

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers du 20 novembre 2015
référence ADVE/AC/SV

Réunion du 20 novembre 2015

à Nancy– Salle Vadot

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

Activité "Transports"

- Antoine BERENWANGER (Navisco 2000, Représentant La Glissoire),
- Olivier DELCOURT (CNBA),
- Philippe NAGEL (UCL)
- Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante CAF)

Activité "Plaisance"

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

Catégorie "Experts"

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie),
- Laurence DECHENAUD (Comité régional Canoë-Kayak, représentante CNOSF),
- Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial),
- Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de Gendarmerie),
- Gérard RETTIEN (Comité National Olympique et Sportif),
- Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial),
- Jean-Michel ZORN (Président association pour le développement et la promotion du tourisme fluvial)

VNF :

- Didier DIEUDONNE (Directeur territorial),
- Jean-Marie HAM (AEME),
- François HOFF (UTI Moselle),
- Anne-Catherine LADERRIERE (AEME),
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE),
- Xavier LUGHERINI (ADVE),
- Daniel MARTIN (UTI CMRE-EN),
- Marc SCHWAGER (AEME),
- Sylvana VUYBERT (ADVE),

Excusés :

- Michel ADAM (URGE),
- Patrick BIDARD de la NOE (France AGRIMER),
- Bruno COSSIAUX (CNBA),
- Valérie JURIN (FFPP),
- Jacques KOPFF (AFPI),
- Yves LYON-CAEN (FIN),
- Dominique MAAS (TMF Operating, représentant TLF Est),
- Marie-Camille MOHIER (HOLCIM, représentante UCL),
- Christine MOREL (Rhénus, représentante TLF Est)

	Absents : <ul style="list-style-type: none"> • DBA, • France Hydroélectricité, • Coopérative agricole de Lorraine
--	---

Diffusion : Participants, DT NE, UTI, ADVE, AEME, AMPF, VNF – DIEE, VNF – DEV.

Didier DIEUDONNE se présente à l'ensemble de membres de la CLU puisque c'est la première réunion qu'il préside. Il signale qu'il arrive dans un contexte très particulier pour la navigation car celle-ci est rendue très difficile depuis quelques mois dans le bassin Nord-Est en raison de l'insuffisance des ressources en eau. Par ailleurs, une de ses prochaines missions consistera en la mise en œuvre du nouveau projet stratégique de VNF.

Remarques des usagers par rapport aux conditions de navigation et au nouveau projet stratégique de VNF :

Olivier DELCOURT signale que les conditions de navigation actuelles ne sont plus possibles. L'insuffisance des ressources en eau est surtout liée à la loi sur l'eau. Il a l'impression qu'on empêche les marinières de travailler de par cette loi, mais aussi par rapport aux horaires de navigation prévus dans le nouveau projet stratégique de VNF. De plus, le marché du travail est très difficile en ce moment pour les marinières et les prix baissent.

⇒ *Le nouveau projet stratégique de VNF consiste à s'adapter aux besoins réels des usagers.*

Olivier DELCOURT revient sur les horaires de navigation et signale que le projet stratégique propose des horaires de navigation de 7h à 19h mais les agents ne seront disponibles que 9h sur les 12h. Il se demande comment cela va se passer s'il y a une panne en dehors des horaires des agents.

⇒ *Les organisations propres à chaque DT sont à l'étude actuellement et les différents projets ne sont pas tout à fait homogènes sur toutes les DT. En l'occurrence, il a été proposé une capacité d'intervention de 12h de navigation sur les voies de la DTNE. Mais cela reste à confirmer.*

Olivier DELCOURT signale que l'amplitude de 12h est le souhait de tous les marinières. Il est indispensable que le marinier soit bien suivi lors de son passage. Par ailleurs, il signale que les conditions de navigation sont très difficiles en raison de la végétation aquatique, du manque de dragage, de la lenteur des écluses automatiques.

⇒ *Dans le cadre du projet stratégique, deux options seront prises dans les réorganisations : soit 12h de navigation avec 9h de présence et l'astreinte gère les 3h restantes, soit 12h de présence pour les 12h de navigation. Cette 2^{ème} option n'a pour l'instant pas été validée et ne pourra concerner au plus qu'une partie du réseau.*

Antoine BERENWANGER déplore que les usagers de la voie d'eau n'aient pas été consultés par rapport à ce nouveau projet stratégique. Il se demande ce que sous-entend la classification "saisonnier" dans ce projet puisque la notion de saisonnier pour un professionnel n'existe pas.

⇒ *L'objectif du classement "saisonnier" réside dans la mise en place de juste niveau de personnel en basse saison pour couvrir tous les besoins de la navigation. Des pointes de trafic pourront être rencontrées en moyenne et haute saison et seront compensées par des emplois saisonniers.*

⇒ *Cette nouvelle organisation n'engendrera aucun retard pour les marinières.*

- ⇒ *Il est prévu une navigation à la demande avec une obligation d'annonce en basse saison de 48h avant l'arrivée sur le réseau de la DTNE.*

Jean-Michel ZORN souhaite également faire part de la position des professionnels du tourisme sur la mise en place du nouveau projet stratégique. Ils ne sont pas opposés à une navigation à la demande en basse-saison (soit de novembre à mars). En revanche, pendant la saison touristique, ils souhaitent avoir une amplitude de navigation assez large pour régulariser le trafic et éviter des pics d'affluence à certains ouvrages. Ils sont bien conscients des contraintes rencontrées par VNF en matière de gestion du personnel, c'est pourquoi, ils ne sont pas opposés à ce qu'il y ait un délai raisonnable d'intervention en cas de pannes à condition d'offrir cette grande amplitude de navigation évoquée précédemment.

- ⇒ *Concernant le projet stratégique qui a fait l'objet d'une validation en CA le 26/11/2015, Didier DIEUDONNE précise que sa mise en œuvre prendra encore du temps et de la concertation. Même si les principes sont actés, les détails pratiques de chaque itinéraire ne sont pas encore calés puisqu'un travail est en cours sur l'adaptation de l'organisation permettant de répondre au mieux aux attentes de la navigation. L'organisation sera calée sur des niveaux de trafics qui sont saisonniers même si effectivement certains trafics ne le sont pas. Toutefois, si on se base sur le trafic de bateaux actuel, il existe bel et bien une saisonnalité notamment sur le petit gabarit. La CLU sera réunie pour présenter et expliquer les organisations qui seront mises en place dans la DTNE pour répondre aux objectifs du projet stratégique.*

Par ailleurs, Jean-Michel ZORN demande à nouveau qu'il y ait une unité de traitement des itinéraires de la DT Strasbourg et de la DTNE car il y règne de fortes disparités de traitement dans l'entretien et l'exploitation. Il préconise la mise en place d'un groupe de travail avec des représentants des deux DT de VNF et des professionnels du tourisme.

Antoine BERENWANGER signale qu'une partie de la patte d'oie à Varangéville est prête à s'effondrer mais que malheureusement les itinérants ne font rien pour remédier à la situation. De plus, sur la partie stationnement de l'écluse, il n'y a plus du tout de glissière.

Jean-Michel ZORN a attiré l'attention de la CLU de Strasbourg sur la situation préoccupante des glissières situées en amont et en aval des écluses sur le canal du Rhône au Rhin et expose les risques que la défectuosité de ces glissières peut avoir sur les bateaux de plaisance (déchirement des coques) et sur l'impression générale d'abandon et de non-entretien qui se dégage alors sur les canaux. Remplacer quelques glissières ne doit selon lui pas représenter un budget si conséquent.

Patrice YAX ajoute qu'il n'est pas obligatoire de remplacer complètement les équipements en place mais de simplement retirer les matériaux abîmés (poutres dégradées, boulons qui dépassent etc.)

- ⇒ *Daniel MARTIN signale que chaque année 100 à 150 m de lisses de guidage sont remplacées sur l'itinéraire CMR Est, en plastique recyclé car ces matériaux tiennent mieux dans le temps. L'objectif à terme est de remplacer toutes les lisses de l'itinéraire. Les matériaux abîmés sont également traités ponctuellement.*
- ⇒ *Pour répondre à Antoine BERENWANGER, on peut effectivement constater des dégradations sur les 4 écluses doubles du bas du CMR Est (Varangéville). Ce sont des ouvrages particuliers puisque des estacades séparent les 2 sas. Ces estacades sont fondées sur des maçonneries qui sont effectivement très dégradées. Une remise en état complète de ces estacades serait très onéreuse puisque la rénovation porterait sur les 4 écluses et donc sur 8 estacades et ces travaux nécessiteraient la vidange du canal et la mise en place de pieux d'amarrage.*

Pierre PEETERS signale également les problèmes de végétation aquatique, d'embâcles, de fauchage et de faucardage et met à disposition des photos pour illustrer ce fléau.

Gérard RETTIEN ajoute qu'il a été témoin de campagnes de fauchage sur les berges pour lesquelles toutes les herbes ont ensuite été soufflées dans le canal.

Jean-Michel ZORN estime que cette présence massive d'herbe peut avoir de fâcheuses conséquences pour tous les utilisateurs de la voie d'eau. L'impact n'est pas seulement environnemental mais également économique et commercial. Certains clients ont d'ailleurs demandé des dédommagements à des sociétés de location car il ne leur a pas été possible de réaliser certains parcours.

1 – Statistiques du trafic - Commerce et Plaisance

La majorité des marchandises transportées en 2014 sur le réseau navigable de la DTNE sont :

- Les produits agricoles et oléagineux pour 37,3 %,
- Les combustibles et minéraux solides pour 19,9 %,
- Les minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction pour 19,8 %

Le trafic d'exportation au départ de la DTNE représente 50,4 % des marchandises transportées. Elles vont essentiellement aux Pays-Bas (Rotterdam) pour 48,3 %, vers l'Allemagne pour 29,8 % et vers la Belgique (Anvers) pour 20,4%.

Le trafic d'importation à destination des ports de la DTNE représente 35,0 % des marchandises transportées. Elles proviennent des Pays-Bas pour 63,3 %, de l'Allemagne pour 16,4 % et de la Belgique pour 19,3 %.

Le trafic intérieur représente le trafic local de la DTNE et les trafics au départ ou à destination des ports intérieurs français hors DTNE. Il représente 14,1 % des marchandises transportées dont 56,0 % correspondent à du trafic local (agrégats sur la Moselle, trafics sur les Vosges).

Le trafic de transit représente 0,5 % des marchandises transportées. 49,7 % proviennent du transit import, 27,4 % du transit export et 22,9 % du transit intérieur.

Concernant l'évolution des expéditions et réceptions réalisées sur le réseau navigable de la DTNE entre 2014 et 2013, on constate une baisse générale de – 10,5 % :

- Moselle canalisée : – 10,2 %,
- Canal de la Meuse : - 22,2 % (port de Givet),
- Canal de la Marne au Rhin : - 28,5 %,
- Canal des Vosges : - 4,1 %,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : -60,6 %.

L'évolution des expéditions et réceptions réalisées sur le réseau de la DTNE sur les 9 premiers de l'année 2014 et 2015 montre :

- une baisse de –13,2 % sur la Moselle canalisée liée notamment à la perte de trafic de charbon sur la Moselle et aux basses eaux sur le Rhin,
- une hausse de 25,2 % sur le canal de la Meuse due à une affluence de trafic sur le port de Givet,
- une baisse de - 57,1 % sur le canal de la Marne au Rhin (moins de trafic sur Contrisson et Dombasle),
- une baisse de – 40,4% sur le canal des Vosges (trafic SAGRAM impacté par le manque d'eau notamment),
- une hausse de 173,7% sur le canal entre Champagne et Bourgogne.

Concernant le trafic plaisance aux écluses de comptage du réseau, la DTNE enregistre en moyenne un nombre de passages aux écluses de 1000 à 2000 bateaux avec une pointe de 2000 à 4000 bateaux sur le secteur de Réchicourt.

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

Remarques des usagers par rapport aux statistiques de trafic :

Antoine BERENWANGER réagit par rapport aux trafics. Suite aux deux avaries successives sur le PI d'Arzviller, des trafics commerciaux ont été perdus. Depuis la réouverture de l'ouvrage le 03/08/2015, seulement deux bateaux de commerce sont passés sur le CMR avec de nouveaux trafics à l'essai. Les anciens trafics qui se faisaient par la voie d'eau sont désormais perdus et il est difficile de les récupérer.

⇒ *Michelle LAQUENAIRE lui répond que la fermeture du PI n'est pas l'unique raison qui explique la perte de trafics sur le CMRE. Il semblerait que les Grands Moulins de Strasbourg rencontrent également des difficultés économiques. Les trafics habituels n'ont donc pas encore repris.*

2 – Précisions relatives aux conditions de navigation sur le réseau de la DTNE remontées en CNU

1. L'étiage des cours d'eau

La navigation a été fortement impactée par un étiage sévère en 2015 :

- Conditions climatiques : année très sèche mais difficile de la caractériser par rapport à une durée de retour. A l'heure actuelle, on ne peut pas se prononcer et affirmer à quelle fréquence cette situation va se répéter.
- Application des débits réservés depuis l'obligation réglementaire applicable au 1^{er} janvier 2014 : débits réservés de 1/10^{ème} au lieu de 1/40^{ème} (on doit laisser 1/10^{ème} du débit au lieu de 1/40^{ème}).

Néanmoins, la DTNE s'est rapprochée des services de la police de l'eau et des préfectures car il existe une possibilité d'obtenir une modulation saisonnière de 1/20^{ème}. Avec toutefois la condition de respecter en moyenne sur l'année un débit réservé de 1/10^{ème} : on pourrait pomper plus en pleine saison touristique mais en conséquence le pompage devrait être moins important en hiver pour respecter cette moyenne.

En 2015, la DTNE partait pourtant avec une situation hydrologique favorable puisqu'au début du printemps tous les réservoirs affichaient une cote maximale. Toutefois, en raison de la faiblesse des précipitations entre juin et novembre, les canaux de la DTNE ont en conséquence énormément souffert du manque de ressources en eau.

Dès le mois de juin, les premières mesures ont été mises en place (regroupement de bateaux) et mi-juillet les débits réservés étaient atteints sur certains cours d'eau tels que la Moselle et la Meuse amont. La DTNE a alors utilisé ses barrages réservoirs et mis en place des pompages au maximum de leur capacité. Successivement, le mouillage sur le canal des Vosges, la Meuse et le CMRO a été limité et l'Embranchement de Nancy a été fermé conformément au protocole avec le Grand Nancy.

Fin août, les réserves à Bouzey étant épuisées, la navigation a été arrêtée sur le canal des Vosges et les limitations se sont poursuivies sur la Meuse et le CMRO.

Fin septembre, deux jours de précipitations ont permis de faire remonter les débits et de lever partiellement ou totalement les restrictions.

Puis en octobre-novembre, le manque de précipitations a de nouveau engendré une chute des débits de la Meuse et de la Moselle amont entraînant une remise en place progressive des restrictions : limitation de mouillage puis arrêt de navigation sur le CMRO et le canal des Vosges.

L'épisode d'étiage n'a pas été équivalent sur toute la France. Le bassin versant de la Marne n'a pas été touché de la même manière que les bassins versant de la Moselle ou de la Meuse.

Le canal des Vosges est l'itinéraire qui a le plus souffert de l'étiage car c'est le seul itinéraire où il a fallu respecter scrupuleusement les 1/10^{ème}, les autres itinéraires ont bénéficié de l'autorisation au 1/20^{ème}.

Remarques des usagers par rapport à l'étiage :

Patrice YAX se demande comment a été décidée la mesure des débits réservés et si des études ont été réalisées tenant compte de l'environnement réel des cours d'eau.

- ⇒ *Des études environnementales réalisées au niveau européen ont démontré qu'il fallait laisser idéalement 10% des débits dans un cours d'eau.*
- ⇒ *Les canaux de la DTNE ont été pensés avec une gestion du débit réservé au 1/40^{ème}. Il est bien évident que la DT rencontre désormais des problèmes dans la gestion de l'eau puisqu'elle peut prélever 2 à 4 fois moins d'eau. Avec une application du 1/40^{ème}, l'année 2015 se serait passée sans encombre pour la navigation sur les canaux de la DTNE. Par ailleurs, la configuration de la DT NE qui se situe en tête de bassin versant (situation hydrologique particulière) rend la gestion hydraulique d'autant plus compliquée. Les problèmes rencontrés par la DTNE ne se voient pas sur les autres bassins français.*

Jean-Michel ZORN signale qu'au-delà des conditions climatiques difficiles et de cette directive sur les débits réservés, les canaux sont également impactés par des fuites.

Antoine BERENWANGER évoque un problème de fuite à Varangéville en face de la Saline. Depuis plusieurs mois, il y a un écoulement d'eau provenant du canal qui passe sous le chemin de fer et qui dégrade la route derrière celui-ci. Si cette fuite n'est pas colmatée, il est certain que le chemin de fer risque de s'écrouler. Il est urgent d'intervenir car VNF sera tenu pour responsable en cas d'incident. Il est question de la création d'une canalisation pour que l'eau s'écoule dans la Meurthe.

- ⇒ *L'UTI CMRE-EN travaille sur cette problématique de fuite à Varangéville depuis plus de 2 ans. Pour information, cette fuite existe depuis les années 70 puisque le nombre de voies ferrées a été augmenté sur ce secteur et la SNCF y a installé un système de drainage. Les travaux réalisés par l'UTI en ce moment consistent à capter l'eau et à la rediriger pour assainir le secteur. En parallèle, des études sont programmées dans l'optique de faire des travaux pour la création de la canalisation. Ce sont des travaux de longue haleine et très coûteux.*

Concernant le regroupement des bateaux, Olivier DELCOURT signale qu'il est assez fréquent de rencontrer des bateaux de plaisance qui écluent seuls alors qu'une mesure de regroupement de bateaux est en cours.

- ⇒ *Il est vrai que le regroupement des bateaux de plaisance est très difficile à mettre en œuvre et qu'il ne permet pas de faire les économies d'eau qu'on pourrait espérer. La mesure est mise en œuvre aussi souvent que possible avec un temps d'attente admissible pour regrouper plusieurs bateaux.*
- ⇒ *Les agents de la DTNE essaient malgré tout de "forcer" au regroupement et la plupart des plaisanciers le comprennent et l'acceptent bien.*

Pierre PEETERS signale que les problèmes par rapport au regroupement se posent généralement pour les bateaux montants en raison de la disposition des points d'amarrage dans les écluses. Il n'y a pas de bollards intermédiaires, c'est très compliqué de s'amarrer. Les regroupements se passeraient beaucoup mieux s'il y avait des améliorations au niveau des emplacements des bollards. A certains endroits, il y a 7 ou 8 bollards d'un côté et l'autre côté, il n'y en a aucun sur 5 ou 6 mètres.

Jean-Marie LEPINE ajoute que des améliorations peuvent être apportées en termes d'emplacement des bollards. Il est bien évident qu'il faut se mettre en conformité avec les directives mais certaines choses sont faites en dépit du bon sens et peuvent être améliorées simplement.

- ⇒ *L'emplacement des bollards dans les écluses est défini par rapport au fascicule interne à VNF de mise en sécurité des ouvrages et tous les emplacements sont conformes.*

Patrice YAX revient sur la fermeture de l'Embranchement de Nancy et souhaite que la prochaine fois, il y ait un délai raisonnable de 48h pour être prévenu. Cette année, Navig'France a été prévenu après la fermeture effective de l'Embranchement. Il s'avère que les clients ont été prévenus avant Navig'France ce qui est gênant.

- ⇒ *Concernant l'annonce des arrêts, l'Embranchement de Nancy est lié à un protocole contraignant avec le Grand Nancy pour l'alimentation en eau potable de l'agglomération nancéienne. Toutefois, la DTNE va essayer de réfléchir sur la manière de prévenir dans un délai suffisamment long en amont.*
- ⇒ *En revanche, toutes les autres mesures prises sur les autres canaux ont été systématiquement annoncées quelques jours au préalable.*
- ⇒ *D'une manière générale, la DTNE essaie de retarder au maximum l'arrêt de navigation sur l'Embranchement de Nancy afin de limiter les impacts sur les plaisanciers. Le débit de la rivière ayant chuté d'un seul coup, la décision de fermer l'Embranchement a dû être prise rapidement. Il aurait fallu anticiper la décision de fermeture.*
- ⇒ *Le protocole de l'Embranchement de Nancy doit faire l'objet d'une révision. L'UTI CMRE-EN va faire une demande dans ce sens pour réactualiser les données servant de base à l'arrêt. D'autant plus qu'il s'avère que l'agglomération de Nancy consomme beaucoup moins d'eau à la seconde qu'il y a 10 ans.*

Lorsque l'Embranchement de Nancy est fermé, Jean-Marie LEPINE propose d'indiquer la fermeture sur les panneaux implantés à Laneuveville-devant-Nancy dans les 2 sens afin que les plaisanciers en soient bien informés.

Antoine BERENWANGER félicite pour le nettoyage des écluses 12 et 13 de l'Embranchement de Nancy (murs et escaliers propres) et espère que ce type de nettoyage sera réalisé partout.

Par ailleurs, les usagers espèrent que les arrêts de navigation pour des restrictions d'eau ou autres sont mis à profit pour effectuer un entretien préventif de l'itinéraire.

Didier DIEUDONNE clôt le débat en tirant les conclusions suivantes : la DTNE doit s'améliorer, être encore plus performante dans sa gestion hydraulique et doit agir intelligemment dans les interprétations et l'application de la réglementation.

2. Difficultés sur le canal des Vosges

Le canal des Vosges rencontre des aléas sur le plan de l'entretien et notamment :

- Des dégradations de bajoyers : des travaux ont été réalisés en fin d'année,
- Des affaissements de berges liés à la construction de la véloroute : en cours de réfection,
- Morceaux de palplanches mal recepées : analyse en cours par l'UTI.

Olivier DELCOURT déplore que la mise en place de véloroutes se fasse au détriment des installations pour les usagers de la voie d'eau. Par exemple, sur le canal de la Meuse, le long de la véloroute, les pieux d'amarrage ont été supprimés. Par ailleurs, il constate que le canal des Vosges n'est pratiquement plus navigable en raison du manque d'entretien mais que des budgets sont mis en place pour l'implantation de nombreuses véloroutes sur l'itinéraire.

- ⇒ *Il est vrai qu'un nombre assez conséquent de kilomètres de véloroutes a été réalisé ces dernières années sans pour autant que cela génère un nombre incalculable de problèmes. Il y a effectivement un problème de bollards à certains endroits sur le canal de la Meuse et quelques désordres sur des berges ont été constatés çà et là. Les désagréments restent malgré tout limités par rapport au linéaire de véloroutes créé et à toute l'économie que cela génère pour l'environnement de la voie d'eau.*

3 Bilan et perspectives des réalisations de la DTNE sur les services aux usagers présentés en CNU

1. Les opérations de sécurité et d'accessibilité des ouvrages réalisés sur le réseau de la DTNE

En 2015 :

- Travaux d'aménagement de mise en sécurité aux écluses : 260k€ dont 180k€ sur le CCB et 65k€ sur la Moselle,
- Restauration des chemins de service et restauration d'accès sur la Meuse (225k€), le CMRO (126k€), le CMRE (58k€), la Moselle (79k€), le canal des Vosges (125k€) et le CCB (250k€),
- La fourniture et la pose de signalisation (80k€), principalement sur la Meuse et la Moselle.

Perspectives 2016 :

- Sécurisation des petits ouvrages hydrauliques sur le canal des Vosges (50k€),
- Signalétique et panneaux d'information (53k€) sur les itinéraires CMRO, Meuse-Ardenne et Moselle,
- Aménagement de pontons "inter-haltes" : 20k€ sur le CCB.

2. Les opérations "services aux usagers" sur le réseau de la DTNE

En 2015 :

- Équipements en eau pour les mariniers à l'écluse de Toul (Moselle) : 15k€,
- Rampes de mise à l'eau à Neuves-Maisons et à Moussey : 173k€,
- Adaptation d'un point d'arrêt de plaisance à Villey-Saint-Etienne : 30k€,
- Aménagement d'un point d'arrêt de plaisance sur le CMRO, bief 41 à Fains : 20k€,
- Aménagement d'une zone d'attente dans la traversée de Nancy, en amont du port de plaisance : 22k€,
- Réalisation d'une halte nautique à Chaumousey : 25k€.

Perspectives 2016 :

- Equipement en eau et/ou électricité pour les mariniers CMR et Moselle : 30k€,
- Finalisation rampe de mise à l'eau à Moussey : 20k€,
- Rampe de mise à l'eau pour kayaks à Saint-Mihiel : 12k€,
- Rampe de mise à l'eau Moselle : 60k€,
- Zones d'accostage pour les mariniers aux écluses (CMRO) : 15k€,
- Aménagement d'une zone d'accostage pour bateau-hôtel sur le CCB : 30k€,
- Aménagement aire d'attente sur le CMRO : 10k€.

Remarques par rapport aux services aux usagers :

Concernant la mise en place de signalisation, Antoine BERENWANGER signale que des panneaux indiquant une interdiction de circuler autour des ouvrages (50 m à l'amont et 50 m à l'aval) ont été mis en place à toutes les écluses de l'Embranchement de Nancy pour la mise en sécurité des ouvrages. La plupart de ces panneaux ont été retrouvés dans le canal.

Patrice YAX souhaite d'ailleurs obtenir un éclaircissement par rapport à la mise en place de ces panneaux. Il souhaite savoir à quoi ils servent et s'ils découlent d'une réglementation précise.

⇒ *Ces panneaux sont adossés à des arrêtés préfectoraux.*

Si ces panneaux découlent d'arrêtés préfectoraux et si le préfet de Moselle les a effectivement signés, Patrice YAX signale que des panneaux identiques devraient être implantés sur le canal de la Sarre et/ou en direction de Lutzelbourg. Or, aucun panneau de ce type n'est implanté sur ces secteurs. Il n'y a aucune cohérence entre les directions territoriales. La mise en place des ces panneaux sur le réseau de la DTNE semble être de l'argent public gaspillé et ils n'ont pour lui aucune utilité.

- ⇒ *C'est une déclinaison du guide de sécurisation des écluses automatisées que la DTNE a appliqué sur son réseau. Ce guide prévoit notamment la mise en place de panneaux sur ces zones mais il est possible que les instructions de ce guide n'aient pas été appliquées sur tout le réseau navigable français de la même manière.*

Par rapport à la mise en place de la rampe de mise à l'eau à Moussey, Patrice YAX et Jacques LUCAS s'interrogent sur la pertinence de mettre en place une rampe de mise à l'eau à Moussey dans la mesure où il existe une potence de mise à l'eau à Lagarde et une autre rampe à 15km de Moussey sur le secteur géographique de la DT de Strasbourg. Ils se demandent si l'installation de cette rampe était vraiment utile alors qu'existent d'autres problèmes bien plus importants à régler. Ils souhaitent donc obtenir pour la prochaine CLU la statistique de fréquentation de cette rampe (nombre de bateaux ayant utilisé l'équipement) afin d'évaluer la pertinence d'un tel équipement à cet endroit.

- ⇒ *L'écoute externe a révélé un réel besoin de rampes de mise à l'eau sur le réseau de la DTNE et il avait été décidé en concertation avec les usagers de mettre en place au moins une rampe par itinéraire. L'installation de cette rampe avait été programmée depuis quelques années déjà.*
- ⇒ *Malgré le fait que cette rampe soit publique, elle sera gérée par VNF et une barrière y sera mise en place. Les usagers souhaitant utiliser la rampe devront en faire la demande auprès du PC et devront venir retirer une télécommande pour l'ouverture de ladite barrière. Il sera alors vérifié que les bateaux sont bien en règle par rapport aux péages et aux différentes réglementations. Il sera également possible de connaître le nombre effectif de bateaux ayant utilisé cette rampe.*

Concernant les points de stationnement, Antoine BERENWANGER signale qu'il existe un quai à proximité de l'écluse de Varangéville. Il s'avère qu'un pieu d'amarrage sur deux a été coupé. Il se demande pourquoi ces points d'amarrage ont été supprimés alors qu'il y a un réel besoin d'amarrages sur ce secteur. D'autant plus que cet emplacement est stratégique pour le tourisme avec la ville de Saint-Nicolas-de-Port toute proche. L'emplacement est bien desservi par les bus pour faire des visites touristiques aux alentours (basilique) ou pour simplement faire quelques courses.

Patrice YAX et Jean-Michel ZORN souhaitent qu'une halte soit aménagée sur le secteur de Varangéville car le potentiel touristique y est très fort (présence d'une passerelle qui permet d'accéder à la ville pour visiter la basilique, le musée du cinéma, le musée de la brasserie, pour se restaurer etc.). Ils essaient d'avoir des rendez-vous à ce sujet avec les collectivités locales mais cela est difficile.

- ⇒ *La mise en place des points d'amarrage sur ledit quai à Varangéville dépend également de la commune. Une rencontre est prévue prochainement avec le maire pour essayer d'amorcer le développement du tourisme fluvial sur la commune (mise en place d'une COT) dans le cadre d'une démarche globale.*
- ⇒ *D'une manière plus générale, sur le CMR Est, une démarche est en cours dans le cadre de l'étude d'itinéraire visant à mettre en œuvre un schéma d'aménagement du CMR notamment des structures d'accueil des usagers. Elle sera menée tout au long de l'année 2016.*

Pierre PEETERS ne comprend pas la nécessité d'avoir une COT pour apposer quelques bollards sur un quai. Il est à son sens possible que VNF mette des bollards sans pour autant qu'une COT soit conclue avec la mairie. Le développement touristique de la commune est un autre débat. Les bollards existaient auparavant, il paraît étonnant qu'ils aient été coupés et il ne paraît pas si difficile de les remettre d'autant plus que cela apporterait un attrait économique à la commune.

- ⇒ *Il est préférable d'avoir une action coordonnée pour développer ce secteur. C'est pourquoi la réunion évoquée précédemment a été amorcée. Toutefois, si le maire persiste à refuser, VNF s'engage à mettre en place des bollards à cet endroit.*

Olivier DELCOURT demande comment sera gérée la borne d'eau mise en place sur la Moselle à Toul (système de jetons).

⇒ *Pour l'instant, les bornes d'eau potable sur la Moselle ne sont pas payantes. La gestion du nouveau point créé à Toul reste donc dans la même logique. Si cela venait à évoluer, le tarif appliqué serait identique pour tous les points d'eau de la Moselle canalisée.*

4 – Retour sur l'ajustement du programme de chômage 2016

Une première programmation 2016 a été validée au CA du mois de mars 2015. Celle-ci a été présentée en CLU du 28/05/2015 et a fait l'objet de remarques des usagers dont la DTNE a tenu compte.

En parallèle, la DTNE a également été sollicitée par des tiers qui souhaitent faire des travaux impactant la navigation et notamment le conseil départemental de Meurthe-et-Moselle qui veut engager des travaux sur le pont-levis de Saint-Mansuy à Toul. Des ajustements ont également été opérés liés aux perspectives budgétaires 2016.

Ces différents ajustements ont été communiqués aux membres de la CLU par mail fin septembre avec une demande de retour pour le 12/10/2015.

Les ajustements suivants n'ont pas fait l'objet de remarques des usagers :

- Moselle canalisée : suppression du chômage à l'écluse d'Ars-sur-Moselle,
- Canal de la Meuse secteur amont : suppression du chômage entre l'écluse 11 de Rouvrois et l'écluse 27 de Warinvaux,
- Canal de la Meuse secteur aval : ajout d'un arrêt de navigation de l'écluse 59 des 4 Cheminées jusqu'à la porte de garde de Givet du 24 au 31/10/2016 afin de réaliser des travaux de remise à niveau et une mise à sec complète pour inspection de l'écluse. Pour mémoire l'ouvrage n'a pas été en chômage depuis sa mise en service en 2004,
- Canal des Vosges : ajout d'un secteur chômé entre les écluses 22 d'Igney et 27 de Fouys sur le versant Moselle afin de réaliser des travaux de réfection de bajoyers sur les écluses 25 de Nomexy et 26 de l'Avière,
- Canal de la Marne au Rhin Est : report du démarrage du chômage de l'écluse 2 de Réchicourt-le-Château du 01/10 au 10/10 afin de faciliter la fin de la haute saison touristique,
- Canal de la Marne au Rhin Ouest : report du chômage sur la section Foug-Toul initialement prévu du 29/02 au 28/03/16 en navigation restreinte. La période proposée est du 01 au 28/10/2016 avec interruption de navigation, afin de permettre la réalisation de travaux par le Conseil Départemental 54 sur le pont-levis Saint-Mansuy à Toul.

D'autres ajustements ont été souhaités par les usagers :

- Demande par mail de Navig'France : repousser le début du chômage de l'écluse de Réchicourt d'une semaine soit au 17/10/2016.
 - ⇒ *Cette demande a été prise en compte et a été présentée en CNU. Il n'était pas possible de le repousser encore plus tardivement en raison de contraintes de cohérence pour l'accès au port de Strasbourg avec le canal du Rhône au Rhin dont le chômage démarre le 14/11/2016.*
 - ⇒ *Il sera malgré tout possible de naviguer en aval de Réchicourt car seule l'écluse est impactée par le chômage.*
 - ⇒ *Les dates entre CMRE et CMRO ont été coordonnées pour les bateaux de la liaison Arques – Dombasle qui retourneraient à vide vers le port de Strasbourg.*
 - ⇒ *Il est à noter que le chômage du canal des Houillères de la Sarre a été repoussé afin qu'il reste accessible durant le chômage de l'écluse de Réchicourt.*
 - ⇒ *Le chômage à l'écluse de Réchicourt aura lieu du 17/10 au 13/11/2016.*

Remarques par rapport aux ajustements de la programmation des chômages 2016 :

Jacques LUCAS signale que le loueur Ardennes Nautisme s'interroge sur les chômages sur le canal de la Meuse. Le chômage est vraisemblablement programmé au 01/10/2016 et cela est trop tôt dans la saison pour lui. Il faudrait qu'un itinéraire de substitution soit praticable en aval ou en amont de Pont-à-Bar pour qu'il puisse proposer une alternative à ses clients.

⇒ *La programmation des chômages sur le canal de la Meuse est toujours très compliquée dans la mesure où il faut tenir compte de la problématique des crues. Toutefois, en 2016, il n'y a plus de chômage sur la Meuse amont, cet itinéraire peut donc constituer une alternative pour ce loueur.*

Jacques LUCAS et Patrice YAX souhaitent avoir une précision quant à la date précise à laquelle le franchissement de l'écluse de Réchicourt ne sera plus possible. Les plaisanciers pourront-ils encore franchir l'ouvrage le dimanche 16 novembre dans la journée ?

⇒ *Dans la mesure où ce chômage n'impacte que l'écluse de Réchicourt et qu'il n'y a pas de contraintes de vidange de biefs, les plaisanciers pourront encore franchir l'ouvrage le dimanche 16 novembre car le batardeau ne sera placé que le 17 novembre au matin.*

5 – Présentation du programme de chômage 2017

Cette programmation est présentée pour la première fois dans cette instance puis en CNU du 18/12/2015. En fonction des retours de ces 2 instances et des contraintes budgétaires, des ajustements seront certainement à prévoir. Ceux-ci seront présentés à l'occasion de la CLU de mai-juin 2016.

- Moselle canalisée: du 15/05 au 24/05/2017 d'Apach à Pompey-Frouard (programmation internationale),
- CMRE : du 01/11 au 28/11/2017 sur tout l'itinéraire,
- CMRO: du 27/02 au 27/03/2017 de Troussey à Vitry,
- Canal des Vosges : du 13/02 au 26/03/2017 des écluses 47 à 34 VM, 27 à 15 VM et 14 à 19 VS,
- Meuse : du 02/10 au 10/11/2017 des écluses 11 à 27 et 40 à 58,
- CCB : du 28/03 au 24/04/2017 sur tout l'itinéraire.

L'ensemble des chômages constituent des arrêts de navigation.

Les membres de la CLU sont invités à faire remonter leurs remarques quant à cette programmation de chômage pour 2017. Un nouveau point d'avancement sera fait à la prochaine CLU de mai-juin 2016.

Deux points particuliers sont soumis à l'avis de l'assemblée à savoir :

- La coïncidence entre le chômage sur le canal de l'Aisne à la Marne sur la DTBS (du 11/09 au 08/10/2017) et celui sur le canal de la Meuse (02/10 au 10/11) est-elle préjudiciable pour les usagers ? Il est à noter que la DTBS ne sait pas encore s'il s'agira d'un arrêt de navigation ou d'une navigation restreinte.
- De même la coïncidence du chômage sur le CMRO (Troussey-Vitry) du 27/02 au 27/03 avec celui du canal des Vosges du 13/02 au 26/03/2017 est-elle préjudiciable également ?

Remarques par rapport à la programmation des chômages 2017 :

Patrice YAX signale que le chômage sur le CMRE n'est pas coordonné avec celui de la DT de Strasbourg qui est programmé du 27/02 au 26/03/2017.

- ⇒ *Des ajustements entre DT sont prévus pour essayer d'éviter d'interrompre deux fois la navigation sur l'itinéraire CMR Est.*

Patrice YAX souhaite savoir quelles écluses entre Toul et Nancy seront impactées par le chômage sur la Moselle en 2016 et 2017.

- ⇒ *En 2016, seul l'aval de la Moselle est impacté.*
⇒ *En 2017, le secteur concerné par les travaux de chômage ira jusqu'à Frouard, l'écluse de Pompey reste encore à caler.*

6 – Identification de sites de chargement/déchargement des véhicules sur la Moselle

Cette thématique "Chargement et déchargement des véhicules dans les écluses de la Moselle" a déjà été évoquée lors de la dernière CLU. Toutefois, la configuration de cette problématique a changé puisqu'il y a 6 mois, la DTNE était dans une logique de téléconduite. Il y avait donc une très forte pression pour qu'à terme les chargements et déchargements ne se fassent plus dans les écluses car avec une téléconduite les conditions de sécurité n'auraient pas été optimum.

Le programme de téléconduite n'étant plus à l'ordre du jour, La DTNE envisage actuellement de traiter la problématique en 2 phases :

PHASE 1 :

- Poursuite de la pratique actuelle (autoriser le chargement/déchargement sur les écluses de la Moselle)
- Éventuellement, une limitation du nombre d'écluses où le déchargement sera permis

PHASE 2 :

- Basculement vers des sites de déchargement hors des sas d'écluses mais supposant des aménagements spécifiques

LISTE DES LIEUX RETENUS :

- Apach : amont rive droite,
- Pagny-sur-Moselle : amont rive droite,
- Fontenoy-sur-Moselle, amont rive droite,
- Ports publics (Metz Mazerolle, Thionville, Metz et Frouard) avec une formalisation des pratiques dans le cadre du renouvellement des concessions,

Par ailleurs, étant donné la forte utilisation du site de Neuves-Maisons (selon l'étude LGM), il apparaît souhaitable de travailler également avec la SAM sur la mise en place d'une aire de déchargement au sein du port ou des terrains annexes.

Dans le cadre de la révision du RPP, il sera proposé aux usagers un certain nombre d'écluses. A terme, les lieux retenus seront indiqués en annexe dans le RPP.

Ces propositions reposeront sur les statistiques de fréquence des écluses en matière de chargement et déchargement et sur les remontées des usagers également.

7 – Point d'avancement sur la révision des Règlements Particuliers d'Itinéraires

Dans le cadre des démarches de concertation suite à la signature des nouveaux RPP au 01/01/2014, plusieurs actions ont été menées.

1. Rappel des actions menées :

- Les sujets liés à la batellerie (navigation de commerce et de plaisance) : ces sujets ont fait l'objet d'une double concertation à la fois nationale et locale dans différentes réunions entre VNF, la DTNE et les représentants

des usagers. Une mesure provisoire a été prise consistant à faire paraître chaque mois un avis à la batellerie introduisant les dimensions admissibles des bateaux pour le franchissement de certains ouvrages.

- Les sujets "sport nautiques" : ces sujets ont également fait l'objet d'une concertation nationale qui a associé la DGITM, le ministère des Sports et d'une concertation locale auprès de la DRJSCS Lorraine, de la DRJSCS Champagne-Ardenne et des représentants des clubs (3 réunions de travail). Une mesure provisoire a été prise début 2015 consistant à la prise d'arrêtés préfectoraux d'autorisation temporaire de zones d'évolution pour la pratique des clubs.

2) Révision des articles relatifs à des sujets transversaux traités dans le cadre la concertation nationale :

- Articles 2, 5 et 6 : définitions, dimensions des ouvrages et dimensions des bateaux : mesures de longueurs utiles de toutes les écluses de la DT et détermination d'une longueur maximale en coordination avec VNF siège et les autres DT.
 - ⇒ *La longueur maximale a été fixée à 39,50 m pour les bateaux par l'arbitrage de la DG de VNF, la largeur reste à 5,10 m.*
- Article 8 : vitesse
 - ⇒ *Une tolérance de 4km/h assurant la manœuvrabilité en période de crue sur la Meuse a été prise en compte (la vitesse sur la Meuse était jusqu'à présent un peu faible en période de crue).*
- Article 10 : port du gilet de sauvetage
 - ⇒ *Suppression de l'obligation suite à un arbitrage national sauf secteurs dangereux : écluses grand gabarit de la Moselle canalisée et écluse 2 de Réchicourt compte-tenu de sa hauteur de chute.*
- Article 16 : AIS
 - ⇒ *Suite à l'arbitrage national, l'obligation d'ECDIS sur la partie non internationale de la Moselle a été supprimée.*
- Article 38 : Baignades
 - ⇒ *Rédaction à aligner sur celle convenue au niveau national. La baignade reste interdite mais la plongée serait autorisée sous certaines conditions pour faire des interventions de dépannage notamment.*

3) Révision des articles sur des sujets de portée locale où des améliorations ont été entrevues (cohérence entre le RPP et l'avis à la batellerie d'information complémentaire aux usagers) :

- Article 11 : restriction en période de crue (marque II)
 - ⇒ *Retour à la rédaction du RPP Moselle de 1974 qui ciblait des secteurs où la navigation de marque II devait être restreinte compte-tenu de la dangerosité des dits-secteurs (Liverdun notamment) avec l'ajout des zones de refuge en période de glace et de crue afin de leur donner une vocation réglementaire et plus seulement informative.*
- Article 19 : croisement et trématage
 - ⇒ *Plusieurs dispositions existaient dans le RPP et dans l'avis à la batellerie n°1. Ce dernier n'a qu'une vocation informative actuellement. Toutes les dispositions qui n'ont plus lieu d'être vont*

être supprimées de l'avis batellerie n°1 et celles qui doivent être maintenues par nécessité et compte-tenu des prescriptions de protection et de sécurité qu'elles impliquent vont être transférées dans le RPP.

- Article 21 : passages étroits
 - ⇒ *Cohérence entre RPP sur l'usage de la VHF ou des signaux sonores dans les passages étroits.*
- Article 29 : stationnement
 - ⇒ *Harmonisation des mesures d'interdiction de stationnement à proximité de certains ouvrages (pont, déversoirs, barrages) et vérification de la liste des garages à bateaux sur la Moselle avec mise en annexe.*
- Article 30 : ancrage
 - ⇒ *Ancrage autorisé sous réserve de ne pas entraver la navigation.*
- Article 34 :
 - ⇒ *Il va être révisé pour élargir la règle d'annonce sur le transport de matières dangereuses en vigueur sur la Moselle non internationale (il y a une règle instituant l'obligation d'annonce sur la Moselle internationale dans le RPP mais celle-ci n'existait pas sur la Moselle non internationale).*

4) Révision des articles relatifs aux activités nautiques :

Trois articles sont concernés par cette révision :

- Article 9 : restriction de navigation à certains modes de navigation
 - ⇒ *Introduction d'un régime général pour les sports nautiques sur l'itinéraire (les sports non motorisés en club ou hors club sont régis par cet article).*
- Article 27 : éclusage
 - ⇒ *L'éclusage sera possible pour les bateaux non motorisés mais se fera sur accord de l'exploitant.*
- Article 37 : Sports nautiques
 - ⇒ *Introduction d'un régime dérogatoire au bénéfice des clubs nautiques de canoës-kayaks et d'avirons.*

Les différents régimes par type de menues embarcations non motorisées :

- Sport de voile : la pratique de sports de voile reste interdite sur le réseau sauf sur un plan défini par arrêté préfectoral. Des arrêtés temporaires sont pris actuellement pour les clubs de voile mosellans. Des arrêtés préfectoraux spécifiques à ces plans d'eau vont être créés en parallèle de la révision du RPP d'itinéraire.
- Canoë-kayak et aviron hors club : ils rentrent dans la logique du RPP d'itinéraire, il n'y aura pas de zones d'évolution dédiées. Les pratiquants sont autorisés à naviguer sur les portions en rivière qu'elles soient ouvertes ou pas à la navigation. Si les tronçons sont ouverts à la navigation, celle-ci doit se faire à proximité immédiate des berges pour éviter de se retrouver dans le chenal. La pratique est interdite sur les voies d'eau artificielles telles que dérivations sur la Moselle et sur la Meuse (endroits où les bateaux

s'engagent vers l'écluse où le chenal se rétrécit) et canaux petit gabarit sauf si VNF donne l'autorisation pour l'éclusage.

- Régime particulier des clubs nautiques (canoë-kayak et aviron) : les autorisations sont données au cas par cas sur les voies d'eau artificielles (la liste des biefs est répertoriée dans le RPP). Il y a également une possibilité de naviguer en période de crue pour les avirons et canoës-kayaks jusqu'en marque III. La pratique nocturne est également autorisée 1h avant et 3h après le coucher du soleil.

5) Calendrier élaboré par la direction générale de VNF :

VNF va repartir dans un nouveau cycle de consultation sur les rédactions des textes du RPP. Cette nouvelle consultation sera menée pour le compte du préfet car VNF est rédacteur mais n'est pas détenteur du pouvoir de police (signature).

Les Préfets ont été consultés en novembre 2015 par le Ministère du Développement Durable et le siège de VNF. VNF, en tant que rédacteur, a demandé en décembre 2015 que les préfets lui confient cette consultation auprès de tous les partenaires pour avis. Cette nouvelle consultation devrait commencer en janvier 2016 jusqu'à mi-février. L'objectif est de prendre ces arrêtés RPP en mars 2016 juste avant la saison touristique.

Remarques par rapport à la révision des RPP :

Laurence DECHENAUD signale que les sportifs montent sur la voie d'eau d'un côté de la berge et en descendent de l'autre côté. Elle demande donc comment se passe la traversée du chenal.

⇒ *La traversée du chenal est encadrée par l'article. Elle se fait après avoir pris toutes les précautions d'usage liées à la situation. La traversée reste autorisée mais doit se faire le plus rapidement possible. Le RPP sur ce point se veut pédagogique.*

Gérard RETTIEN signale que la Meuse canalisée est assez étroite et demande de ce fait si la pratique du canoë-kayak ou de l'aviron sera malgré tout autorisée.

⇒ *La pénétration dans ces dérivations ou sur ces canaux peut être autorisée à condition d'obtenir l'autorisation de franchir les écluses par VNF. Les randonnées sur la Meuse et la Moselle ne sont donc plus soumises à autorisations préfectorales mais VNF doit malgré tout être sollicité pour obtenir l'accord d'éclusage.*

Par rapport à la pratique nocturne, Gérard RETTIEN signale que les clubs d'aviron interdisent la pratique une fois la nuit tombée et ne comprend donc pas l'autorisation donnée dans le cadre du RPP.

⇒ *La DTNE a répondu favorablement à une demande des clubs de canoë-Kayak. Les sportifs doivent être équipés d'une lampe frontale ou autre pour signaler leur présence.*

⇒ *Cette autorisation nocturne est effective car en période de nuit, il n'y a plus de navigation de bateaux ce qui permet aux pratiquants de disposer du plan d'eau. Par contre, sur la Moselle canalisée où la navigation de commerce est autorisée 24h/24, la pratique nocturne reste interdite. Les pratiquants doivent alors rejoindre un bras naturel de la Moselle.*

Laurence DECHENAUD demande par rapport aux COT :

- si la redevance restera toujours calculée sur un forfait de 3,9 km correspondant à la zone d'emplacement du club car il n'est pas envisageable financièrement pour les clubs de payer pour plusieurs forfaits de 3,9 km. Elle a d'ailleurs demandé aux clubs de mettre en attente les signatures des COT afin d'avoir une visibilité financière.

- Par ailleurs, avec le projet de COT, les clubs ont reçu aussi la facturation pour l'année 2014. Sachant que certains clubs n'ont pas pu naviguer suite à l'interdiction préfectorale, ils ne souhaitent pas payer la redevance pour 2014.

⇒ *Les COT prévoyaient bien une redevance basée sur un seul forfait de 3,9 km.*

8 – Questions diverses

Pierre PEETERS souhaiterait avoir une visibilité sur les COT et connaître les règles en vigueur en la matière pour la DTNE.

⇒ *Ce point sera porté à l'ordre du jour d'une prochaine CLU et une présentation simplifiée de la gestion des COT sera faite avec la tarification.*

Gérard RETTIEN souhaiterait que lors des prochaines réunions, les sujets qui concernent les clubs sportifs tels que RPP ou COT par exemple soient traités en premier dans l'ordre du jour de sorte que les représentants qui participent à la réunion puissent quitter la réunion plus tôt puisque tous les autres sujets abordés (chômages, difficultés de navigation etc.) ne les concernent pas.

⇒ *Le prochain ordre du jour sera bâti de la sorte.*

Jacques LUCAS signale qu'il souhaite la mise en place d'une concertation afin qu'une solution soit trouvée pour la distribution de gasoil pour les bateaux privés. La répression des fraudes est venue contrôler Navig'France dernièrement et lui a signalé qu'il lui était interdit de distribuer du gasoil avec son volucompteur, il a l'obligation de se mettre au normes ce qui représente un investissement de 6000 €. Il ne tient pas spécialement à vendre du gasoil, il dépanne simplement les plaisanciers de passage car il n'existe aucun autre point de ravitaillement.

⇒ *Dans le contrat de concession du port, il est bien indiqué distribution de carburant. Toutefois, ce sujet pourra être discuté dans une autre instance.*

Pierre PEETERS demande quand est prévue la prochaine réunion de la Commission Territoriale.

⇒ *En raison de la réforme territoriale, la commission territoriale ne se réunira pas en 2015. La DTNE attend les instructions du siège en la matière mais une réunion sera très certainement organisée en 2016. C'est une des priorités de l'année.*

Antoine BERENWANGER demande que la profession obtienne une autorisation nationale pour circuler sur les chemins de halage. A une époque, il semblerait que les bureaux de Sarreguemines délivraient une telle autorisation.

⇒ *Cette question doit être débattue en CNU. La DTNE délivre les autorisations sur son périmètre de compétence mais n'a pas le pouvoir de l'élargir sur tout le territoire national.*

Antoine BERENWANGER demande ce qui est prévu en matière d'embarquement et débarquement sur le petit gabarit. La profession avait demandé que les écluses sur lesquelles il y a un pont soient aménagées.

⇒ *Les règlements de police l'interdisent partout y compris sur le grand gabarit. L'évolution proposée sur le grand gabarit est de l'autoriser officiellement dans les nouveaux RPP.*

⇒ *Le problème qui se pose sur le petit gabarit est l'absence de personnel aux écluses.*

⇒ *Dans la mesure où il y a énormément d'ouvrages sur le petit gabarit, il faut cibler des endroits afin d'y réaliser les aménagements*

nécessaires. Mais il n'est pas possible d'équiper toutes les écluses du petit gabarit. Un maillage est obligatoire.

Si seulement certaines écluses du petit gabarit sont équipées, Antoine BERENWANGER demande alors de ne plus limiter les horaires de navigation de manière à ce que le marinier puisse atteindre une écluse équipée le soir.

Olivier DELCOURT signale que lorsque les mariniers s'amarrent aux pattes d'oie des écluses et qu'ils peuvent débarquer leurs véhicules, le passage en véhicule sur les chemins est rendu difficile par la présence de barrières liées à la mise en place des véloroutes. Les véhicules peuvent être débarqués mais les barrières empêchent le passage. Il demande donc d'obtenir une clé standard qui ouvre toutes ces barrières.

- ⇒ *En règle générale, VNF a un double des clés pour l'ouverture de ces barrières même si l'installation est faite par la commune. Mais il est vrai qu'en dehors des heures de navigation, il est difficile pour le marinier d'obtenir la clé.*
- ⇒ *Cette problématique va être étudiée.*

Olivier DELCOURT signale :

- un problème de dragage sur le CCB de l'écluse 55 de Chamoulley jusqu'à l'écluse 41 de Mussey et de l'écluse 3 de Langres au souterrain de Balesmes.
 - ⇒ *Le programme de dragage est en cours d'élaboration.*
- La suppression des points d'amarrage aux écluses sur la Meuse amont suite à la mise en place des véloroutes.
 - ⇒ *VNF s'est rapproché du Conseil Départemental des Ardennes afin d'essayer de trouver des solutions alternatives pour permettre l'amarrage des bateaux.*
- Le manque de points d'amarrage sur le CMRO.
 - ⇒ *L'UTI CMRO projette en 2016 de poser les bollards manquants en amont des écluses 57, 58, et 59, en amont de l'écluse 31, et d'étudier la faisabilité de créer un point d'amarrage entre les écluses 31 et 32 à proximité des ouvrages.*
- La présence de végétation autour de pieux d'amarrage sur le CMRO.
 - ⇒ *Les lieux de stationnement des usagers et les terre-pleins d'écluses font l'objet de campagnes de fauchage par les agents et par des entreprises spécialisées avant la période estivale. Une campagne de fauchage par engins est également organisée chaque année sur l'ensemble de l'itinéraire à l'automne.*
- le bateau de commerce ANITA qui a eu l'accident au barrage de Clévant est toujours amarré à la patte d'oie de Clévant et gêne quelque peu la navigation.
 - ⇒ *Le bateau est bloqué à cet endroit en attendant que le dossier de l'accident soit réglé juridiquement.*

Pierre PEETERS signale qu'en CLU à Strasbourg, il est évoqué systématiquement les essais de navigation de commerce (transport de bois etc.). Il n'a jamais entendu parlé de travaux similaires sur Nancy et cela donne l'impression que rien n'est entrepris.

- ⇒ *Comparé à Strasbourg, la DTNE ne possède pas les mêmes pôles économiques permettant la mise en place d'actions aussi ciblées. Une démarche est en cours sur le CMR pour essayer de susciter des transports. Il existe généralement des transports aller mais aucune opportunité pour le retour des mariniers.*
- ⇒ *Une réflexion est en cours pour mettre en place des assises des chargeurs comme cela a été organisé à Strasbourg afin d'amener la*

question du transport fluvial filière par filière (organisation de groupes de travail) pour voir ce qu'il est possible de faire sur le réseau de la DTNE en s'appuyant sur la Moselle et trouver de quelle façon via la Moselle on peut irriguer un certain nombre de canaux sur des pôles économiques existants (Arcelor Mittal).

⇒ Il est proposé de faire un bilan des études et des actions menées en la matière à l'occasion d'une prochaine CLU ou au cours d'une autre instance plus spécifique sur le sujet.