistique actuelle et des évolutions possibles afin de mettre en œuvre un report modal. Elles montrent tout l'intérêt de travailler sur cette opportunité.

- *Projet de transport de colis lourds sur le Canal du Rhône au Rhin Branche Sud (CRRBS)*

Une étude de faisabilité est en cours en vue de l'adaptation du CRRBS pour le passage de colis lourds entre Bourogne et Mulhouse afin de définir les travaux nécessaires. Des discussions sont également en cours avec les chargeurs et dans le cadre du CPER. La région Franche-Comté-Bourgogne est très intéressée par le projet et dans l'ensemble les réactions sont positives sur les premières étapes de ce projet.

- *Un partenariat avec l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg pour valoriser le DPF*

Un travail est en cours avec l'Eurométropole et la Ville de Strasbourg depuis 2015. Il y a de nombreux projets entrants au sein de ce partenariat à savoir :

- ⇒ Le projet de réaménagement des quais sud de Strasbourg porté par la ville.
- ⇒ Plusieurs autres projets (aménagement, tourisme) et d'idées ont amené VNF à mettre en place des contacts intenses avec l'ensemble des services de la ville de Strasbourg que ce soit sur des sujets de transport de marchandises, sur la logistique urbaine, sur des chantiers de construction. Un projet de charte partenariale est en cours d'élaboration sur lequel chacun pourra se positionner et s'engager dans un travail commun pour développer les différents axes évoqués précédemment. Aujourd'hui, la ville et l'Eurométropole souhaite reconquérir la voie d'eau et le lien entre la voie d'eau et les habitants de Strasbourg.

Remarques des usagers par rapport aux statistiques du trafic :

Pierre PEETERS est satisfait de la démarche relative au canal des Ardennes, il trouve dommage à l'heure actuelle que ce canal ne soit pas exploité alors que son potentiel est important et qu'il mérite d'être connu.

Jean-Michel ZORN et Pierre PEETERS demandent à être associés à toutes ces démarches.

⇒ *Il est bien prévu d'associer les usagers à ces démarches. Le cahier des charges prévoit l'association des acteurs publics et privés.*

Pierre DUBOURG signale être tout à fait favorable au développement des péniches-hôtel mais explique qu'ils vont rencontrer les mêmes problèmes que les marinières concernant le tirant d'eau et le croisement avec d'autres bateaux. Il souhaite savoir ce que VNF prévoit de faire à l'avenir par rapport à cette problématique. Il signale notamment que le passage entre Saint-Dizier et Joinville est très compliqué sur le CCB en raison de la présence d'algues et le manque de dragage.

⇒ *Il est possible d'aménager ponctuellement des secteurs pour permettre le croisement de 2 bateaux mais il n'est en revanche pas possible de prendre des mesures sur un itinéraire complet.*

Jean-Marie LEPINE signale qu'un dragage est nécessaire sur le CCB, à Orconte, Saint-Dizier et Vitry-le-François.

⇒ *Le secteur Nord du CCB est identifié comme étant un point dur et en fonction des crédits alloués annuellement, il est traité au fur et à mesure. 400 000 euros de dragage ont été effectués cette année sur le CCB.*

Jean-Marie LEPINE signale que les bollards à Réchicourt destinés aux plaisanciers ne sont pas en nombre suffisant et qu'il faudrait en ajouter d'autres près de l'étang.

⇒ *Des travaux sont prévus à l'écluse de Réchicourt et à cette occasion cette demande sera étudiée.*

Pierre DUBOURG demande ce qu'il est prévu de faire pour améliorer les conditions de navigation sur le canal du Rhône au Rhin branche Sud si l'étude de transport de colis lourds n'aboutit pas.

⇒ *Des travaux de dragage sont prévus. La DT Strasbourg attendait d'obtenir le document réglementaire pour pouvoir lancer les travaux. Le marché est lancé mais il ne traitera pas tout l'itinéraire en une seule fois pour des raisons budgétaires.*

⇒ *En termes de surveillance des niveaux d'eau, des équipements ont été mis en place pour capter les niveaux qui sont ensuite remontés au PC pour surveiller et pouvoir réagir vite en cas d'insuffisance. Cette action se poursuivra encore à l'avenir sur l'itinéraire.*

⇒ *Si l'étude des colis lourds aboutit, une intervention plus importante sera nécessaire. Il s'agira d'une opération de reconquête pour retrouver le plafond antérieur du canal. Cette opération nécessitera la participation d'autres partenaires.*

Pierre PEETERS demande si l'étude "Colis Lourds" de CRRBS est prévue pour un bateau Freycinet de 350 tonnes.

⇒ *Elle n'est pas prévue pour un bateau Freycinet mais pour un bateau d'un gabarit de 390 tonnes. Des travaux seront entrepris pour permettre le passage d'embarcations d'un tel gabarit.*

6 – Chômages : bilan 2015, point 2016, programmation 2017

A. Bilan 2015

a) DT Nord-Est

La quasi-totalité des chômages 2015 a été conforme à la programmation initiale. Seul le chômage la Meuse aval a été prolongé suite à un incident au tunnel de Revin. Le périmètre de ce même chômage avait été légèrement modifié pour permettre la poursuite de l'activité des bateaux à passagers sur Verdun et Monthermé. Le chômage sur le CMR Est s'est déroulé normalement mais la période d'étiage qui a suivi a été sévère ce qui a occasionné des difficultés pour remplir les biefs. Au total, il y a eu pour 5,5 millions d'euros de travaux au cours des chômages 2015 sur la DTNE.

ITINERAIRE MOSELLE

- 8 au 18 juin 2015 : 10 jours d'arrêt sur les sections 401 (Apach/Metz) et 402 (Metz/Frouard) et une journée sur la section 415 (Frouard/Toul)
- 19 opérations de travaux ont été réalisées dont 4 par recours à des entreprises,
- Les travaux exécutés ont porté sur le remplacement de vantaux sur les portes d'écluses (porte aval de Thionville et porte amont de Metz) et des conduites hydrauliques de l'écluse de Pagny-sur-Moselle.
- Des travaux de contrôle, serrage et entretien des vérins ont été effectués en régie.
- Le montant des travaux est de 1 777 000 €.

ITINERAIRE MEUSE-ARDENNES

- 1^{er} octobre au 4 novembre 2015 : 35 jours d'arrêt de navigation sur la partie aval de la Meuse. Un prolongement de chômage de 10 jours a été nécessaire pour les travaux dans le tunnel de Revin.
- 14 opérations de travaux ont été effectuées sur la Meuse aval et le canal des Ardennes dont 7 en régie. Sur la Meuse amont, une seule opération a été menée en régie.
- Les agents ont réalisé des travaux d'entretien sur les écluses des 3 Fontaines, d'Ham-sur-Meuse et des Dames de Meuse. Des réfections ont été effectuées sur l'écluse de Mézières, des opérations de techniques végétales sur Remilly Aillicourt et de consolidation de voûte du tunnel de Revin ont été faites. Sur la Meuse amont, l'entretien du réservoir de Rouvrois (bief 12) a été effectué.
- Le montant des travaux est de 791 630 €

ITINERAIRE CMRO

- 24 février au 26 mars 2015 : 32 jours d'arrêt de navigation entre les écluses 70 de Vitry et 12 de Void.
- 10 opérations de travaux ont été réalisées dont 6 en régie.
- Les travaux ont porté sur l'étanchéité et la réfection des portes des écluses 36, 38, 40, 41, 48 et 65, sur le génie civil de l'écluse 44 et les défenses de berges des biefs 10, 12 et 24.
- Le montant des travaux est de 288 100 €.

ITINERAIRE CMRE

- 3 novembre au 8 décembre 2015 : 36 jours d'arrêt de navigation sur l'ensemble de l'itinéraire
- 14 opérations de travaux ont été réalisées dont 6 en régie
- Les travaux ont porté sur la réfection des aqueducs des biefs 11 et 27, des travaux de redressement de palplanches dans le bief 18, l'installation d'une rampe de mise à l'eau dans le bief 8 et des travaux de maintenance sur l'ouvrage de Réchicourt.
- 680 500 € ont été investis dans ces travaux.

ITINERAIRE CCB

- 30 mars au 26 avril 2015 soit 28 d'arrêt de navigation sur l'ensemble de l'itinéraire.
- 86 opérations de travaux ont été réalisées dont près de 62 % effectuées en régie et 5 opérations réalisées avec intervention d'une entreprise.
- Les travaux exécutés ont porté sur la réfection des écluses et du tunnel, la réfection de vannes, réparation de fuites et défense de berges et de la maçonnerie.
- Le montant des travaux est de 1 045 467€.

ITINERAIRE CANAL DES VOSGES

- 20 février au 26 mars 2015 soit sur une durée de 36 jours.

- 21 opérations de travaux ont été réalisées dont plus de la moitié réalisées en régie.
- Les travaux exécutés ont porté, en plus de l'entretien courant, sur la rénovation de bajoyers de l'écluse 22 VM. Des curages, des défenses de berges ont été faits sur le versant Saône. Des opérations similaires ont été effectuées sur le versant Moselle et le bief de partage en plus de travaux d'étanchéité.
- Le montant investi dans ces travaux est de 963 000 d'euros.

b) DT Strasbourg

Tous les chômages 2015 ont été tenus et réalisés selon le calendrier prévu. Il y a une petite prolongation sur l'Ill mais la société BATORAMA n'a pas été impactée. Il a fallu faire face à l'accident de TGV sur le canal de la Marne au Rhin : au lieu d'une réouverture prévue le 8 décembre 2015, elle a eu lieu le 25 janvier 2016.

CANAL DE LA SARRE

- 12 novembre au 21 décembre 2015 entre les écluses 1 et 27.
- Restauration complète de l'écluse 8 : portes, vantellerie, maçonneries.
- Révision complète de l'écluse 19 : portes, vantellerie neuve, création 2 échelles de sas, reprise des étanchéités et maçonneries.
- Révision de l'écluse 22.
- Remplacement de la vanne de fond de l'étang de Mittersheim.
- Réfection des berges des biefs 6,15,19,23.
- Mise en valeur paysagère par plantation de jonquilles.

CANAL DE LA MARNE AU RHIN

- 3 novembre au 8 décembre 2015 (prévu), prolongation jusqu'au 25 janvier 2016 (accident TGV).
- Accident de TGV du 14 novembre 2015.
- Fin des travaux de remise en service du Plan Incliné.
- Travaux de maintenance des écluses.
- Rénovation des ventilateurs du tunnel d'Arzviller.
- Travaux sur les digues et berges.

CANAL DU RHONE AU RHIN BRANCHE NORD

- 3 novembre au 8 décembre 2015 (prévu), prolongation jusqu'au 10 janvier 2016.
- Chômage novembre-décembre 2015 : travaux sur les écluses 81 à 83.
- Réparation et modernisation de l'écluse 79.

CANAL DE COLMAR

- 12 octobre au 20 novembre 2015.
- Modernisation et automatisation de l'écluse de l'Ill à Colmar.
- Action de dragage de la croisée de l'Ill.

CANAL DU RHONE AU RHIN BRANCHE SUD

- 8 décembre 2015 au 20 janvier 2016.
- Restauration complète avec automatisation du barrage sur la rivière Rahin servant au remplissage du réservoir de Champagny.
- Restauration du pont canal de Frahier servant au transit de l'eau du réservoir de Champagny vers le Canal du Rhône au Rhin Branche Sud.
- Réparation de porte aval de l'écluse n°23N à Hagenbach (68) par le remplacement de l'étanchéité en bois.

B. Chômages 2016

a) DT Nord-Est

- Les périodes de chômages déjà réalisées :
 - ⇒ Sur le canal des Vosges du 15 février au 25 mars,
 - ⇒ Sur le canal entre Champagne et Bourgogne du 04 avril au 01 mai
- Les périodes à venir :
 - ⇒ Sur la Moselle du 30 mai au 08 juin,
 - ⇒ Sur la Meuse aval du 1er octobre au 11 novembre,

⇒ Sur l'ensemble du canal de la Marne au Rhin Est (Réchicourt) & Ouest (entre Troussey et Toul) du 17 octobre au 13 novembre, Sur le canal de la Meuse (grand gabarit) du 24 au 31 octobre 2016.

b) DT Strasbourg

- Sarre canalisée : du 10 octobre au 16 décembre 2016 à l'écluse 28
- Canal de la Sarre : du 14 novembre au 23 décembre 2016 aux écluses 1 à 27
- Canal du Rhône au Rhin Branche Nord : du 14 novembre au 23 décembre 2016 entre les écluses 81 et de Rhinau
- Canal du Rhône au Rhin Branche Sud : du 14 novembre au 12 décembre 2016 de l'écluse E3N à l'écluse E33N

A noter que les Services allemands ont prévu d'investir sur la Sarre pour permettre une continuité avec la France. Des investissements importants sont prévus sur les barrages et les écluses. Une coupure de la navigation de l'ordre de 6 mois est prévue pour une remise à neuf complète de l'itinéraire. L'arrêt de navigation était initialement prévu de septembre 2016 à avril 2017 mais il sera finalement décalé au 4 octobre 2016 jusqu'au 31 mai 2017. Le côté français de la Sarre sera opérationnel durant toute cette période.

Remarques des usagers par rapport aux chômages 2016 :

Mark BOSTIN demande jusqu'où il est possible de naviguer sur le canal de la Marne au Rhin Est étant donné la fermeture à Réchicourt.

⇒ *Côté Strasbourg, aucune fermeture n'est prévue. Seule l'écluse de Réchicourt ne sera pas accessible.*

C. Chômages 2017

La première édition de la programmation a été validée au CA de mars 2016. Une coordination inter-DT va avoir lieu en août et septembre pour une présentation à la CNU d'octobre. Cette programmation repassera pour une deuxième édition au CA de novembre 2016. Elle sera donc réexaminée en CNU le 9 octobre 2016.

Les usagers doivent se manifester dès maintenant sur cette programmation afin d'intégrer d'éventuelles modifications d'ici la CNU d'octobre.

a) DT Nord-Est

ITINERAIRE MOSELLE

- Initialement prévu du 15 mai au 24 mai 2017.
Additif : Suite à des travaux prévus par la Deutsche Bahn sur la ligne ferroviaire le long de la Moselle, il a été proposé deux autres périodes aux usagers par mail du 02/08/2016 à savoir : du 17 au 26 avril 2017 ou du 26 juin au 5 juillet 2017 (10 jours)

ITINERAIRE MEUSE-ARDENNES

- Du 2 octobre au 10 novembre 2017 sur les sections 405 et 406 (40 jours)

ITINERAIRE CMRO

- Du 22 février au 27 mars 2017 (29 jours) sur la section 417 (Troussey-Vitry)

ITINERAIRE CMRE-EN

- Du 1^{er} novembre au 28 novembre 2017 sur les sections 410 et 413 (28 jours)

ITINERAIRE CCB

- Du 28 mars au 24 avril 2017 sur la section 418 (28 jours)

ITINERAIRE CANAL VOSGES

- Du 13 février au 26 mars 2017 sur la section 408 (42 jours)

b) DT Strasbourg

CANAL DE LA SARRE

- Du 12 novembre au 22 décembre 2017

CANAL DE LA MARNE AU RHIN

- Du 12 novembre au 10 décembre 2017 de Réchicourt à Strasbourg.
- Il était initialement prévu 2 chômages en 2017, l'un en début d'année et l'autre en fin d'année. Celui du début d'année n'aura pas lieu.
- Les chômages sur le CMR ont lieu tous les 2 ans.

ILL CANALISEE

- Du 9 janvier au 19 février 2017 aux écluses A et B

CANAL DU RHONE AU RHIN BRANCHE NORD

- Du 12 novembre au 10 décembre de l'écluse 81 à l'écluse 86

CANAL DE COLMAR

- Du 2 octobre au 12 novembre 2017

CANAL DU RHONE AU RHIN BRANCHE SUD

- Du 13 au 24 mars 2017 à l'écluse principale de Niffer

Les chômages du canal de la Marne au Rhin ne sont pas encore coordonnés entre les 2 DT mais il est prévu de le faire pour ajuster au mieux les dates.

Remarques des usagers par rapport aux chômages 2017 :

Julien WALTHER demande que les chômages du canal de la Marne au Rhin Est soient décalés à début janvier plutôt que sur novembre-décembre car il propose des croisières à thèmes de 3 jours jusqu'à mi-décembre. Il signale qu'une année sur deux ces croisières n'ont pas lieu et cela représente un manque à gagner pour son activité. Sa requête concerne le secteur Strasbourg-Saverne.

⇒ *La DT Strasbourg va étudier cette demande légitime qui n'est toutefois pas facile à satisfaire du fait des conditions climatiques (crue, gel etc.)*

7 – Questions diverses

Jean-Michel ZORN souhaite savoir si des investissements sont prévus en matière de matériels de faucardage et de fauchage.

Pierre DUBOURG signale que le phénomène des algues s'étend. Sur le CCB, il était au départ concentré sur Joinville et il touche désormais l'itinéraire jusqu'à Saint-Dizier. Le phénomène proviendrait du CMRO et atteindrait désormais Vitry-le-François. Il demande que des solutions soient trouvées pour éradiquer ce fléau.

- ⇒ *Les interventions de fauchage sur le domaine confié à VNF ne sont pas forcément réalisées par VNF car il existe très souvent des conventions de superposition de gestion avec des collectivités liées à la présence de véloroutes notamment.*
- ⇒ *Des consignes sont passées aux agents, aux entreprises extérieures et aux gestionnaires tiers pour éviter un maximum de rejets dans le canal surtout aux endroits où il y a des espèces invasives pour lesquelles un recensement est en cours sur la DTNE afin de déterminer les secteurs concernés par leur présence et par leur prolifération.*

- ⇒ *Pour ce qui est du faucardage, des dispositifs sont mis en place pour ramasser le produit de la fauche pour le traiter en le faisant sécher sur une berge à une distance respectable du bord pour éviter qu'il ne retombe dans le canal.*
- ⇒ *Il n'est pas prévu d'investir dans du matériel supplémentaire à l'heure actuelle.*

Pierre DUBOURG fait part de demandes des bateaux rhénans :

- Pouvoir stationner le soir en aval des écluses de Thionville, Koenigsmacker et Apach. Un agent a signalé que les bateaux n'ont plus le droit de stationner à ces endroits,
 - Réparer les glissières endommagées au port de Metz,
 - Trouver une solution pour régler les problèmes de poubelles à l'écluse de Thionville.
- ⇒ *Dans le cadre du projet "Moselle voie d'avenir" actuellement en cours de discussion, il est prévu de réaménager des zones de stationnement sur la Moselle.*
 - ⇒ *Le chef d'UTI propose de répondre aux remarques de M. DUBOURG en dehors de cette séance par courrier ou par mail.*

Pierre DUBOURG propose de formaliser toutes ces remarques par écrit à l'issue de cette réunion.

Patrice YAX souhaiterait avoir des explications concernant les mouvements sociaux en cours sur la Moselle et les arrêts de navigation qui en découlent en l'occurrence aux écluses de Pompey et Aingeray. Au total, on dénombre 10 arrêts de navigation entre avril et mai 2016. Il se demande pourquoi ce sont toujours les mêmes écluses qui sont concernées par des arrêts de navigation pour grève. Il se demande comment il est possible qu'un seul agent provoque ces arrêts de navigation, qu'il ne soit pas remplacé et demande qu'il y ait un service minimum assuré.

- ⇒ *Le droit de grève est reconnu.*
- ⇒ *Par ailleurs, la Moselle amont connaît des problèmes d'effectifs, il est donc parfois difficile de remplacer au pied-levé un agent en grève d'autant plus que son intention de grève n'est connue qu'au moment de sa prise de poste.*

Patrice YAX souhaiterait revenir sur la problématique du gibier qui tombe dans le canal. Les plaisanciers étrangers sont atterrés par ce phénomène. Il demande s'il est possible de mettre en place des équipements adéquats pour garantir la remontée des animaux.

- ⇒ *Des équipements existent déjà dans les zones les plus sensibles.*

Les fédérations de pêche réitèrent leur demande de l'année dernière de provoquer une réunion entre les responsables des pêcheurs et VNF concernant l'accès aux berges et aux rives sur les chemins de halage. L'évolution de la situation de ces chemins de halage fait cohabiter les nouveaux usagers (vélos, rollers etc.) avec les pêcheurs.

- ⇒ *Cette demande sera prise en compte.*

Pierre DUBOURG signale que les points de stationnement sont en nombre insuffisant sur le CMR Ouest.

- ⇒ *Le chef d'UTI propose qu'il lui précise par mail les secteurs où les stationnements sont manquants.*

Didier DIEUDONNE invite les usagers à faire remonter leurs remarques et leurs difficultés tout au long de l'année auprès des UTI ou de l'ADVE.

Didier DIEUDONNE conclut la séance en indiquant qu'il n'est pas prévu de fusionner les DTNE et DT Strasbourg et que cette réunion commune est une expérience sur laquelle les membres des CLU peuvent réagir et donner leur avis.