



## COMPTE RENDU DE REUNION

**objet** réunion de la Commission Locale des Usagers de la DT Nord-Est du 28 novembre 2016

**Réunion du 28 novembre 2016**

à Toul – salle de réunion de Valcourt

**Rapporteur** : Sylvana VUYBERT

### Participants

#### Activité "Transports" :

- Olivier DELCOURT (CNBA)
- Hélène RAGAZZINI (CFNR)

#### Activité "Plaisance" :

- Jean-Marie LEPINE (ANPEI)

#### Catégorie "Experts" :

- Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz)
- Laurence DECHENAUD (Comité régional de Canoë-Kayak de Lorraine)
- Jean-Louis GILLET (FD AAPPMA 54)
- Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de gendarmerie de Metz)
- 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 :

- Farid BELMEGUENAI (AEME / DTNE)
- Didier DIEUDONNE (Directeur territorial Nord-Est)
- Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE)
- Francis MARTIN (UTI MA / DTNE)
- Yves MAURICE (UTI CCB / DTNE)
- Marc SCHWAGER (AEME / DTNE)
- Vincent STEIMER (UT CMR / DTS)
- Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE)
- Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE)

#### Excusés :

- Michel ADAM (ARGE)
- Bruno COSSIAUX (CNBA)
- Pierre DUBOURG (CNBA)
- Bernard DEMICHELLI (ARGE)
- Jacques KOPFF (AFPI)
- Denis MASSEGLIA (CNOSF)
- Philippe NAGEL (UCL)

#### Absents :

- DBA
- France Hydroélectricité
- France AGRIMER
- Coopérative Agricole de Lorraine
- La glissoire
- Fédération des Industries Nautiques
- TLF Est
- Union des Chargeurs de Lorraine
- Fédération Française des Ports de Plaisance

**Diffusion :** Participants

DT Nord-Est : Direction, UTI, ADVE, AEME, AMPF, AEGT

Siège : DEV, DIEE

## 1 – RPP : retour sur la consultation

Marc SCHWAGER annonce que la procédure de révision des RPPs est pratiquement terminée.

La phase de consultation autour des projets de modification s'est achevée cet automne. Les points principaux vont être présentés lors de cette réunion CLU avant que les projets ne soient envoyés aux préfets pour signature.

### 1. Rappel du périmètre

Trois sujets différents ont fait l'objet de travaux pour la révision des RPPs d'itinéraire à savoir :

- Les sujets transversaux pour la batellerie traités au niveau national et susceptibles d'être modulés localement : *gabarit des ouvrages et des bateaux, vitesse, port de gilet de sauvetage, AIS et baignade.*
- Les sujets de portée locale où des améliorations sont possibles : *modalité de navigation en période de crues, lieux de chargement et déchargement sur la Moselle, règles de route telles que croisement, trématage, passages étroits, prévention des remous, stationnement, ancrage et amarrage, règles d'annonce.*
- Les sujets relatifs aux activités nautiques traités au niveau national et concertés localement : *navigation à l'approche des barrages et des écluses, activités nautiques de club.*

### 2. Rappel du calendrier

- **1<sup>er</sup> septembre 2014** : entrée en vigueur des RPPs actuellement en vigueur.
- **D'octobre 2014 à janvier 2015** : réunions de concertation nationale par RPP avec la batellerie notamment sur la dimension des écluses et des bateaux et mise en place des dispositions transitoires (avis à la batellerie).
- **Avril 2015** : conférence locale "activités nautiques" et mise en place de dispositions transitoires (arrêtés préfectoraux temporaires).
- **Juin 2015** : réunion nationale entre le Ministère en charge des Transports et le Ministère des Sports.
- **Juin 2015** : présentation des rédactions nationales en CNU et réunions locales de concertation par RPP "activités nautiques".
- **31/12/2015** : amendement au Règlement Général de Police visant à mieux prendre en compte les activités nautiques du club.
- **En 2016** : phase de consolidation des propositions faites en 2015.
- **Janvier 2016** : mise en application, à titre expérimental, par un arrêté spécifique, de la pratique de l'aviron sur le canal de la Marne au Rhin à Nancy lors des crues de la Meurthe.
- **Mai 2016** : réunion entre le Ministère des Sports et le Ministère en charge des transports : arrêt définitif des rédactions nationales relatives aux activités nautiques de club. Cela a permis de stabiliser des rédactions qui avaient été négociées localement.
- **10 juin 2016** : le Ministre des Transports a adressé un courrier aux différents préfets pour annoncer que les services de VNF allaient les solliciter pour lancer officiellement la procédure de révision. D'après la circulaire du 1<sup>er</sup> août 2013, une période de concertation doit être menée dans le cadre de la procédure de révision.
- **18 juillet 2016** : transmission des projets de révision par la DTNE aux préfets concernés.
- **22 août et 30 septembre 2016** : consultation. Les projets ont été envoyés à un nombre d'acteurs plus important qu'en 2014 avec une demande de retour des avis sur les projets de rédaction sous un certain délai.

- **Octobre/novembre 2016** : recueil des avis et modification des projets de RPPs et point d'étape en CLU afin d'avoir ensuite des projets finalisés.

NB : La DTNE n'a pas donné suite à toutes les demandes de modification, des explications seront apportées lors de cette CLU et un retour individualisé par mail sera fait à chaque contributeur.

### 3. La consultation

Cette consultation s'est tenue du 22 août au 30 septembre 2016 pour le compte des préfets. Elle a porté uniquement sur les articles modifiés à savoir :

- RPP Moselle : 20 articles modifiés sur 43 (45%),
- RPP Saône-Marne : 12 articles modifiés sur 43 (27%),
- RPP Meuse-Saône : 18 articles modifiés sur 43 (40%),
- RPP Marne-au-Rhin : 17 articles modifiés sur 43 (37%).

Ces projets ont été envoyés avec leurs annexes et un tableau comparatif des rédactions d'articles (avant – après).

Entre 70 et 80 personnes ont été consultées selon les RPPs. Le périmètre de consultation a été identique à celui de 2014 avec un ajout de correspondants issus de la phase de concertation préalable.

Au final, on a dénombré 15 contributions qui portaient sur 3 articles ainsi que quelques remarques de forme sur la rédaction des arrêtés :

- Article 9 – restrictions à certains modes de navigation
- Article 26 – passage des ponts et des barrages
- Article 37 – sports nautiques

#### **a) Article 9**

On recense une remarque de la DT Rhône-Saône sur la restriction à certains modes de navigation sur le RPP Saône-Marne (CCB et petite Saône) : il s'agit d'un problème de rédaction. En effet, la mention "*toute navigation est interdite sur les rigoles d'alimentation, à l'exception des engins de service servant à l'entretien*" était mise en fin d'article juste après un passage qui concernait exclusivement la Petite Saône. Cela pouvait prêter à confusion dans la mesure où la Petite Saône n'est pas pourvue de rigole d'alimentation puisque c'est une rivière.

⇒ *La mention en question apparaît désormais avant les dispositions spécifiques à la Saône.*

#### **b) Article 26**

Les 4 RPPs ont fait l'objet d'une remarque de la part des fédérations françaises de canoë-kayak d'Alsace, de Lorraine et de Champagne-Ardenne : il avait été proposé d'avoir une interdiction de principe de franchissement des barrages mobiles et des seuils fixes à tous les bateaux mais une dérogation pour les ouvrages actuellement équipés de passes spécifiques liées aux activités nautiques. Il a été demandé de simplifier la rédaction en disant que les canoë-kayaks peuvent franchir les barrages équipés d'une passe spécifique, ce qui permet d'éviter d'actualiser le RPP ou de faire des arrêtés spécifiques si de nouvelles passes sont créées.

⇒ *La rédaction a été simplifiée dans le sens de la demande de la fédération de canoë-kayak.*

⇒ *La nouvelle rédaction réintroduit cette notion de pratique dans le cadre d'un club nautique pour le franchissement spécifique des seuils fixes (par opposition aux barrages équipés de vannes mobiles). En effet, la proposition remontée par les fédérations ne mentionnait plus le cadre des clubs.*

### c) Article 37

Cet article décrit ce qu'il est possible de faire pour les clubs nautiques exclusivement.

- Une première remarque sur la rédaction de cet article émanait de la DDCSPP de Haute-Saône et concernait les RPPs Saône-Marne et Meuse-Saône et notamment, la partie relative à la dérogation, dans une certaine limite, des limitations de vitesse des bateaux accompagnateurs dans le cadre des activités nautiques, notamment pour les avirons ou sur les canaux. Il semblerait que le plafond de vitesse pouvant aller jusqu'à 15 km/h soit trop limitatif et ne permettrait pas d'assurer de manière satisfaisante la sécurité d'embarcation d'équipage.
- ⇒ *Un plafond reste nécessaire afin d'assurer un équilibre dans le traitement réservé aux différents usagers de la voie d'eau. En rivière, la limitation de vitesse est de 15 km/h pour tous les bateaux. En canal, elle est inférieure (6 ou 8 km/h), la préservation des berges d'un batillage excessif impose de limiter la vitesse. La valeur de 15 km/h constitue déjà un doublement de la vitesse maximale autorisée. Compte-tenu de ces éléments, il a été décidé de rester sur la rédaction initiale.*
- Remarques concernant le questionnement en local des rédactions nationales relatives à la pratique de nuit. La pratique de nuit au niveau national a été négociée jusqu'à 21h (les premières rédactions de 2015 parlaient d'une plage élargie le matin et le soir et les dernières rédactions en 2016 ont supprimé les plages du matin et conservé les plages du soir).
- ⇒ *Il y a vraisemblablement eu une incompréhension au niveau national et il a donc été convenu d'indiquer que la pratique de nuit était autorisée de 6h le matin jusqu'à 21h le soir.*
- ⇒ *La pratique de nuit sur la Moselle a été restreinte dans le RPP Moselle sur les parties navigables car la navigation y est autorisée 24h/24.*
- Remarques concernant le questionnement en local des rédactions nationales relatives à la pratique en cas de crues. Il a été proposé et négocié au niveau national une dérogation à l'article 11 pour permettre la navigation en période de crues des kayaks. Il a également été proposé de rajouter "canoës" et "autres embarcations propulsées à la pagaie".
- ⇒ *Au final, il a été décidé d'ouvrir la navigation en période de crues aux canoës et aux kayaks mais pas aux embarcations propulsées à la pagaie. Il n'est pas exclu que cette rédaction évolue à l'avenir et que d'autres embarcations soient éventuellement rajoutées. Pour cela, un travail technique autour des caractéristiques des embarcations concernées est à mener afin de bien estimer leur comportement en période de crue.*
- Il a été proposé de rajouter une autre mention concernant la navigation en cas de crues, afin d'autoriser le franchissement des barrages lorsque les conditions hydrauliques le permettent.
- ⇒ *Compte-tenu de ce qui a été décidé pour l'article 26, cette mention n'a plus lieu d'être. Les seuils fixes franchissables sont autorisés, les barrages à vannes mobiles non franchissables sont interdits.*
- Il a été proposé de supprimer la notion d'annonce. A noter que cette notion ne concerne que les canaux et pas les rivières où se situent l'essentiel des pratiques. Il y a vraisemblablement eu une incompréhension des acteurs consultés.
- ⇒ *Au final, cette obligation d'annonce demeurera pour la navigation sur les canaux. Les clubs nautiques ne sont en revanche pas tenus de s'annoncer en rivière. Il est à noter que tous les usagers (bateaux de commerce toute l'année et bateaux de plaisance en basse saison) sont soumis à ces règles d'annonce.*

- Concernant les distances de sécurité, il a été proposé, en l'absence de dispositifs de contournement définis par arrêté préfectoral, de déroger à des distances de sécurité prévues dans l'article 9 qui prévoit un renvoi à différents arrêtés spécifiques pris par les préfets.
- ⇒ *Il ne sera pas donné suite dans le cadre du RPP car le RPP ne régleme que le domaine public fluvial en eau. Les arrêtés spécifiques "zones de sécurité" régleme le domaine en eau et terrestre. Cependant, dès que les RPPs seront validés, VNF s'adressera aux différents préfets concernés pour argumenter de la nécessité de réviser les arrêtés sur les zones de sécurité et leur fera remonter les demandes des clubs nautiques émises lors de la consultation.*

#### 4. L'entrée en application : calendrier à venir

- **Début décembre 2016** : il est prévu de faire un retour individuel à chaque contributeur non présent en CLU puis un dossier final sera transmis aux différents préfets comprenant un rapport de présentation et un arrêté modificatif des RPPs.
- **Décembre 2016** : il est prévu de conduire le circuit de signature des arrêtés auprès de chaque préfet "mouillé" par un itinéraire (entre 2 et 5 préfets concernés selon le RPP). VNF s'assurera du bon acheminement des arrêtés.
- **Janvier/Février 2017** : Chaque préfecture publiera ses actes aux recueils des actes administratifs. En parallèle, VNF produira une version consolidée qui sera mise en ligne sur les sites suivants : [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) et [www.nordest.vnf.fr](http://www.nordest.vnf.fr) accompagné d'un document récapitulatif des différentes règles applicables et d'une liste de contacts.
- **2017** : rédaction ou révision d'actes pris en application des RPPs d'itinéraire : arrêtés zones de sécurité aux écluses et barrages, RPP "zones de vitesse" et "zones de voile"

#### **Remarques des usagers par rapport à la consultation RPP :**

Olivier DELCOURT se demande s'il n'est pas dangereux d'autoriser le franchissement des barrages aux pratiquants du canoë-kayak.

- ⇒ *Ils sont autorisés à franchir les ouvrages à vannes mobiles uniquement lorsque ces derniers sont équipés d'une passe à canoë-kayak. Cela fait l'objet d'une signalisation adéquate. Les pratiquants sont généralement formés à ce type de passage.*
- ⇒ *Sur la DTNE, les barrages équipés de ces passes sont situés sur des secteurs non navigables de rivière.*

Olivier DELCOURT demande s'il y a beaucoup d'aménagements de ce type et que les pratiquants fassent attention aux automoteurs qui naviguent.

- ⇒ *Il y a peu d'aménagements de ce type. Néanmoins, dans le cadre de nouveaux aménagements, les fédérations demandent systématiquement la création de cette passe.*
- ⇒ *Concernant la cohabitation des usagers sur les portions navigables de commerce et pratiques nautiques, l'article 9 de chaque RPP a été rédigé en précisant que les activités nautiques sur les rivières canalisées navigables soient autorisées sous réserve qu'elles se fassent à proximité des berges et qu'elles n'empiètent pas sur le chenal navigable. Les portions non navigables leur sont également accessibles sous réserve du respect des distances de sécurité par rapport aux ouvrages non équipés de passes spécifiques.*

Gérard RETTIEN demande s'il serait possible d'utiliser le canal de Jouy, sur lequel il n'existe aucune obligation, en cas de crues sur la Moselle à Metz.

- ⇒ *Réglementairement, cette requête est possible. Toutefois, le canal de Jouy est un canal utilisé de manière occasionnelle avec une alimentation hydraulique et un entretien qui sont moins prioritaires que pour les secteurs de Moselle ouverts à la navigation. La notion d'annonce reste indispensable pour que l'UTI Moselle soit en mesure de dire si le canal de Jouy est bien praticable pour les activités nautiques.*
- ⇒ *De mémoire, cette pratique a déjà eu lieu et les requêtes de ce type ont généralement été étudiées.*

Jean-Michel ZORN demande si à termes il est prévu de fournir aux bases de location une version des RPPs en langues étrangères.

- ⇒ *Il s'agit d'une obligation qui ne concerne que les loueurs de bateaux.*
- ⇒ *Cette demande avait déjà été formulée lors de la dernière CLU et a été relayée au niveau national mais pour l'instant il n'y a pas eu de retours.*

Jean-Michel ZORN trouve que cette réglementation est discriminatoire dans la mesure où les plaisanciers privés ne sont pas tenus d'avoir les RGP et RPPs dans leur langue à bord. Mais on impose cette règle aux professionnels de la location. Il demande s'il ne serait pas possible de traduire uniquement les articles les plus importants qui doivent figurer dans les livres de bord avec un système d'illustrations facilement compréhensibles pour les étrangers. Il faudrait alors prévoir un travail avec les gendarmes pour convenir des différents articles à traduire.

- ⇒ *La prise en charge de la traduction complète par VNF paraît très compliquée à envisager.*
- ⇒ *La réglementation qui impose la traduction des RPPs en langues étrangères pour la clientèle des bases de location de bateaux est une disposition ministérielle du Ministère des Transports et seule une intervention auprès de celui-ci pourrait la faire évoluer.*
- ⇒ *Pour information, cette réglementation ne s'applique ni pour les plaisanciers privés ni pour la navigation de commerce.*
- ⇒ *Le major BEAUVOIR répond que la démarche voulant se concentrer uniquement sur la traduction de quelques articles, cette disposition ne serait éventuellement valable que localement sur la zone de compétence de la BFG de Metz. Au-delà, les bateaux seraient en infraction.*
- ⇒ *L'adjudant PACHO signale qu'il existe un code au niveau européen édité dans chaque pays dans lequel une partie plaisance est intégrée. La majeure partie des réglementations de la navigation intérieure est traduite dans les différentes langues. Il s'agit du Code Européen des Voies de Navigation Intérieure (CEVNI) qui est téléchargeable sur internet et qui est identique sur de nombreux points au Règlement Général de Police français.*

Jean-Michel ZORN signale que son association ne représente que les loueurs de bateaux au niveau local et estime que cette problématique de traduction aurait dû être débattue au niveau national.

- ⇒ *L'instance nationale qui représente les loueurs de bateaux et qui doit dialoguer avec le Ministère des Transports sur le sujet est la FIN (Fédération des Industries Nautiques).*
- ⇒ *Monsieur Zorn est invité à faire part de sa demande auprès de la FIN pour qu'elle en débattre avec le Ministère.*

Olivier DELCOURT redemande :

- Des précisions sur la longueur et la largeur utile des bateaux Freycinet.
- ⇒ *La largeur utile est indiquée à 5,10 m.*
- ⇒ *Pour ce qui concerne la longueur, il a été introduit la notion de longueur maximum de bateau qui a été fixée à 39,50 m.*
- ⇒ *Un bateau qui fait moins de 5,10 m de large et moins de 39,50 m de long peut naviguer sur le réseau sans demander d'autorisation.*

- Confirmation que les mariniers ne sont plus tenus de porter le gilet de sauvetage dans les ouvrages.
- ⇒ *Les mariniers ne sont plus tenus de le porter hormis dans l'écluse de Réchicourt pour laquelle le port du gilet de sauvetage est de la responsabilité du conducteur.*
- S'il est possible de dépasser la vitesse autorisée en rivière en période de crue.
- ⇒ *C'est possible avec une marge de plus ou moins 4 km/h.*
- Des précisions concernant le débarquement des voitures.
- ⇒ *Le sujet a été traité dans le cadre de la révision des RPPs sur la Moselle et les écluses où cette pratique est possible ont été désignées. Le travail n'a par contre pas encore été fait sur le réseau petit gabarit. C'est un travail qui va être amorcé prochainement et qui consistera à identifier des zones qui seront remontées aux préfets dans le cadre de la révision du RPP.*

Jean-Marie LEPINE demande d'apposer un panneau concernant l'obligation du port du gilet de sauvetage à l'écluse de Réchicourt.

⇒ *L'AEME en prend note.*

Patrice YAX demande s'il y a des nouveautés relatives aux décrets concernant les équipements de sécurité.

⇒ *A priori non.*

## 2 – Programmation des chômages pour 2018

**Pour mémoire** : la programmation 2017 a été présentée à la CLU du mois de mai et a fait l'objet de quelques ajustements présentés en CNU en octobre pour être validé lors du prochain Conseil d'Administration. La programmation définitive a été adressée par mail à tous les membres de la CLU à l'issue de la réunion du 28/11/2016.

Concernant la programmation pour 2018, une concertation interne s'est tenue au sein de VNF entre les différentes directions territoriales.

Il est aujourd'hui proposé un projet de programmation pour les voies de la DT NE qui passera ensuite 2 fois en CNU en décembre 2016 et en février 2017 avant d'être validée une première fois en Conseil d'Administration de mars prochain.

Tous les chômages proposés sont des arrêts de navigation et concernent 5 itinéraires :

- Canal des Vosges : du 19/02 au 30/03 (40 jours) de l'écluse 47 à l'écluse 33 versant Moselle et de l'écluse 14 versant Moselle à l'écluse 20 versant Saône. La fin du chômage est prévue la veille du week-end de Pâques.
- CCB : du 03/04 au 30/04 (27 jours) sur tout l'itinéraire. Il démarre juste après le week-end de Pâques.
- Moselle : du 04/06 au 13/06 (10 jours) d'Apach à Frouard + l'écluse grand gabarit de Toul.
- CMRO : du 17/09 au 14/10 (28 jours) de Troussey à Vitry (chômage coordonné avec le canal de l'Aisne à la Marne pour éviter de bloquer à de multiples reprises l'axe Paris-Strasbourg). Il a été positionné à cette période compte-tenu des contraintes liées au chômage de l'Aisne à la Marne. Des travaux seront également réalisés par le Conseil Départemental de la Meuse sur le pont-levis de Mussey durant cette période. La section Toul-Troussey sera quant à elle navigable.
- Meuse amont : du 15/10 au 11/11 (28 jours) de Troussey à Donchery (écluse 39).

Cette programmation devrait faire l'objet de peu de remarques en CNU puisqu'elle a été bien harmonisée au préalable avec la DT Bassin de la Seine. Mais il est possible que les secteurs chômés sur la Moselle soient modifiés suivant les budgets alloués en 2018.

## **Remarques des usagers par rapport à la programmation des chômages pour 2018 :**

Olivier DELCOURT a entendu dire qu'il n'y aurait plus l'édition de 2 cartes comme auparavant car cela aurait occasionné des confusions et des erreurs d'interprétation. Les usagers se fiaient à l'édition de la première carte alors que des changements avaient été opérés et figuraient sur la 2<sup>nd</sup>e.

- ⇒ *Il y aura toujours l'édition de 2 cartes, mais la première ne sera plus diffusée et ne sera consultable que sur le site internet de VNF au titre de pré-programmation.*
- ⇒ *Seule la 2<sup>nd</sup>e carte sera imprimée en version papier et diffusée.*
- ⇒ *Il y aura toujours 2 validations, la première au début de l'année N-1 et la deuxième à la fin de l'année N-1.*

Jean-Michel ZORN demande si la section 415 (Toul-Frouard) restera accessible pour le petit gabarit durant le chômage sur la Moselle en 2018.

- ⇒ *Oui*

### 3 – Statistiques du trafic

#### **A. Réseau navigable de VNF – trafic sur les 9 premiers mois 2015/2016**

##### 1. Évolution générale des flux

On enregistre une baisse tant en tonnage transporté qu'en prestation de transport c'est-à-dire en tonne/km effectué sur les 9 premiers mois de l'année 2016 par rapport à l'année dernière avec :

- Une baisse de 2,9 % sur le tonnage transporté (40,9 millions de tonnes transportés en 2016)
- Une baisse de 8,2 % sur la prestation de transport (5394,3 millions de tonnes/Km en 2016).

Les importations et les exportations baissent fortement. Le trafic intérieur (origine et destination France) augmente en tonnage (20,8 millions de tonnes transportées en 2016 soit +4,6% par rapport à 2015) mais baisse en tonne/km (3250 tonnes/km soit -6,1% par rapport à 2015).

Le trafic fluvio-maritime enregistre une baisse également liée à la baisse d'un trafic sur la Seine.

*Pour plus de détails, se référer au diaporama.*

##### 2. Évolution des trafics par filière

On constate :

- une reprise du transport des matériaux de construction : hausse à la fois du tonnage (+13,6%) et des tonnes/km (+3%)
- une légère augmentation pour la filière chimique et engrais (+1,9% pour le tonnage et +1,2% pour les tonnes/km).

On constate une baisse des autres filières (agroalimentaire, énergie, métallurgie, sel et conteneurs) et notamment de la filière :

- La baisse globale du transport fluvial est en grande partie consécutive au fort recul du trafic des produits céréaliers sur le 3<sup>ème</sup> trimestre (baisse de 24% par rapport à l'année dernière).
- La baisse sur les produits énergétiques (charbon et dérivé) se prolonge ; ils accusent toujours un déficit du niveau d'activité avec une baisse de 18,9 % pour les tonnes/km.



*Pour plus de détails, se référer au diaporama.*

## **B. Réseau navigable de la DTNE – trafic sur les 10 premiers mois 2015/2016**

### 1. Évolution générale des flux

Le trafic de marchandises transportées sur le réseau navigables de la DT NE (hors trafic de transit) enregistre un recul de -10,8 % par rapport à l'année dernière avec une baisse constatée sur les importations (- 13,1% - impact de la fin des transports de charbon) et les exportations (- 13,3% - mauvaise campagne céréalière).

*Pour plus de détails, se référer au diaporama.*

### 2. Évolution des trafics par chapitre NST

Le trafic des marchandises transportées sur le réseau navigable (hors trafic de transit) enregistre un recul de -10,8 % par rapport à l'année dernière :

- - 21,0 % pour les céréales et autres matières
- - 5,0 % pour les denrées alimentaires
- - 27,2% pour les combustibles et minéraux solides
- + 43,1 % pour les produits pétroliers
- - 19,3 % pour les minerais et ferrailles
- - 13,2 % pour les produits sidérurgiques
- + 24,3 % pour les matériaux de construction et minéraux
- + 4,5 % pour les engrais
- + 9,9 % pour les produits chimiques
- -13,4 % pour les autres produits manufacturés.

### 3. Le trafic des bateaux sur les 9 premiers mois de 2016

Le diaporama présenté en séance était erroné pour cette partie. Le tableau contenant les statistiques de cette période a été envoyé à l'issue de la réunion.

*Pour tous les détails, se référer au diaporama.*

## **Remarques des usagers par rapport aux statistiques du trafic**

Hélène RAGAZZINI demande comment sont comptabilisés les passages.

⇒ *Un même bateau de commerce montant et avalant est comptabilisé deux fois qu'il soit chargé ou vide.*

Jean-Michel ZORN constate, en lisant les tableaux présentés, que sur les 10 premiers de l'année 2016 ne sont passés que 3 bateaux de commerce à Réchicourt et il le déplore.

⇒ *A nuancer au vu de l'erreur relevée sur le diaporama.*

Olivier DELCOURT signale que les marinières ont perdu beaucoup de clients pour aller vers Strasbourg. Les avaries sur ouvrage de ces dernières années engendrant des périodes d'arrêts de navigation assez importantes sont à l'origine de ces pertes de contrat : Plan Incliné d'Arzwiller et portes de l'écluse 25 de Laneuveville. Néanmoins, il signale le trafic de 8 bateaux de commerce de la région Champagne-Ardenne vers Strasbourg dans les prochaines semaines (2 bateaux sont déjà passés) et des trafics d'engrais. Il ajoute qu'effectivement la campagne céréalière de cette année n'est pas bonne et de ce fait l'importation de céréales est importante pour alimenter les moulins de France.

⇒ *Au vu de la situation, la filière céréalière s'efforce d'augmenter la qualité de la production afin de trouver des débouchés.*

Olivier DELCOURT signale que :

- la profession est très inquiète par rapport à la baisse du trafic de céréales et espère que la prochaine récolte sera meilleure. Faute de quoi, cela aurait des conséquences catastrophiques pour les transporteurs.
- les trafics de matériaux de construction reprennent légèrement depuis le mois de septembre.
- le trafic de conteneurs ne fonctionne pas beaucoup.
- le trafic de coils Reims-Contrisson fonctionne bien mais il n'y a malheureusement pas de trafic pour le retour. En ce moment, les marinières sont indemnisés pour le retour vers Reims.

Olivier DELCOURT demande la statistique pour le transport de conteneurs sur la Moselle.

⇒ *Il n'y a pas eu de prestation "conteneurs" sur la Moselle française sur le dernier mois. Les conteneurs sont bien sur la Moselle mais en Allemagne. Il y a eu un déplacement temporaire du lieu de transit suite à des problèmes apparus entre les opérateurs.*

Olivier DELCOURT demande ce qu'il en est du trafic de conteneurs pour le magasin IKEA.

- ⇒ *Les conteneurs pour IKEA arrivent toujours au port de Metz mais partent en poids-lourds vers les ports de Trèves ou Coblenze.*
- ⇒ *Néanmoins, il y a de plus en plus de conteneurs qui partent du port de Metz par le train. Dès qu'il y aura une nouvelle offre au port de Metz, on peut espérer une reprise du trafic fluvial.*

#### 4 – Questions diverses

##### 1. Les démarches gouvernance portuaire Moselle

Les concessions portuaires sur la Moselle pour les ports publics de Nancy-Frouard, Nouveau Port de Metz, Metz-Mazerolles et Thionville-Illange arrivent à échéance au 31 décembre 2018.

La DTNE a donc lancé en 2016 à la fois un audit de fin de concessions (clôture de concessions de plus de 50 ans) et une réflexion sur une nouvelle gouvernance portuaire.

Deux solutions sont envisagées pour cette nouvelle gouvernance :

- Soit relancer des concessions mais qui seront forcément plus courtes car il n'est plus possible au niveau européen de mettre en place des concessions sur une durée de 50 ans.
- Soit de mettre en place une solution de gouvernance comme il s'en développe sur Mulhouse et Colmar à travers un syndicat mixte qui associerait les acteurs publics ayant un rôle à jouer dans le développement économique et dans l'aménagement portuaire (cette solution serait privilégiée).

Une démarche de concertation est en cours pour impliquer notamment le conseil régional dans la gouvernance des ports ce qui valoriserait les atouts du transport fluvial dans le développement économique. Le but est également d'installer progressivement davantage d'entreprises à proximité de la voie d'eau pour ne pas compter uniquement sur le seul report fluvial naturel.

Différentes actions doivent être mises en œuvre pour redynamiser le développement portuaire sur la Moselle mais aussi pour essayer de trouver des synergies entre les ports notamment sur l'aspect conteneurs ou encore pour développer d'autres spécialités sur d'autres plates-formes.

L'objectif est de trouver un système portuaire sur la Moselle qui offrirait tous les services nécessaires à l'échelle de l'ensemble de l'axe mosellan avec par exemple des colis lourds à Frouard, des conteneurs à Metz...

Didier DIEUDONNE a une question précise à formuler aux marinières et il souhaiterait avoir des échanges avec la profession pour connaître précisément les besoins en services sur la Moselle (aires de stationnement, eau potable, électricité...).

⇒ *Olivier DELCOURT propose d'interroger ses collègues qui font des trafics sur la Moselle et de faire un retour.*

Didier DIEUDONNE souhaite également rassurer les opérateurs sur la Moselle en leur offrant la plus grande visibilité possible sur la future organisation ; de façon à ce qu'ils puissent continuer à vendre des offres de services sur la Moselle les plus dynamiques possibles. Il souhaite également connaître les attentes des marinières avec lesquels ils travaillent.

Hélène RAGAZZINI trouve l'idée de développer la coopération entre les plate-formes très louable car ce serait l'idéal mais reste sceptique quant à sa mise en œuvre.

⇒ *Il faut communiquer sur le sujet et ne pas s'arrêter à des considérations politiques ou de protection des territoires. Si on veut compter à l'échelle européenne, il faut que la Moselle parle d'une seule voix*

## 2. Autres questions diverses

Jean-Michel ZORN tient tout d'abord à remercier M. DIEUDONNE pour avoir consenti à indemniser les opérations de grutage effectuées par les bases de location (Navig'France, Le Boat et Locaboat) pour leurs bateaux impactés par la fermeture du CMR-Est en mai-juin dernier suite à l'avarie survenue à l'écluse 25 de Laneuveville.

Par contre, cela a amené à une réflexion plus large concernant les indemnités des professionnels de la plaisance. Il a donc saisi Marc PAPINUTTI (VNF) et Alfred CARRIGNANT (FIN) ainsi que le Comité des Armateurs Fluviaux pour qu'une réflexion soit menée afin d'établir une instruction normée pour l'indemnité des professionnels de la plaisance à l'instar de celle qui existe pour les professionnels du commerce car à l'heure actuelle il n'en existe aucune. L'idée serait d'établir un protocole national afin qu'il ne soit plus nécessaire de se poser ces questions lorsqu'il y a une interruption de la navigation.

⇒ *Vincent STEIMER signale que la DT Strasbourg est tout à fait favorable à cette requête.*

⇒ *La DTNE fera également remonter au siège ce besoin d'une instruction normée pour les indemnités des professionnels de la plaisance.*

Jean-Michel ZORN s'étonne que le plan stratégique de VNF n'ait pas du tout été porté à l'ordre du jour de cette réunion. Les professionnels s'inquiètent du maintien à moyen et à long terme des horaires de navigation compte-tenu des restrictions de personnel en cours et du maintien des moyens humains et financiers affectés aux voies à vocation touristique (maintien des mouillages, gestion hydraulique...). Il s'interroge sur le devenir du réseau petit gabarit.

⇒ *Des réorganisations sont en cours dans le cadre du projet stratégique. Elles visent essentiellement en une réorganisation de l'exploitation en ayant plus recours à des saisonniers en haute saison et en redimensionnant un socle de permanents capables de faire face à la basse saison. Cela représente une grosse évolution à VNF pour faire une utilisation des ressources humaines plus raisonnable.*

⇒ *Le travail sur l'exploitation va s'accompagner d'un travail sur la maintenance et sur la gestion hydraulique pour aboutir à une réorganisation la plus rationnelle possible.*

⇒ *L'objectif est de réaffecter les moyens humains de l'exploitation, du fait du recrutement des saisonniers, pour les reporter sur la maintenance.*

⇒ *L'année 2016 a été consacrée à un travail sur l'organisation de la maintenance (constitution de plans de maintenance préventive qui ne sont aujourd'hui pas généralisés sur le petit gabarit). Ce travail permettra d'augmenter la fiabilité du réseau indépendamment des investissements.*

- ⇒ *L'année 2017 sera consacrée à la réorganisation des filières exploitation-maintenance-gestion hydraulique sur le canal des Vosges.*
- ⇒ *Une présentation de la réorganisation pour le canal des Vosges sera faite lors de la prochaine CLU.*
- ⇒ *La réorganisation des autres voies à vocation touristique doit se décliner entre 2017 et 2020.*
- ⇒ *Le travail sur le canal la Meuse sera probablement plus long puisqu'il faudra également dans le cadre des reconstructions des barrages à aiguilles reconvertir des barragistes.*

Olivier DELCOURT craint que le recrutement de saisonniers pour l'exploitation n'engendre des problèmes puisqu'ils auront moins de connaissances que les agents titulaires (gestion des niveaux d'eau, pannes aux écluses...)

Jean-Michel ZORN demande quelles seront les fonctions des saisonniers sur les réseaux automatisés.

- ⇒ *La fonction des saisonniers dans le détail fait encore l'objet de discussions actuellement. La position des agents est de dire qu'un saisonnier ne peut pas faire le même travail qu'un permanent puisqu'il n'a pas la même expérience et la même connaissance du terrain. Pour autant, un saisonnier devra accomplir des tâches élémentaires d'exploitation telles que le passage des bateaux, l'accompagnement ou la gestion hydraulique simple. Mais, cela suppose une formation conséquente des saisonniers.*

Jean-Michel ZORN signale que l'automatisation, lorsqu'elle a été mise en place, avait pour but d'économiser du personnel d'exploitation. De ce fait, il estime que dans le cadre de ce projet stratégique, les horaires de navigation devraient être maintenus tels qu'ils sont à l'heure actuelle. Le recours aux saisonniers sur les secteurs automatisés devrait être moins important que sur des secteurs en poste fixe et manuel.

- ⇒ *Pour le moment, le réseau de la DTNE n'est pas entièrement automatisé et il faudrait donc investir pour obtenir une homogénéité des modes d'exploitation sur tout le réseau petit gabarit. Cela ne pourra se faire qu'en fonction de la capacité d'investissement sur ce sujet.*
- ⇒ *Le recrutement de saisonniers deviendra indispensable pour les tronçons encore en poste fixe ou manuel.*

Olivier DELCOURT signale qu'il paraît indispensable de garder du personnel pour dépanner les écluses. A l'heure actuelle, les itinérants doivent gérer des tronçons beaucoup trop importants ce qui peut entraîner de longues attentes pour les usagers.

- ⇒ *Il paraît donc important d'augmenter la fiabilité de nos écluses par le biais de la mise en place d'une maintenance préventive pour qu'il y ait le moins de pannes possibles sur les ouvrages.*
- ⇒ *Il faut également travailler sur le temps de parcours des agents.*

Jean-Michel ZORN demande sur quels critères seront recrutés les saisonniers et signale que la perception de VNF se faisait par les agents de terrain qui connaissent parfaitement le secteur et qui donnaient volontiers des conseils, des renseignements divers aux usagers de passage. Il craint donc qu'avec le recrutement des saisonniers, on ne perde cette connaissance et ce service.

- ⇒ *Dans les différentes hypothèses de réorganisation de la filière exploitation, le maintien du lien entre l'utilisateur et les agents constitue un des critères pris en compte dans le recrutement des saisonniers. Il y en aura bien sûr d'autres pour aboutir à l'organisation espérée qui sera définie en 2017 pour le canal des Vosges.*

Jean-Michel ZORN et Olivier DELCOURT demandent si les horaires de navigation actuels seront maintenus en 2017.

- ⇒ *Oui : 9h à 18h en navigation libre en haute-saison et à la demande pour les bateaux de commerce de 7h à 9h et de 18h à 19h.*

Patrice YAX demande quelle est la période fixée pour la haute saison et si elle est coordonnée avec celle de la DT Strasbourg.

- ⇒ *Du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre 2017.*  
⇒ *Elle n'est pas coordonnée avec la DT Strasbourg.*

Jean-Marie LEPINE rapporte une demande orale de certains membres de l'ANPEI :

- Des bollards ont été retirés dans les écluses de l'Embranchement de Nancy : en cas de regroupement de bateaux, il est difficile de s'amarrer à plusieurs dans une même écluse.
- ⇒ *L'UTI CMRE-EN a été prévenue pour vérification. Il s'avère effectivement que des bollards ont été démontés sur l'Embranchement de Nancy afin d'être en conformité avec l'instruction de VNF sur l'équipement des écluses automatisées. Ce sont les petits bollards "mécanosoudés" qui ont été démontés car ils ne répondaient pas aux critères de qualité et de quantité. Certains bollards ont également été abaissés car ils étaient trop difficiles à atteindre. Les équipements des écluses de l'Embranchement de Nancy sont conformes à l'instruction.*

Olivier DELCOURT rapporte plusieurs demandes de marinières :

- Demande de dragage en urgence
    - CMRO : de l'écluse 70 à l'écluse 68, à l'aval de l'écluse 64 et de l'écluse 53, à proximité de l'écluse 46, au duc d'albe de l'écluse 42 (impossible de s'y amarrer pour un bateau chargé).
    - CCB : Chamouilley, Eurville, Bienville, Bayard, Curel (ducs d'albe – impossible de s'amarrer pour un bateau chargé).
    - Meuse : au port de chargement des 3 Fontaines à Givet.
- ⇒ *Des travaux de dragage ont été effectués sur le CCB lors du chômage de 2015 suite à des remarques formulées en CLU.*
- ⇒ *Des dragages ont été effectués cette année au quai des 3 Fontaines pour remédier à la situation car effectivement, après relevés, l'UTI avait détecté 2 points durs. Un test doit s'effectuer en décembre pour vérifier si les dragages effectués ont été suffisants pour remédier au problème.*
- Difficulté d'amarrage en aval et amont des écluses.
  - Problème de niveau d'eau partout suite à l'application de la loi sur l'eau et des débits réservés.
- ⇒ *Les problèmes de niveau d'eau peuvent s'expliquer par la présence d'algues qui bouchent les rigoles d'alimentation.*
- Prolifération des algues sur le CCB et le CMRO.
- ⇒ *La prolifération est liée à la diminution de trafic de commerce, à la turbidité, à la hausse de la température de l'eau et à la présence de nutriment dans les vases des canaux.*
- ⇒ *On recense des espèces classiques mais aussi des espèces invasives qui doivent être traitées de manière différente par rapport aux espèces classiques. Certaines espèces sont exotiques et proviennent d'aquariums.*
- ⇒ *Le traitement par faucardage n'est pas adapté pour les espèces invasives car cela favorise le bouturage et elles prolifèrent d'autant plus. Il faut les traiter par arrachage mais malgré ces actions, les espèces invasives prolifèrent toujours.*
- ⇒ *L'UTI CCB s'est équipée d'un faucardeur et fait appel régulièrement à des entreprises extérieures pour essayer d'enrayer le phénomène. L'UTI extrait à chaque campagne plusieurs tonnes d'algues.*

- ⇒ *Le phénomène sur le CCB est relativement récent mais il s'aggrave d'année en année malgré les traitements réalisés.*
- ⇒ *Il faut savoir que le phénomène ne touche pas exclusivement les canaux de la DTNE, il s'agit d'une problématique nationale qui touche les voies d'eau un peu partout en France. A ce jour, aucune solution n'a vraiment été trouvée pour éradiquer définitivement le phénomène. Des réflexions vont être menées avec le siège de VNF et le ministère. Certains canaux sont touchés et pas d'autres sans qu'aucune explication ne soit trouvée (par exemple, il n'y en a pas sur le canal des Vosges, peut-être à cause de l'acidité de l'eau).*
- ⇒ *Le phénomène est également présent sur l'étang du Stock sur la DT Strasbourg avec une espèce exotique également. La prolifération a explosé en 2015. En raison de l'étiage, le niveau de l'étang a été abaissé en 2015 et le phénomène n'est pas réapparu en 2016. Il existe peut-être une corrélation entre la prolifération et l'abaissement du niveau de l'eau. Mais il est possible que le phénomène réapparaisse au printemps 2017.*
- Il a entendu dire qu'il était prévu de continuer l'automatisation sur le canal de la Meuse. Dans l'affirmative, le passage à l'écluse de Consenvoye serait plus difficile. Il souhaiterait que les professionnels soient prévenus s'il est prévu d'automatiser cette écluse.
- ⇒ *Non, il n'est pas prévu de continuer l'automatisation sur la Meuse pour l'instant.*
- ⇒ *La profession sera prévenue si des opérations d'automatisation sont relancées sur la Meuse.*
- Problèmes de stationnement sur la Moselle en aval des écluses de Thionville, Apach et Koenigsmacker.
- ⇒ *Il y a effectivement un problème de stationnement à ces endroits. Il est prévu d'y apporter une solution dans le courant de l'année 2017 car cela fera l'objet d'un investissement particulier.*
- Présence de glissières endommagées au port de Metz.
- ⇒ *Un programme de travaux sur les lisses de guidage a été effectué dans le cadre du Plan de Relance 2016.*
- Sur la Moselle amont (Neuves-Maisons), les horaires de navigation seraient réduits à 9h-18h.
- ⇒ *Les horaires de navigation en basse et en haute saison ne sont pas les mêmes sur la Moselle amont. Les équipes couvrent 14h d'amplitude en haute saison (2 fois 7h) alors qu'en basse saison elles ne couvrent que 10h (1 fois 10h).*
- ⇒ *Dans tous les cas, la navigation est toujours assurée 24h/24 mais à la demande sur la plage horaire où l'agent n'est pas présent.*
- Présence gênante du bateau ANITA à l'amont de l'écluse de Clévant depuis son accident en décembre 2010.
- ⇒ *Le contentieux est toujours en cours. VNF espère pouvoir l'évacuer bientôt si un arrangement est trouvé avec les assureurs.*
- Interdiction de stationner au Nouveau Port de Metz en attendant son chargement ou déchargement.
- ⇒ *Il y a eu quelques problèmes de stationnement par le passé avec certains bateaux d'où l'interdiction décidée par le directeur des Ports de Moselle. Cette interdiction découlait d'un problème de comportement et de contentieux entre personnes. VNF a rappelé à son concessionnaire ses obligations. Le problème a été réglé depuis.*

La prochaine CLU se tiendra l'année prochaine en mai-juin et sera commune avec celle de la DT Strasbourg.