

COMPTE RENDU DE REUNION

objet réunion de la Commission Locale des Usagers du 28 mai 2015

référence ADVE/AC/SV

Réunion du 28 mai 2015

à Nancy– Salle Vadot

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

Activité "Transports"

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

Catégorie "Experts"

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie),
- Eric CHRETIEN (Coopérative Agricole Lorraine),
- Laurence DECHENAUD (Comité régional Canoë-Kayak, Représentante CNOSF),
- Jean-Louis GILET (FD 54 AAPPMA, représentant de l'URGE),
- Jean-Claude JACQUES (FD 54 AAPPMA, représentant de l'URGE),
- Christine JANCENELLE (Ligue Lorraine d'Aviron, Représentante CNOSF),
- Jacques LUCAS (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et le tourisme fluvial),
- Marie-Camille MOHIER (Holcim France, représentante GCL),
- Marcel PHILIPPON (FD 57 AAPPMA, représentant de l'URGE),
- Julien VALLA (Direction régionale Jeunesse et Sport, Représentant CNOSF),
- Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association pour le développement et le tourisme fluvial),
- Jean-Michel ZORN (Président association pour le développement et le tourisme fluvial)

VNF :

- Jérôme BARBEY (AEME),
- Gérard CARBILLET (UTI CCB),
- Jean-Marie HAM (AEME),
- François HOFF (UTI Moselle),
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE),
- Xavier LUGHERINI (ADVE),
- Michel MALINGREY (UTI CMRO),
- David MAZOYER (Directeur territorial par intérim),
- Stéphane MUNOS (UTI CMRE-EN),
- Yannick PAYOT (UTI Canal des Vosges),
- Marc SCHWAGER (AEME),
- Vincent STEIMER (UTI CMR / DT Strasbourg),
- Sylvana VUYBERT (ADVE),
- Didier WAECKEL (UTI CMR / DT Strasbourg)

Excusés :

- Michel ADAM (URGE)
- Patrick BIDARD de la NOE (France AGRIMER)
- Bruno COSSIAUX (CNBA)

	<ul style="list-style-type: none"> • Valérie JURIN (FFPP) • Jacques KOPFF (AFPI) • Christine MOREL (Rhénus, TLF Est) • Gérard STARCK (AUTF) <p>Absents :</p> <ul style="list-style-type: none"> • DBA • Fédération des Industries Nautiques • France Hydroélectricité
--	---

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

David MAZOYER, Directeur territorial du Nord-Est de VNF par intérim, ouvre la séance, invite les participants à se présenter et présente l'ordre du jour de la réunion.

1 – Présentation du plan stratégique de VNF 2015-2020

1. L'ambition

Le plan stratégique 2015-2020 s'inscrit dans une ambition générale de VNF d'être un établissement moderne, responsable, soucieux de la juste qualité du service rendu aux usagers et garantissant l'utilité sociale, économique et environnementale de la voie d'eau.

L'environnement de l'établissement VNF a changé puisqu'il est devenu en 2013 un EPA (Etablissement Public Administratif) regroupant l'ancien EPIC (Etablissement Public Industriel et Commercial) et les services navigation.

Ainsi, en tant qu'établissement public et dans un environnement en évolution, VNF se doit de s'interroger sur son organisation, ses missions et sa stratégie à long terme.

2. L'environnement de l'établissement

L'environnement de VNF évolue :

- Le transport fluvial résiste plus ou moins bien à la crise par rapport aux autres modes de transport,
- la croisière fluviale augmente de même que le trafic de bateaux promenade,
- la réglementation environnementale se renforce favorisant le transfert modal mais en affectant l'activité de gestion hydraulique,
- en 2014, le budget de l'établissement s'est tassé par rapport aux années antérieures. Les dotations de l'état sont en baisse, les recettes liées à la taxe hydraulique reculent en raison d'un plafonnement légal et des stratégies industrielles des clients,
- les effectifs en ETP se réduisent.

3. Les missions de l'établissement

VNF agit au quotidien pour relever les défis du fluvial :

- nous assurons et promovons les activités de navigation sur le réseau (fiabilisation et modernisation du réseau, automatisation et sécurité des ouvrages, développement du transport fluvial),
- nous préservons le patrimoine que constituent les voies navigables (protection et entretien en assurant l'équilibre entre le développement des activités et la protection de l'environnement),
- nous offrons un service (développement des services aux clients et aux usagers pour mieux répondre à leurs besoins et attentes, attention quotidienne particulière à la sécurité des usagers et à celle des agents) ,

- nous assurons la maîtrise d'ouvrage de grands projets : importants projets de développement à l'échelle nationale (Bray-Nogent, canal du Rhône à Sète) et européenne (projet Seine-Escaut).

4. 4 grandes orientations stratégiques

- Organiser le réseau en fonction d'une offre de service raisonnée qui réponde aux enjeux économiques et environnementaux,
- Agir et développer les partenariats avec les acteurs institutionnels et économiques au bénéfice du développement du réseau, de la préservation du patrimoine et de l'aménagement du territoire,
- Contribuer au développement des activités au bénéfice du report modal, de l'économie touristique et des territoires,
- Construire un établissement socialement et économiquement responsable (orientation interne).

a) *L'offre de service*

L'objectif est de différencier le réseau par l'offre de service pour satisfaire 3 types d'usage :

Sur le réseau principal :

Sur le réseau secondaire :

Une offre de service fret garantie toute l'année	Une offre de service saisonnière à vocation touristique	Une offre de service permettant les autres usages de l'eau
<ul style="list-style-type: none"> ▪ sur les itinéraires concernés, › la navigation est possible 7 jours sur 7 (en passage libre ou à la demande) , › et nous adaptons l'organisation en conséquence. 	<ul style="list-style-type: none"> • en nous laissant la possibilité de concrétiser des projets de fret si le besoin est avéré, économiquement réel et accessible à un coût supplémentaire faible pour VNF, 	<ul style="list-style-type: none"> • lorsque les enjeux de navigation ne sont pas prépondérants, notre action est naturellement concentrée sur la gestion hydraulique ; • une navigation ponctuelle à la demande reste possible si elle mobilise pas ou peu de moyens supplémentaires .

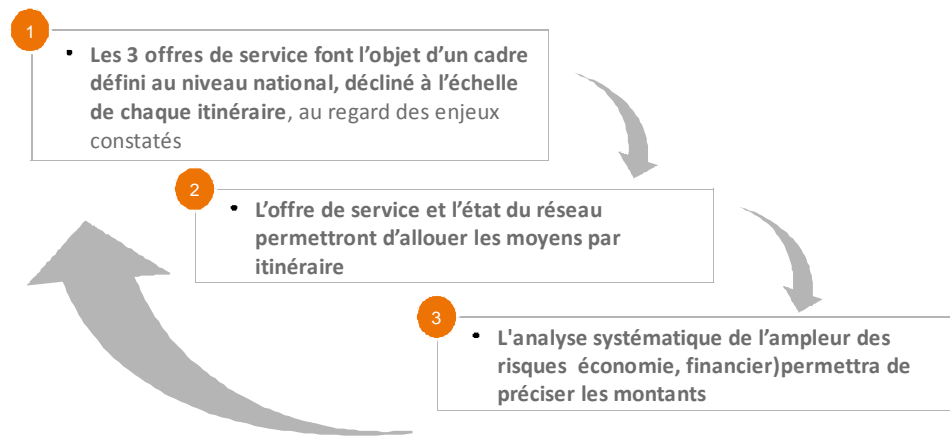
Il est possible d'aller au-delà de ces offres de service, pour autant que les prestations rendues ou les projets mis en œuvre sur l'itinéraire démontrent un intérêt économique et qu'ils s'inscrivent dans des partenariats locaux structurés.

Les activités liées à la gestion hydraulique pure sont naturellement opérées sur l'ensemble du réseau, quelque soit le trafic.

b) *La prise en compte des moyens de l'établissement*

L'objectif est de prendre en compte les moyens de l'établissement pour répondre aux besoins des navigants, tout en renforçant la compétitivité de la voie d'eau et de l'établissement.

L'objectif premier de l'établissement est de faire aussi bien voire mieux avec moins de moyens !



Olivier DELCOURT n'est pas très optimiste par rapport à l'offre de service proposée. Les moyens seront de plus en plus réduits et il y aura de moins en moins de personnel. Ce plan est prévu jusqu'en 2020 mais il signale que rien ne garantit que l'offre sera pas encore réduit après 2020. Il explique qu'il y a quelques années, les écluses ont été automatisées pour palier à la diminution du personnel. Aujourd'hui, il est question de téléconduite des ouvrages et il n'y a plus de personnel pour venir dépanner les écluses. Et demain, peut-être l'arrêt définitif du transport fluvial ?

Il ajoute que les taxes sont de plus en plus chères pour de moins en moins de service et de sécurité. De belles pistes cyclables sont créées alors que les marinières n'ont pas la possibilité de s'amarrer convenablement ! Il conclut en disant que l'argent est mal utilisé.

⇒ *David MAZOYER lui répond qu'il n'y aura pas de changement majeur pour les marinières. VNF réfléchit simplement pour harmoniser sur tout le réseau la même offre de service. En l'occurrence, les marinières auront toujours leurs 12h de navigation à la demande. L'enjeu de ce plan est de pouvoir continuer à offrir un niveau de service complet notamment pour les bateaux de commerce. Simplement, des réorganisations sont nécessaires en interne à l'établissement car les moyens financiers et humains évoluent.*

Antoine BERENWANGER signale que l'état général du canal des Vosges est catastrophique. Les deux bateaux travaillant pour EDF et transportant des colis lourds rencontrent régulièrement de grosses difficultés sur l'itinéraire. Le bateau SAFARI est passé en avril dernier chargé à 1,70 m et s'est vu naviguer dans certains biefs à 2,5km/h en raison de manques d'eau et en raison des envasements.

⇒ *Concernant la situation du bateau SAFARI, Michelle LAQUENAIRE signale que son affréteur a été contacté pour organiser une rencontre avec le marinier afin de connaître les difficultés qu'il a pu rencontrer.*

Antoine BERENWANGER souhaite par ailleurs qu'un point soit fait sur la situation du canal entre Champagne et Bourgogne (CCB). Il a entendu dire que la navigation serait supprimée le dimanche et peut être même une partie du samedi. Il ajoute que s'il faut naviguer avec de telles contraintes, mieux vaut arrêter le transport fluvial !

⇒ *David MAZOYER lui répond qu'effectivement le CCB a fait l'objet de nombreuses rumeurs. Il n'est pas du tout question pour VNF d'abandonner cet itinéraire ni même de le déclasser. En fait, il s'agit simplement pour VNF d'harmoniser l'organisation de ce canal qui est pour l'instant sur des standards différents. Toutefois, l'établissement tient fortement à développer ce canal notamment au niveau touristique. Des contacts ont déjà été pris avec les CDT et les croisiéristes de Bourgogne pour faire venir les touristes via Langres et Chaumont.*

Olivier DELCOURT signale que les mariniers ont été interrogés sur leur itinéraire de préférence pour aller dans le Sud entre le canal du Centre et le CCB. La majorité des mariniers préfèrent le CCB donc il ne faut vraiment pas abandonner les investissements et l'entretien sur cet itinéraire. Il en profite pour signaler des problèmes de manque de personnel et des problèmes d'alimentation des biefs et se demande pourquoi l'eau ne passe plus par-dessus les écluses.

⇒ *Gérard CARBILLET lui explique que le canal est alimenté de deux manières. Sur le secteur de Saint-Dizier, l'alimentation en eau se fait par surverse et l'eau passe par au-dessus des portes des écluses. Le secteur de Longeau, quant à lui, est alimenté par des aqueducs.*

Jean-Michel ZORN fait part de différentes remarques :

- Il serait très attaché à ce que, dans le cadre de ce plan stratégique, l'itinéraire Nancy-Strasbourg soit traité d'une façon homogène. Ce canal doit bénéficier d'une logique d'itinéraire sur son ensemble.
- Il est également préoccupé par le devenir de l'embranchement de Nancy qui est, pour les professionnels de la plaisance, tout aussi important que le CMR car il permet de proposer des parcours autour de la boucle de Nancy.
- Les péniches-hôtels ont besoin du même tirant d'eau que les bateaux de commerce. Il est donc attaché à ce que le mouillage actuel soit garanti dans les canaux qui proposent des activités de tourisme.
- Il souhaite également que VNF mette en place un plan de maintenance préventif des ouvrages pour éviter les dommages collatéraux aux professionnels du tourisme en cas d'avarie comme c'est actuellement le cas sur le secteur d'Arzviller suite aux pannes successives du Plan Incliné.
- Il signale que ce plan stratégique est important pour les professionnels du tourisme pour obtenir une vision à long terme des investissements et du fonctionnement des canaux.
- Il aurait du mal à comprendre que les horaires de navigation soient diminués alors que la plupart des secteurs sont automatisés. Un personnel réduit peut largement en assurer la maintenance quitte à avoir éventuellement des temps de dépannage plus longs.

⇒ *Concernant le mouillage, celui-ci est confirmé à 2,20 m sur notre réseau du fait du passage de bateaux de commerce et de bateaux de croisière. Par ailleurs, le plan stratégique est également créé pour donner de la lisibilité sur le long terme. Concernant les horaires de navigation, il faut bien distinguer les horaires d'ouverture au public (horaires de navigation) et les horaires de travail des agents de VNF. L'amplitude horaire de navigation pour les usagers demeurera la même mais VNF doit s'organiser en interne pour éviter de mettre du personnel à disposition lorsque celui-ci n'est pas nécessaires (s'il n'y a pas de bateaux programmés par exemple).*

Jacques LUCAS demande comment seront validées les différentes options du plan stratégique.

⇒ *David MAZOYER explique que Marc PAPINUTTI, DG de VNF, a commencé la concertation et a déjà présenté ce projet aux clients, usagers et partenaires. En parallèle, le projet a également été présenté en interne aux organisations syndicales de l'établissement. Le 3 juin, il a présenté de manière plus précise les premières réflexions puis des approfondissements seront conduits en vue d'un des conseils d'administration de la rentrée qui valideront les grandes options.*

⇒ *David MAZOYER tient à rassurer tout le monde par rapport à la mise en place de ce plan stratégique. Il s'agit pour l'essentiel d'une réorganisation de l'établissement qui cherchera à rester le plus neutre possible pour l'utilisateur et même à améliorer le service dans certains cas.*

Olivier DELCOURT signale que les marinières veulent simplement une amplitude de navigation de 12h (dont à la demande de 7h à 9h) mais qu'il n'est effectivement pas nécessaire de mettre du personnel en place si aucun bateau de commerce n'est programmé.

Jean-Michel ZORN rejoint la CNBA sur ce point et signale que les professionnels du tourisme sont eux aussi tout à fait favorables à une navigation à la demande durant la période hivernale (du 1^{er} novembre au 31 mars) pour éviter le déploiement de personnel inutilement. Mais il est plus exigeant en terme d'amplitude de navigation durant la saison touristique.

Antoine BERENWANGER ajoute que la navigation 24h/24 sur la Moselle n'est pas forcément utile tout le temps non plus.

⇒ *David MAZOYER explique que ce sont des réflexions comme celles-ci qui vont être engagées dans le cadre du plan stratégique. Le but étant de réaliser une homogénéisation pour que l'offre soit la même sur tout le réseau et d'éviter la mise en place de personnel inutilement.*

2 – Statistiques du trafic

Le niveau le plus bas du transport de fret fluvial en France a été enregistré en 1997, puis une reprise s'est confirmée sur la décennie 2000-2010.

La crise économique et financière de 2007 a engendré une baisse de marchandises transportées. La voie d'eau a pu durant cette période gagner des parts de marché face à la route et au fer. En 2014, 56,7 millions de tonnes et 7,7 milliards de t-km ont été transportées par voie fluviale sur le réseau navigable national.

Au niveau national, la part modale du transport fluvial représente entre 2,4 et 3,7 %. La Moselle canalisée représente quant à elle 20 à 25 % des échanges internationaux de la Lorraine.

Les trafics fluviaux en France sont majoritairement composés des filières céréales pour 24% et des matériaux de construction pour 38% (*pour les détails se référer au diaporama*).

Au niveau de la répartition du trafic total par voie d'eau sur le réseau de la DT NE, on constate que la Moselle concentre la majorité des trafics pour 88 %. Le canal des Vosges et le canal de la Meuse représentent respectivement 7% et 4 % du trafic total. Le trafic sur les autres voies d'eau représente moins de 1%.

En ce qui concerne le trafic global sur le réseau de la DT NE (transit compris) entre 2014 et 2013, on constate que le trafic a chuté de 11%. Cela s'explique par la chute des trafics de combustibles dû à la fermeture des centrales à charbon (perte de plus de 1 millions de tonnes entre 2013 et 2014).

Au niveau de l'activité des ports sur la Moselle, cet itinéraire comporte 22 ports actifs dont 13 enregistrent un trafic supérieur à 100 KT en 2014. Ils représentent à eux seuls 97% des trafics sur la Moselle. Des évolutions sont en cours sur la filière des engrais et sur les conteneurs.

Les céréales et oléagineux représentent toujours les principales filières utilisatrices du transport fluvial (40 % des flux en 2014). Par ailleurs, les filières liées à la métallurgie et aux matériaux sont plus stables et ont, de ce fait, plus de poids dans le trafic global (32%).

Les trafics fluviaux de fret sur le bassin de navigation de la DT NE sont notamment composés des combustibles minéraux qui chutent actuellement en raison de la fermeture des centrales à charbon. Mais d'autres trafics se développent pour palier à cette chute et notamment les trafics de conteneurs.

Hélène RAGGAZZINI souhaiterait connaître la nature du trafic à Yutz.

⇒ *Ce sont des trafics pendulaires d'agrégats. Des carrières privées ont été réactivées sur le deuxième semestre 2014 (chargement à Manom et déchargement à Yutz).*

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

3 – Point d'étape sur les RPP

La révision des RPP d'itinéraires tourne autour de 3 axes de travail.

1. Révision des articles relatifs à des sujets transversaux traités dans le cadre de la concertation nationale

Ces articles sont axés généralement sur les bateaux de commerce. Dans le cadre de ces révisions, des réunions ont été organisées par VNF siège auxquelles ont participé les directions territoriales et cela a conduit à de nouvelles rédactions des articles :

- Articles 2, 5 et 6 (définitions, dimensions des ouvrages et dimensions des bateaux) : pour réécrire ces 3 articles, la DT NE a procédé aux mesures des longueurs utiles de toutes les écluses de son réseau et une longueur maximale admissible a été déterminée en coordination avec VNF siège et les autres DT.
- Article 8 (vitesse) : une tolérance assurant la manœuvrabilité en période de crue a été prise en compte.
- Article 10 (port du gilet de sauvetage) : un arbitrage national a été adopté.
- Article 16 (AIS) : un arbitrage national a été adopté puisqu'il existait encore des divergences de formulation entre l'article du RPP Moselle et celui de la Seine ou du Rhône.
- Article 38 (baignades) : il existait une rédaction ambiguë notamment sur les plongées subaquatiques. La rédaction de l'article a été alignée sur celle convenue au niveau national.

Jean-Michel ZORN demande s'il serait possible de voir la rédaction de ces articles ; il est notamment intéressé par l'article relatif au port du gilet de sauvetage.

⇒ *Une nouvelle consultation auprès des usagers sera faite avant la signature des nouveaux articles par le Préfet.*

Antoine BERENWANGER souhaite revenir sur la question de l'amarrage. D'après les RPP, il est interdit de s'amarrer après les arbres mais il n'existe pas de point d'amarrage.

⇒ *Cette question relève des services aux usagers. La réglementation existe pour informer de ce qui est autorisé et de ce qui ne l'est pas. Une étude services aux usagers est en cours pour notamment trouver des solutions au niveau de l'amarrage.*

2. Révision des articles relatifs à des sujets de portée locale où des améliorations ont été entrevues

- Article 11 (restriction en période de crue - marque II) : retour à la rédaction du RPP Moselle de 1974 et l'ajout des zones de refuge (harmonisation de tous les RPP sur celui de la Moselle).
- Article 19 (croisement et trématage) : insertion des règles de routes particulières prises par avis à la batellerie.
- Article 21 (passages étroits) : mise en place d'une cohérence entre les RPP sur l'usage de la VHF ou des signaux sonores dans les passages étroits.
- Article 25 (limitation de vitesse particulière) : ces limitations particulières ont été rapportées par les marinières dans certains ports et elles vont être revues en concertation avec les UTI.

- Article 29 (stationnement) : une harmonisation des mesures d'interdiction de stationnement à proximité de certains ouvrages (pont, déversoirs, barrages) est en cours.

3. Révision des articles relatifs aux activités nautiques

- Article 9 (restriction de navigation à certains modes de navigation) : il est prévu de supprimer l'interdiction pour les canoë-kayaks et les avirons et de maintenir l'interdiction, sauf autorisation particulière, pour les sports motorisés et la voile (zones dédiées à ces pratiques). Il sera tout de même nécessaire de toiletter les arrêtés préfectoraux, pour certains très anciens, relatifs à la pratiques des sports motorisés, une fois que les RPP d'itinéraire seront bien remis à jour.
- Article 27 (l'éclusage) : les menues embarcations (canoë-kayaks et avirons) mues à la force humaine sont éclusées sur décision du gestionnaire (VNF) et non plus par arrêté préfectoral.
- Article 37 (sports nautiques) :
 - Navigation en période de crue et de nuit : attente d'une position nationale.
 - Restriction localisée à la navigation : concertation locale par itinéraire afin de déterminer les secteurs potentiellement dangereux (barrages, portes de garde, écluses) pour ce type de pratique.

4. Suite de la démarche de révision

Une concertation avec les représentants des clubs nautiques est prévue les 18 et 19 juin 2015 afin d'aboutir à une rédaction commune des articles concernés. Une fois la rédaction des articles terminée, ils seront soumis aux Préfets coordonnateurs qui organiseront la consultation officielle. Les projets d'amendement seront soumis aux usagers pour avis, avis qui seront pris en compte. A l'issue, un arrêté signé par le Préfet sera pris sur chaque RPP modifié et à terme une version consolidée des RPP sera publiée sur les sites internet de VNF et de la DT NE à la disposition du public.

Les représentants des clubs sportifs regrettent qu'ils n'aient pas été consultés dès le départ pour la réécriture des articles relatifs aux activités nautiques. Cela aurait évité bien des malentendus, des incompréhensions et des confusions qui ont entraînés l'absence de pratique de certains sports pendant plusieurs mois. En effet, certains clubs ont appliqué à la lettre les nouveaux règlements entraînant la perte de nombreux adhérents.

- ⇒ *Il y avait une obligation réglementaire liée au règlement général de police qui était de réviser les règlements particuliers de police avant le 01/09/2014. Les délais très courts ont empêchés de faire des consultations approfondies auprès des clubs sportifs.*
- ⇒ *Des arrêtés temporaires ont été pris le plus rapidement possible en début d'année 2015 pour autoriser la pratique des sports nautiques. Aujourd'hui, on converge vers un régime stabilisé pour que tous les clubs puissent à nouveau pratiquer leurs activités de manière sereine et dans la durée.*

David MAZOYER a bien conscience d'un manque de communication en 2014 et signale qu'effectivement il manquait une étape dans le processus, à savoir de réunir à nouveau les usagers avant d'envoyer les textes au Préfet. Les usagers ont eu l'impression d'être mis devant le fait accompli. Les délais étaient hélas trop courts pour pouvoir rajouter cette étape au processus.

Christine JANCENELLE demande donc plus de concertations et de dialogues à l'avenir. Elle signale que la Lorraine est l'une des rares régions françaises qui a rencontré de tels problèmes dans l'interprétation des textes et dans la réécriture des RPP. Elle tient toutefois à souligner que le travail en commun effectué depuis le début de l'année 2015 est bien engagé.

1. Les contrôles des bateaux de commerce

Le Major BEAUVOIR établit un bilan des contrôles de gendarmerie réalisé en 2014. Ce bilan fait suite à une demande effectuée en CLU l'année dernière sur le rôle de la Brigade Fluvial de Gendarmerie (BFG).

122 bâtiments de commerce ont été contrôlés en 2014 dont 42 ont été verbalisés pour au total 112 infractions relevées.

Ces 112 infractions relevées portent sur :

- le livret de bord ou le défaut équipage (43 infractions) : avant la création de la BFG, il n'y avait que très peu de contrôles des bateaux de commerce. Si bien que les bateaux de commerce naviguaient en conformité avec un équipage en Allemagne et une fois arrivés à Apach, l'équipage débarquait et le voyage se poursuivait sans les matelots (diminution des charges pour le capitaine mais cela s'apparentait à de la concurrence déloyale). Ces infractions sont désormais poursuivies quelque soit la nationalité du bateau,
- le défaut d'équipement (31 infractions),
- l'absence de documents (28 infractions),
- les infractions à la navigation (10 infractions) : respect de la signalisation, sens interdit, etc.

Olivier DELCOURT signale qu'il est possible que le marinier n'ait pas le choix et qu'il soit obligé de passer par le sens interdit du fait du courant ou de la présence d'embâcles par exemple.

⇒ *Le Major BEAUVOIR répond qu'à ce moment là il faut avertir VNF pour que le panneau d'interdiction soit éventuellement retiré. En tout état de cause, le marinier se doit de respecter la réglementation et la signalisation qui ne sont pas soumises à interprétation.*

Le 17 janvier 2013, une réunion s'est tenue avec la sous-direction des transports et du port fluvial, la CNBA et le commandement de gendarmerie des voies navigables et elle a engendré la mise en place de certaines mesures dont l'enregistrement des contrôles sur IBIS WEB (niveau européen) avec un code couleur : chaque fois qu'un automoteur est contrôlé dans toute l'Europe, il est automatiquement rentré sur le site IBIS WEB. Au moment d'un contrôle, la BFG regarde l'historique des contrôles du bateau sur le site.

Un délai national de 1 mois est en vigueur c'est à dire qu'un bateau ne peut pas être contrôlé deux fois dans ce délai, si celui-ci était en règle lors du dernier contrôle.

Ce délai a été porté à deux mois sur le secteur de Metz. Si par contre le bateau était en infraction, il est systématiquement recontrôlé.

Olivier DELCOURT ne comprend qu'il y ait autant de contrôles puisque les papiers des mariniers sont valables pendant 5 ans.

⇒ *Le Major BEAUVOIR lui répond qu'il peut toujours se poser le problème de l'équipage. Les règles de l'équipage doivent être respectées au même titre que la signalisation.*

A l'issue de cette réunion, la CNBA a rappelé son attachement à respecter les règles de police applicables (courrier du 16/05/2013 du ministère chargé des transports disponible sur le site de La Glissoire).

En moyenne, les bateaux français sont contrôlés deux fois par an par la BFG de Metz mais toujours pour des motifs différents. Les contrôles sont de différents types :

- un contrôle administratif complet,
- un jaugeage,
- un contrôle alcoolémie,
- un contrôle vitesse,
- etc.

2. Les contrôles des bateaux de location

Concernant les loueurs de bâtiments, la BFG a constaté globalement que les bateaux de location étaient en conformité. Le mode de contrôle pour ces bateaux va donc changer. La BFG se rendra en amont chez les loueurs de bateaux pour contrôler sur place quelques bateaux, cela évitera de déranger les clients pour des contrôles matériels. Mais en contrepartie, la BFG va augmenter les contrôles alcoolémie et elle demande aux professionnels de la location, dans le cadre de la formation prodiguée aux clients, de rappeler que l'alcoolémie est limitée à 0,8g/l de sang pour la navigation sur les eaux intérieures.

3. Les contrôles des clubs sportifs

Aucun club sportif n'a été verbalisé (aviron ou canoë-kayak) pour le moment. La BFG ne verbalisera pas tant que la situation au niveau des RPP ne sera pas stabilisée mais elle réalisera toutefois des campagnes de prévention pour avertir du changement de la réglementation. En ce qui concerne les bateaux de sécurité et l'encadrement sportif, ils doivent être en règle, détenir à bord tous les équipements de sécurité nécessaires et le pilote doit détenir le permis correspondant à la puissance moteur du bateau en question. La BFG y sera très attentive.

Christine JANCENELLE demande s'il est vrai que la BFG n'est pas autorisée à intervenir au ponton du club sportif mais uniquement sur l'eau. Un contrôle sur l'eau dans le cadre d'un encadrement sportif peut poser des problèmes de sécurité. Pour des raisons pratiques, les encadrés sportifs préfèrent être contrôlés au ponton plutôt que sur l'eau au moment de l'encadrement.

⇒ *Le Major BEAUVOIR lui répond que si le ponton n'est pas privé, la BFG est autorisée à intervenir et à contrôler. Toutefois, le ponton doit se trouver à proximité et il est bien évident que la BFG ne peut pas se permettre d'attendre pendant des heures que les sportifs rejoignent le ponton de base.*

Le major BEAUVOIR rappelle qu'il reste disponible et que les clubs sportifs peuvent le contacter en cas de doute sur les équipements obligatoires pour un bateau de sécurité ou pour toute question sur la réglementation. La BFG peut même se déplacer et venir dans les clubs pour vérifier les équipements et les papiers des bateaux de sécurité.

Laurence DECHENAUD signale que certaines interrogations se posent par rapport à la pratique de nouvelles disciplines exercées au club de canoë-kayak de Thionville telles que les « dragon-boat » ou les « stand up paddle ».

⇒ *Le Major BEAUVOIR signale que c'est très compliqué car il y a sans arrêt de nouvelles disciplines et demande que les clubs relayent de l'information sur celles-ci à VNF et à la BFG.*

David MAZOYER signale que la réglementation pour ces nouvelles disciplines fera également l'objet d'un examen lors de la réunion de concertation du 18 juin prochain relative à la réécriture des RPP. La BFG sera également présente à cette réunion d'ajustement.

Julien VILLA souhaite également que lors de la concertation soit abordée la question des différences entre les pratiques licenciées en canoë-clubs et les pratiques autonomes.

⇒ *Marc SCHWAGER lui répond que cette question est bel et bien portée à l'ordre du jour. Le but étant qu'il y ait le moins de différences possibles entre ces 2 pratiques.*

Le Major BEAUVOIR conclut par le fait que la brigade n'est pas là pour interdire la pratique des activités des clubs sportifs, au contraire, mais elle sera vigilante sur la réglementation.

5 – Bilan sur les conditions de navigation en 2014

La DT NE établit tous les ans une statistique des arrêts de navigation (causes) et du nombre de jours d'arrêts sur le grand et le petit gabarit. Il a été présenté l'évolution du nombre d'arrêts et du nombre de jours d'arrêt entre 2013 et 2014.

- La Moselle a enregistré 80 arrêts en 2013 contre 45 en 2014 et comptabilise 79,3 jours d'arrêts en 2013 contre 22,3 jours en 2014. Les principales causes sont en règle générale les chômages et les grèves pour 2014 et les crues pour 2013.
- Le réseau petit gabarit a enregistré 73 arrêts en 2013 contre 53 en 2014 et comptabilise 309,3 jours d'arrêt en 2013 contre 254,8 en 2014 .

Les pannes de courtes durées (- de 30 minutes) qui n'ont pas entraîné d'arrêt de navigation n'ont pas été comptabilisées dans ces statistiques.

L'approche en terme de maintenance est différente sur le grand et le petit gabarit, ce qui peut expliquer la différence du nombre de jours d'arrêt entre les 2. Sur la Moselle, on a recours à une maintenance préventive afin d'anticiper les pannes. Dans le cadre du plan stratégique, il est prévu de mettre en place également une maintenance préventive sur le petit gabarit afin de diminuer le nombre de pannes.

Olivier DELCOURT signale que la présence d'embâcles est un problème très récurrent rencontré sur la plupart des voies navigables en France. Certains riverains stockent leur bois en bordure de voie d'eau et dès lors qu'une crue survient, le bois est emporté et cela provoque des difficultés de navigation pour les mariniers. Il serait nécessaire de faire des campagnes de sensibilisation sur ce problème.

⇒ *La DT NE possède un budget de 200 à 300 000 € pour la gestion des ripisylves.*

Patrice YAX et Jacques LUCAS demandent qu'une analyse un peu plus fine des pannes par ouvrage soit réalisée ce qui permettrait de progresser : connaître par exemple le nombre de pannes total de chaque écluse du petit gabarit.

⇒ *Dans le cadre de la mise en place d'une maintenance préventive des ouvrages du petit gabarit, la DT a pour objectif de suivre chaque écluse indépendamment.*

6 – Présentation des travaux réalisés en 2014

En règle générale, la DT NE investit en moyenne 20 millions d'euros sur son réseau. 2/3 sont dédiés au grand gabarit et 1/3 sur le petit gabarit.

- Canal des Vosges : investissement de 3 610 050 € en 2014,
- Canal entre Champagne et Bourgogne : investissement de 4 016 423 € en 2014,
- CMR Est – Embranchement de Nancy : investissement de 908 180 € en 2014,
- CMR Ouest : investissement de 2 338 536 € en 2014,
- Moselle : investissement de 11 806 319 € en 2014,
- Meuse-Ardenne : investissement de 2 018 975 € en 2014,

Soit un total de 24 698 483 € pour tout le réseau de la DT NE en 2014.

Pour plus de détails sur les travaux réalisés en 2014, se référer au diaporama.

7 – Chômages 2014-2015

Les travaux de chômage sont indispensables et correspondent à la période où est réalisée les entretiens de fond des ouvrages.

1. Chômages 2014

- Moselle canalisée : le montant investi en 2014 était de 2 113 600 €,
- Meuse amont : le montant investi en 2014 était de 136 982 €,
- Canal des Ardennes : le montant investi en 2014 était de 251 656 €,
- CMR Ouest : le montant investi en 2014 était de 306 149 €,
- CCB : le montant investi en 2014 était de 740 116 €,
- Canal des Vosges : le montant investi en 2014 était de 1 400 000 €.

Pour plus de détails sur les chômages 2014, se référer au diaporama.

2. Chômages 2015

Ces chômages sont déjà bien engagés puisque 5 périodes ont déjà eu lieu :

- Canal des Vosges : 20/02 au 26/03,
- CMR Ouest : 24/02 au 26/03,
- CMR Est : 2 au 11/03 dans le cadre d'une inspection d'ouvrage de l'écluse de Réchicourt,
- CCB : 30/03 au 26/04,
- Moselle canalisée: 8 au 17/06.

Les périodes à venir sont les suivantes :

- Meuse amont : 01/10 au 11/11,
- Meuse aval : 01/10 au 04/11,
- CMR Est : 03/11 au 08/12.

Jacques LUCAS revient sur le diagnostic réalisé à l'écluse de Réchicourt lors du dernier chômage et souhaite que VNF communique davantage sur le sujet afin de comprendre les enjeux de l'entretien sur l'ouvrage.

⇒ *Stéphane MUNOS signale avoir reçu une première ébauche des résultats du diagnostic. Ces résultats vont permettre d'avoir une visibilité sur les travaux à réaliser en 2015, 2016 et 2017. Il est difficile de communiquer les résultats élaborés par un bureau d'études. On pourra éventuellement diffuser sur les généralités mais pas sur les détails. L'UTI va regarder en interne ce qu'il est possible de diffuser.*

8 – Bilan de l'écoute externe 2014

Un suivi de tous les remarques des usagers (les navigants, les bords à voie d'eau, les collectivités, la presse etc.) est réalisé au sein de la DT NE depuis une dizaine d'années. VNF essaie ensuite d'y répondre par des plans d'actions ou par rapport à ses budgets.

En 2014, la DT NE a recensé 186 observations.

Ces observations concernent :

- Le Canal des Vosges pour 22%,
- Le canal de la Meuse pour 16,7 %,
- La Moselle pour 18,4 %

Elles ont été émises par :

- Divers interlocuteurs pour 47,3 %,
- Les mariniers pour 33,3 %,
- Les plaisanciers pour 12,4 %

Ces observations sont relatives pour la plupart à :

- L'entretien pour 34,5 %,
- L'exploitation pour 33,3 %.

Concernant les pannes d'écluses, Patrice YAX souhaiterait connaître la nature des pannes d'écluses sur le secteur entre Nancy et Réchicourt et notamment celles provoquées par l'usager. Il souhaite obtenir sur une année, les pannes enregistrées sur chaque écluse et le type de pannes. L'important est de savoir comment sont occasionnées ces pannes.

⇒ *Michelle LAQUENAIRE en prend note et va voir s'il est possible de réaliser une telle statistique afin qu'elle soit présentée à une prochaine CLU.*

Pour plus de détails sur le bilan de l'écoute externe 2014, se référer au diaporama.

9 – Cuves à huiles usagées sur le CCB

Actuellement sur le CCB, il existe d'anciennes cuves de dépôt des huiles usées à disposition des usagers : l'une à l'écluse 25 de Reclancourt et l'autre à l'écluse 59 de la Noue.

Toutefois, ces cuves ne sont plus aux normes. La question est donc de savoir :

- si elles doivent être malgré tout conservées car elles ont une utilité pour les marinières. Le cas échéant il faudrait les remettre en état.
- ou
- si elles peuvent être supprimées car plus utilisées.

Le Major BEAUVOIR demande si un agent est bien en place sur ces 2 sites pour attester du dépôt des huiles usées car le carnet des huiles des marinières doit être tamponné par VNF à chaque dépôt. La gendarmerie est amenée à contrôler ce carnet.

⇒ *Il n'y a personne sur ces deux sites pour tamponner le carnet.*

⇒ *Les représentants des marinières estiment qu'une cuve à huile sur l'itinéraire est suffisante.*

⇒ *La solution retenue est donc de supprimer ces deux cuves et d'en mettre une en place au PC de Heuilley-Cotton puisqu'il y a toujours un agent en poste sur place qui pourra attester du dépôt et tamponner le carnet.*

10 – Chargement et déchargement des véhicules dans les écluses de la Moselle

Suite à plusieurs requêtes des représentants des marinières à la dernière CLU, la DT NE s'est intéressée à la question du chargement et déchargement des véhicules dans les écluses de la Moselle.

Cette pratique est courante par les marinières mais elle demeure toutefois interdite par le RGP, en dehors des emplacements prévus à cet effet par l'autorité compétente. Cette manœuvre est actuellement tolérée sur les écluses du petit et du grand gabarit, compte-tenu de l'absence de solutions alternatives.

Les demandes des marinières portant principalement sur la Moselle, des études y sont en cours.

Une étude a été réalisée par un prestataire qui s'est entretenu avec les 17 responsables d'ouvrage et qui a analysé 21 questionnaires retournés par les usagers.

Les principaux résultats de cette étude sont :

- 43 zones identifiées sur les 17 écluses (dont les sas), mais souvent avec des restrictions : possible que d'un côté du sas en raison de la présence de glissières, candélabres, clôtures de sas, accessibilité du site,
- 15 sites d'écluse où l'opération est possible en dehors du sas (amont et aval ou zones de proximité).

Les actions en cours :

- Des vérifications, écluse par écluse, sont en cours afin d'approfondir cet état des lieux et d'étudier la faisabilité de faire désigner ces zones par l'autorité compétente sur la base des critères suivants :
 - faisabilité et sécurisation de la manœuvre,
 - accessibilité de la zone de déchargement (état de la voirie, domanialité)

En parallèle, la DT NE étudie la faisabilité d'identifier des zones dédiées au sein des ports publics et privés afin de disposer de solutions complémentaires aux seuls sites d'écluses, sur la base des dispositions applicables sur ce sujet dans les cahiers des charges des concessions d'outillages publics et les COT des ports privés.

L'objectif est de disposer d'un maillage cohérent de l'itinéraire répondant aux besoins des usagers et à moindre coût.

Un maillage devrait pouvoir être présenté à la prochaine CLU.

Pour les pratiques actuelles sur la Moselle, se référer au diaporama.

11 – Questions diverses

Jean-Michel ZORN signale avoir reçu les propositions de dates pour les chômages 2016. Il n'est pas d'accord pour interrompre le trafic à Réchicourt à partir du 01/10/2016. Les bases de location sur le CMR Est vivent 3 années difficiles de par les incidents et fermetures successifs du plan incliné d'Arzviller. Il espère une reprise de la navigation au plan incliné au 15 juillet 2015. Par ailleurs, pour rattraper un peu ces trois saisons et essayer de s'en sortir financièrement, les loueurs estiment que l'arrêt à Réchicourt début octobre en 2016 est trop tôt. Il en avait déjà parlé en CNU et réitère sa demande de repousser l'arrêt de navigation à Réchicourt de quelques semaines.

⇒ *David MAZOYER signale que cette requête est effectivement déjà remontée. Une analyse est en cours. Malheureusement, il est impératif que l'écluse de Réchicourt subisse un entretien curatif et préventif car personne ne souhaite qu'une avarie sur l'ouvrage survienne provoquant un arrêt de navigation de plusieurs mois. Il existe sur cet ouvrage quelques inquiétudes sur les mécanismes de la descente de porte.*

Patrice YAX signale être interpellé par le fait d'une part que le chômage est prévu début octobre, mais en plus le 1^{er} octobre tombe un samedi ce qui ampute les loueurs d'un week-end supplémentaire alors que les entreprises ne vont certainement pas intervenir le samedi et le dimanche. De plus, le lundi 3 octobre est un jour férié en Allemagne et de ce fait, les clients allemands sont amenés à louer pour un week-end de 3 jours. Navig'France est en chute de chiffre d'affaires en raison de la fermeture du plan incliné, il ne souhaite donc pas être impacté pour une nouvelle saison donc demande que ce chômage soit décalé à début novembre.

⇒ *David MAZOYER lui répond qu'il sera peut-être possible de décaler le chômage de quelques jours pour libérer le premier week-end d'octobre mais une intervention à Réchicourt reste indispensable. D'autant plus que la DT NE a été interpellée en CNU sur le problème de Réchicourt. VNF souhaite éviter une grosse avarie sur ouvrage. La requête va être analysée avec les autres DT pour fixer ce chômage au mieux.*

Marcel PHILIPPON remercie la BFG pour ses contrôles en matière de police de la pêche mais regrette que les pêcheurs stationnés sur le chemin de halage ou contre-halage soient verbalisés. Depuis 2005 jusqu'en 2014, il existait une parfaite cohabitation entre les pêcheurs et les usagers des pistes cyclables (rollers, cyclistes, promeneurs...). Depuis 2014, 2 pêcheurs ont été verbalisés pour stationnement sur le chemin de halage et dégradation du chemin de halage. En conséquence, il demande qu'une concertation soit faite avec les pêcheurs au même titre qu'une concertation est prévue avec les clubs sportifs.

⇒ *David MAZOYER lui répond que la réglementation sur les chemins de halage est connue et qu'elle doit être appliquée. En cas de verbalisation, il est toujours possible pour le pêcheur de contester. Il est vrai que cela fait quelques années que la DT NE n'a pas pris le temps de faire un point complet sur les relations avec les pêcheurs. De ce fait, il n'est pas du tout opposé à l'organisation d'une réunion entre les représentants des pêcheurs et des représentants de la DT NE de VNF d'autant plus que les chemins de halage font de plus en plus l'objet de convention pour la mise en service de piste cyclable.*

Jean-Louis GILET souhaiterait également connaître la position précise de VNF concernant l'utilisation des float-tubes sur son réseau aussi bien navigable que non navigable.

⇒ *Marc SCHWAGER lui répond que le float-tube est assimilé à de la baignade car le pêcheur est à moitié immergé. Dans les canaux et leurs dépendances, cette pratique est interdite et dans les rivières domaniales, cette activité est réglementée par arrêté municipal.*

Jean-Claude JACQUES demande si des travaux sont prévus pour la continuité écologique sur les barrages dans le cadre de la DCE.

⇒ *Jean-Marie HAM explique qu'une étude générale a été réalisée tout récemment sur tous les ouvrages situés sur tous les cours d'eau qui se trouvent en liste 2 c'est à dire considérés comme prioritaire par la réglementation. Les travaux de continuité écologique doivent être faits avant 2017. Ce délai ne pourra pas être tenu compte-tenu des budgets existants. L'étude est existante et les travaux vont être programmés prochainement.*

⇒ *Michelle LAQUENAIRE propose que ce sujet soit abordé lors de la réunion qui sera organisée avec les représentants des pêcheurs.*

Antoine BERENWANGER souhaite connaître les suites qui vont être données pour colmater la fuite située à Varangéville sous le chemin de fer, à l'emplacement des chargements de wagons de sel.

⇒ *Stéphane MUNOS lui répond que l'UTI CMRE-EN échange avec la commune de Varangéville sur la rédaction d'une convention type pour effectuer des travaux. Cette fuite ne pourra pas être colmatée. La difficulté rencontrée réside dans le fait de trouver les points d'entrée qui sont vraisemblablement très diffus et canalisés à cet endroit au niveau de l'exutoire. Le projet en cours est proposé à la commune et vise à mettre en place une canalisation qui se jettera dans la rivière Meurthe.*

Antoine BERENWANGER demande où en est le dossier de reconstruction du pont de l'écluse de Varangéville.

⇒ *Stéphane MUNOS signale qu'un projet est en cours d'élaboration. VNF n'est pas concerné par le financement de la reconstruction d'un nouveau pont, qui incombe au maître d'ouvrage routier.. Mais il est vrai que s'il y a reconstruction d'un pont, cela impactera la navigation. L'UTI est en contact avec le Conseil Départemental 54 pour i pour la partie organisationnelle du chantier. Il s'agit d'un chantier de grande ampleur qui risque de durer plusieurs mois. Le but étant de limiter au maximum les impacts sur la navigation sachant que les contraintes techniques sur cet ouvrage sont très importantes (pose d'un nouveau tablier).*

Jacques LUCAS demande s'il y aura un arrêt de navigation dans le cadre des travaux au pont de Varangéville.

- ⇒ *Stéphane MUNOS lui répond que le projet n'est pas encore défini donc on ne peut pas encore se prononcer sur la durée de l'arrêt de navigation. Il a été proposé que ces travaux soient accolés à une phase de chômage. Mais il certain qu'un mois d'arrêt ne sera pas suffisant pour un chantier d'une telle ampleur. L'UTI sera toutefois vigilante à ce que le ou les arrêts nécessaires impactent le moins possible la navigation.*

Antoine BERENWANGER fait référence au magazine VNF CARGO qui parlait du retard de la Moselle française en termes d'infrastructure. Il signale que les points de stationnement y sont manquants, les garages d'écluses ne sont plus adaptés au nombre de bateaux.

- ⇒ *Michelle LAQUENAIRE explique que la Moselle canalisée a été construite à une époque où il n'y avait pas de bateaux de 135 m de long. Elle est adaptée à des bateaux de 110 m. Effectivement, aujourd'hui il existe un décalage en terme d'infrastructure.*

Jean-Michel ZORN signale qu'il a participé l'année dernière à l'étude relative à un schéma d'aménagement des services aux usagers et souhaite en connaître les finalités.

- ⇒ *Les résultats de cette étude n'ont pas encore été présentés en Commission Territoriale car elle ne s'est pas réunie en 2015. L'ADVE détient déjà un document de travail et des contacts ont été pris avec les CDT et CRT. Des dispositions vont être prises dans les mois à venir. Par ailleurs, d'autres études ont été menées par le siège de VNF sur le stationnement des bateaux pour la fluidité du trafic au niveau national.*

Antoine BERENWANGER signale le manque de stationnement à Varangéville entre l'écluse et la passerelle. Un pieu sur deux a été supprimé et une longueur est réservé pour le bateau à passagers de Nancy. Le quai sur ce secteur mesure environ 300 m mais les mariniers n'ont pas la possibilité de se stationner. Idem pour les plaisanciers qui sont obligés d'attacher leurs 2 cordes sur le même pieu.

- ⇒ *Un recensement des zones de stationnement a été réalisé sur tous les itinéraires de la DT NE.*

Jacques LUCAS demande à nouveau une amplitude des horaires de navigation identique entre les écluses 13 de Lagarde et 14 de Xures (navigation jusqu'à 19h)

- ⇒ *Un courrier de réponse est en cours de signature à la direction générale de VNF. Ce courrier devrait confirmer qu'une suite favorable sera donnée à cette requête.*

Hélène RAGAZZINI souhaite avoir quelques explications sur la déclaration en ligne. Le souci c'est que le tiers-payeur doit voir avec le capitaine du bateau directement s'il souhaite payer lui-même ou s'il souhaite avoir recours au tiers-payeur. Est-il possible que le tiers payant puisse récupérer cette information avant de recevoir la facture VNF. Est-il possible que le tiers-payeur déclare lui-même en ligne plutôt que d'avoir à demander à chaque capitaine.

- ⇒ *Les mariniers ont la possibilité de déclarer leur chargement en ligne sous le site VELI. Le tiers-payant est possible via la même application. Il est possible d'indiquer un tiers-payeur dans la déclaration en ligne.*