

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers du 17 novembre 2014
référence ADVE/AC/XL/SV



Réunion du 17 novembre 2014

à Nancy– Salle Vadot

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

Activité "Transports"

- Antoine BERENWANGER (Navisco 2000, Représentant La Glissoire),
- Bruno COSSIAUX (CNBA et UCFL)
- Dominique MAAS (TMF Opérateur, représentant TLF Est)
- Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante CAF)

Activité "Plaisance"

- Jean-Marie LEPINE (ANPEI),
- Pierre PEETERS (ANPEI, Conseil Supérieur de la Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques)

Catégorie "Experts"

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie)
- Jean-Pierre LATIMIER (Fédération Française de Canoë-Kayak, représentant de Denis MASSEGLIA pour le CNOSEF)
- Marie-Camille MOHIER (HOLCIM, Représentante Groupement des Chargeurs Fluviaux de Lorraine)
- Gérard RETTIEN (Représentant de Denis MASSEGLIA pour le CNOSEF)
- Jean-Michel THIEBAUT (Coopérative Agricole Lorraine)
- Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)
- Jean-Michel ZORN (Président associations des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)

VNF :

- Corinne de LA PERSONNE (Directrice territoriale)
- Jean-Marie HAM (AEME)
- Xavier LUGHERINI (ADVE)
- Claude LOUIS (AEME)
- Stéphane MUNOS (UTI CMRE-EN)
- Vincent SCHNEIDER (ADVE)
- Marc SCHWAGER (AEME)
- Bernard SINGER (UTI CMR DT Strasbourg)

Excusés :

- Michel ADAM (URGE)
- Patrick BIDARD de la NOE (France AGRIMER)
- Olivier DELCOURT (CNBA)
- Jacques KOPFF (AFPI)
- Christine MOREL (Rhénus, TLF Est)
- Gérard STARCK (AUTF)

Absents :

- DBA
- Fédération des Industries Nautiques

- | | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none">• Fédération Française des Ports de Plaisance• France Hydroélectricité |
|--|---|

Diffusion : Participants, Direction territoriale Nord-Est, UTI, ADVE, AEME, AMPF, VNF – DIEE, VNF – DEV.

Corinne de LA PERSONNE, Directrice territoriale du Nord-Est de VNF, ouvre la séance, invite les participants à se présenter et présente l'ordre du jour de la réunion.

1 – Statistiques du trafic commerce et plaisance des 9 premiers mois de l'année 2014

Xavier LUGHERINI signale que la statistique des expéditions et réceptions réalisées sur le réseau navigable de la DT NE sur les 9 premiers mois de l'année 2014 est en baisse de 11 % par rapport aux 9 premiers mois de l'année 2013. Toutes les voies navigables de la DT sont impactées par cette baisse :

- Moselle : - 10,7 % en raison d'une baisse de trafic pour la sidérurgie et pour EDF.
- Autres voies : entre - 13 et - 14 % avec une situation contrastée selon les sites et notamment une chute très sévère du port de Givet avec - 25 %.

Par ailleurs, en ce qui concerne l'évolution des passages aux écluses de comptage sur les 8 premiers mois de l'année 2014 par rapport aux 8 premiers mois de l'année 2013, ils sont globalement en baisse. Toutefois, quelques sites enregistrent une augmentation de ses passages, notamment à Verdun (+7,5 %), à Réchicourt (+1,8 %), à Einville (+15,6 %), à Aingeray (+4,8 %), à Fontenoy (+1,6%) et à Toul (+2,6%).

Antoine BERENWANGER signale qu'il est compréhensible que le trafic des bateaux de commerce soit en baisse sur le canal des Vosges en raison de la restriction de navigation pour les bateaux de plus de 5,08 m sur cet itinéraire.

Pierre PEETERS signale qu'il est possible de connaître l'évolution du trafic de plaisance par rapport aux ventes de vignettes plaisance pour l'année. D'après ses sources, les ventes de vignettes se sont bien portées cette année.

- ⇒ *Xavier LUGHERINI lui répond qu'il ne connaît pas le nombre de vignettes vendu cette année. Il est difficile de quantifier dans la mesure où les vignettes sont vendues en point de vente mais aussi sur internet. De plus, les statistiques présentées sont des nombres de passages aux écluses et non pas des nombres de bateaux. C'est à dire qu'un même bateau passant plusieurs fois à la même écluse est comptabilisé plusieurs fois.*

2 – Retour sur les conditions de navigation sur la zone de la DT Nord-Est

- 1) Les opérations d'équipement de sécurité et d'accessibilité des ouvrages

Programme 2014 :

- UTI Moselle : aménagement de zone de sécurité aux écluses suite à l'arrêté préfectoral du département de la Moselle (les zones de sécurité ont été matérialisées pour 50 K€), sécurisation de 2 siphons (44 K€) et mise en sécurité d'une cuve à huile à Metz qui sera disponible en fin d'année 2014 (14 K€), alimentation en eau du site de Richemont (80K€)
- UTI CMRE : éclairage sur 2 écluses (50 K€) et sécurisation d'ouvrages et d'une passerelle piétons (70 K€)
- UTI CMRO : sécurisation d'ouvrages (50 K€)
- UTI Meuse-Ardenne : aménagement de zones de sécurité aux écluses (160 K€)

- UTI Vosges : poursuite du programme de mise en sécurité des écluses dont fourniture et pose de garde-corps, remplacement d'interphones et passerelles (175 K€)
- UTI CCB : mise en sécurité de plateaux d'écluses (180 K€) et sécurisation de petits ouvrages hydrauliques (130 K€)

Jean-Michel ZORN signale que les zones de sécurité sur les ouvrages de la Moselle sont différentes d'un ouvrage à l'autre. Il se demande donc si une signalétique sera bien mise en place pour que les plaisanciers sachent exactement à quel endroit mettre le gilet de sauvetage et si cette signalétique sera bien en place partout d'ici la prochaine saison touristique.

- ⇒ *Jean-Marie HAM lui répond qu'effectivement la signalisation adéquate sera bien mise en place. Cependant, tout n'est pas encore terminé à l'heure actuelle et ne sera pas opérationnel pour la prochaine saison touristique. Ces équipements reviennent à 50 000 € par écluse, cela représente un budget conséquent.*

Corinne de LA PERSONNE préconise d'encourager tous les usagers à porter un gilet de sauvetage dès qu'ils sortent de l'habitacle du bateau même si toute la signalisation n'est pas encore en place partout.

Bruno COSSIAUX demande s'il sera toujours possible d'embarquer et de débarquer des voitures aux ouvrages suite au programme de mise en sécurité des ouvrages.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'il ne sera pas possible d'embarquer ou de débarquer à toutes les écluses. Dans le cadre de l'étude lancée sur les services aux usagers, un point spécifique est consacré à l'embarquement et au débarquement aux écluses. Malheureusement, lors du comité de pilotage, seuls les représentants de la plaisance étaient présents. La DT NE va donc revenir vers les professionnels afin de connaître les lieux où il est nécessaire de procéder à des aménagements pour cette problématique. Il n'est peut-être pas nécessaire d'équiper toutes les écluses petit gabarit du réseau de la DT NE.*

Bruno COSSIAUX n'est pas d'accord et signale qu'il souhaite qu'un aménagement soit prévu à toutes les écluses. Il signale que le réseau de la DT NE est vétuste et qu'il n'est plus possible d'accoster. Les mariniers sont contre la nouvelle mise en sécurité des ouvrages car ils se retrouvent prisonniers sans aucune possibilité de débarquement.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'étant donné la densité des écluses, il n'est, à son sens, pas nécessaire que toutes les écluses du réseau soit équipées et souhaite donc savoir à quels ouvrages les mariniers souhaitent pouvoir embarquer et débarquer.*

Par ailleurs, Bruno COSSIAUX signale qu'il se pose également le problème de la circulation sur le chemin de halage. La CNBA a demandé une attestation au niveau national pour pouvoir circuler librement sur tous les chemins de halage de France.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE a toujours délivré les autorisations aux mariniers qui en ont fait la demande. Pour ce qui est de l'autorisation au niveau national, cette question doit être débattue en Commission Nationale des Usagers (CNU).*

Jean-Michel ZORN se demande si cette mise en sécurité des ouvrages repose sur une accidentologie avérée (noyade).

- ⇒ *Cela repose sur une étude de sécurité menée par VNF sur les écluses automatisées. Ces écluses sont souvent en rase campagne et fonctionnent sans aucune surveillance. Il est donc nécessaire d'assurer la sécurité afin d'éviter les accidents tels que des noyades.*

Bruno COSSIAUX ne comprend pas que l'accent soit mis sur la mise en sécurité des ouvrages au détriment du dragage ou de l'entretien des écluses elles-mêmes.

Antoine BERENWANGER se demande où est la sécurité lorsqu'on constate que les échelles d'écluses ne sont pas nettoyées et qu'elles sont très glissantes de part la présence de vase et de végétation.

Patrice YAX ajoute que les échelles des écluses en Allemagne sont nettoyées avec un nettoyeur haute pression type « karcher »

⇒ *Corinne de LA PERSONNE a demandé aux agents de l'UTI Moselle de procéder au nettoyage à haute pression des échelles d'écluses de la Moselle canalisée lors du prochain chômage.*

Antoine BERENWANGER signale que ce n'est pas suffisant. Auparavant, les agents étaient là pour accrocher les cordes aux bollards. Pour remédier au fait qu'il n'y ait plus d'effectifs, il faudrait mettre en place des bollards flottants.

⇒ *Les bollards flottants ont aussi leur limite car ils peuvent se coincer. Il n'est pas possible de mettre des bollards flottants partout pour des raisons de coût.*

Bruno COSSIAUX signale que le réseau est de moins en moins entretenu. Les marinières de bateaux Freycinet ne veulent plus s'aventurer sur le réseau de la DT NE car il est en très mauvais état. Il est impossible de développer la voie d'eau avec un tel réseau. Et il en va de même pour le grand gabarit.

Perspectives 2015 :

- UTI Moselle : poursuite du programme d'aménagement de zones de sécurité aux écluses (70 K€) et de signalisation (25 K€), alimentation en eau du site de Talange et Koenigsmacker (50 K€),
- UTI CMRO : fourniture et pose de signalisation (15 K€),
- UTI Meuse-Ardenne : sécurisation des barrages (120 K€), fourniture et pose de signalisation,
- UTI Vosges : poursuite du programme de mise en sécurité des petits ouvrages hydrauliques (50 K€)
- UTI CCB : mise en sécurité de plate-formes d'écluses (180 K€)

2) Les problématique des amarrages nocturnes

Jean-Marie HAM signale que les problèmes d'amarrage peuvent s'expliquer de 2 manières, soit par un manque de points d'amarrage sur certaines zones soit par des problèmes d'accessibilité aux points existants pour cause de hauts fonds.

Pierre PEETERS signale que sur le CMRO et le canal de la Meuse il n'y a pratiquement pas de haltes en amont et aval des écluses. Lorsqu'une écluse tombe en panne, il n'est pas possible de s'amarrer. L'association réitère sa demande de mettre en place des points d'amarrage d'autant plus de que ce point figurait au cahier des charges de la mise en sécurité des ouvrages. De simples piquets peuvent suffire comme cela a été fait sur le canal latéral à la Loire. Par ailleurs, il est également difficile de se croiser sur ces deux itinéraires.

⇒ *La DT NE est très attentive aux remontées d'informations des usagers sur le sujet et essaie de combler les manques signalés. Pour résoudre ces problèmes d'accessibilité mais aussi ceux liés à la navigation et aux croisements, de nombreuses opérations de dragage et de curage sont réalisées tout au long de l'année.*

⇒ *Par ailleurs, en ce qui concerne les dragages, la réglementation a évolué. En effet, depuis 2013, la DT est sous le régime d'arrêtés préfectoraux qui ont une validité de 10 ans et qui demandent une programmation pluriannuelle. Tous les ans, en début d'année, la DT doit spécifier clairement les sites à traiter et doit s'y tenir. Il sera à l'avenir très compliqué de procéder à des dragages d'urgence.*

Pierre PEETERS signale que la DT Strasbourg a fait tous les documents pour la programmation des dragages sur les 10 prochaines années. Il souhaite savoir si cela a également été fait pour la DT NE.

⇒ *Cela a également été fait pour la DT NE. Mais du fait de cette programmation obligatoire, il devient complexe de faire des dragages d'urgence.*

Bruno COSSIAUX répond que s'il y a un problème ponctuel de dragage à un endroit donné, il ne sera pas possible de le traiter dans l'immédiat et de ce fait cela pourra empêcher les bateaux chargés de passer. Avec ce genre d'attitude, il n'y aura bientôt plus aucun bateau sur le réseau.

Antoine BERENWANGER signale quant à lui que les canaux ne sont pas dragués depuis de nombreuses années. Il a comparé des photos du canal des Vosges datant du 08/11/2014 et d'autres photos datant de quelques années et il existe les mêmes points critiques (présence de buttes de vase). Il se demande pourquoi ces points critiques ne sont pas traités. Les marins paient des péages pour naviguer mais cet argent n'est pas réinvesti dans l'entretien du réseau.

3) Les principales créations de postes de stationnement (bilan 2010-2014)

- Création d'un garage à bateaux à Liny-devant-Dun et un autre à Brabant-sur-Meuse (2013),
- Aménagement d'une aire d'embarquement/débarquement à Metz (Moselle – 2013),
- Installation de points d'amarrage constitués de 2 ducs d'albe avec passerelle sur le CCB (2013)

4) Installation d'appontements

a) 2011

- Appontement à Villey-saint-Etienne (Moselle - 2011),
- Appontement à Haumoughey (canal Vosges – 2011),

b) 2012

- Ponton d'accostage à Luzy (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Saint-Dizier (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Balesmes (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Chatenay-Macheron (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Chanoy (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Rolampont (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Saint-Urbain (CCB – 2012),
- Ponton d'accostage à Autigny-le-Grand (CCB – 2012),
- Remplacement d'un ponton à Dombasle (CMR Est – 2012),
- Ponton bief 8 (canal Meuse – 2012),
- Ponton bief 20 (canal Meuse – 2012),
- Ponton bief 22 (canal Meuse – 2012),
- Ponton bief 24 (canal Meuse – 2012),
- Ponton bief 26 (canal Meuse – 2012),
- Ponton bief 28 (canal Meuse – 2012),

c) 2013

- Ponton bief 28 de Warinvaux (canal Meuse – 2013),
- Ponton bief 24 de Brabant (canal Meuse – 2013),
- Ponton bief 26 de Vilosnes (canal Meuse – 2013),
- Ponton bief 11 de Saint-Mihiel (canal Meuse – 2013),
- Ponton bief 8 de Sampigny (canal Meuse – 2013),
- Ponton bief 60 VM (CCB – 2013),
- Ponton bief 57 VM (CCB – 2013),
- Ponton bief 31 VS (CCB – 2013),
- Ponton bief 24 VS (CCB – 2013),
- Ponton à Thionville (Moselle – 2013)

Antoine BERENWANGER demande si ces pontons sont destinés à la plaisance ou au commerce.

⇒ *Ils sont destinés à la plaisance.*

5) La prolifération des algues

Elle concerne principalement le CCB, mais d'autres itinéraires sont également touchés tels que le CMR Ouest.

Ces canaux sont confrontés à la prolifération de nouvelles espèces exotiques et invasives telles que la Myriophylle et l'Elodée de Nutall qui se répand par bouturage. En cas de faible trafic, elle colonise le chenal. De plus, la chaleur exceptionnelle de mai et juin 2014 et le fort ensoleillement après un hiver doux ont en particulier favorisé leur développement.

Les méthodes actuelles pour éradiquer la végétation aquatique s'avèrent être inadaptées (faucardage). Ces plantes ne doivent surtout pas être coupées mais arrachées.

Une campagne d'arrachage a été menée sur le CCB avec la mise en place d'un bateau outil amphibie et de pelles mécaniques durant plusieurs semaines, ce qui a supprimé la gêne. Cette méthode a été couronnée de succès et elle sera déployée plus rapidement l'an prochain si besoin pour éradiquer le phénomène.

Parallèlement, une étude a été lancée sur l'ensemble du réseau de la DT NE pour cerner le phénomène et lui apporter des solutions à long terme (planter des arbres pour couper l'apport en lumière et en chaleur...).

Bruno COSSIAUX signale que cette prolifération pose énormément de problèmes aux mariniers et que pour bien faire, il faudrait que toutes les prises d'eau soient nettoyées tous les jours car la végétation les bouche, ce qui entraîne des manques d'eau dans les biefs.

Corinne de LA PERSONNE signale que le fait de ne plus vider les biefs comme cela se faisait auparavant permet aux espèces de proliférer et accentue le problème. A l'heure actuelle, il est nécessaire de maintenir un maximum de biefs en eau et ne vider les biefs que lorsque cela est strictement nécessaire. Par ailleurs, pour ce qui est du manque d'eau dans les biefs, VNF doit appliquer la loi sur l'eau et à la réglementation des débits réservés. Il n'est plus possible de prélever à volonté dans les rivières pour alimenter le canal. Pour résumer, il faut laisser 4 fois plus d'eau qu'auparavant dans la rivière. (prélèvement auparavant jusqu'à 1/40^{ème} du module et jusqu'à 1/10^{ème} du module aujourd'hui).

Jean-Marie HAM précise qu'une négociation est en cours pour être autorisé à prélever jusqu'à 1/20^{ème} du module.

Bruno COSSIAUX signale que si on continue à faire appliquer des lois telles que la loi sur l'eau, il n'y aura bientôt plus de bateaux sur les canaux.

6) Les ouvrages particuliers

Jean-Marie HAM signale que ce qui est présenté ici ce sont les contraintes particulières qui ont été listées dans les RPP concernant les ouvrages. Il s'agit soit de contraintes de largeur soit de hauteur (tirant d'air sous les ouvrages).

a) *Sur le canal des Vosges*

Quatre écluses sont toujours concernées par une restriction de largeur, 2 sur le versant Moselle et 2 sur le versant Saône :

- Les écluses 15 et 22 Versant Moselle,
- Les écluses 6 et 19 Versant Saône.

Les restrictions qui pèsent sur les écluses 15 et 22 VM seront levées d'ici la fin de l'année car elles vont être traitées lors du chômage.

Jean-Marie HAM signale que pour traiter l'écluse 15 VM, il sera nécessaire de vider l'écluse. Il sera possible pour les bateaux de commerce de passer mais ils devront attendre

environ 1h le temps que l'écluse soit à nouveau en eau. Cette gêne devrait être occasionnée durant 20 jours.

Antoine BERENWANGER signale qu'il est possible d'anticiper la présence de bateaux sur cet itinéraire. Ce n'est pas donc pas un problème.

Jean-Marie LEPINE demande quand seront traitées les deux autres écluses.

⇒ *Corinne de LA PERSONNE lui répond que ses travaux devraient être programmés pour le prochain chômage si l'enveloppe budgétaire de l'année prochaine le permet.*

b) Sur le CCB

Ce sont des contraintes de hauteur libre sous les ponts :

- Le bief 59 versant Marne dit « La Noue » pour lequel on a une hauteur libre de 3,55 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 58 versant Marne dit « Saint-Dizier » pour lequel on a une hauteur libre de 3,45 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 56 versant Marne dit « de Guë » pour lequel on a une hauteur libre de 3,50 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le Bief 39 versant Marne dit « de Gudmond » pour lequel on a une hauteur libre de 3,45 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 14 versant Saône dit « de la croix rouge » pour lequel on a une hauteur libre de 3,60 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 15 versant Saône dit « de Dommarien » pour lequel on a une hauteur libre de 3,60 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 16 versant Saône dit « de Choilley » pour lequel on a une hauteur libre de 3,55 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 17 versant Saône dit « de Foireuse » pour lequel on a une hauteur libre de 3,65 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 20 versant Saône dit « du Badin » pour lequel on a une hauteur libre de 3,65 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 22 versant Saône dit « de Cusey » pour lequel on a une hauteur libre de 3,65 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m,
- Le bief 20 versant Saône dit « de Romagne » pour lequel on a une hauteur libre de 3,55 m alors que la hauteur libre théorique (RPP) est de 3,70 m.

Antoine BERENWANGER signale que la problématique de la hauteur libre sous les ponts n'empêche pas les marinières de naviguer puisqu'ils peuvent ballaster. L'essentiel c'est le mouillage.

c) Sur le canal des Ardennes

Il s'agit de la problématique de la longueur des écluses. De l'écluse n°7 de Meuse à l'écluse n°26 de Semuy, la longueur de chaque ouvrage ne permet pas l'éclusage des bateaux d'une longueur supérieure à 38,50 m gouvernail replié.

Bruno COSSIAUX signale que 90 % de la flotte mesure plus de 38,50 m et que cette même flotte parvenait à franchir tous les ouvrages. Il se demande comment il est possible qu'aujourd'hui ces mêmes bateaux ne parviennent plus à franchir le canal des Ardennes.

3 – Chômagés en 2015 - 2016

1. Chômagés 2015

- Il n'y a aucune modification de dates par rapport à l'édition n°1 de la carte de 2015.
- Une modification de section pour le chômage sur la Moselle du 09/06/2015 au 17/06/2015 : la section Toul/Messein n'est plus chômée mais il a été ajouté un chômage sur la section Metz-Frouard.
- Chômage sur le CMR Est du 03/11/2015 au 08/12/2015 : il a été demandé lors de la CLU de la DT Strasbourg de la décaler.

- ⇒ *Impossible de le décaler car il est coordonné avec le chômage sur le canal Rhin-Rhône Branche Sud qui intervient du 08/12/2015 au 20/01/2016.*
- *Ecluse N°2 de Réchicourt ; réalisation d'un premier volet de travaux préventifs, en amont de travaux bien plus conséquents. Il est proposé aux usagers d'effectuer un arrêt navigation de 10 jours courant du mois de mars 2015, afin de permettre un premier diagnostic pour un bureau d'études extérieur afin de définir pour le chômage de fin d'année 2015 une programmation de travaux.*
- ⇒ *Jean-Michel ZORN répond que cet arrêt de 10 jours devra impérativement être fait la première quinzaine de mars car après la saison touristique démarre. Les premières locations débutent vers le 20 mars.*
- ⇒ *Bruno COSSIAUX se demande s'il ne faudrait pas faire cet arrêt plus tôt dans l'année car s'il y avait un problème sur l'écluse au moment du diagnostic et que par chance le Plan Incliné était réparé pour la saison touristique, les bateaux seraient bloqués inutilement.*
- ⇒ *Stéphane MUNOS estime que le mois de mars est la meilleure période pour établir ce diagnostic afin d'éviter la gêne pour les bases de location et afin de pouvoir anticiper les travaux. Il n'est pas possible de faire cet arrêt plus tôt dans l'année en raison des conditions climatiques.*
- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE propose donc que ces 10 jours de chômages soient fixés du 02 au 12 mars 2015 maximum.*

2. Chômages 2016

Marc SCHWAGER signale que la programmation des chômages pour l'année 2016 en est au stade de la concertation locale. Après le débat de la CLU de ce jour, les propositions seront présentées lors des deux commissions nationales des usagers des 12/12/2014 et 13/02/2015, puis passage au conseil d'administration de VNF et enfin impression des cartes de chômages 2016 en avril 2015.

a) *Moselle canalisée*

Du 30/05/2016 au 08/06/2016 pour les sections de Apach à Metz et de Toul à Messein. Les dates de ces chômages ne peuvent être modifiées car elles sont programmées en concertation avec les Etats riverains de la Moselle.

b) *CMR Est et embranchement de Nancy*

PROPOSITION INITIALE du 01/10/2016 au 08/11/2016 sur les sections 414 (de Laneuveville à Frouard) et 413 (de Laneuveville à Réchicourt)

PROPOSITION INITIALE du 01/10/2016 au 08/11/2016 sur la section 410 de Messein à Laneuveville.

Jean-Michel ZORN et Patrice YAX ne sont pas du tout d'accord avec cette proposition.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE signale que cette proposition n'est effectivement pas acceptable. Il n'est pas possible de fermer au mois d'octobre car il y a encore beaucoup d'activité plaisance pendant cette période.*

Marc SCHWAGER explique que c'est le canal du Rhône au Rhin (section 419) qui a la « priorité » pour prendre le créneau de novembre à décembre pour faire son chômage puisque nous avons bénéficié de ce créneau en 2015. Ce chômage est programmé du 12/11/2016 au 10/12/2016.

Patrice YAX signale qu'il était normalement prévu de faire des chômages tous les deux ans sur ces sections. Il y a déjà un chômage prévu en 2015 et il y a quand même au final un chômage en 2016 qui est programmé trop tôt par rapport à la saison touristique.

Stéphane MUNOS signale qu'il serait prévu la pose d'une nouvelle porte à l'aval de l'écluse de Réchicourt en 2016. L'UTI CMRE-EN souhaiterait programmer ces travaux en 2016 au lieu de 2017 pour gagner une année afin d'assurer la pérennité de l'ouvrage. Mais il est vrai

que la période proposée pour 2016 rentre dans le champ d'action des bateaux de plaisance.

Corinne de LA PERSONNE propose d'attendre le diagnostic de l'ouvrage prévu en mars 2015 pour fixer des dates de chômage pour 2016 car il permettra d'avoir une idée de l'ampleur des travaux à réaliser et de savoir s'il y a lieu de maintenir ce chômage en 2016.

c) Canal des Vosges

PROPOSITION INITIALE : du 28/02/2016 au 03/04/2016 sur la section 408 de Messein à Corre.

Marc SCHWAGER signale que la DT NE et la DT Rhône-Saône se sont entendues pour faire coïncider les chômages du canal des Vosges et de la Petite Saône, et de les programmer du 25/02/16 au 25/03/2016 afin de permettre une reprise de la navigation pour le week-end de Pâques (26, 27 et 28 mars 2016).

Cette nouvelle proposition pour le canal des Vosges (du 25/02/2016 au 25/03/2016) sera à nouveau discutée avec l'UTI Canal des Vosges mais dans tous les cas la navigation reprendra avant le week-end pascal.

d) Canal de la Meuse

PROPOSITIONS INITIALES :

- du 01/10/2016 au 11/11/2016 sur la section 405 de Troussey à Pont-à-Bar (Meuse amont)
- du 15/09/2016 au 30/10/2016 sur la section 406 de Pont-à-Bar à Givet (Meuse aval)

Pierre PEETERS signale que les chômages du canal de la Meuse sont toujours programmés très tôt. En septembre, on est encore dans la saison touristique et il y a encore bon nombre de plaisanciers qui naviguent à cette période.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE répond qu'effectivement c'est tôt par rapport à la saison touristique, mais le problème qui peut se poser sur la Meuse ce sont les crues. Il est difficile de programmer le chômage plus tard car il peut y avoir des crues dès le mois de novembre.*

Pierre PEETERS demande donc s'il n'est pas possible de décaler le chômage de la Meuse amont au 01/10/2016.

- ⇒ *Marc SCHWAGER répond qu'un décalage au 1^{er} octobre nous emmènerait à une fin de chômage au 15/11/2016 (possibilité de crues). Les travaux au tunnel de Revin sont importants c'est pourquoi 6 semaines de chômage sont nécessaires.*
- ⇒ *Marc SCHWAGER propose toutefois de revoir avec l'arrondissement Etudes et Grands Travaux pour connaître la nature exacte des travaux à Revin afin de voir s'il ne serait pas possible d'écourter le chômage. La demande des usagers de décaler de 15 jours et d'amener le début du chômage de la Meuse amont au 01/10/2016 va également être étudiée.*
- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE n'est pas opposée au fait que le chômage dure 6 semaines à condition qu'il n'y ait pas de chômage sur ce même secteur l'année suivante.*

Bruno COSSIAUX se demande pourquoi il y a des différences dans les dates entre la Meuse amont et la Meuse aval.

- ⇒ *Bruno COSSIAUX suppose que les chômages sont décalés pour permettre aux usagers de « s'échapper » par le canal des Ardennes.*
- ⇒ *Marc SCHWAGER précise que le canal des Ardennes ne sera pas en chômage en 2016 (ni côté DT NE, ni côté DT BS).*

e) *CMR Ouest*

PROPOSITION INITIALE : du 29/02/2016 au 28/03/2016 sur la section 416 de Toul à Troussey

Marc SCHWAGER signale que ce chômage pourrait coïncider avec celui du canal des Vosges. Il souhaite avoir le ressenti des usagers par rapport à cette proposition.

Bruno COSSIAUX signale que de toute manière, lorsque la section Toul-Troussey est fermée, les marinières sont bloqués, il n'y a pas d'échappatoire possible.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE en a bien conscience mais elle signale qu'il est tout de même nécessaire d'y faire des travaux. Les travaux prévus requièrent au minimum 4 semaines d'arrêt. Pour que ce soit le moins pénalisant possible, elle se demande s'il n'y a pas intérêt de le faire en même temps que le canal des Vosges.*

Antoine BERENWANGER demande s'il ne serait pas possible de réduire la durée du chômage dans la mesure où les travaux à l'écluse double 14/14bis de Foug peuvent être décalés.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE répond qu'il est possible d'étudier cette proposition. Par ailleurs, elle souhaite savoir si le fait de le faire au mois de mars satisfait tous les usagers ou pas.*
- ⇒ *Bruno COSSIAUX signale qu'il lui est difficile de répondre dans la mesure où il ne sait encore pas ce que les autres DT vont proposer sur leur secteur respectif.*
- ⇒ *Marc SCHWAGER signale que toutes les dates de chômage seront connues à la prochaine CNU, ce qui permettra d'avoir une plus grande lisibilité pour affiner la programmation des dates de chômage de la DT NE.*

f) *CCB*

PROPOSITION INITIALE : du 04/04/2016 au 02/05/2016 sur la section 418 de Désert à Chemin de Fer

Jean-Marie LEPINE signale qu'il préfère que ce chômage soit programmé en avril plutôt qu'en mai-juin.

Corinne de LA PERSONNE signale par ailleurs que ce canal est peu emprunté par la plaisance mais que des projets sont en cours avec la mairie de Saint-Dizier pour y développer le tourisme fluvial.

Pierre PEETERS lui répond que ce secteur est à développer.

4 – RPP : présentation des remarques reçues lors de la consultation

Les démarches effectuées au niveau de VNF Siège :

- Prise en compte des remarques de la CNBA, du CAF et de la Glissoire par la prise d'un avis à la batellerie relatif aux dimensions maximales des bateaux
- Organisation, en lien avec les Directions territoriales, de réunions par groupement de RPP homogènes géographiquement visant à :
 - procéder à une explication des réponses apportées suite aux concertations locales en détaillant en particulier les motivations ayant conduit à la rédaction actuelle des RPP,
 - évaluer les possibilités de ré-examen des articles faisant l'objet des remarques les plus récurrentes (dimension des ouvrages principalement).

Marc SCHWAGER signale qu'à l'heure actuelle, la Direction territoriale est en attente de la confirmation du Siège pour une date de réunion (en novembre 2014 en principe).

Bruno COSSIAUX signale qu'il a participé à 15 réunions relatives aux RPP durant lesquelles il a fait part de toutes les remarques des professionnels sur le sujet et notamment sur les dimensions. Au final, aucune remarque n'a été prise en compte.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'un recensement a été fait sur l'ensemble des bateaux qui circulent sur le réseau petit gabarit de la DT NE. Il en ressort que :

- les plus grands bateaux mesurent 39,39 m de long sauf sur le canal des Ardennes où le plus grand bateau enregistré mesure 39,58 m de long,
- le plus large mesure 5,10m sauf sur le canal des Vosges où le bateau le plus large mesure 5,09m.

Par ailleurs, plusieurs mariniers ont été saisis (les mariniers dont les bateaux mesurent plus de 39,5m de long et de 5,10m de large) afin qu'ils nous fassent remonter les points durs sur le réseau.

Antoine BERENWANGER ajoute que ces dimensions ne prennent pas en compte les ancres. Il s'agit de la dimension hors tout.

Corinne de LA PERSONNE signale qu'il arrive que des bateaux se déforment s'ils sont chargés ou déchargés. Le passage aux ouvrages varie donc d'un bateau à l'autre.

Bruno COSSIAUX signale que le gros problème sur le canal des Vosges se situait à l'écluse 15. Des bateaux de 5,10 m voire 5,11m franchissent le canal des Vosges sans problème sauf à cette écluse. Celle-ci va être réparée donc le canal des Vosges ne devrait plus poser de problème.

Antoine BERENWANGER ajoute que les bateaux ne parvenaient pas à franchir l'écluse à vide alors que chargés ils passaient sans problème. Le problème se situe en fait au niveau du pont. Le passage très fréquent des camions a détérioré l'aval de l'écluse.

Bruno COSSIAUX signale quelques aspects qui posent problème aux mariniers concernant les nouveaux RPP :

- La vitesse : il faut prendre en compte également la vitesse du courant,
- Le port du gilet de sauvetage obligatoire (très dangereux pour les mariniers),

Il existe d'autres points et pour plus d'informations, il faut se rapprocher de la correspondante à la CNBA en charge de ce dossier.

Gérard RETTIEN souhaite revenir sur le RPPp sur les plans d'eau et notamment sur celui de Mittersheim. Il y est stipulé que les embarcations de moins de 9 m sont interdites de navigation. Or, il existe un club d'aviron qui pratique sur le plan d'eau de Mittersheim et dont 90 % de la flotte mesure plus de 9 m. Si cette réglementation est maintenue, la plupart des clubs d'aviron seront interdits de navigation que ce soit à Mittersheim, à l'étang du Stock, à l'étang de Gondrexange ou encore au lac de Madine.

- ⇒ *Bernard SINGER signale avoir déjà reçu des remarques sur ce sujet pour les étangs de Gondrexange et du Stock. Pour ce qui est de Mittersheim, il demande à Gérard RETTIEN de lui faire remonter ses remarques par mail à l'adresse suivante olivia.renard@vnf.fr . Ces remarques seront analysées au cours de la prochaine révision des RPPp.*

Jean-Pierre LATIMIER souhaiterait connaître les zones impactées par les RPPp.

- ⇒ *Pour ce qui concerne la DT NE, les RPPp vont être repris département par département pour obtenir au final un RPPp par département. Toutes les associations concernées par ces RPPp seront consultées au moment de leur réécriture prévue au cours de l'année 2015.*

Gérard RETTIEN souhaiterait que le CROS Lorraine soit associé à toutes les réunions concernant la réécriture de ces RPPp.

Bruno COSSIAUX demande si l'ancrage est interdit dans les RPP.

- ⇒ *Marc SCHWAGER lui répond que l'ancrage est interdit de manière générale sauf en cas de situation d'urgence (problème moteur ou autre).*
- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE ajoute qu'il n'est pas possible d'ancrer juste pour passer la nuit par exemple.*

4 – Retour sur l'enquête de satisfaction

Xavier LUGHERINI signale que VNF a mandaté un institut de sondage (BVA) pour réaliser une enquête auprès des usagers en 2014.

Le découpage de cette enquête nationale n'est pas identique au découpage des voies navigables de la DT NE. En effet, elle n'a pas différencié le canal de la Meuse et le canal des Vosges. Toutes les remarques ont été traitées sous l'ancienne nomination « Canal de l'Est ». Le CMR et la Moselle ont fait l'objet d'un volet et les autres voies de la DT NE ont été regroupées sous l'appellation « voies connexes ».

1. Satisfaction sur le Canal de l'Est

Se référer au diaporama.

2. Satisfaction sur le CMR

Se référer au diaporama.

3. Satisfaction sur la Moselle

Se référer au diaporama.

4. Satisfaction sur les voies connexes

Se référer au diaporama.

Antoine BERENWANGER se demande comment a été réalisée cette enquête. Il pense que ce ne sont pas les bonnes personnes qui ont été interrogées. En effet, d'après cette enquête les usagers semblent plutôt satisfaits du fonctionnement des écluses. Or l'écluse de Varangéville ne démarre pas 8 fois sur 10 les matins. Pour ce genre d'enquête, il suggère qu'on les lui remette pour que les marins qui ont l'habitude de prendre cet itinéraire puissent donner leur avis et faire remonter les problèmes.

- ⇒ *Xavier LUGHERINI lui répond que pour le CMR, seuls des plaisanciers ont répondu à l'enquête. Aucun marinier n'y a répondu ce qui peut expliquer qu'il n'y ait pas de retour sur les pannes des écluses.*
- ⇒ *Pour ce qui est de l'écluse de Varangéville, Stéphane MUNOS signale que pour les bateaux qui partent de l'usine de Solvay et qui vont en direction de Frouard, un agent de tronçon est programmé systématiquement pour faire l'ouverture de l'écluse et pour les accompagner. Il est un peu aléatoire d'avancer que l'écluse est souvent en panne. L'ouvrage est d'ailleurs préparé à l'avance pour permettre le passage des bateaux.*

Jean-Michel ZORN souhaite connaître la finalité de cette enquête et se demande si elle a débouché sur des pistes de travail pour l'avenir.

- ⇒ *Corinne de LA PERSONNE lui répond que cette enquête doit être renouvelée pour voir une évolution car elle représente pour le moment une image à l'instant T. Il est plus riche de connaître les raisons d'insatisfaction des usagers pour pouvoir travailler des pistes d'amélioration.*

Jean-Michel ZORN tient à souligner une amélioration qu'il a constaté au niveau des avis à la batellerie. Certes, ils ne sont pas traduits en anglais ou allemand pour les plaisanciers étrangers. Néanmoins, ils laissent apparaître une signalisation à savoir un sens interdit en

cas d'arrêt de navigation ou un panneau explicatif en cas de restriction de navigation. De ce fait, même si les plaisanciers ne parlent ou ne comprennent pas le français ; ils peuvent deviner l'objet de l'avis grâce à ces panneaux.

Pierre PEETERS signale que la perception d'un plaisancier ne peut pas être la même que celle d'un marinier. Le plaisancier sera beaucoup plus tolérant (il est en vacances et c'est un plaisir de naviguer alors qu'un transporteur qui doit respecter des contraintes).

Jean-Michel THIEBAUT est assez surpris des résultats affichés par l'environnement du transport marchand. En effet, cette enquête porte sur une évolution sur 5 ans. Or, durant ces 5 ans, les transporteurs ont subi un bouleversement important et notamment la perte de transports assez conséquente dans le domaine de la sidérurgie ou dans le domaine du charbon. Il souhaite nous sensibiliser sur une problématique d'attractivité des compagnies d'affrètement, des mariniers ou des professionnels. Si ces opérateurs de transport perdent leur attractivité, ils vont perdre également de la pertinence en terme de gestion de flux.

⇒ *Jean-Michel ZORN quant à lui signale que les loueurs de bateaux se réjouissent du passage de bateaux de commerce dans les canaux car cela assure la pérennité de l'ouverture de la voie d'eau.*

Gérard RETTIEN souhaite connaître ce que pensent les professionnels de la pratique des sports nautiques sur les canaux qui peut engendrer notamment des arrêts de navigation.

⇒ *Bruno COSSIAUX répond que la pratique des sports nautiques est très mal perçue par les mariniers. Cependant, il explique que sur Lyon par exemple, des commissions de sécurité sont organisées au cours desquelles des rameurs montent à bord de bateaux de 135 m pour constater ce qu'il se passe lorsque le bateau croise un rameur dans la traversée de Lyon. Cela leur permet d'avoir une prise de conscience du danger et de la vigilance que doit apporter le marinier. Ce genre de pratique n'est malheureusement pas encore en place sur le bassin du Nord-Est.*

Pour revenir au questionnaire, Jean-Marie LEPINE signale que l'échantillonnage de l'enquête devrait être modifiée. En effet, les réponses pourraient déjà être différentes si on dissociait le CMR Est du CMR Ouest.

5 – Point sur l'étude « Schéma des services aux usagers »

Xavier LUGHERINI explique que cette étude a été confiée à VNF par la Commission Territoriale « Lorraine-Champagne-Ardenne » et porte sur les services aux usagers (qu'ils soient navigants ou non-navigants) dans le périmètre des régions Lorraine et Champagne-Ardenne.

- La dernière réunion du comité de pilotage de l'étude SDSU (schéma directeur des Services aux Usagers) s'est tenue fin septembre 2014.
- Le bureau d'étude finalise actuellement le rapport portant sur le plan d'actions d'accompagnement du maillage de la nouvelle offre de services et son impact économique (partie tourisme) ainsi qu'un document de communication à destination de l'ensemble des partenaires VNF.
- Cette étude n'a pas pour vocation de constituer une aide à la décision pour des entités publiques ou privées qui seraient tentées d'investir sur des points d'accueil du réseau.
- La mise en œuvre du SDSU aura justement comme objectif de concrétiser les actions définies et ainsi d'approfondir par canal, voire par site, l'opportunité et la faisabilité du développement de nouveaux services.
- Pour cela, des travaux portant sur les actions prioritaires seront proposés en sous-commission territoriale puis déclinés par commission locale des usagers.
- Il est prévu que les résultats définitifs soient communiqués officiellement lors de la prochaine Commission Territoriale en 2015.

7 – SIG Fédératif ; présentation de l'outil cartographique développé par VNF

Il s'agit d'un outil cartographique développé par VNF.

Le portail cartographique c'est :

- Comme le Géoportail de l'IGN ou Google Earth mais avec le patrimoine de VNF en plus.
- Une interface web qui permet de consulter les données métiers de VNF (ouvrages), des données de référence (cadastre, photo aérienne), les données de partenaires (zones de protection).
- Un outil qui permet de créer ses propres cartes.
- Un outil qui permet d'extraire des données.

Ce portail cartographique permet aux utilisateurs :

- De visualiser les données géographiques,
- D'effectuer des recherches simples ou complexes,
- De consulter les données descriptives associées aux objets géographiques.

Quels objectifs ?

- Fédérer les cellules SIG autour d'une base de données géographiques commune,
- Pérenniser et mutualiser l'existant au siège et dans les services,
- Disposer d'un référentiel géographique commun sur la voie d'eau,
- Encourager la diffusion de l'information géographique à l'intérieur et à l'extérieur de VNF.

Il est en accès libre sur le site internet de VNF.

8 – Présentation de l'application mobile PoGo

PoGo est une application qui permet à tous les usagers du réseau fluvial de partager leurs informations pratiques et utiles au fil de l'eau .

Pour cela chacun peut poster un commentaire et une photo en temps réel. L'information est alors immédiatement accessible à toute la communauté PoGo connectée dans un rayon de 10 km. Ainsi, chacun peut consulter les informations ciblées utiles à sa navigation, filtrées selon la position de son mobile.

Cette application ne fonctionne que sur Apple mais à terme elle sera disponible également sur Android.

Il est prévu prochainement d'afficher deux nouveaux services aux usagers : les avis à la batellerie et les horaires des écluses.

9 – Questions diverses

1. Point sur les horaires de navigation du secteur Lagarde-Réhicourt

Diverses questions à ce sujet ont été posées lors de la CLU de la DT Strasbourg suite à l'évolution de l'offre de service sur le CMR

- ⇒ *La DT Strasbourg a répondu en CLU qu'il n'y aurait pas de modification en 2015.*
- ⇒ *La position de la DT NE est la même dans la mesure où l'échéance de finalisation du SDEVN n'a pas encore été fixée et la modification des horaires doit être validée en CA.*

Patrice YAX demande une extension des horaires de navigation jusqu'à Mouacourt (écluse 15 comprise).

- ⇒ *Stéphane MUNOS signale que cela correspond au secteur traité par les agents de Moussey. Au niveau des horaires des agents, une extension ne changerait rien*

donc il serait possible de répondre favorablement à cette demande. De ce fait, une demande a été faite au siège de VNF le 04/12/2014 pour une extension de l'ouverture de la navigation de plaisance de 7h à 19h de l'écluse 2 de Réchicourt à l'écluse 14 de Xures. Cette disposition était en vigueur en 2014 exclusivement jusqu'à l'écluse 12 de Lagarde. Cette extension ne modifie pas les horaires de travail des agents en place, les écluses 13 et 14 appartenant au même tronçon que l'écluse 12. Cette demande doit être validée lors du 1^{er} conseil d'administration de l'année 2015.

Patrice YAX signale qu'en 2014 les horaires ont été rallongés du 1^{er} août à la fin du mois d'octobre suite à l'arrêt du Plan Incliné. Il demande s'il est envisagé de faire la même chose en 2015.

⇒ *Corinne de LA PERSONNE espère que le plan incliné sera de nouveau opérationnel d'ici là. Cependant, la demande va être étudiée pour rallonger les horaires jusqu'à sa réouverture.*

2. Autres questions

Antoine BERENWANGER signale que VNF doit mettre à la disposition des usagers les moyens de pouvoir naviguer sereinement et sans encombre. Les usagers ont besoin :

- De sécurité pour les navigants,
- D'emplacement d'amarrage aux écluses,
- De l'allongement des garages d'écluses en Moselle : avec un bateau de 135 m, il n'est plus possible de pouvoir se stationner.

Concernant l'enquête auprès des usagers sur la Moselle relatives aux grues de voiture, à l'automatisation des écluses, Antoine BERENWANGER signale que les résultats ne sont pas connus.

⇒ *Cette enquête a pour but de mieux connaître les besoins pour, dans le cadre de la téléconduite des ouvrages de la Moselle (CIGTF), dimensionner les zones pour embarquer et débarquer les voitures.*

Bruno COSSIAUX déplore le fait que cette enquête n'ait pas été transmise à la CNBA car la plupart des marinières interrogés étaient étrangers.

⇒ *Cette enquête a été remise aux navigants sur la Moselle. Il est possible de renvoyer des enquêtes à la CNBA si elle le souhaite.*

Antoine BERENWANGER se demande, dans le cadre du RPP, quel est le rôle de la gendarmerie sur le plan fluvial. Jusqu'où peut aller la gendarmerie dans ses contrôles.

⇒ *Le Major BEAUVOIR lui répond que la gendarmerie fluviale est compétente sur tous les aspects du transport fluvial. Elle fait appliquer la réglementation existante.*

Bruno COSSIAUX demande que la partie commerciale soit contrôlée et non pas la partie technique (longueur des bateaux etc.)

⇒ *Les marchandises sont contrôlées. Depuis 2 mois, les contrôles se font systématiquement avec le service des douanes. Ces contrôles sont donc beaucoup plus complets qu'auparavant.*

Antoine BERENWANGER signale que l'allongement de l'écluse de Clévant est une utopie. Cet allongement va coûter très cher et permettra de faire baisser les coûts de transport. En effet, embaucher un bateau de 135 m coûtera moins cher qu'embaucher un bateau de 110 m. Il y a bien d'autres travaux à réaliser sur la Moselle pour garder de la compétitivité.

⇒ *L'étude socio-économique a été réalisée. La région Lorraine s'est prononcée en faveur d'un co-financement de cet ouvrage. Un co-financement a également été proposé à l'Union Européenne. Cet allongement permettra aussi l'accessibilité au port de Frouard pour les bateaux de plus de 135 m.*

- ⇒ *Jean-Michel THIEBAUT ajoute qu'au contraire, ne pas allonger l'écluse de Clévant mettrait fin d'ici 10 ans à l'activité du port de Frouard.*
- ⇒ *Il n'est pas moins défenseur du transport Freycinet pour autant et insiste sur le fait qu'il faut encourager la complémentarité du petit et du grand gabarit.*

Antoine BERENWANGER revient sur la question de la construction du nouveau pont-route de l'ancienne A4 à Varangéville et demande combien de temps la navigation sera arrêtée dans le cadre de ces travaux.

- ⇒ *La DT NE a donné son avis et ses contraintes au maître d'ouvrage sur ce sujet. La Directrice territoriale signale qu'elle souhaite le maintien de la navigation et que des négociations sont en cours sur différents points de ce dossier.*

Jean-Michel THIEBAUT demande quand sera remis en route le Plan Incliné d'Arzwiller.

- ⇒ *Il est prévu une remise en service au 15/07/2015.*

La prochaine réunion de la CLU se tiendra le jeudi 28 mai 2015 à 9h00 salle Vadot à Nancy