

Nancy, le 9 janvier 2019

COMPTE RENDU DE REUNION

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

Réunion du 13 novembre 2018

à Nancy – Salle de la Bourse

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

Activité "Transports" :

- Olivier DELCOURT (CNBA)
- Jean-Laurent HERRMANN (CFNR)

Activité "Plaisance" :

- Anna BOTTONI (Mairie de Nancy – Fédération des Ports de Plaisance)
- Peter CLARK (DBA – The Barge Association)
- Jean-Marie LEPINE (ANPEI)
- Jacques LUCAS (Navig'France)
- Pierre PEETERS (ANPEI)
- Franck ROUSSEAU (Capitaine Port de plaisance de Nancy)
- Jean-Michel ZORN (ADPTF)

Catégorie "Experts" :

- Jean-Louis GILLET (FD AAPPAM Meurthe-et-Moselle)
- Chef Eric GRESS (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz)
- Philippe HANCE (CAL)
- Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz)
- Marcel PHILIPPON (FD AAPPMA Moselle)
- Marie RINGEISEN (Comité Régional Olympique et Sportif Grand Est)

VNF :

- Stéphanie CHENOT (AEME / DTNE)
- Sébastien GALMICHE (UTI Canal des Vosges / DTNE)
- Pascal GAUTHIER (Directeur territorial Nord-Est)
- François HOFF (UTI Moselle / DTNE)
- Rodolphe JUDON (UTI CMRE-EN / DTNE)
- Jean-Laurent KISTLER (Dév / DTS)
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE)
- Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE)
- Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE)
- Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE)

Absents :

- AFPI
- UCL
- TLF (TMF Opération)
- France Hydroélectricité
- France AGRIMER
- La Glissoire
- Fédération des Industries Nautiques

Diffusion : Participants

| | | | | | | | | | |
|-------------------|---|----------------|---|------------------|---|---------------------|---|------|---|
| Directeur | ✓ | UTI M-Ardenne | ✓ | UTI CMRO | ✓ | Chef ADVE | ✓ | DIEE | ✓ |
| Directeur Adjoint | | Agence Ardenne | ✓ | UTI CMRE EN | ✓ | PTACC/TAC | ✓ | DEV | ✓ |
| Secrétaire Génér. | | Agence Meuse | ✓ | UTI C. Vosges | ✓ | PTACC/COMM | | DTS | ✓ |
| Arrdt EGT | ✓ | UTI Moselle | ✓ | UTI CCB | ✓ | PTACC/Statistiques | | | |
| Arrdt AEME | ✓ | Agence Metz | ✓ | Agence Longeau | ✓ | PTDR/GC | | | |
| Arrdt MPF | ✓ | Antenne P.A.M. | ✓ | Agence St-Dizier | ✓ | PTDR/GD | | | |
| Formation | | Antenne Toul | ✓ | | | PTDR/VD | | | |
| | | | | | | Affaires juridiques | | | |
| | | | | | | | | | |

Points d'actualité par le Directeur territorial du Nord-Est :

Le 3 octobre dernier a été installé un syndicat mixte ouvert (SMO) visant à gérer le système portuaire de la Moselle et dont les membres sont pour le moment VNF et la région Grand Est. Ce syndicat est présidé par Remy SADOCCO, Vice-Président du Conseil Régional Grand Est. Ce SMO concerne à la fois 4 ports publics de la Moselle (Nancy-Frouard, Metz Mazerolle, Nouveau Port de Metz et Thionville-Illange) et 5 ports privés (Toul, Belleville, Maxéville, Cattenom et Koenigsmacker).

Afin de préparer la fin des concessions, la durée de toutes les concessions des ports publics avait été alignée sur la fin de l'année 2018 mais, au vu des procédures et discussions qui seront nécessaires pour la suite, il a été nécessaire de trouver une solution pour 2 ans de plus. La concession avec la CCI 54 pour le port de Nancy-Frouard a été prolongée mais, suite aux décisions de la CCI 57, une consultation a dû être lancée pour la gestion transitoire des 3 autres ports publics.

Dès début 2019, une consultation va être lancée afin de créer une SEMOP (société d'économie mixte à opération unique) qui aura pour vocation de gérer les 9 ports évoqués précédemment. Des discussions sont en cours sur Thionville pour que les acteurs présents sur place travaillent ensemble de la meilleure façon possible.

La démarche est un peu plus avancée pour les ports du Rhin puisqu'un SMO des Ports Sud Alsace et un SMO du Port de Colmar ont été créés respectivement en septembre 2017 et en mars 2018. La DT Strasbourg travaille actuellement sur la procédure de constitution de la SEMOP avec le lancement d'un appel à candidatures. Suivront le choix entre les candidats et une phase de négociation avec eux pour un choix final proposant la meilleure offre et mise en service de cette nouvelle gouvernance des ports du Rhin au 1^{er} janvier 2020.

1 – Chômages 2019-2020

1. Rappel sur la programmation des chômages

La programmation des chômages se déroule sur 2 ans avec :

- Au cours du 3^{ème} trimestre de l'année N-2, une phase préparatoire interne avec des réunions en DT puis une coordination inter-DT,
- Au cours du 4^{ème} trimestre, une phase de concertation qui vise à présenter les dates en CLU (octobre-novembre) et CNU (décembre),
- Au cours du 1^{er} trimestre de l'année N-1, une phase de validation qui vise à procéder aux derniers ajustements, puis une dernière présentation en CNU (février) avant le passage en Conseil d'Administration pour validation définitive.

A l'heure actuelle, la DT Nord-Est procède à la phase de concertation en CLU et CNU pour les chômages de l'année 2020 et à la phase d'ajustement pour les chômages de l'année 2019 avant le passage au Conseil d'Administration du 18 décembre.

2. Programmation 2019

Les dates de chômages 2019 pour la DT Nord-Est ont déjà été présentées en CNU le 5 octobre dernier :

- Moselle : du 20 au 29 mai 2019 de l'écluse d'Apach à l'écluse de Custines et à l'écluse de Fontenoy-sur-Moselle. L'accès à Nancy sera possible par Neuves-Maisons et par l'Embranchement de Nancy.
- Meuse aval : du 14 octobre au 24 novembre 2019 de l'écluse 56 de Mouyon à l'écluse 40 de Dom-le-Mesnil.
- Canal des Vosges : du 1^{er} octobre au 10 novembre 2019 sur le versant Moselle de l'écluse 26 à 47, sur le bief de partage et le versant Saône. Le secteur SAGRAM restera navigable.
- Canal de la Marne au Rhin Ouest : du 25 février au 24 mars 2019, de l'écluse 12 versant Moselle à l'écluse 70 versant Marne. L'accès Meuse vers Toul restera navigable.
- Canal de la Marne au Rhin Est et Embranchement de Nancy : du 18 février au 17 mars 2019 sur l'ensemble de l'itinéraire avec une possibilité de réduire la zone chômée selon les nécessités de service de la Métropole du Grand Nancy.
- Canal entre Champagne et Bourgogne : du 2 au 29 avril 2019 sur l'ensemble de l'itinéraire.

3. Programmation 2020

- Moselle : du 11 au 20 mai 2020 de l'écluse d'Apach à l'écluse de Frouard et à l'écluse de Toul de la Moselle amont. Un calage est en cours pour ce chômage puisque si on maintient ainsi l'accès Est-Ouest serait bloqué avec la fermeture du secteur de Toul. La programmation des travaux va être modifiée pour ne pas être confronté à ce blocage Est-Ouest et garder l'accès vers le CMR Est ouvert.
- Meuse amont et canal des Ardennes : du 2 mars au 13 avril 2020. Ce chômage sera avancé de 15 jours pour ne pas être en concomitance avec celui du CMRO et afin de garder l'accès Meuse-Toul ouvert. Il était initialement prévu du 16 mars au 26 avril 2020.
- Canal des Vosges : du 28 septembre au 8 novembre 2020 sur le versant Moselle de l'écluse 33 à 47 et de l'écluse 27 versant Moselle à l'écluse 19 versant Saône.
- Canal de la Marne au Rhin Ouest : du 2 au 29 mars 2020, de l'écluse 12 versant Moselle à l'écluse 70 versant Marne. L'accès Meuse vers Toul reste navigable. Il est concomitant avec celui du CMRO.
- Canal de la Marne au Rhin Est et Embranchement de Nancy : du 4 au 31 mars 2020 sur l'ensemble de l'itinéraire. Il est concomitant avec celui du CMRE-EN.
- Canal entre Champagne et Bourgogne : du 31 mars au 26 avril 2020 sur l'ensemble de l'itinéraire.

Remarques des usagers sur les chômages 2019-2020 :

Jacques LUCAS demande confirmation du démarrage du chômage 2019 sur le CMRE-EN. Il était prévu jusqu'au 1^{er} avril et Navig'France avait formulé le souhait qu'il soit avancé de 15 jours.

⇒ *Le chômage aura lieu du 18 février au 17 mars 2019 et a bien été avancé de 15 jours comme demandé.*

Jacques LUCAS et Jean-Michel ZORN signalent que la programmation du chômage 2020 sur le canal des Vosges ne convient pas. Le début du chômage est prévu trop tôt, la saison touristique n'étant pas encore terminée au 28 septembre. La conjoncture actuelle est déjà très compliquée de par les étiages sévères et longs, les bateaux n'ont pas le temps de rentrer dans leur port d'attache. Il faudrait pouvoir décaler de 15 jours minimum ce chômage.

Jean-Michel ZORN demande à quelle date auront lieu les fêtes de Pâques en 2020 (en 2019 c'est aux alentours du 22 avril), car la saison de location des bateaux démarre réellement à ce moment-là.

Jacques LUCAS demande à quel jour correspond la date du 31 mars (fin du chômage sur le CMRE-EN) car parfois cela peut tomber un week-end. S'il était possible de finir le chômage en fin de semaine avant le week-end, ce serait parfait.

- ⇒ *En 2020, Pâques est le 12 avril.*
- ⇒ *Le 31 mars est un mardi.*

Jean-Michel ZORN demande pourquoi les 2 chômages des CMR Est et Ouest ne sont pas programmés aux mêmes dates et demande de faire en sorte que les deux se terminent au 27 mars pour permettre aux locations de démarrer le dernier week-end de mars.

- ⇒ *Cette demande va être étudiée pour fixer les deux chômages exactement aux mêmes dates et essayer de sauver le dernier week-end de mars pour que les réservations puissent démarrer à ce moment-là. Les deux chômages pourraient se terminer le 27 mars.*

Olivier DELCOURT demande si toutes les dates de chômages pour 2020 sont définitives.

- ⇒ *Nous sommes dans la phase de concertation, des ajustements sont encore possibles pour 2020.*

Pierre PEETERS trouve que le chômage du CCB en 2020 est programmé trop tard. La fin du chômage est prévue le 26 avril, la haute saison touristique sera déjà entamée depuis le début du mois d'avril. Il demande s'il serait possible de l'avancer un peu.

- ⇒ *Cette demande va être compliquée à satisfaire car il faut toujours essayer de libérer l'axe Est-Ouest et Nord-Sud. En décalant ce chômage, on risque d'avoir des concomitances avec d'autres voies qui bloqueraient totalement un de ces 2 axes.*

Pierre PEETERS signale qu'il manque le détail sur la nature des travaux entrepris dans le cadre des chômages.

- ⇒ *Les travaux seront détaillés pour les prochaines présentations.*

Pierre PEETERS souhaiterait connaître la nature des travaux réalisés dans le cadre du chômage sur le canal des Ardennes depuis le 12 juin et l'éboulement de l'écluse 21 de Neuville-Day. Il demande la remise en état de cette écluse car le canal des Ardennes constitue un itinéraire de substitution lorsque la Meuse est en arrêt de navigation, ce qui relativement fréquent ces dernières années. Si ce canal est fermé en même temps que le CMRO toutes les liaisons dans le Nord-Est de la France sont impossibles.

- ⇒ *Il ne s'agit pas d'un chômage, le versant Aisne du canal des Ardennes est fermé depuis le mois de juin suite à un glissement de terrain causé par les intempéries et ayant entraîné l'effondrement d'une partie de la maçonnerie et la cabine de l'écluse 21 de Neuville-Day.*
- ⇒ *La DT Nord-Est est actuellement en discussion avec le siège pour obtenir les financements nécessaires à la remise en état de l'ouvrage. Les discussions n'ont pas encore abouti c'est pourquoi il est impossible pour l'instant de se prononcer sur la réouverture précise de cet itinéraire.*
- ⇒ *La situation rencontrée sur Neuville-Day est inédite et impose de nombreuses contraintes techniques. Il va falloir dans un premier temps déblayer le site puis il faudra également prendre en considération les études de diagnostic pour évaluer l'étendue des dégâts. Il est fort probable qu'il faille revoir les appuis des portes amont qui ont beaucoup souffert. A l'heure actuelle, il n'est pas encore possible de chiffrer de manière définitive le coût de la remise en état complète de l'ouvrage. Dans l'hypothèse où la DT Nord-Est obtiendrait tous les crédits nécessaires, le chantier de réhabilitation serait malgré tout très long au regard des contraintes de marchés publics ou des contraintes techniques.*

⇒ *Toutes les demandes d'ajustements faites au cours de cette CLU pour les chômages de 2020 seront remontées semaine 47 au siège de VNF. D'autres discussions avec les usagers seront prévues dans le courant de l'année 2019.*

2 – Point sur l'étiage

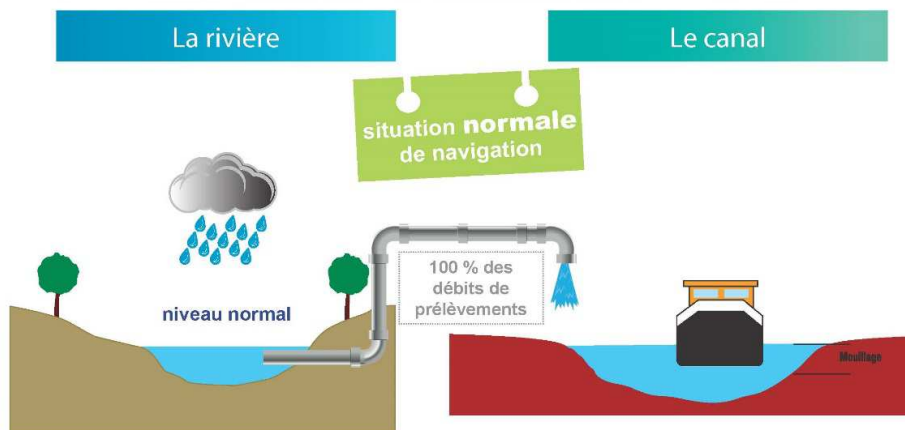
1. Rappel

L'étiage est une période de l'année où le niveau d'un cours d'eau atteint son point le plus bas (les basses eaux). Il résulte de deux facteurs combinés ou non :

- Un déficit pluviométrique (sécheresse) avec une évapotranspiration forte,
- Une pression de prélèvement forte dans les cours d'eau et les nappes d'accompagnement.

Lorsque le débit des rivières baisse et passe en dessous du seuil réglementaire des débits réservés, il n'est plus possible d'alimenter les canaux. Ce seuil de débit a été multiplié par la loi par 4 ces dernières années ce qui signifie qu'il convient de laisser 4 fois plus d'eau qu'auparavant dans le milieu naturel. Ce durcissement législatif a forcément un impact sur l'alimentation en eau des canaux. Les Préfets des départements ont été alertés sur les difficultés rencontrées par VNF et des études sont en cours pour solliciter des dérogations permanentes, dérogations qui sont réglementairement possibles.

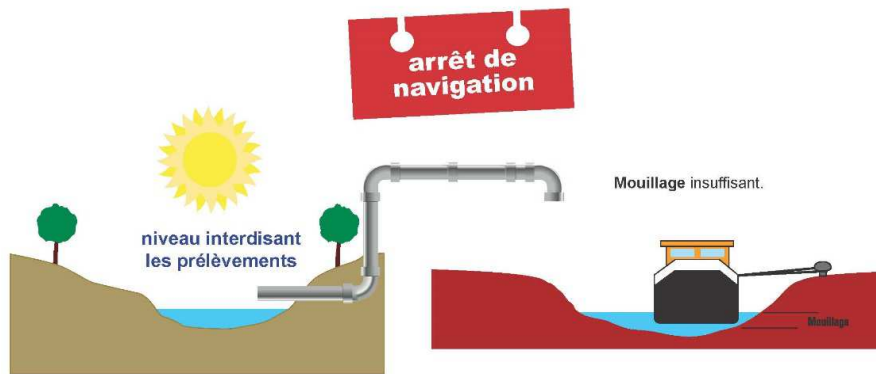
• Situation normale



• Situation de vigilance



- **Arrêt de navigation**



2. Point sur l'épisode d'étiage en 2018

Des pluies conséquentes ont été enregistrées pendant l'hiver mais elles n'ont pas été suffisantes pour les besoins en eau pendant la période estivale dans un contexte de sécheresse sévère avec quasi absence de précipitations pendant plusieurs mois. Les alimentations des canaux ont donc baissé de manière continue, entraînant rapidement des restrictions sur certains itinéraires dans le cadre des arrêtés sécheresse (CMRE, CCB et Moselle) ou des protocoles entre VNF et certaines collectivités, notamment l'agglomération du Grand Nancy pour l'alimentation en eau potable (Embranchement de Nancy).

Concernant la réglementation relative aux débits réservés, elle s'applique partout où il y a un prélèvement d'eau dans le milieu naturel et elle est imposée par les services des Préfectures. Elle prévoit de laisser un seuil défini d'eau dans le milieu naturel pour préserver l'écologie. Des contrôles sont effectués par les services de l'Etat pour veiller à ce que VNF ne dépasse ces seuils de prélèvement d'eau. Le non-respect de cette réglementation entraîne la délivrance de procès-verbaux à l'encontre de VNF.

La DT Nord-Est a entamé avec les services compétents un travail sur 3 itinéraires (CMRO, Moselle et Meuse amont) afin de pouvoir aller au-delà du débit réglementaire et ainsi obtenir une dérogation permanente. Les études sont en cours mais l'issue n'est pas encore connue à l'heure actuelle.

En 2018, à la fin du mois d'octobre, sur les 1143 jours de navigation, on dénombre :

- 576 jours en regroupement de bateaux,
- 583 jours en limitation du mouillage et allongement d'éclusage,
- 436 jours d'arrêt de navigation.

Point de vigilance : Risque de fermeture de la Moselle amont au 1^{er} décembre 2018.

Remarques des usagers sur l'étiage :

Pierre PEETERS souhaite obtenir des explications sur la fermeture récurrente du canal de la Meuse en pleine saison touristique. Cela fait 2 années consécutives que la Meuse amont est fermée en pleine été, en 2017 fermeture fin juin et 2018 fermeture fin juillet. Selon lui, cela va au-delà des problèmes de sécheresse. Le problème réside davantage dans un manque d'entretien des ouvrages ou des biefs pour maintenir l'eau dans le canal que dans des problématiques d'étiage (fuites sur les premières écluses de la Meuse). Il est très mécontent de cet état de fait et les plaisanciers, notamment les étrangers, commencent à désertir complètement cet itinéraire. Ces fermetures ont de fâcheuses conséquences pour les gestionnaires de ports qui investissent dans des infrastructures et qui finalement ne rentrent pas dans leurs frais. Il ajoute qu'il pense que derrière ces fermetures, se cache une volonté de la part de VNF de fermer ces canaux à terme. Il trouve toute cette situation scandaleuse même s'il a bien conscience que les problèmes de sécheresse sont réels et il ne nie pas que cela a un impact sur l'alimentation des canaux. Il demande donc avec une

certaine insistance que le canal de la Meuse entre Troussey et Verdun soit sérieusement remis en état que ce soit, les écluses, les biefs ou les barrages.

- ⇒ *Pour rappel, la partie amont du canal de la Meuse (biefs 1 à 5) est un canal qui ne possède aucun réservoir pour alimenter sa partie canalisée, comme pour le CMRO. L'alimentation de ce secteur de la Meuse se fait uniquement via le bief 13 du CMRO lui-même alimenté par les rivières avoisinantes (Ornain, Meuse, Moselle). Le problème réside dans la faiblesse des débits de ces rivières qui alimentent les canaux, à cause de l'absence prolongée de précipitations.*
- ⇒ *Lorsqu'il n'y pas suffisamment d'eau dans la Meuse, l'alimentation se fait par la Moselle et malheureusement le système de pompage est tombé en panne cet été d'où la fermeture intervenue à la fin du mois de juillet. En maintenant les premiers biefs de la Meuse ouverts, le bief 13 n'aurait pas suffi pour alimenter à la fois le bief de partage du CMRO, la vallée de Toul, le port de Toul et la Meuse. La solution la moins pénalisante pour l'ensemble du secteur concerné était de fermer les premiers biefs de la Meuse très consommateurs en eau.*

Jacques LUCAS signale qu'il y a quand même un problème ces dernières années avec l'alimentation en eau des canaux et que cela porte préjudice aux différents projets touristiques fluviaux qui se mettent en place dans le bassin dynamique autour de Nancy. Il faudrait essayer de trouver un moyen de communication pour rassurer les plaisanciers afin qu'ils continuent de venir dans la région. Sans une communication adaptée, une information erronée selon laquelle les canaux de l'Est de la France ne seraient quasiment plus navigables pourrait très vite se propager. Il suffirait de faire un recensement des adresses mails des plaisanciers qui sont dans les ports et de faire passer les informations par ce biais-là.

- ⇒ *La DT Nord-Est prend note de cette suggestion.*

Pierre PEETERS estime que le renforcement de la communication est une bonne chose mais cela reste insuffisant. Il faudrait vraiment entretenir de manière optimale les canaux pour éviter des fermetures intempestives. Il souhaite savoir pourquoi ces deux dernières années la Meuse a été fermée dès le mois de juillet. Il faudrait que VNF soit transparent sur les problèmes qu'il peut y avoir sur les itinéraires (barrages, fuites, dysfonctionnements, avaries...)

- ⇒ *En 2017, il y a eu très peu de précipitation en hiver entraînant d'ailleurs la fermeture de la Moselle amont en janvier 2017. Les arrêts qu'on peut rencontrer sont liés d'une part, à la problématique du respect des seuils de débits réservés imposés par la Loi sur l'eau et d'autre part, à l'absence prolongée de précipitations. Pour la Meuse, il n'y a pas eu énormément de précipitations, les débits de la rivière étaient insuffisants et il n'y a malheureusement pas de réservoir pour y palier, la fermeture a été obligatoire à la fin du mois de juin.*
- ⇒ *Il peut effectivement y avoir des problèmes de vétusté du réseau mais des moyens y sont consacrés chaque année pour essayer d'y remédier au mieux avec les dotations budgétaires imparties.*
- ⇒ *Il n'y aurait a priori pas de problèmes aux barrages qui sont plutôt en bon état.*
- ⇒ *La situation sur la Meuse ou sur le CMRO, au-delà des contraintes réglementaires, serait liée à des problèmes d'étanchéité des portes de certaines écluses. Cette problématique d'étanchéité des portes est un enjeu sur lequel va s'orienter la DT Nord-Est dans les prochaines années notamment sur la Meuse et le CMRO.*

Jacques LUCAS souhaiterait obtenir des éclaircissements sur la réglementation des débits réservés qui pénalisent tout un système économique. En effet, la nouvelle réglementation sur l'eau impose des étiages très précis et cela empêche de développer quoi que ce soit.

- ⇒ *Les cours d'eau sont soumis aux débits réservés et à une application stricte de la réglementation. Les services de VNF sont très surveillés quant à l'application de la loi notamment par les services des Préfectures pour la partie réglementaire ou les ONEMA pour la partie environnementale. Des amendes (via des PV) peuvent nous être imputées en cas de non-respect de cette réglementation.*
- ⇒ *VNF, en tant que gestionnaire de la voie d'eau, a pour interlocuteur les services de la Préfecture en matière de réglementation. Pour obtenir une dérogation ou une autorisation différente sur les débits réservés, des études préalables doivent être faites et la DT Nord-Est y travaille actuellement. Ces études sont longues et difficiles à mener. Le résultat de ces études pourrait changer quelque peu la donne dans les années à venir et nous permettrait d'obtenir davantage de prélèvement (jusqu'à 1/20^{ème} du module). Il n'empêche que ce minimum est parfois déjà difficile à tenir sur certains secteurs.*
- ⇒ *Par ailleurs, concernant l'état du réseau, VNF fait du lobbying pour que dans les choix qui doivent être faits au niveau gouvernemental sur les moyens alloués aux infrastructures, le fluvial bénéficie davantage de moyens. Le gouvernement a décidé d'octroyer des moyens supplémentaires aux infrastructures fluviales mais les besoins en la matière sont extrêmement importants.*
- ⇒ *Les instances représentatives des usagers de la voie d'eau et bord à voie d'eau ont également un rôle à jouer en dehors de ces commissions pour faire du lobbying comme VNF après de leurs instances représentatives pour montrer que des besoins existent au niveau du transport et du tourisme fluvial. Il est important aussi que les usagers se manifestent auprès des Préfectures pour que les demandes de dérogation aient suffisamment de poids pour obtenir un accord.*

Jacques LUCAS signale que cette itinérance de bateaux est complètement liée à la ruralité. Si on abandonne les canaux, cette itinérance douce est vouée à disparaître et tout va malheureusement se concentrer dans les milieux urbains. La ruralité est en angle de travail qu'il faut souligner dans ces lobbyings.

Pierre PEETERS a participé à la commission Mobilité au Ministère et a été surpris que la somme allouée à VNF pour le transport fluvial équivaut à 100 millions d'euros ce qui paraît très peu sur les 27 milliards dédiés aux infrastructures de transport.

- ⇒ *Les 27 milliards correspondent à une enveloppe allouée sur 10 ans et les 100 millions sont alloués à VNF pour une année.*
- ⇒ *Bien évidemment VNF préférerait obtenir davantage de crédits et l'établissement milite pour cela. Néanmoins, il faut être conscient du contexte actuel et que cette dotation est supérieure à ce qui était alloué dans les années précédentes.*

Olivier DELCOURT signale que la Loi sur l'eau et les débits réservés qu'elle fixe pénalise la profession de marinière et estime que VNF, en tant que gestionnaire de la voie d'eau, aurait dû s'y opposer. Les bateaux de commerce ne navigueront plus dans le Nord-Est de la France, ce n'est plus possible dans ces conditions. Tous les trafics partiront vers un autre mode de transport. VNF réduit les mouillages ou ferme la navigation mais ne paie jamais la différence ou la perte d'exploitation des marinières.

- ⇒ *VNF n'est pas à l'origine de la loi sur l'eau et ne fixe pas non plus les règles d'utilisation de la ressource en eau.*
- ⇒ *La réglementation se bâtit sur plusieurs critères et la gestion de l'eau n'impacte pas seulement les marinières ou les plaisanciers, elle impacte également des aspects économiques ou environnementaux.*
- ⇒ *Au-delà de la loi sur l'eau, il faut avoir conscience que le changement climatique est à l'origine également des problèmes de navigation. On pourra demander toutes les dérogations possibles aux Préfets mais en l'absence de précipitation, on ne pourra rien faire. Les saisons sont complètement modifiées ces dernières années.*

Jean-Michel ZORN signale que la saison touristique 2018 a été bonne sur l'itinéraire de la Marne au Rhin Est car la ressource en eau sur le secteur n'a pas posé de problème du fait de l'alimentation par les réservoirs d'Alsace. Afin de se projeter pour l'année 2019, il s'interroge sur 3 points :

- Pour les voies d'eau alimentées par des réservoirs et dans l'hypothèse où il n'y aurait pas de bateaux de commerce annoncés sur les itinéraires en question, ne serait-il pas possible de réduire leur mouillage à 1,40 m ou 1,60 m pendant la période hivernale afin d'économiser l'eau ce qui pourrait permettre de « tenir » plus longtemps en été (Bouzey par exemple).
 - ⇒ *Le réservoir de Bouzey était plein à la fin de la période hivernale mais cela n'a pas empêché une fermeture de la navigation sur le canal des Vosges au 1er septembre.*
 - ⇒ *Par rapport à cette suggestion, c'est un sujet pour lequel des travaux sont engagés actuellement avec les UTI. Mais il apparaît déjà que ce ne sera pas possible pour certains endroits pour des questions d'ordre technique (capteurs ou pompes de relevage qui ne sont pas au bon endroit). La baisse du niveau des biefs peut par ailleurs fragiliser les berges. Il faut essayer de concilier gestion fine de la ressource en eau et maintien des infrastructures et des berges en bon état.*
- Les informations « navigation » circulent beaucoup sur les réseaux sociaux. Les annonces de restriction et de fermeture sont très vite répercutées par ce mode de communication notamment à l'étranger via un groupe Facebook appelé « Binnenskipper ». On y voit des échanges entre plaisanciers qui font part de leurs inquiétudes et leurs état d'âme sur les conditions de navigation en France. Si VNF devenait membre de ce réseau, il pourrait ainsi répondre en temps réel aux demandes des usagers et ainsi toucher toute une communauté d'usagers en même temps.
 - ⇒ *Par rapport au groupe Facebook, la gestion du compte de l'établissement se fait au siège et les régions ne disposent que d'un accès réduit, il est donc difficile d'être réactif par rapport aux demandes des usagers. Néanmoins, certains agents affectés à la communication à la DT NE ont des comptes professionnels et pourraient s'inscrire au groupe en question et donner des informations sur les conditions de navigation.*
- Par rapport à la fermeture complète de certains canaux pendant la saison touristique (ex : Meuse), notamment ceux qui assurent la fonction de transit, il serait souhaitable d'envisager de mettre en place des fenêtres de passage pour permettre aux plaisanciers de ne pas être bloqués pendant des semaines au même endroit.
 - ⇒ *Par rapport aux ouvertures pour permettre à des bateaux de s'échapper, de telles actions ont été réalisées cet été avec également une en septembre sur le CMRO et une autre en octobre sur le canal de la Meuse mais elles sont techniquement très compliquées. Par ailleurs, lorsque ces échappées sont organisées, les communications sont faites le plus en amont possible ; malheureusement les perspectives d'ouverture partielles se découvrent très tardivement en fonction de la météo et on en arrive à ouvrir quasiment du jour au lendemain.*

Jean-Louis GILET se demande si obtenir une dérogation avec ce qui se met en place pour la libre circulation des sédiments et la destruction des seuils fixes et des barrages particuliers ne va pas limiter encore davantage les hauteurs d'eau. En effet, à l'heure actuelle, une régularisation du libre écoulement de la faune et des sédiments est en cours dans le cadre de la Loi sur l'eau et les mesures prises pour y accéder pourraient entraîner un manque d'eau.

⇒ *Les Préfets doivent justement analyser les situations au cas par cas en tenant compte de l'aspect navigation avec le passage de bateaux et l'aspect environnemental avec le respect de la faune et flore.*

Peter CLARK demande ce que VNF pourrait entreprendre pour essayer de sensibiliser davantage les plaisanciers au regroupement de bateaux pendant les périodes d'étiage.

⇒ *Le regroupement de bateaux est difficile à contrôler et à mettre en place. Pour inciter les usagers à le faire systématiquement, il faudrait déployer du personnel sur chaque itinéraire.*

Jean-Marie LEPINE signale qu'il faudrait que les bollards intermédiaires dans les écluses soient remis en place pour inciter au regroupement. Ces bollards ont été supprimés notamment sur l'Embranchement de Nancy. L'ANPEI demande leur remise en place depuis plusieurs années déjà.

⇒ *Ces bollards n'auraient pas encore été remis sur l'Embranchement de Nancy.*

Pierre PEETERS signale qu'il y a quelques années, tous les partenaires ont été réunis afin de rédiger une charte de mise en sécurité des ouvrages mais celle-ci n'a malheureusement jamais été respectée. Il ajoute que c'est difficile de faire du regroupement de bateaux lorsqu'il n'y a pas les amarrages nécessaires dans les écluses. C'est une petite action que VNF pourrait mettre en place et qui ne coûte pas très cher.

⇒ *Ce programme de sécurisation des ouvrages existe toujours et tous les ans des travaux sont menés dans ce sens. Cette charte ne faisait pas référence uniquement aux bollards mais aussi la mise en sécurité de l'accès des écluses automatisées en matérialisant physiquement la limite de l'ouvrage pour éviter que des personnes ne s'y aventurent par mégarde puisqu'il n'y a pas de personnel pour assurer la surveillance. Cette mise en sécurité a été terminée sur le canal des Vosges récemment mais le travail continue sur les autres itinéraires.*

Marie RINGEISEN s'interroge sur le risque de fermeture de la Moselle amont au 1^{er} décembre et demande quelles sont les embarcations concernées par cette fermeture si elle est avérée (toutes les embarcations mues à la rame comprises). Il y a des entraînements de sportifs de haut niveau sur la Moselle amont et elle souhaiterait savoir quoi leur répondre par rapport à ce risque de fermeture sachant qu'il y a toujours des bateaux motorisés qui accompagnent les sportifs.

⇒ *Dans le cas de clubs qui pratiquent en rivière naturelle, ils pourront naviguer sans passer d'ouvrage avec l'accord de l'UTI Moselle pour connaître la praticabilité du réseau, les conditions et les contraintes éventuelles.*

3 – Statistique du trafic en 2018

I. Le transport fluvial sur le réseau navigable de VNF sur les 6 premiers mois de l'année 2018

1. Evolution des flux

Au niveau national, pour tous les bassins de navigation, le trafic exprimé en volume atteint 26 millions de tonnes sur le premier semestre 2018. On enregistre donc une hausse de 5,3 % par rapport au premier semestre de l'année précédente à l'exception de la Seine qui a été pénalisée en début d'année par les crues.

Ce bilan à mi-parcours s'avère être positif pour les régions en raison notamment d'une fin de campagne céréalière 2017-2018 très favorable.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

2. Evolution des trafics par bassin de navigation

- Hausse de 18 % des trafics sur la Moselle par rapport à l'année 2017. Les résultats pour les tonnes-kilomètres sur la Moselle ne sont pas très favorables par rapport à la situation nationale car les points de chargement ou de déchargement se situent à proximité de la frontière donc on enregistre un faible kilométrage effectué.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

II. Le trafic des bateaux de commerce et de plaisance sur le réseau navigable de la DT Nord-Est sur les 8 premiers mois de l'année 2018

1. Evolution du trafic des bateaux de commerce et de plaisance aux points de comptage sur la Moselle canalisée

- On observe une baisse de l'ordre de 7% des trafics de marchandises sur la Moselle amont mais en aval de Custines jusqu'à Apach les trafics augmentent.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

2. Evolution du trafic des bateaux de commerce et de plaisance aux points de comptage sur les autres voies navigables de la DT Nord-Est

- CMR : les trafics de commerce sont en baisses, il y a très peu de trafic de marchandises sur cet itinéraire. La majeure partie du trafic se concentre sur Dombasle et Contrisson.
- Meuse : évolution du trafic de commerce sur le port de Givet avec une hausse de 74 % du trafic en 2018 par rapport à 2017 (196 000 tonnes en 2017 et 341 000 tonnes en 2018).
- Ardennes : baisse des trafics de commerce et de plaisance.
- Vosges : stabilisation des trafics de commerce, baisse du trafic plaisance à Golbey mais hausse à Corre (présence de la base de location à Fontenoy).
- CCB : Trafics de transit principalement, baisse des trafics de plaisance.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

III. Le transport fluvial sur le réseau navigable de la DT Nord-Est sur la Moselle à grand gabarit sur les 9 premiers mois de l'année 2018.

1. Total des marchandises transportées par type de trafic

- 4,7 millions de tonnes transportées au 30/09 sur la Moselle
- Les exportations concernent majoritairement les Pays Bas et elles sont plus importantes que les importations.
- 60,5 % des trafics sont dédiés à l'export, 25,2 % à l'import et 14,3 % sont des trafics intérieurs.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

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

- On constate une hausse cette année de l'ordre de 5,6 % sur les 9 premiers mois de l'année par rapport à la même période de 2017. Cette hausse est due au renforcement des trafics de céréales et oléagineux. Par contre on sait que les basses eaux sur le Rhin vont pénaliser nos tonnages et le résultat statistiques du dernier trimestre devrait le confirmer.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

IV. Le trafic sur le Rhin

Les chiffres donnés sont issus des comptages réalisés à l'écluse de Gamsheim.

- Sur le premier semestre 2018, on enregistre une forte hausse des trafics car on a constaté un phénomène inverse par rapport à l'année 2017. En effet, cette dernière a commencé sur une période de basses eaux alors que le début de l'année de 2018 était en condition normale de navigation. Les basses eaux ont été enregistrées sur le second semestre 2018 à partir du mois de juillet.
- Le trafic à fin octobre 2018 est en baisse de l'ordre de 15 % par rapport à l'année 2017.
- La situation est très compliquée ces dernières semaines de par la prolongation du phénomène des basses eaux. Les résultats pour le seul mois d'octobre 2018 enregistrent une baisse de 65 % par rapport à octobre 2017.
- Pour information, il existe une application qui s'appelle IRIS qui est téléchargeable sur les tablettes et smartphones et qui donne en temps réel le niveau du Rhin. Elle permet de suivre les évolutions du mouillage et des débits sur l'itinéraire.

Remarques des usagers sur les statistiques du trafic :

Olivier DELCOURT signale que les résultats du petit gabarit ne sont pas très étonnants dans la mesure où ces canaux sont fermés régulièrement. En juillet 2018, il y avait des trafics de Nogent-sur-Seine pour Strasbourg mais ils n'ont pas pu être honorés. Les bateaux ont été obligés de se « désaffréter ».

Olivier DELCOURT demande qu'un effort soit fait pour que les bateaux puissent se rendre à Contrisson dans de bonnes conditions. Bon nombre de trafics sont prévus dans les prochains mois. La remise en eau a été plus longue que prévue après le chômage, la réouverture effective a été retardée alors que VNF avait assuré que l'itinéraire serait rouvert dans les temps.

⇒ *La section de Contrisson a été remise en eau en priorité après le chômage pour qu'elle puisse rouvrir dès que possible pour assurer les approvisionnements d'Arcelor Mittal.*

4 – Actions de développement

1. Transport

- Mise en place d'un syndicat mixte pour la gestion des ports Lorrains (sujet évoqué en introduction)
- Riverdating les 28 et 29 novembre 2018 à Strasbourg : rencontres entre professionnels en faveur du transport fluvial

2. Tourisme

- Eductour sur le canal entre Champagne et Bourgogne pour les élus de Haute-Marne le 11/09/2018 : l'événement a été un succès puisque les élus ont répondu présents. Cet Eductour a été organisé en partenariat avec la Communauté d'Agglomération de Chaumont qui travaille actuellement sur son schéma d'aménagement touristique.
- Signature de la charte de partenariat entre VNF et la ville de Toul le 11/12/2018 (développements touristiques, gestion foncière, gestion hydrauliques etc.).
- Passages des bateaux CARANUSCA (association Passerelle d'Europe / Résidence littéraire faisant un périple sur la Meuse à la rencontre des habitants) et ADELAÏDE GRAND EST dans notre région (la péniche sillonnait les voies d'eau du Grand Est et proposait des spectacles et des animations au cœur des territoires, des rencontres ont été organisées avec les élus). La région Grand Est souhaiterait organiser la même démarche en 2019 et réfléchirait même à acquérir une péniche.
- Poursuite de la démarche canal des Ardennes : l'engagement des partenaires sur la démarche de développement touristique s'est concrétisé cet été par la validation et la signature d'une charte d'engagements qui compte la signature de

9 entités (il manque la signature du département de l'Aisne mais cela devrait se faire dans les mois à venir) et l'Agence de Développement Touristique (ADT) des Ardennes jouera le rôle de coordonnateur entre les différentes entités pour cette démarche. La prochaine étape consistera en la mise en place d'un contrat de canal avec un schéma de développement agrémenté de fiches d'actions opérationnelles. VNF a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour 3 maisons éclésières sur les communes du Bairon et environs afin que ces maisons soient dédiées au tourisme (chambres d'hôte, restauration...). La date limite de réponse de cet AMI est fixée au 7 décembre 2018.

- Poursuite de l'étude CMR-Boucle : le diagnostic est finalisé et partagé. Le travail sur les actions, sur le plan de développement va débuter en 2019.

Remarques des usagers sur les actions de développement

Jean-Michel ZORN signale que le protocole qui existe entre la métropole du Grand Nancy et VNF pour l'alimentation en eau potable et qui génère des arrêts de navigation sur l'Embranchement de Nancy en période d'étiage est préjudiciable pour le développement touristique qui est mené autour de la boucle de Nancy. Cela complique la tâche pour commercialiser cet itinéraire sur le plan touristique car il n'y a aucune fiabilité quant à l'ouverture de cette portion de canal. Le potentiel touristique de ce secteur risque ne pas être exploité comme il se doit dans la perspective de nouvelles sécheresses et de l'obligation de fermer l'Embranchement de Nancy pour garantir l'alimentation en eau potable de la ville de Nancy.

⇒ *La Métropole étudie actuellement la possibilité d'une nouvelle ressource en eau par la Meurthe.*

Pierre PEETERS demande ce qu'il advient du dossier de développement du port de Liverdun.

⇒ *Ce dossier est en sommeil. Projet peut être trop ambitieux, des contacts seront repris avec Communauté de Commune en 2019.*

5 – Questions diverses

1. Point d'avancement sur l'aménagement de trois aires de (dé)chargement de véhicules des marinières sur la Moselle

a) Le contexte

Il s'agit d'une réflexion engagée par la DT Nord-Est dans le cadre de l'opération « Moselle Modernisée » qui a pour but d'identifier des sites de chargement/déchargement pour les véhicules des marinières sur le réseau grand gabarit.

Cela répond à des besoins exprimés de :

- Sécuriser les opérations de chargement et de déchargement,
- Clarifier les responsabilités en cas d'incident,
- Eviter les éventuels temps d'attente du fait de l'opération (ces opérations étaient jusqu'à maintenant effectuées dans les sas d'écluse, cela s'ajoutait donc au temps d'éclusage).

Depuis 2016, ces opérations entrent dans le cadre réglementaire du Règlement Particulier de Police avec l'article 12.3 et son annexe V 5.5.

b) Les études menées

Le dossier de consultation des entreprises a été basé sur l'exploitation d'une étude de faisabilité réalisée par l'UTI Moselle en 2016 sur les trois sites suivants avec le parti pris de faire les aménagements sur le long terme :

- Ecluse d'Apach amont rive droite,

- Ecluse de Pagny-sur-Moselle amont rive droite,
- Ecluse de Fontenoy-sur-Moselle amont rive droite.

Les travaux sont réalisés par un groupement d'entreprises Weiler/Perrier et devaient initialement se dérouler entre septembre et décembre 2018 (hors aléas et intempéries). Les sites d'Apach et de Fontenoy devraient être finalisés pour la fin de l'année de 2018 sous réserve de faire la réception des travaux. Le chantier du site du Pagny-sur-Moselle a pris du retard et sera prêt en janvier.

c) Site n°1 : Apach

Une seule aire de chargement/déchargement sera proposée sur ce site. Les travaux ont porté sur la création d'une zone de chargement/déchargement par un revêtement en enrobé et par une protection du site par des bordures de sécurité. L'emplacement est situé à 300 m en amont rive droite. La passe navigable est suffisamment large pour que des bateaux se croisent. Les panneaux de signalisation prévus permettront aux bateaux naviguant de ralentir à l'approche du bateau stationnaire. Le coût de l'intervention s'élève à 25 000 € TTC.

d) Site n°2 : Pagny-sur-Moselle

Il est prévu la création de deux zones de chargement/déchargement en amont rive droite permettant aux bateaux montant et avalant d'utiliser ce site sans manœuvre particulière. Le couronnement existant est fragile et surtout il n'est pas équipé de protection. Sa réfection complète est prévue en y intégrant une protection cuirassée. L'accès à la route sera fermé par une barrière mais un digicode sera installé, le marinier devra simplement en demander le code à l'éclusier. Le coût de l'intervention s'élève à 360 000 € TTC.

e) Site n°3 : Fontenoy-sur-Moselle

Ce site a été retenu en raison de la présence d'un ancien quai de chargement d'une ballastière. Les matériaux seront enlevés pour retrouver une configuration d'origine. La création de deux zones en amont rive droite permettra aux bateaux montant et avalant d'utiliser ce site sans manœuvre particulière. L'accès à la route sera fermé par une barrière mais un digicode sera installé, le marinier devra simplement en demander le code à l'éclusier. Le coût de l'intervention s'élève à 95 000 € TTC.

En dehors de ces 3 sites, les opérations de chargement/déchargement seront interdites, le RPP sera modifié en conséquence.

Remarques des usagers sur les aires de chargement/déchargement des véhicules sur la Moselle

Olivier DELCOURT demande si le temps de stationnement sur les aires de chargement/déchargement des véhicules est limité.

⇒ *Il est limité à 30 minutes car il s'agit d'un lieu de déchargement de véhicules et non pas un lieu de stationnement. Le bateau doit reprendre sa route après le chargement ou le déchargement de la voiture.*

Peter CLARK demande si ces sites sont uniquement dédiés aux bateaux de commerce ou si les plaisanciers peuvent également en bénéficier.

⇒ *Ces installations sont prévues pour tous les bateaux équipés d'une grue en bonne et due forme pour effectuer les chargements/déchargements des véhicules. Elles ne sont pas adaptées aux petits bateaux de plaisance.*

2. Les modalités de péages

Un arrêté ministériel est paru le 24 juillet 2018 signalant :

- L'obligation de dématérialiser les voyages sur les bassins Seine et Escaut à compter du 1^{er} janvier 2019,
- L'obligation dès à présent de renseigner le nom du client du transporteur,
- L'obligation de remplir une déclaration y compris pour les voyages à vide qui resteront gratuits.

Remarques des usagers sur les modalités de péages

Jean-Laurent HERMMANN se demande comment se fera la déclaration des voyages sur la Moselle pour les marinières étrangers qui n'ont pas forcément accès à ces systèmes de déclaration. Il signale que l'Etat Allemand a annoncé que tous les péages appliqués vont être supprimés au 1^{er} janvier 2019 et demande si ce sera également appliqué sur la Moselle.

- ⇒ *Depuis l'arrêt de l'itinérance des réseaux en Europe, tout le monde ayant un accès à Internet via son téléphone portable peut sans frais supplémentaires se connecter à l'étranger. Les voyages se déclarent via une application appelée VELI : <https://www.vnf.fr/veli/Login.html>.*
- ⇒ *La facturation des voyages sur la Moselle internationale fait toujours l'objet d'un dispositif différencié et en conséquence la suppression des péages par l'Etat allemand ne s'appliquera donc pas sur la Moselle car cela supposerait de revoir la convention internationale de la Moselle et parvenir un accord entre les 3 états (France, Allemagne et Luxembourg).*

Jean-Laurent HERMMANN demande si l'affréteur aura toujours la possibilité de faire les démarches à la place des marinières.

- ⇒ *L'application VELI le permet.*

3. Les services spéciaux d'éclusage (SSE)

La délibération relative à l'approbation du tarif et à l'évolution des modalités de gestion des SSE est passée au Conseil d'Administration de VNF le 09/10/2018.

Les tarifs des SSE applicables sur l'ensemble du réseau confié à VNF sont les suivants et concernent exclusivement les navigants professionnels classés selon les catégories suivantes :

| Tarifs - Bateaux de fret et passagers | | |
|---|-------------|-------------------|
| Classe de bateau | Avant 22h00 | A partir de 22h00 |
| 0-750 t (y compris pousseurs et petits bateaux promenade) | 34,00 € | 55,00 € |
| 751-2000 t | 55,00 € | 87,00 € |
| 2001 t et plus (y compris fluvio-maritimes et paquebots) | 82,00 € | 131,00 € |

Pour mémoire : Ces tarifs s'appliqueront lorsqu'il y aura une demande de navigation en dehors des horaires d'ouverture à la navigation et donc uniquement sur un ouvrage non automatisé (hors Moselle).

Cette tarification sera applicable à compter du 1^{er} janvier 2020 dans le cas de SSE déjà en vigueur. Toutefois, afin de permettre aux entreprises de s'adapter à ce nouveau tarif, il est prévu un tarif transitoire applicable du 1^{er} janvier au 31 décembre 2019, ainsi arrêté :

| tarif transitoire - année 2019 | | |
|--|-------------|-------------------|
| classe de bateau | avant 22h00 | à partir de 22h00 |
| 0-750 tonnes ou petit bateau-promenade | 27 € | 43 € |
| de 751 t à 2000 t ou péniche-hôtel | 43 € | 69 € |
| 2001 tonnes et plus ou paquebot | 65 € | 103 € |

Par ailleurs, dans le cas de SSE faisant l'objet d'une convention entre VNF et un exploitant de bateau (lorsque les besoins particuliers d'un exploitant de bateaux le justifient, VNF peut définir avec cette entreprise des modalités spécifiques de mobilisation d'un SSE), le tarif prévu dans cette convention peut différer.

Le tarif s'applique à chaque sassée.

Pour bénéficier d'un SSE, les transporteurs devront faire une réservation au plus tard le jour même avant 15h. En fonction des capacités opérationnelles des services locaux de VNF, cette heure limite de réservation pourra être repoussée jusqu'à 17h.

Toute réservation de SSE acceptée par VNF sera facturée à l'exploitant du bateau, que le bateau se présente ou non, sauf en cas d'annulation du transporteur, au plus tard à 15h le jour du SSE demandé ou 17h en cas de report de l'heure limite de réservation.

Il est institué un tarif exceptionnel appliqué les jours fériés suivants : 25 décembre, 1^{er} mai, 1^{er} janvier, 14 juillet et les nuits les précédant (24 décembre, 30 avril, 31 décembre et 13 juillet). Il correspond à un tarif doublé par rapport au taux simple indiqué dans les tableaux précédents.

Au 1^{er} janvier 2021, le tarif applicable aux SSE évoluera en fonction d'un indice.

Remarques des usagers sur les SSE et la nouvelle offre de service

Jean-Michel ZORN demande si la nouvelle proposition d'offre de service présentée lors de la CLU de juin 2018 s'appliquera bien au 1^{er} janvier 2019 comme prévu et si les bateaux de location en transit d'une base à l'autre ou les bateaux de plaisance privés qui doivent se rendre sur un chantier naval pourraient éventuellement bénéficier d'un SSE.

- ⇒ *Les horaires qui ont été présentés à la CLU seront bien appliqués au 1^{er} janvier 2019 sur le canal des Vosges uniquement.*
- ⇒ *Le SSE s'applique aux bateaux de commerce et aux bateaux passagers qui ont des déplacements liés à leur activité économique (déplacement aux chantiers ou problématique de transfert pendant la baisse saison).*
- ⇒ *Les bateaux de plaisance privés qui se rendraient dans les chantiers navals pour entretien ou réparation n'ont, par contre, pas été prévus dans le dispositif SSE. Il n'y a donc pas de passages possibles en dehors des horaires de navigation.*
- ⇒ *Pour rappel : dans les plages de navigation libre pour les bateaux de commerce, les horaires sont communs pour tous les usagers (commerce et plaisance). Dans les plages de navigation à la demande ou en SSE du commerce, la plaisance ne peut être acceptée que si cette disposition ne conduit pas à une écluse supplémentaire (bassinée avec un commerce qui a sollicité un SSE). Actuellement, seuls les bateaux à activités commerciales (bateaux de commerce ou bateaux à passagers) peuvent solliciter le SSE.*

Les bases de location qui souhaitent amener des bateaux en cale ou en réparation seront considérées comme bateaux à activités commerciales et pourront donc bénéficier des SSE.

Jean-Michel ZORN est étonné que la nouvelle offre de service n'ait pas fait l'objet d'un point à l'ordre du jour de cette CLU de novembre.

⇒ *Voici les horaires de navigation qui seront appliqués au 1^{er} Janvier 2019 sur le canal des Vosges :*

| HORAIRES NAVIGATION CANAL DES VOSGES 2019 | | |
|---|---|---|
| SECTEUR AUTOMATISE CDV : du lundi au dimanche de 07h à 19h navigation libre | | |
| PONT MOBILES MANUELS DE THUNIMONT et de SELLES : | | |
| Du lundi au dimanche - HAUTE SAISON du 1 ^{er} avril au 31 octobre 2019 | | |
| SSE 07h00-09h00 annonce 48h à l'avance | 09H00 à 18h00 Navigation libre | SSE 18H00-19H00 annonce 48h à l'avance |
| Du lundi au vendredi - BASSE SAISON du 1 ^{er} janvier au 31 mars 2019 et du 1 ^{er} novembre au 31 décembre 2019 | | |
| SSE 07h00-09h00 annonce 48h à l'avance | de 08h30 à 16h30 avec annonce 48h à l'avance | SSE 07h00-09h00 annonce 48h à l'avance |
| SSE : uniquement pour les bateaux de commerce | | |
| Centre régional d'annonce 0 800 519 665 - avant 15h pour un voyage débutant le lendemain | | |

Olivier DELCOURT est surpris de cette démarche de devoir payer pour le passage de certains ouvrages. Les marinières entendent le discours de VNF sur la baisse des effectifs depuis quelques années mais en payant, du personnel est « comme par magie » mis à disposition. Il estime que c'est une nouvelle manière pour VNF de gagner de l'argent.

- ⇒ *Il n'est pas possible de mettre du personnel en permanence sur les ouvrages non automatisés. C'est pourquoi le personnel sera désormais mis à disposition de manière ponctuelle et non plus en permanence. Par ailleurs, le SSE ne concerne que les points singuliers, il n'y en a plus que 2 sur le canal des Vosges, le reste de l'itinéraire reste ouvert du lundi au dimanche de 7h à 19h.*
- ⇒ *A l'heure actuelle, la DT Nord-Est compte 803 personnels contre plus de 900 il y a quelques années. L'année prochaine, au niveau national, il y aura 96 agents de moins pour VNF. La DT Nord-Est est la deuxième direction la plus importante en terme de personnel et se trouve de fait fortement impactée. Les nouvelles organisations proposées sont nécessaires pour palier ces baisses d'effectifs.*
- ⇒ *La DT Nord-Est travaille en parallèle pour que l'ensemble de son réseau soit automatisé afin de faire bénéficier les usagers d'une amplitude horaire de 7h à 19h.*

Olivier DELCOURT estime que tout est fait pour que la navigation commerciale disparaisse ; les niveaux de service baissent, le mouillage baisse, il faut désormais payer pour passer en dehors des horaires de navigation et à terme il faudra également payer pour le dépannage des écluses.

Olivier DELCOURT demande si les marinières devront payer malgré tout dans le cas où il y a un problème de navigation rencontré qui empêche les marinières d'atteindre le point singulier pour lequel un SSE a été commandé.

⇒ *Non. La facturation se fera uniquement si le personnel est mobilisé et si le marinier décide au dernier moment de ne pas franchir l'ouvrage.*

Jean-Michel ZORN demande sur quel indice sera basé la revalorisation du SSE à partir du 1^{er} janvier 2021.

⇒ *A partir du 1er janvier 2021, le tarif applicable aux SSE évoluera en fonction d'un indice composite basé pour 50 % sur le TP01 et pour 50 % sur l'Indice des prix à la Consommation hors loyers et tabac, indices publiés par l'INSEE.*

4. Les plans d'aides

Les plans d'aides 2018/2022 sont dédiés aux transporteurs de marchandises :

- PARM : Plan d'Aide au Report Modal,
- PAMI : Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation.

Le PARM comprend 3 volets distincts et complémentaires :

- Volet A : subventions à une étude logistique en vue de recourir au transport par voie fluviale,
- Volet B : expérimentation de transport par voie fluviale,
- Volet C : financement d'équipements de manutention contre un engagement de trafic dans la durée.

Le PAMI correspond à des appels à projet annuels destinés aux mariniers sur 4 volets :

- Volet A : améliorer la performance de la flotte,
- Volet B : mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques,
- Volet C : accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière,
- Volet D : favoriser l'émergence de solutions innovantes.

Remarques des usagers sur les plans d'aides

Pour le PARM, Jean-Laurent HERMANN demande si les engagements pour les expérimentations de transport ou les financements d'équipements sont pris charge à 100% par VNF.

⇒ *Dans le cas de l'expérimentation, c'est le surcoût par rapport à une solution routière existante qui est pris en charge à 100 %.*

⇒ *Pour les équipements, la prise en charge de VNF est calculée sur la base de l'engagement de trafic et la durée.*

Remarques diverses

Par rapport au problème de tenue du bief dans le port de Lagarde et aux opérations de dragage programmées en janvier et février 2019, Jacques LUCAS souhaiterait en connaître le mode opératoire.

⇒ *Le mode opératoire complet sera adressé à Navig'France par l'UTI CMRE-EN dès qu'il sera entièrement défini et finalisé.*

Jean-Michel ZORN s'adresse aux représentants de la mairie de Nancy présents et souhaiterait savoir comment sera géré le traitement de l'amarrage pour la clientèle de passage dans le port de plaisance de Nancy. Il y a en effet très peu de places à l'heure actuelle pendant la saison touristique. Trop de places font l'objet d'un contrat de stationnement à l'année ce qui laisse peu, voire pas de places aux plaisanciers de passage. Il faudrait également revoir le plan de stationnement des bateaux, les gros bateaux s'amarrèrent vers l'extérieur et cela empêche les autres bateaux d'atteindre les emplacements libres. Il faudrait également faciliter les amarrages pour les plaisanciers qui ne restent que quelques heures pour visiter la ville.

⇒ *Sur la concession actuelle, la ville de Nancy a négocié avec VNF de prolonger sa durée de deux ans soit jusqu'en 2021. Cette période de prolongation sera*

mise à profit pour échanger avec VNF sur les modalités de la nouvelle concession et y intégrer notamment la problématique de l'amarrage.

- ⇒ *Les plans de stationnement du port ont été revus depuis l'année 2017 ce qui a permis d'accueillir davantage de bateaux en 2017 et en 2018.*
- ⇒ *Des amarrages existent près des jardins d'eau à Nancy pour permettre l'amarrage des bateaux qui restent très peu de temps. Ces points d'amarrage sont faciles d'accès et nécessitent peu de manœuvres, idéal pour les plaisanciers novices.*

Pascal GAUTHIER demande quel est le nombre de places de stationnement garanti pour les plaisanciers de passage dans le port de Nancy en attendant le renouvellement de la concession.

- ⇒ *20 à 25% de la capacité totale.*

Jacques LUCAS signale qu'il faudrait, dans le cas du renouvellement de la concession, que cette capacité d'accueil augmente de manière significative.

- ⇒ *Cette problématique fait partie des points qui vont être renégociés dans le cadre du renouvellement de la concession.*

Jacques LUCAS demande si des investissements sont prévus pendant la période transitoire.

- ⇒ *Des investissements sont prévus pour améliorer les installations existantes mais pas pour en créer de nouvelles.*

Pascal GAUTHIER propose qu'il y ait des réunions d'échanges avec l'Association pour la Promotion et le Développement du Tourisme Fluvial et Navig'France avant d'entamer les négociations pour le renouvellement de la concession du port de Nancy.

Peter CLARK souhaite connaître la réglementation par rapport au stationnement bord à bord d'un bateau de plaisance. Est-ce autorisé ? Interdit ? Au bon vouloir du propriétaire du bateau stationnaire ?

- ⇒ *L'article A.4241-54-5 5^{ème} alinéa des RPP prévoit qu'aux aires de stationnement, à défaut d'autres prescriptions, les bateaux sont tenus de se ranger bord à bord en partant de la rive, du côté de la voie où le panneau est placé. Le choix n'est donc pas donné aux usagers, ils sont dans l'obligation de laisser les bateaux se stationner bord à bord dans les zones de stationnement.*
- ⇒ *Tout conducteur de bateau ou de convoi en stationnement doit supporter sur son bateau :*
 - *la circulation du personnel navigant et des représentants du gestionnaire de la voie d'eau pour atteindre d'autres bateaux, soit pour effectuer des manœuvres, le passage ou l'attache des amarres des autres bateaux placés bord à bord,*
 - *la circulation du personnel employé au chargement/déchargement desdits bateaux,*
 - *la circulation des personnes chargées de missions de contrôle.*

Pour les prochaines réunions, le diaporama de présentation sera envoyé aux participants quelques jours avant la date effective de la séance afin qu'ils puissent en prendre connaissance au préalable.