



COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers (CLU) de la DT Nord-Est du 13 juin 2018

<p>Réunion du 9 juin 2018</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"> • Non représentée <p>Activité "Plaisance" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jean-Michel ZORN (ADPTF) <p>Catégorie "Experts" :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz) • Peter CLARK (DBA – The Barge Association) • Jean-Louis GILLET (FD AAPPAM Meurthe-et-Moselle) • Philippe HANCE (CAL) • Jean-Pierre LATIMIER (FF de canoë-kayak) • Marcel PHILIPPON (FD AAPPMA Moselle) <p>VNF :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gérard CARBILLET – UTI CCB / DTNE) • Didier DIEUDONNE (Directeur territorial Nord-Est) • Henri DUPONT (UTI Meuse-Ardennes / DTNE) • Jean-Laurent KISTLER (ADVE / DTS) • Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE) • Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE) • Laurent LEMOINE (UTI CMRO / DTNE) • Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE) • Thibaut VILLA (UTI Meuse-Ardennes / DTNE) • Luc VUIDART (AEME / DTNE) • Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE) <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • CNBA • AFPI • UCL • CFNR • TLF (TMF Opérateur) • Navig'France • 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

Introduction du Directeur territorial du Nord-Est : Après quelques années de précipitations insuffisantes impactant l'alimentation des canaux, nous sommes confrontés cet hiver à l'effet inverse à savoir des précipitations très importantes qui provoquent des crues notamment sur la Meuse. Ces crues ont entraîné des dégâts relativement importants ; l'eau est en quantité suffisante pour naviguer mais des atterrissements conséquents empêchent des conditions de navigation normales. Les orages violents ont également eu comme conséquence l'effondrement de l'écluse 21 de Neuville-Day sur le canal des Ardennes. On est passé cette année de l'étiage à la crue en très peu de temps ce qui a mis à mal les ouvrages de navigation.

1 – Bilan des chômages 2017 et présentation des travaux réalisés en 2017

A. BILAN DES CHOMAGES 2017

1. Itinéraire Moselle

- Le chômage sur la Moselle s'est déroulé du 26/06/17 au 05/07/17 entre les ouvrages de Thionville et Aingeray.
- Une section est restée navigable laissant libre l'axe Est-Ouest et l'accès au canal des Vosges.
- Le chômage a concerné les ouvrages suivants :
 - Ecluse de Thionville : travaux en régie ; mise à niveau armoire automate et modification contrôle commande,
 - Ecluse de Richemont : travaux en régie ; remplacement vannes, isolement sur vérins,
 - Ecluse de Talange : travaux en régie ; contrôle, réparation vannes et cadres de vannes,
 - Ecluse de Metz : travaux en régie contrôle ; réparation vannes et cadres de vannes,
 - Ecluse de Ars-sur-Moselle : travaux entreprise ; remplacement 2 vantaux porte aval écluse par vantaux neufs,
 - Ecluse de Pagny-sur-Moselle : travaux entreprise et régie ; remplacement châssis support de vérin de vanne et de ses ancrages,
 - Ecluse de Aingeray : travaux régie ; remplacement de distributeurs hydrauliques, commande et remplacements d'éléments de tuyauterie hydraulique sur tête aval de l'écluse.
- Une pêche de sauvegarde a été effectuée à Ars-sur-Moselle par la fédération de pêche car la tête aval de l'écluse était batardée et vidée pour travaux,
- La vidange de l'écluse d'Ars n'a pas mis en évidence la présence de déchets. L'ancienne porte aval d'écluse usagée non polluée (amiante ou plomb) a été évacuée et vendue en lot de ferraille par VNF,
- Un montant total de 764 500 € a été investi pour ces travaux.

2. Itinéraire Meuse-Ardennes (MA)

Pas de chômage en 2017

3. Itinéraire Canal de la Marne au Rhin Ouest (CMRO)

- L'opération de chômage a été programmée du 16/10/17 au 12/11/2017 mais a été prolongée d'une journée suite à une difficulté de chantier,
- Initialement prévu sur l'ensemble du versant Moselle, le chômage a été réduit dans son étendue afin de laisser la navigation possible vers la Belgique,
- Les travaux durant cette période ont consisté en la réfection des écluses 18, 23 et 24 (réfection des vantaux et crapaudines) et des berges (remblaiement et défense),
- Les travaux sur les écluses ont été réalisés par des entreprises et ceux des berges en régie,
- Près de 353 k€ ont été dépensés pour ces opérations.

4. Itinéraire Canal de la Marne au Rhin Est (CMRE)

- L'opération de chômage a été programmée du 06/11/17 au 03/12/2017 sur l'ensemble de l'itinéraire,
- Le chômage portait essentiellement sur le changement de la porte aval de l'écluse de Réchicourt. Toutefois, suite à plusieurs aléas de chantier, le chômage a été prolongé par deux fois jusqu'au 23/12/2017 (prolongation de 20 jours au total),
- 936 500 euros ont été investis sur l'itinéraire dont 70 % du montant sur l'écluse de Réchicourt-le-Château et 24% sur le déversoir de Champigneulle. Le reste est partagé entre la réfection de la vantellerie de l'écluse de Crévic et la réfection de perrés sur le bief 27,
- 91 k€ ont été dépensés pour le reste des travaux notamment pour la réfection des déversoirs de Lagarde.

5. Itinéraire Canal entre Champagne et Bourgogne (CCB)

- Le chômage 2017 du CCB a eu lieu du 27/03/17 au 25/04/17 soit 28 jours,
- L'ensemble de l'itinéraire a été chômé. Pour les travaux, près de 138 k€ ont été investis pour le versant Marne et 82 k€ pour le versant Saône, soit un montant de 210 k€ pour l'itinéraire (crédit d'investissement). 161 k€ ont été dépensés en entretien,
- 40 opérations ont été conduites sur le versant Marne et 36 sur le versant Saône,
- Sur les 76 opérations de travaux, 20 ont été réalisées par des entreprises et 7 en partenariat,
- Les travaux ont consisté en l'automatisation des écluses (fin du chantier démarré il y a quelques années), de la réfection d'écluses (maçonnerie, étanchéité de portes), de la réfection et restauration de berges.

6. Itinéraire Canal des Vosges (CV)

- Le chômage du canal des Vosges s'est déroulé du 13/02/17 au 26/03/17 sur l'ensemble de l'itinéraire soit 42 jours,
- 23 opérations ont été conduites dont 11 réalisées en régie,
- 40 k€ ont été investis dans le projet de quai de la halte de Charmois l'Orgueilleux,
- Un peu plus de 450 k€ ont été dépensés dans ces opérations (investissement et entretien),
- Parmi ces opérations, nous pouvons citer la rénovation des bajoyers des écluses 25 et 26 du versant Moselle (50% du montant), des travaux de réfection sur écluses (essentiellement versant Moselle) et réfection de fuite et protection de berge sur le versant Saône.

B. PRESENTATION DES TRAVAUX REALISES EN 2017

1. Itinéraire Moselle

- Investissements à hauteur de près de 10 millions d'euros
Pour les détails, se référer au diaporama.

2. Itinéraire MA

- Investissements à hauteur de près de 2 millions d'euros
Pour les détails, se référer au diaporama.

3. Itinéraire CMRO

- Investissements à hauteur de près de 1 million d'euros (la majeure partie sur la remise en état du réseau et des ouvrages)
Pour les détails, se référer au diaporama.

4. Itinéraire CMRE-EN

- Investissements à hauteur d'un peu plus de 2 millions d'euros avec une grosse partie investie dans le remplacement des portes aval de l'écluse de Réchicourt.

Pour les détails, se référer au diaporama.

5. Itinéraire CCB

- Investissements à hauteur de 2,4 millions d'euros dont 1,6 millions dans l'automatisation des écluses (fin de chantier en 2018).

Pour les détails, se référer au diaporama.

6. Itinéraire CV

- Investissements à hauteur de 1,7 millions d'euros

Pour les détails, se référer au diaporama.

7. Représentativité par type de travaux

- Investissement total sur la DT Nord-Est de près de 18 millions d'euros en 2017 dont 13 à 14 millions sur des remises en état du réseau, des régénérations, des automatisations et des travaux lourds.

NB : le montant des dragages est de l'ordre de 1,2 millions pour l'année 2017 et non pas 199 600 € comme indiqué dans le diaporama.

Remarques des usagers sur les bilans des chômages 2017 :

Jean-Michel ZORN demande si on retrouve les travaux de faucardage dans les chiffres présentés précédemment.

- ⇒ *Les travaux relatifs au faucardage ou au traitement des plantes invasives ne sont pas référencés ici. En 2017, de nombreuses campagnes de faucardage ou d'arrachage ont été réalisées. Malheureusement sur le sujet des plantes invasives, aucune solution pérenne n'a été trouvée à ce jour. En 2018, des crédits supplémentaires en investissement ont été alloués et ceux-ci vont être utilisés pour faire davantage de campagnes d'arrachage car le faucardage est malheureusement inefficace et aggrave souvent la prolifération des plantes.*
- ⇒ *En 2017, environ 200 000 € ont été investis, on espère investir le double en 2018.*
- ⇒ *Les UTI interviennent également en régie notamment dans les ports.*

Jean-Michel ZORN signale qu'à la CLU de Strasbourg, il a été évoqué que des réflexions et recherches étaient menées au niveau national pour lutter contre les proliférations des plantes.

- ⇒ *Une expérimentation a été faite l'année dernière sur un produit versé dans l'eau (process chimique mais respectueux de l'environnement). Cette opération est très onéreuse et les premiers résultats ont montré qu'elle ralentissait le développement des algues mais elle ne les éradique pas.*
- ⇒ *Des expériences consistant à troubler l'eau ou à introduire des carpes ont également été menées mais aucune ne s'est révélée réellement concluante.*
- ⇒ *Pour le moment, aucune solution n'a pu être trouvée, on dénombre même des résultats non logiques (arrachage avec repousse sur certains secteurs et pas de repousse sur d'autres).*

Jean-Louis GILET demande si une étude a été réalisée sur la dormance des graines sur le fond des canaux. En effet, auparavant le fort trafic de commerce permettait de brasser systématiquement le fond et la dormance n'avait pas le temps de s'exécuter et les herbes

poussaient moins. Le phénomène semble être amplifié depuis la chute du trafic de commerce.

- ⇒ *La dormance des graines pourrait effectivement être à l'origine du phénomène cumulée au réchauffement de l'eau.*
- ⇒ *L'UTI CCB a procédé à une expérience consistant à déverser une tonne de carpes dans 3 biefs différents, la carpe étant reconnue comme fouillant les vases et brouillant l'eau. Les résultats ne sont pas probants, l'expérimentation a été menée il y a deux ans et on ne constate que très peu de changement dans la prolifération des algues.*

2 – Chômages 2018

1. Les périodes de chômages déjà réalisées

- Sur le canal des Vosges du 19/02 au 30/03/2018,
- Sur le canal entre Champagne et Bourgogne du 03 au 30/04/2018,
- Sur la Moselle du 04 au 13/06/2018, maintien d'une zone de passage vers Nancy et le canal des Vosges via l'embranchement.

2. Les périodes à venir

- Sur le canal de la Marne au Rhin Ouest du 17/09 au 28/10/2018 avec la réalisation des travaux sur le pont St Mansuy en partenariat avec le Conseil Départemental 54. Comme évoqué lors de la dernière CLU, un axe Bar-le Duc–Toul–Verdun restera ouvert jusqu'au chômage de la Meuse,
- Sur la Meuse amont, du 15/10 au 18/11/2018.

3 – Chômages 2019

Les prévisions :

- Canal de la Marne au Rhin Est du 18/02 au 31/03/2019 (travaux à la demande de Nancy Métropole),
- Canal de la Marne au Rhin Ouest du 25/02 au 24/03/2019 (concomitance entre les chômages des CMR mais blocage de l'axe Ouest-Est une seule fois dans l'année !),
- CCB du 02 au 29/04/2019,
- Moselle du 25 au 29 mai (un accès sur Nancy sera laissé libre par Frouard ou Neuves-Maisons + Embranchement),
- Canal des Vosges du 15/09 au 31/10/2019 : des négociations avec nos homologues de la DT Rhône-Saône pour un décalage de 15 jours du 01/10/2018 au 10/11/2018 sont actuellement en cours pour permettre aux bases de location sur le secteur de rester ouvertes jusqu'à début octobre,
- Meuse aval du 01/10 au 11/11/2019.

Ces prévisions sont encore à l'étude et seront validées au Conseil d'Administration de décembre 2018.

Remarques des usagers par rapport à la programmation des chômages 2019 :

Jean-Michel ZORN demande si le chômage sur le CMR Est impactera toute la section.

- ⇒ *En principe tout l'itinéraire est impacté mais nous étudierons la possibilité de laisser les biefs autour de Lagarde ouverts sous réserve qu'il n'y ait pas de travaux prévus sur le secteur par l'UTI CMRE-EN.*
- ⇒ *Jean-Laurent KISTLER ajoute que les dates de chômage sur le CMR Est ont été fixées en coordination avec la DT Strasbourg. L'itinéraire au-delà de Réchicourt sera donc fermé aux mêmes dates à partir de la jonction avec le canal de la Sarre, lui-même fermé jusqu'au 28/02/2019. Les bateaux de location de Navig'France auraient alors l'option de partir par le canal de la Sarre.*

Jean-Michel ZORN souhaite connaître le secteur impacté par le chômage de la Meuse aval car il ne voudrait pas que la Société Ardennes Nautisme subisse des soucis supplémentaires. En effet, son activité est déjà bien mise à mal par les arrêts de navigation pour crue ou insuffisance des ressources en eau de ces dernières années. Le chômage paraît être programmé un peu tôt car la saison touristique n'est pas terminée.

- ⇒ *La partie grand gabarit à Givet n'est pas chômée. Le chômage concernera la partie petit gabarit comprise entre l'écluse 58 de 3 Fontaines à l'écluse 40 de Dom-le-Mesnil.*

Peter CLARK demande confirmation que le canal des Vosges sera fermé pendant 6 semaines et signale qu'il y a encore de l'activité touristique au mois d'octobre.

- ⇒ *En effet, une discussion est actuellement en cours pour essayer de décaler la date de commencement du chômage au 1^{er} octobre au lieu du 15 septembre 2019.*
- ⇒ *Le positionnement du chômage du canal des Vosges en 2019 sur les troisième et quatrième trimestres est imposé à VNF pour des considérations environnementales de la DDT 88. La présence d'une espèce protégée nous interdit de faire les chômages en février-mars, période à laquelle les chômages étaient programmés d'habitude sur le canal des Vosges.*
- ⇒ *Il existe une alternative de passage par le CCB pour les bateaux.*

4 – Bilan sur les conditions de navigation 2017

1. Tableau des arrêts de navigation itinéraire grand gabarit

- On remarque 10 jours d'arrêt pour le chômage et 16 jours d'arrêt liés à l'étiage en 2017,
- Concernant les jours d'arrêts pour grève, il faut les mettre en perspective par rapport au nombre d'ouvrages (ce n'est pas un nombre de jours d'arrêt par ouvrage mais bien tous les arrêts pour tous les ouvrages de l'itinéraire majoritairement sur la Moselle amont entre Toul et Frouard),
- Au total, on dénombre 51 jours d'arrêt toutes causes confondues en 2017.

Pour les détails, se référer au diaporama.

2. Tableau des arrêts de navigation itinéraire petit gabarit

- Ce tableau met en évidence le nombre de jours d'arrêt par cause toutes voies petit gabarit confondues,
- En ce qui concerne la ligne « crue », on pourrait penser qu'il n'y a pas d'arrêt de navigation pour crue sur un canal mais on s'aperçoit qu'avec les phénomènes climatiques de ces derniers temps présentant à la fois des fortes précipitations et un caractère torrentiel, on se retrouve finalement avec des niveaux d'eau très importants même en canal ce qui nous fait prendre des arrêts de navigation pour crue sur canal,
- 113 jours d'arrêt pour étiage avec un fort impact sur le canal de la Meuse notamment (sans compter les jours de restriction nombreux notamment sur le CMR Ouest).

Pour les détails, se référer au diaporama.

En résumé, on constate que la majeure partie des arrêts de navigation est liée aux conditions naturelles et climatiques que malheureusement on ne peut pas maîtriser. Les désordres type pannes sont moins nombreux ce qui montre la fiabilité des ouvrages.

Remarques des usagers le bilan des conditions de navigation 2017

Jean-Michel ZORN demande si des travaux importants de défense de berges après les épisodes de crue pourraient permettre d'éviter des incidents type glissement de terrain.

- ⇒ *Il existe un programme important de défense de berges dont le volume doit être réalisé cet été et qui représente un investissement de 1,2 à 1,3 millions d'euros. Ce programme comprend également les travaux de dragage.*
- ⇒ *Globalement, on essaie malgré tout de garder les berges en bon état et les défenses de berges préventives sont réalisées de manière récurrente au sein de la DTNE. Néanmoins, cela reste des actions sur le long terme car il faut souvent prévoir des arrêts de navigation et elles ne sont réalisées qu'en période de chômage.*

5 – Point sur les nouveaux niveaux de service

Cette nouvelle offre de service a vocation à se mettre en place au fur et à mesure sur l'ensemble du périmètre de compétence de la DTNE. Elle commencera par le canal des Vosges ; il s'agit de l'itinéraire qui a été choisi pour en faire l'expérimentation. Cela touchera à la fois l'offre de service et l'organisation de travail sur le terrain. Elle est la déclinaison locale du projet stratégique de VNF qui a pour but de proposer une offre de service raisonnée qui réponde à la fois aux besoins et aux enjeux économiques et environnementaux de l'établissement. Cette offre s'appuie sur la maintenance préventive et la gestion hydraulique.

1. Classement

Le réseau de la DTNE a été classé de la manière suivante :

- Offre de service permanente : réseau à grand gabarit Moselle et extrémité aval de la Meuse à Givet,
- Offre de service saisonnalisée à orientation touristique : canal de la Meuse, CMR, CCB et CV,
- Offre de service passage à la demande : les deux versants du canal des Ardennes et l'Embranchement de Nancy (canal de jonction).

Chaque qualification a une offre de service différente et dédiée.

2. L'offre de service

L'offre de service sur le petit gabarit distingue :

- **Le réseau saisonnalisé :**
 - En fonction du trafic, plusieurs saisons peuvent être définies (basse, moyenne et haute)
 - **Basse et moyenne saison** : passage aux ouvrages non automatisés et points singuliers soumis à la demande (48 heures en basse saison et avant 15 h la veille en moyenne saison) sur 5 jours hebdomadaires voire 7 jours si les besoins le justifient.
 - **Haute saison** : navigation libre toute la semaine (7 jours sur 7)
- **Passage à la demande exclusive :**
 - Secteur à navigation non prépondérante mais qui doit rester possible si elle mobilise peu ou pas de moyens de l'établissement.
 - Accès au réseau identique à la basse saison de l'offre saisonnalisée.
 - Sur les secteurs automatisés, l'amplitude de navigation peut être portée à 12h sans distinction entre navigation de commerce et de plaisance

3. La proposition d'offre de la DTNE

Horaires de navigation: UTI CDV, CMRO, CCB, MA (hors Canal des Ardennes)

Secteur automatisé:

Toute l'année : 7h00 Pas d'annonce 19h00 7/7

Points singuliers :

Basse saison: SSE 8h30 Annonce 48h à l'avance 16h30 SSE 5/7
SSE WE

Haute saison: SSE 9h00 Pas d'annonce en haute saison 18h00 SSE 7/7

SSE : Service Spécial d'éclusage pour activités commerciales uniquement (faisant l'objet d'une procédure spécifique retravaillée actuellement au niveau national)

Cette offre devrait se mettre en place d'ici au 1^{er} janvier 2019 sur le canal des Vosges puis progressivement sur les autres voies petit gabarit de la DTNE.

A partir du 1^{er} janvier 2019, le canal des Vosges sera ouvert toute l'année sans distinction entre les bateaux de commerce et les bateaux de plaisance, 360 jours par an, de 7h à 19h sur les secteurs automatisés. Cela permet de proposer une amplitude d'ouverture avec 3h supplémentaires pour la plaisance par rapport à l'offre actuelle dont les horaires sont actuellement de 9h à 18h.

Le canal des Vosges compte aujourd'hui 95 ouvrages dont 92 automatisés. Les 3 autres points (ponts tournants sur le versant Saône de Selles et de Thunimont ainsi que l'écluse de Corre qui devrait être automatisée pour la fin d'année 2018 ou avant la prochaine haute-saison 2019) ne sont pas automatisés. On les qualifie de « points singuliers » et auront un traitement différencié. Il y a un petit changement dans le traitement de ces points singuliers depuis la dernière présentation en CLU l'année dernière :

- **En basse saison** (du 1^{er} novembre au 31 mars) : les points singuliers pourront être franchis de 8h30 à 16h30, que ce soit les bateaux de commerce ou de plaisance, avec une obligation d'annonce 48h avant le passage 5 jours sur 7 du lundi au vendredi. Le passage de ces points singuliers sera possible le week-end uniquement pour les bateaux de commerce via un SSE (service spécial d'éclusage) qui correspond à une prestation payante présentée en CNU le 25 mai dernier.
- **En haute saison** (du 1^{er} avril au 31 octobre) : les points singuliers pourront être franchis de 9h00 à 18h00 librement sans annonce.

4. Les points singuliers de la DTNE

Se référer à la carte du diaporama

Les points singuliers seront résorbés au fur et à mesure du temps avec l'automatisation des écluses notamment. Mais il subsistera les ponts tournants ou ponts levants ainsi que des ouvrages particuliers tels que le tunnel de Mauvages ou les écluses de Réchicourt ou de Corre.

Globalement, avec cette réorganisation, on tend vers une amélioration des niveaux de service notamment pour la plaisance. Elle sera mise en place sur le canal des Vosges en 2019, puis sur les CMR, le CCB et la Meuse mais le calendrier n'est pas encore fixé pour l'instant.

A noter qu'en cas de panne sur les secteurs automatisés, il y aura toujours une intervention du personnel de VNF.

Cette offre de service s'accompagne d'une réorganisation des agents sur le terrain différenciée en fonction de la haute et de la basse saison. Globalement, en haute saison, le rythme de travail des agents restera identique à celui qu'ils connaissent aujourd'hui afin d'être au plus près des besoins des usagers. Mais il sera regroupé en basse saison dans une amplitude horaire précise afin de pouvoir massifier par ailleurs les interventions de maintenance, les développer et créer plus facilement des équipes d'intervention sur des chantiers conséquents dans le but de tendre vers une maintenance préventive des ouvrages et ainsi pérenniser le réseau. Le but étant de réaliser des travaux sur nos ouvrages pour qu'ils soient opérationnels et les plus fiables possible pour la haute saison.

5. Les dates des saisons par itinéraire

- CDV : 01/04 au 31/10 => haute saison
- CMRO : du 01/06 au 30/09 => haute saison
- CMRE : du 01/04 au 31/10 => haute saison
- CCB : du 01/06 au 30/09 => haute saison
- MA : du 01/06 au 30/09 => haute saison

Il faut mettre ces périodes en perspective par rapport au trafic et par rapport au nombre de points singuliers. Le réseau automatisé bénéficiera de toute manière des horaires 7h-19h toute l'année donc il n'y aura que très peu d'impact sur la définition des saisons.

Remarques des usagers sur la nouvelle offre de service

Jean-Michel ZORN signale que l'Embranchement de Nancy fait actuellement partie des offres touristiques proposées par les bases de location (la boucle jusqu'à Nancy).

- ⇒ *L'Embranchement de Nancy est effectivement classé en « réseau passage à la demande » même s'il intègre bien l'offre touristique des boucles de la Moselle. Néanmoins, l'offre de service qui y sera proposée sera du même niveau que celle sur le CMR Est en terme d'ouverture à la navigation.*
- ⇒ *Le niveau de service ne varie pas énormément entre les 2 offres dès lors que le secteur est automatisé. Les différences seront plus marquées pour des réseaux non automatisés ou pour le passage des points singuliers (ouvrages qui nécessitent la présence de personnel tels que ponts-mobiles, ponts-levants, écluses manuelles etc.)*
- ⇒ *La chance sur le réseau de la DTNE c'est que les réseaux qui ont été classés en offre à la demande sont intégralement automatisés. Il ne posera en principe aucune difficulté et l'offre sera similaire à un réseau à vocation touristique.*

Jean-Michel ZORN revient sur l'annonce qui avait été faite lors de la dernière CLU sur le fait qu'il n'y aurait plus de possibilités de passage à l'écluse de Réchicourt en basse saison pendant le week-end même avec une annonce au préalable. Il estime qu'il doit malgré tout y avoir des possibilités de passages même en basse saison et demande si cette disposition est maintenue.

- ⇒ *Cette disposition des points singuliers est maintenue pour la plaisance pas pour le commerce.*
- ⇒ *Le traitement de Réchicourt est effectivement un point singulier au sens VNF Siège du terme mais pour lequel la DTNE proposera un traitement différencié.*
- ⇒ *En basse saison, cette écluse fera malgré tout certainement l'objet d'une annonce.*

Jean-Michel ZORN demande à quelle période correspond la moyenne saison.

- ⇒ *Il n'y aura pas de moyenne saison à la DTNE. L'indicatif « moyenne saison » est prévu dans le projet stratégique de VNF pour l'organisation des agents sur le terrain. Néanmoins, afin de ne pas avoir une multitude d'offres ou de systèmes*

d'annonce à la DTNE, il a été décidé de partir sur une organisation qui ne traitera que la basse et la haute saison. Ces plages ont été élargies de sorte que l'offre proposée soit la plus avantageuse possible pour les usagers.

Suite à la présentation de l'offre qui sera mise en place sur le canal des Vosges en 2019, Jean-Michel ZORN demande si le CMR Est bénéficiera des mêmes horaires.

⇒ *A terme oui mais pas pour 2019.*

Jean-Michel ZORN demande si on a déjà un ordre d'idées quant au prix du SSE.

⇒ *Une étude socio-économique est en cours sur le sujet, le montant précis n'est pas encore arrêté. Il existera des tarifs différenciés selon les catégories de bateaux.*

Jean-Michel ZORN demande quelle sera la réorganisation pour les réseaux classifiés « à la demande ».

⇒ *Les deux voies classées en « réseau à la demande » à savoir l'Embranchement de Nancy et le canal des Ardennes sont des itinéraires intégralement automatisés qui ne comportent aucun point singulier. Ils bénéficieront donc de l'offre 7h-19h toute l'année, 7j/7 pour les bateaux de plaisance et de commerce.*

6 – Bilan sur les contrôles de gendarmerie en 2017

Les chiffres présentés ne concernent pas uniquement la DTNE puisque la BFG a également compétence sur une partie du périmètre de la DTS et sur l'Etang du Stock.

1. Les contrôles

• Contrôle alcoolémie	22
• Contrôle stupéfiant	13
• Contrôle bateaux de commerce	58
• Contrôle bateaux de plaisance	295
• Contrôle bateaux à passagers	2
• Contrôle bateaux logement	6
• Autres (embarcation de pêche)	75
• TOTAL	471

2. Les infractions constatées

Infractions constatées.....759 dont 47 délits

• Pêche	161
• Chemin de halage/digue/voie verte	109
• Navigation (non respect RPP, défaut gilet, absence documents, défaut équipage).	176
• Vignette	2
• Baignade	31
• Sanitaire	40
• Construction en zone inondable	5
• Tag	35 000 € de préjudice
• Travail dissimulé	2
• Usage et détention de stupéfiants	52
• Exhibition sexuelle	1
• Divers et police route	180
• Accident	3
• Intervention plongeur gendarmerie	11

3. Les effectifs

Effectifs.....	6
• Moyenne effectif jour.....	3,3 gendarmes
• Heure / gendarme.....	8012 heures
• 79% d'heure en extérieur	
• 42% surveillance générale	
• 5% appuis aux administrations	
• 25% judiciaire	

Remarques des usagers sur le bilan des contrôles de gendarmerie

Jean-Michel ZORN demande sur quels critères considère-t-on qu'un bateau est un bateau-logement. En effet, plusieurs bateaux sont stationnés à l'année à l'entrée du canal de la Sarre, à proximité de l'écluse 1 ; un seul a été contrôlé et il se demande pourquoi.

⇒ *Les bateaux-logement sont des bateaux qui possèdent une occupation du domaine sur une durée déterminée. Ces bateaux ont souvent un emplacement dédié attribué par la collectivité locale. Pour autant, ces bateaux peuvent naviguer malgré tout et s'acquittent pour cela d'une vignette plaisance.*

Jean-Michel ZORN signale qu'il représente des gestionnaires de ports de plaisance et ceux-ci constatent qu'avec l'arrivée des beaux jours, les pêcheurs envahissent les ports. Ils s'installent sur des zones qui font partie des conventions d'occupation du domaine et dédiées à l'amarrage des bateaux. Il s'avère que les plaisanciers hésitent à s'amarrer dans les ports lorsqu'ils constatent la présence de nombreuses lignes de pêcheurs. En période hivernale, les pêcheurs sont tolérés dans les ports car il y a peu d'activité de plaisance mais en été les gestionnaires des ports leur demandent de partir. Malheureusement, certains pêcheurs ne sont pas compréhensifs et considèrent qu'ils ont le droit d'être là sous prétexte de leur souscription à la carte de pêche. Il demande donc si la gendarmerie ne pourrait pas effectuer quelques contrôles.

- ⇒ *Il faut d'abord regarder la réglementation qui a été prise dans les ports concernés. Sur certains ports (PAM ou Metz par exemple), la pêche est interdite. Il faut qu'il y ait un règlement intérieur qui prévoit l'interdiction de pêche avant d'apposer des panneaux d'interdiction.*
- ⇒ *Il faut également veiller à ce que les baux de pêche ne soient pas loués à ces endroits. S'il y a un bail, on ne peut pas interdire la pratique de la pêche.*
- ⇒ *Dans le cas d'un port, il ne peut pas y avoir une superposition entre la COT pour le port et les baux de pêche.*
- ⇒ *Le major recommande de mettre en place une interdiction de la pratique de la pêche sur une période déterminée dans le règlement intérieur des ports concernés. Une interdiction qui sera bien évidemment applicable aux plaisanciers sur les bateaux stationnés dans les ports. Ce règlement doit être affiché dans le port pour qu'il soit visible de tous.*

Jean-Louis GILET propose aux gestionnaires du port de Lagarde de rencontrer la fédération locale de pêche (La Sarrebourgeoise) pour en discuter.

7 – Statistiques du trafic

1. Les trafics par bassin fluvial et par région

Le tableau présenté a pour but de donner la tendance des trafics sur toutes les directions territoriales :

- 20,7 millions de tonnes sur la DT Bassin de la Seine en 2017 soit une baisse de 2,5 % par rapport à l'année 2016,

- 13 millions de tonnes sur la DT Strasbourg en 2017 soit une hausse de 1,0 % par rapport à l'année 2016,
- 8,7 millions de tonnes sur la DT Nord-Pas-de-Calais en 2017 soit une baisse de 2,4 % par rapport à l'année 2016,
- 5,9 millions de tonnes sur la DT Nord-Est en 2017 soit une hausse de 1,7 % par rapport à l'année 2016,
- 5,2 millions de tonnes sur la DT Rhône-Saône en 2017 soit une hausse de 6,2 % par rapport à l'année 2016.

Pour les détails, se référer au diaporama.

2. Passage des bateaux de plaisance aux points de comptage

- Canal de la Marne au Rhin Est : 3 696 passages à Réchicourt et 1 576 à Malzéville,
- Canal de la Marne au Rhin Ouest : 1158 passages à Toul et 364 à Tréveray,
- Moselle canalisée : 1219 passages à Apach et 1084 à Metz,
- Canal de la Meuse : 1382 passages aux 4 Cheminées et 434 à Verdun,
- Canal des Ardennes : 605 passages à Semuy,
- Canal des Vosges : 1357 passages à Corre,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : 592 passages à l'écluse du Chemin de Fer.

Pour les détails, se référer au diaporama.

3. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage de la Moselle canalisée

Globalement, on constate une légère augmentation du trafic commerce sur le premier trimestre 2018 par rapport au 1^{er} trimestre 2017. Pour ce qui est de la plaisance, le premier trimestre de l'année n'est jamais très significatif puisque ce n'est pas la période de prédilection du tourisme fluvial.

Pour les détails, se référer au diaporama.

4. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage du CMR Est

- Commerce : le trafic est bien marqué à Malzéville ce qui correspond à des trafics partant de la grande banlieue de Nancy vers le Nord. Les bateaux à passagers sont également comptabilisés dans cette catégorie de bateaux.
- Plaisance : on constate la prépondérance de Réchicourt.

Pour les détails, se référer au diaporama.

5. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage du CMRO

On constate une légère augmentation tant pour le commerce que pour la plaisance. Sachant que les commerces sont concentrés sur la partie ouest notamment vers Contrisson et la plaisance davantage à l'Est à Toul.

Pour les détails, se référer au diaporama.

6. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage du canal de la Meuse

- Commerce : trafic important des bateaux de commerce à l'écluse des 4 Cheminées, le secteur étant à grand gabarit jusqu'à Givet, seul port générateur de trafic sur le secteur. Aucun bateau de commerce enregistré à Verdun, plus de trafic depuis quelques années.
- Plaisance : Les baisses constatées au niveau de la plaisance sont liées aux crues de ce début d'année (arrêt de navigation de janvier à mai 2018 pour crue).

Pour les détails, se référer au diaporama.

7. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage du canal des Vosges

- Commerce : les trafics comptabilisés aux points de comptage en 2018 correspondent à des trafics qui passent normalement par le canal du Rhône au Rhin mais qui par manque d'eau ont dû être détournés par le CMR et le canal des Vosges.
- Plaisance : la base de location étant implantée à proximité de Corre, c'est à cette écluse qu'on enregistre la majeure partie du trafic de plaisance sur le canal des Vosges.

Pour les détails, se référer au diaporama.

8. Evolution du trafic des bateaux aux points de comptage du CCB

- Commerce : augmentation du trafic sur tout l'itinéraire par rapport au premier trimestre 2017. Ce sont des bateaux en transit et c'est pourquoi les trafics sont identiques aux trois points de comptage.
- Plaisance : tendance identique par rapport à l'année dernière.

Pour les détails, se référer au diaporama.

9. Répartition des marchandises transportées sur le réseau de la DTNE par NST

En 2017 : 5,9 millions de tonnes transportées soit + 2,5 % par rapport à l'année dernière :

- 2,5 millions de tonnes de produits agroalimentaires (céréales et oléagineux),
- 1,25 millions de tonnes de minéraux bruts et matériaux de construction,
- 607 000 tonnes de produits métallurgiques,
- 593 000 tonnes de minerais et déchets pour la métallurgie,
- 560 000 tonnes de combustibles minéraux solides,
- 212 000 tonnes de produits chimiques,
- 203 000 tonnes d'engrais,
- 36 000 tonnes de produits pétroliers,
- 24 000 tonnes d'autres produits manufacturés.

Pour les détails, se référer au diaporama.

10. Répartition des marchandises transportées sur le réseau de la DTNE par type de trafic

- Trafic principalement à l'export avec 3 189 000 tonnes avec notamment des produits agro-alimentaires,
- Le trafic import représente 1 754 000 tonnes avec principalement les produits sidérurgiques et les produits chimiques.

Suite à l'arrêt des hauts-fourneaux et des centrales électriques au charbon, on constate un déséquilibre entre l'import et l'export, là où il y avait un quasi-équilibre autrefois.

Il est à noter le développement d'un trafic local (chargement et déchargement à l'intérieur de notre DT) → granulats sur la Moselle et sur le canal des Vosges

Pour les détails, se référer au diaporama.

11. Expéditions et réceptions par voie navigable

Les chiffres ne correspondent pas tout à fait à ce qui a été présenté précédemment car les comptages expéditions et réceptions sont comptabilisés deux fois si les tonnages sont réalisés à l'intérieur de la DT. La Moselle enregistre plus de 90 % des trafics sur la DT avec un total de 5 753 000 tonnes transportés.

On constate aucune expédition et réception sur le canal des Ardennes uniquement des bateaux en transit d'où les résultats à 0 sur cet itinéraire.

Pour les détails, se référer au diaporama.

12. Répartition des marchandises à l'écluse frontière d'Apach, par NST

On identifie bien la baisse liée à la sidérurgie et à la fin des centrales électriques à charbon.

Pour les détails, se référer au diaporama.

13. Trafic des conteneurs à l'écluse frontière d'Apach

Ce trafic a connu quelques vicissitudes l'année dernière ; l'année s'est terminée avec une légère hausse du trafic par rapport à l'année précédente et ce malgré un changement d'actionnaires et des difficultés avec certains de leurs partenaires.

Pour les détails, se référer au diaporama.

14. Répartition du trafic des marchandises transportées sur la Moselle à l'écluse d'Apach

- Le trafic à la descente enregistre une hausse de 34,4 %.
- Le trafic à la remonte enregistre une hausse de 11,1 %.
- Le trafic total enregistre une hausse de 27,3 %.

Pour les détails, se référer au diaporama.

Remarques des usagers sur la nouvelle offre de service

Jean-Michel ZORN signale que les résultats par rapport au trafic de conteneurs n'ont pas l'air d'atteindre les objectifs fixés par les investisseurs.

- ⇒ *Le développement d'une ligne conteneurs en partant de rien et dans un contexte économique tendu au moment du lancement est une entreprise de longue haleine.*
- ⇒ *Des réorganisations ont été faites sur les services proposés pour aboutir à l'offre proposée actuellement.*
- ⇒ *Il s'agit d'un secteur hautement concurrentiel (Rhin etc.)*

Philippe HANCE signale que le trafic de céréales devrait progresser encore sur l'année 2018. Le seul facteur limitant serait lié à l'arrivée de bateaux, les acheteurs peinent un peu à trouver des bateaux pour réaliser les transports. Il s'agit là d'un problème récurrent.

8 – Actions de développement

1. Tourisme

a) Démarches contrat de canal

- Canal des Ardennes : Cette démarche s'oriente vers la signature d'un accord-cadre pour le début du mois de juillet 2018. Il a été convenu entre les élus, les acteurs économiques et VNF de préciser d'avantage le rôle opérationnel de chacun en élaborant un schéma de développement touristique agrémenté de fiches avec les détails sur les actions à mener de chacun. VNF s'est positionné sur 9 thématiques. Le contrat devrait être signé à l'automne 2018. Les étudiants de l'école nationale supérieure des paysages ont rendu leur travail financé par VNF et les différents scénarios d'aménagement proposés sont intéressants et leur étude pourrait être intégrée dans le futur contrat de canal.

- CMR/Boucle : cela concerne une stratégie de développement touristique et de promotion du CMR et de la boucle de la Moselle. VNF a décidé de mettre fin au marché engagé avec le prestataire en charge de l'étude. Son premier diagnostic ne donnait pas entière satisfaction. Il n'a pas bien cerné les enjeux et les élus avaient formulé des retours très négatifs suite à la présentation dudit diagnostic. Les modalités de reprise de l'étude sont donc en cours et la deuxième phase de la démarche de concertation sera relancée l'année prochaine.

b) Autres démarches tourisme

- Charte de partenariat avec la ville de Toul.
- Des réflexions sont en cours sur quelques itinéraires à potentiels pour réaliser des Eductours de sensibilisation auprès d'élus ou de société de bateaux hôtels : les élus haut-marnais travaillant actuellement sur leur schéma de développement touristique, VNF a proposé de faire découvrir aux élus le canal entre Champagne et Bourgogne à l'occasion d'une balade en bateau. Cet événement s'est tenu le 20/09/2018 et les élus ont eu l'occasion de naviguer entre Chaumont et Viéville.
- Un éductour sera proposé sur la Moselle pour essayer d'attirer les bateaux à passagers ou les bateaux de croisière à venir vers Thionville et Metz. Ces bateaux s'arrêtent généralement au Luxembourg et VNF aimerait les attirer vers la Moselle française.
- Portage de la politique de développement des ports de plaisance en lien avec les collectivités et d'autres partenaires : port de Toul, port de Nancy.

c) Gouvernance des ports

La DTNE travaille actuellement sur la gouvernance des ports publics de la Moselle selon un schéma partenarial en lien avec la région et les collectivités locales qui ont les compétences économiques, transports et foncières.

- Fin des concessions : les contrats conclus il y a 50 ans arrivent à leur échéance normale. Les audits ont révélé des infrastructures globalement en bon état physique et financier. Les dernières discussions sont en cours pour finaliser la signature des nouveaux contrats.
- Nouvelle gouvernance : suite à des réponses plutôt favorables à l'Appel à Manifestation d'Intérêt destiné à tester le marché, il a été décidé de poursuivre les démarches en définissant et arrêtant le périmètre et la forme de la nouvelle gouvernance (Syndicat Mixte Ouvert associant VNF et la région Grand Est). Ce SMO a été créé en septembre 2018 et la première réunion d'installation de son comité syndical s'est tenu le 3 octobre dernier. La phase d'appel d'offre va donc être prochainement lancé.

d) Schémas régionaux

VNF poursuit son portage du potentiel de la voie d'eau au niveau de la région Grand Est au sein de plusieurs schémas régionaux :

- Le Schéma régional d'Aménagement, de Développement, Durable et d'Egalité des Territoires,
- Le Schéma régional des Carrières,
- Le schéma régional de développement touristique du Grand Est,
- Le Schéma régional de développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation.

e) Autres démarches transport

- Recensement au niveau régional des plates-formes multimodales : ce recensement permet de constater que seuls les ports permettent d'offrir plusieurs modes de transport (tri-modaux),
- Poursuite des démarches colis lourds en lien avec le projet de l'ANDRA à Bure : les colis lourds emprunteront majoritairement la voie d'eau pendant la période de construction et éventuellement après.

Remarques des usagers sur les actions de développement

Jean-Michel ZORN estime que les démarches engagées au niveau du tourisme sur le CMR, la Boucle ainsi que sur le territoire de la DT Strasbourg sont très cohérentes et permettent d'offrir des axes jusqu'à Sarrebruck, Saverne et la Boucle de Nancy et cela permet d'avoir trois itinéraires attractifs qui peuvent fiabiliser une clientèle de plaisanciers privés ou locataires.

Jean-Michel ZORN demande ce qu'il va advenir du port Marine de Toul.

- ⇒ *Une démarche de réflexions est en cours avec la ville de Toul pour la reprise de la concession.*

Jean-Michel ZORN souhaite savoir si VNF a eu l'occasion de rediscuter avec le concessionnaire du port de plaisance de Nancy pour essayer de désengorger le port de plaisance de Nancy et libérer des places de stationnement pour les plaisanciers de passage.

- ⇒ *Tout va être renégocié dans le cadre de la signature de la nouvelle concession avec la commune de Nancy ou la Métropole.*
- ⇒ *En attendant pour palier à cette problématique de stationnement, une petite lisse de protection sur le quai a été installée juste avant l'entrée du port pour que les bateaux puissent s'y stationner tout en bénéficiant des services du port.*
- ⇒ *Des réflexions sont en cours pour déplacer ailleurs les bateaux qui restent là à l'année mais il faut malgré tout que quelques-uns restent car ils constituent en quelque sorte une surveillance du port et des autres bateaux.*

Jean-Michel ZORN demande quels sont les ports concernés par la nouvelle gouvernance.

- ⇒ *Les 4 ports publics (Nancy-Frouard, Metz Mazerolles, Nouveau port de Metz et Thionville-Illange) auxquels on ajoute les ports de Toul, Belleville, Koenigsmacker et Cattenom.*

Jean-Michel ZORN demande quels seraient les points de chute sur le canal pour le transport des colis lourds de l'ANDRA.

- ⇒ *La question n'est pas encore tranchée mais il s'agirait soit d'Houdelaincourt sur le CMRO soit le canal entre Champagne et Bourgogne.*
- ⇒ *Un des objectifs de l'ANDRA est de minimiser les impacts routiers sur le territoire.*

9 – Questions diverses

Jean-Michel ZORN souhaite que soit définie une méthodologie d'indemnisation des entreprises de tourisme (professionnels de la location de plaisance) en cas d'arrêt de navigation prolongé. Il est bien évident que tous les cas de figure ne peuvent pas être indemnisés ; néanmoins il faudrait définir quelques points clés à forts enjeux touristiques sur chaque bassin de navigation (Meuse, plan incliné...) pour lesquels des dédommagements pourraient être trouvés et appliqués en cas d'arrêts prolongés qui mettraient en cause la santé économique des entreprises. Il demande qu'une réflexion soit engagée au niveau national dans ce sens.

Marcel PHILIPPON souhaite remercier l'agence VNF de Metz pour la réunion qui s'est tenue récemment pour l'accès des pêcheurs sur leur lieu de pêche en véhicule. Cette réunion a permis de définir les secteurs (large vallée de la Moselle sans habitation) pour lesquels l'accès en véhicule serait autorisé. L'accord de VNF a été donné sur 4 secteurs pendant les heures ouvrables de la pêche et la fédération a pu remettre cet accord aux maires concernés qui ont le pouvoir de police en la matière et qui pourront ainsi délivrer un arrêté municipal. Il s'agit d'une très belle avancée pour les pêcheurs mosellans et ils remercient chaleureusement VNF pour sa contribution.

- ⇒ *Un travail de réflexion avec les fédérations de pêche est lancé au niveau national notamment pour toutes ces problématiques d'accès.*
- ⇒ *La Brigade Fluviale souhaite être informée des autorisations d'accès obtenues par les fédérations de pêche.*

Marcel PHILIPPON signale par ailleurs que plusieurs courriers de la Fédération de pêche La Sarrebourgeoise adressés à la DT Strasbourg pour cette problématique d'accès en véhicule sur les lieux de pêche sont restés à ce jour sans réponse.

- ⇒ *Jean-Laurent KISTLER a laissé ses coordonnées à Monsieur PHILIPPON.*

Marcel PHILIPPON remercie également la Brigade Fluviale pour son rôle de prévention.

A Nancy, le 19/10/2018

Michelle LAQUENAIRE
Chef de l'arrondissement Développement