

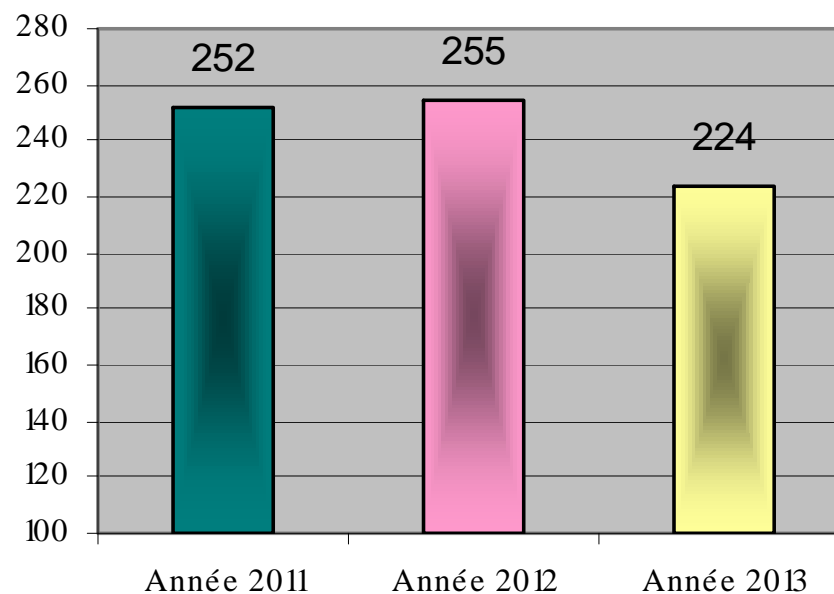


Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est,
23 mai 2014

Bilan de l'écoute externe 2013

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

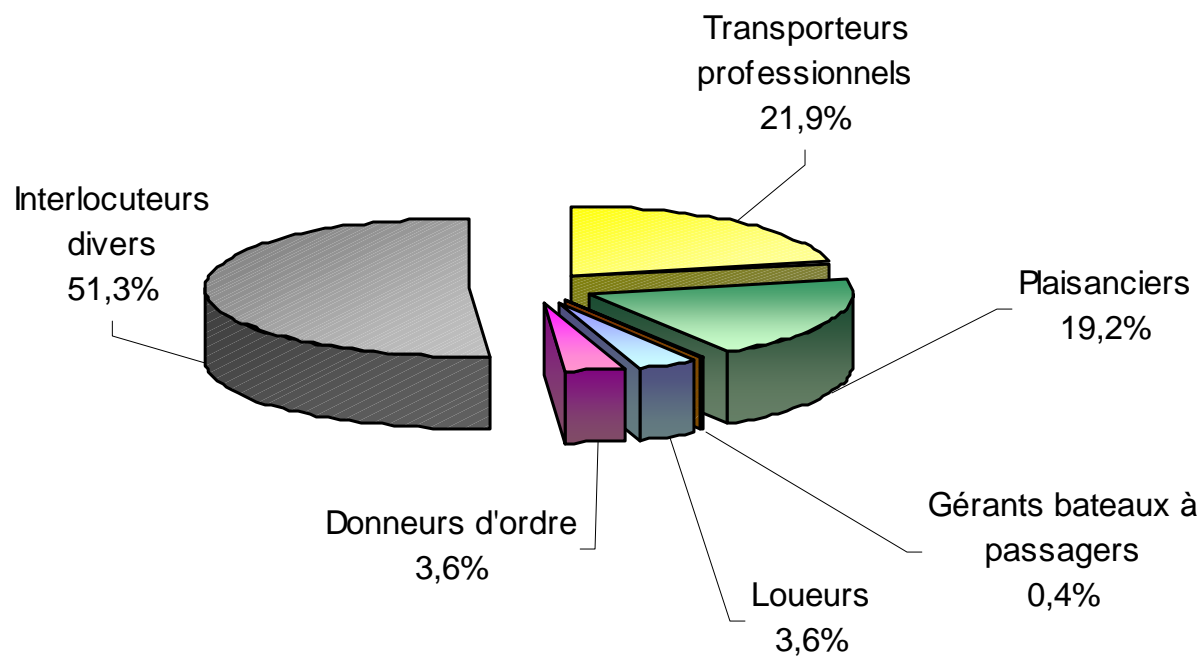
Nombre d'observations et évolution



	2011	2012	2013
Nombre d'interventions des usagers	252	255	224

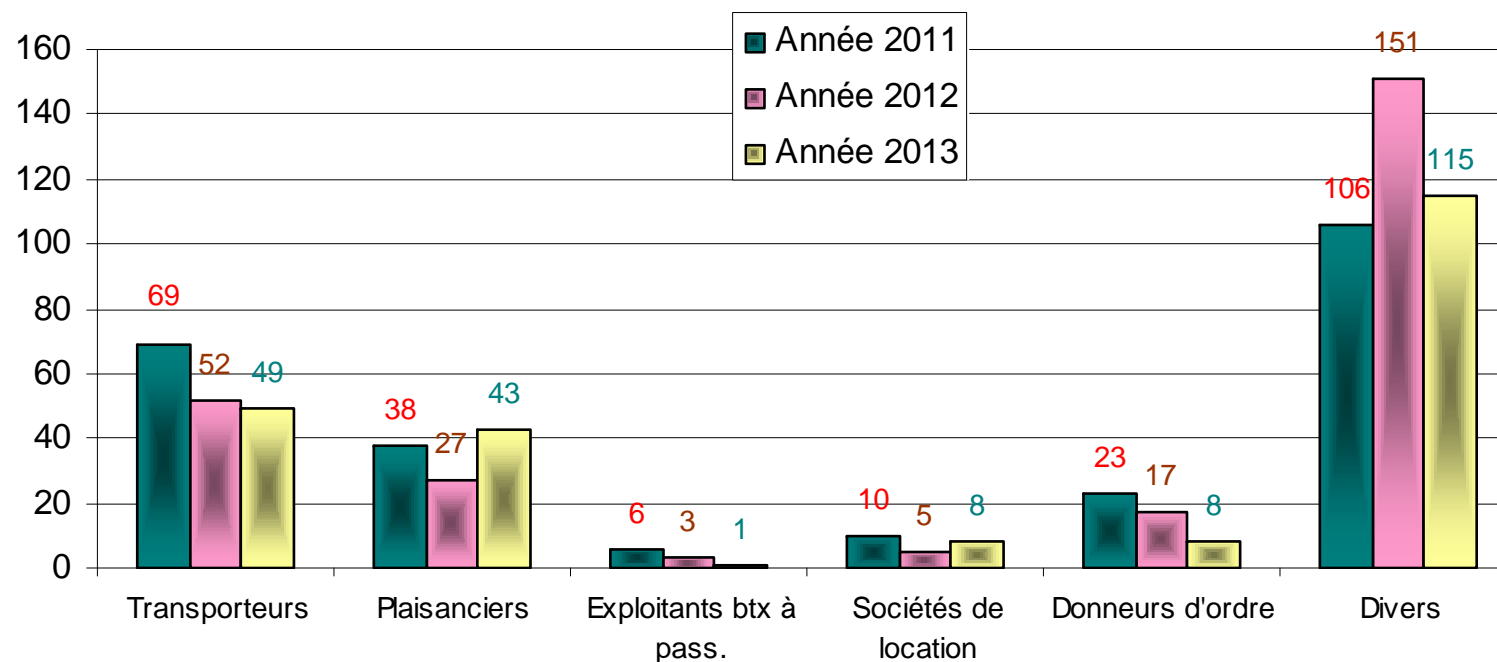
Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Répartition des observations par type d'utilisateur en 2013



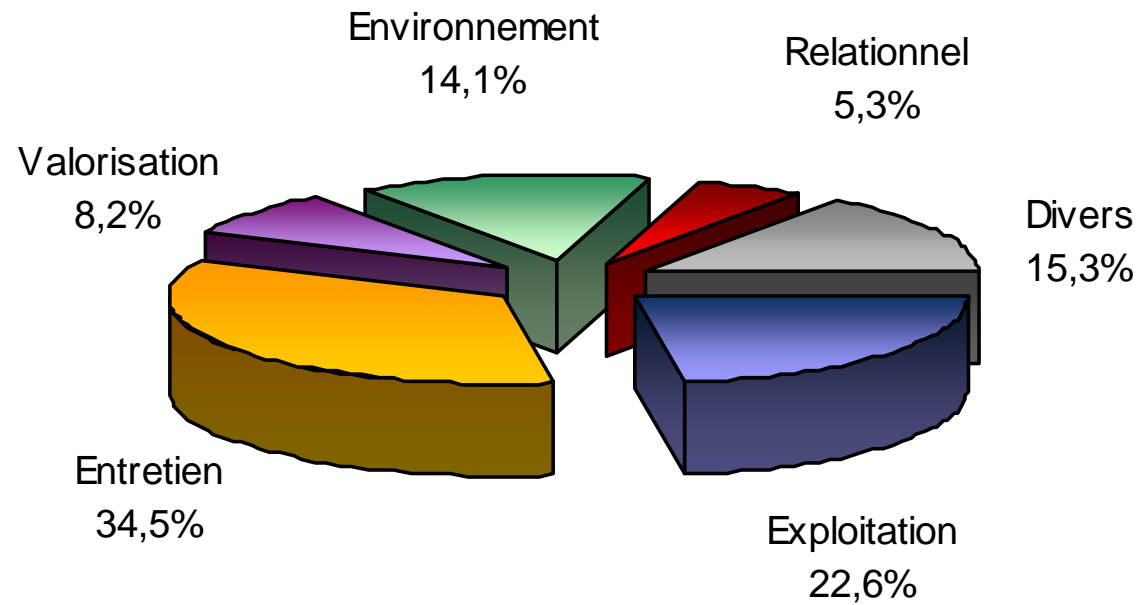
Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Évolution de la part représentative des différents interlocuteurs (2011, 2012 et 2013)

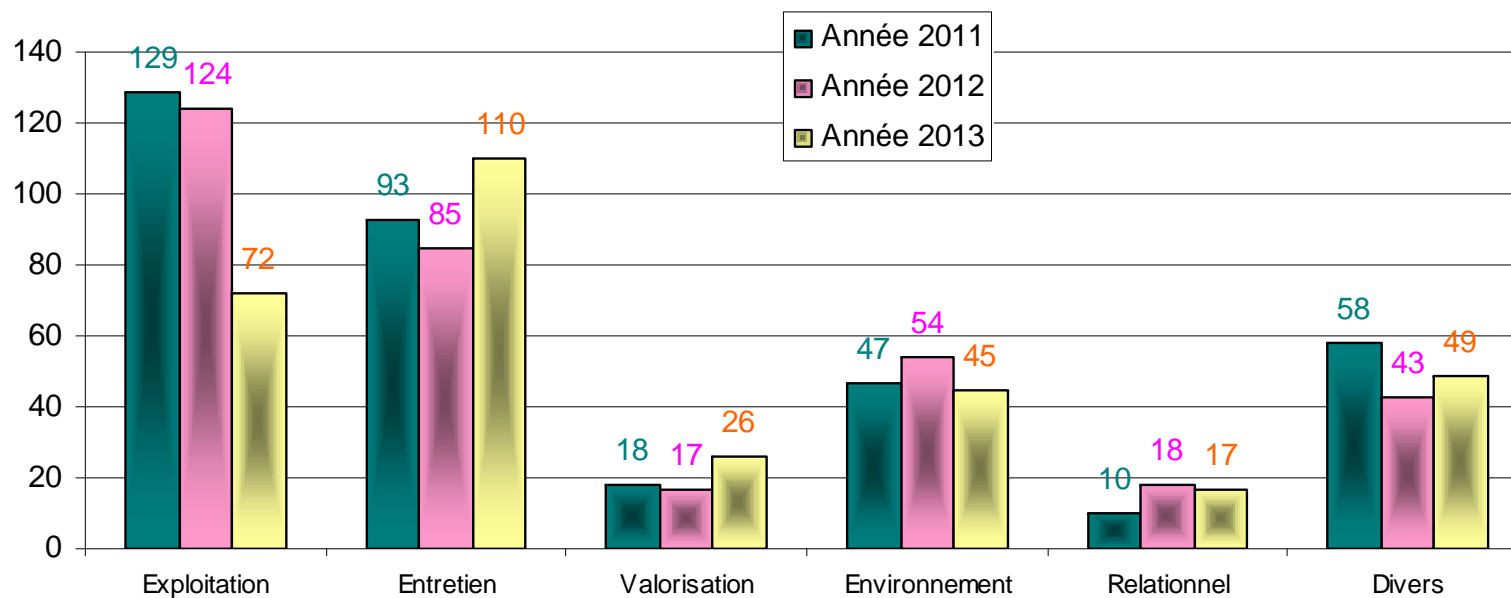


Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Répartition des observations par catégorie en 2013

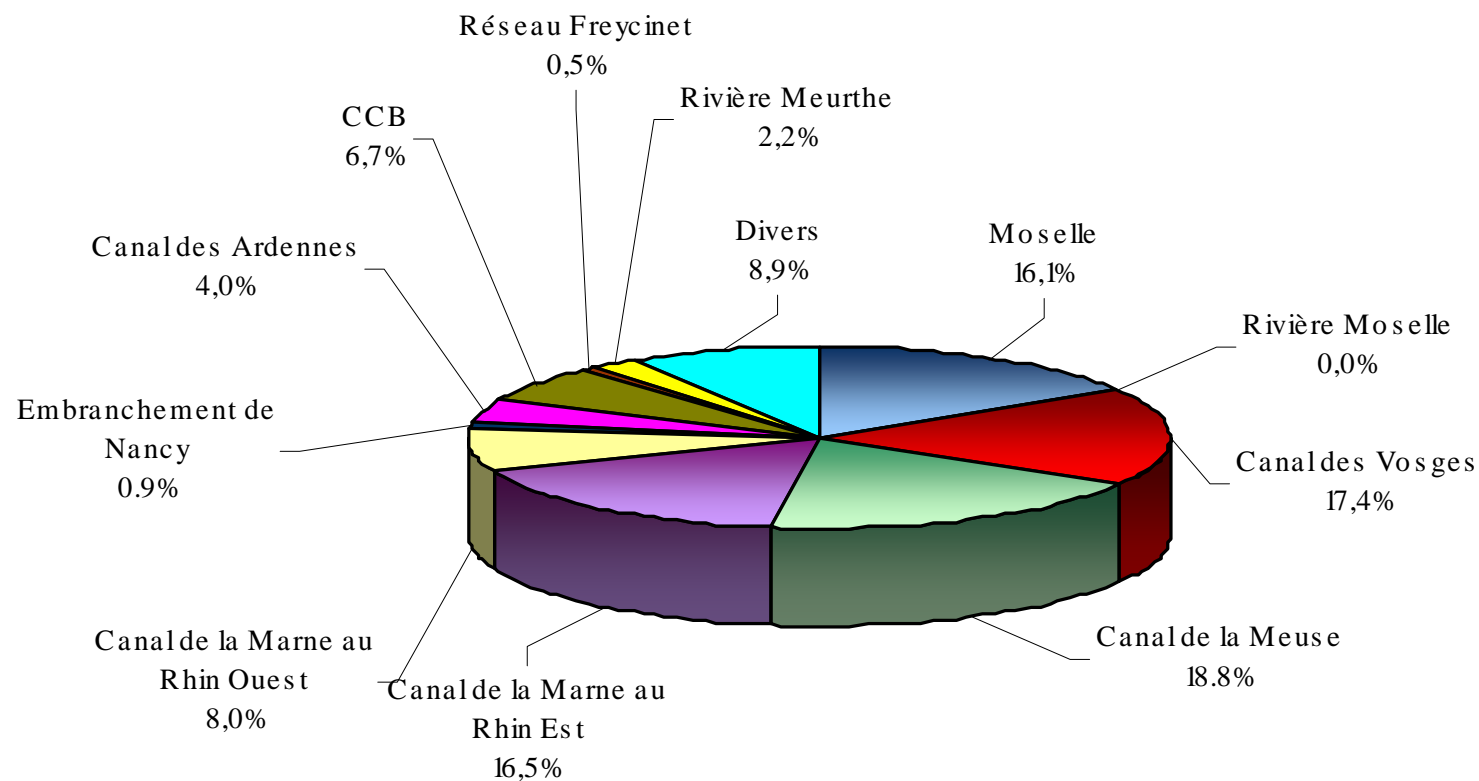


Évolution de la répartition des observations par catégorie



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

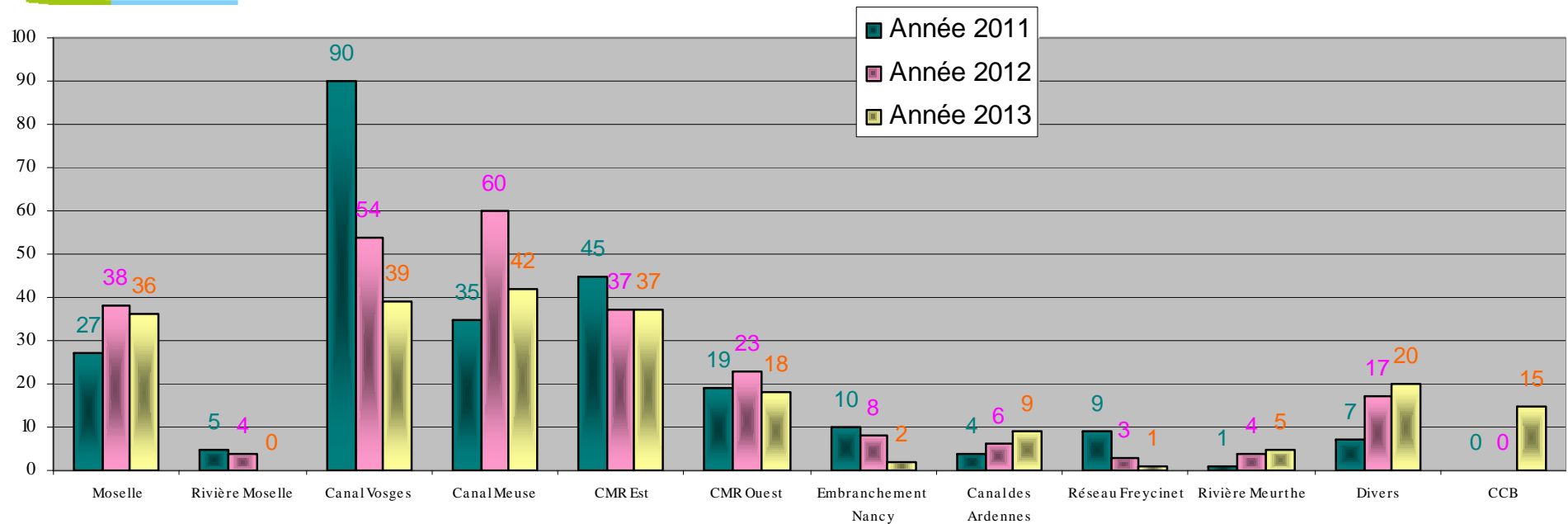
Répartition des observations par voie d'eau en 2013





Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Évolution de la répartition des observations par voie d'eau



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur la Moselle

- Plainte de la réduction des horaires d'ouverture du bureau des Péages sur la Moselle à Thionville
- Plaisanciers demandent qu'un avis à la batellerie soit pris systématiquement lorsque la marque II est atteinte au niveau des crues sur la Moselle

Cela a été intégré dans nos procédures et un avis à la batellerie sera désormais publié systématiquement dans ce cas de figure.

- Porte de garde de Metz abîmée

Le secteur incriminé fait l'objet d'une concession d'outillages publics du DPF avec la Société du Nouveau Port de Metz. Cette dernière a engagé des investigations pour en réaliser un état des lieux complet. Elle devrait prochainement lancer un appel d'offre pour la remise en état de l'ouvrage. A noter qu'une remise en état de l'ouvrage avait été faite en mai 2011 pour un montant de 32 965,00 € HT.

- Bloc de béton désagrégé sur la patte d'oie de l'écluse d'Apach

Ce morceau de béton se trouve dans la continuité de l'estacade. Il est certes détaché en raison d'un mauvais état de la maçonnerie mais il est relié à la maçonnerie par des pieux. La signalisation de ce bloc est toujours hors d'eau en cas de crue avec maintien de la navigation. Il n'y a donc aucun risque.

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur la Moselle

- Problématique posée par les palplanches en amont et en aval de l'écluse de Pagny-sur-Moselle qui empêchent les marinières de s'amarrer et contribuent à un risque élevé de la tenue des berges

Une visite de l'ensemble des défenses de berges est programmée en 2014 et des travaux seront programmés en 2015

- Bollard descélé à Clévant

Ce bollard n'est pas conçu pour l'amarrage des bateaux de commerce de type rhénan ou convois poussés mais pour celui de petites unités. Ce bollard étant inutilisé, il a été enlevé dans le courant de l'année 2013.

- Lisses de guidage défectueuses à Blénod, Ars et Custines

Des travaux de réfection des lisses sur la Moselle sont programmés par marché à bon de commande.

- Échelles cassées et échelons manquants dans les écluses de la Moselle et notamment à Ars

Les échelles de l'écluse de Ars ont été réparées lors du chômage de juin 2013

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur la Moselle

- Prolifération de la végétation à l'amont de l'écluse de Toul (accès difficile à la passerelle de débarquement)

L'entretien de la section courante est externalisé à une entreprise (2 coupes par an sur le secteur de Toul, une en juin et une en septembre). Les enveloppes budgétaires sont soumises à modération. Par ailleurs, les aléas climatiques font que la pousse de la végétation n'est pas toujours maîtrisable et entre les deux passes la végétation pousse

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le Canal des Vosges

- Problèmes liés à l'insuffisance de mouillage et à la chute du niveau des biefs

Pour remédier à ce genre de problèmes, des travaux d'étanchéité de digues sont réalisés tous les ans (2013 : bief 45 VS) ainsi que des travaux de protection de berges (2013 : bief 46 RD VS, bief 45 RD VS, bief 34 RG VS)

- Manque d'entretien et vétusté des ouvrages (fuites, trous ou végétation dans les bajoyers, bosses, rétrécissement de la largeur des sas etc.) : toute la profession estime que le canal des Vosges est laissé à l'abandon

*Les travaux réalisés en 2013 s'élèvent à **3,8 millions** € avec notamment la rénovation des automatismes des écluses 35 à 46 VS, la construction d'une porte de garde dans l'Embranchement d'Épinal (préservation des ressources en eau), la réfection des vantelles des écluses 29 et 30 VS, la réfection des bajoyers des écluses 15 et 25 VM, la réfection du génie civil de l'écluse 43 VM, le changement de vantelles à l'aval de l'écluse 44 VM*

- Insuffisance des points d'amarrage sur le canal des Vosges notamment dans la vallée de Thiérouze

Une étude « schéma directeur des services aux usagers » est actuellement en cours. Elle fera notamment état des besoins en points d'amarrage

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le Canal des Vosges

- Envasement sévère des biefs 33, 34, 42 VM et sur le bief de partage

Une bathymétrie montre effectivement une insuffisance de mouillage sur les biefs incriminés. Un marché à bon de commande pour le curage de ces biefs est en cours et les travaux seront réalisés pour 2014 et 2015.

- État critique de l'écluse 15 VM

Des travaux seront prévus en 2014 ou en 2015 (dates non connues). Elle devrait faire l'objet de travaux de génie civil sur les bajoyers.

- Berges abîmées notamment à Girancourt

Des travaux de réfection de berges sont inscrits dans les programmes de travaux de l'UTI Canal des Vosges en 2014

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le Canal de la Meuse

- Présence d'embâcles (troncs, branches) et de végétation aquatique dans le canal de la Meuse

La présence des embâcles est due aux travaux entrepris pour respecter le rectangle de navigation. Ces travaux ont été réalisés par une entreprise extérieure et il est possible que quelques résidus aient subsisté. Les crues ont poussés ces résidus vers la dérivation et ils se sont ainsi retrouvés dans le chenal navigable. L'UTI Meuse-Ardennes s'est rendu ensuite sur place pour retirer ces résidus.

Concernant la végétation aquatique, un programme de faucardage a été réalisé en septembre 2013 dans le bief 30 de Stenay. Une campagne complète a été réalisée en aval de Verdun. L'amont de Verdun n'a malheureusement pu être traité qu'avec des moyens limités

- Rectangle de navigation non respecté en raison de la présence de branches et d'arbres empiétant sur la passe navigable

Des travaux externalisés à une entreprise ont été entrepris pour respecter le rectangle de navigation

- Pannes récurrentes des ouvrages sur le canal de la Meuse

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le Canal de la Meuse

- Manque de points d'amarrage en amont et en aval des écluses et manque de points d'avitaillement en carburant

Une étude « schéma directeur des services aux usagers » est actuellement en cours. Elle fera notamment état des besoins en points d'amarrage et en point d'avitaillement en carburant

- Végétation omniprésente à proximité des panneaux de signalisation

Une campagne de fauchage s'est tenue entre Mouzon et Givet en août et septembre 2013.

- Plaisanciers satisfaits de leur séjour sur le canal de la Meuse
- Sympathie des agents et éclusiers
- Belles infrastructures au niveau des ports de plaisance

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le CMR Est

- Saturation du port de plaisance de Nancy

Une réunion s'est tenue entre VNF et la mairie de Nancy en novembre 2013 sur ce sujet. Un rapport a été rédigé au maire de Nancy concernant les projets d'évolution du port incluant la possibilité d'extension de la capacité d'accueil. Les décisions seront prises après les échéances électorales.

- Les plaisanciers demandent une plaquette de communication expliquant le fonctionnement des écluses automatisées sur CMR Est

Une plaquette de communication est en cours d'élaboration à l'ADVE

- Mauvais état de l'écluse de Varangéville

Des travaux de réfection du génie civil ont été réalisés lors du chômage de novembre-décembre 2013 (travaux sur les bajoyers, enclave de porte, changement des échelles de sas). Pour ce qui concerne les lisses de guidage sur cette écluse, un budget spécifique a été demandé dans le cadre de l'EPRD 2014. La partie émergée des bajoyers de cette écluse a été réparée début 2014 (chantier en régie qui consistait en la reconstitution des moellons manquants par un béton coffré, le rejointoiement de la maçonnerie et la réalisation d'un enduit)



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le CMR Est

- Boulons qui dépassent à l'écluse 22 de Dombasle

L'UTI a remédié à ce problème en juin 2013.

- Présence d'arbres en rive droite du bief 27 de Nancy rendant les croisements impossibles

Une intervention d'abattage et d'élagage a été réalisée en septembre 2013

- Mauvais état du chemin de halage à Varangéville

Le problème a été traité durant le chômage de novembre 2013

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le CMR Ouest

- Perte de temps pour le passage au tunnel de Mauvages

Un arrêté préfectoral a été pris le 29/05/2013 par la Préfète de Meuse : Les usagers sont autorisés à traverser en navigation libre (par leurs propres moyens) le tunnel de Mauvages durant la période 29 mai au 31 décembre 2013. Le franchissement est autorisé sous réserve de la prise en compte des prescriptions de sécurité suivantes : passage aux horaires habituels des rames, bateaux de commerce prioritaires, prise en charge d'un seul bateau de commerce à la fois selon l'ordre d'arrivée, le nombre de bateaux de plaisance pris en charge simultanément est limité à 2 unités par rame en respectant un espacement de 50 m, accompagnement du bateau tout au long de la traversée par un agent du gestionnaire de la voie d'eau sur la passerelle technique, application des consignes de sécurité données par le personnel d'accompagnement, passage reporté en cas d'atteinte des conditions limites d'exploitation (pollution de l'air), bateaux à passagers ne sont admis qu'avec leur seul équipage, lors de la traversée, aucun bateau ne doit compter plus de 6 personnes à son bord

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le CMR Ouest

- Demande le débroussaillage aux abords du quai d'attente du souterrain de Foug

Une campagne de fauchage a été réalisée sur le secteur de Foug au cours de l'été 2013

- Présence d'arbres obstruant le chenal navigable et rendant les croisements impossibles dans les biefs 43, 44, 12 et 11

Une campagne d'abattage d'arbres a été réalisée au cours de l'hiver 2013 sur les biefs 43, 44 et 12

- Demande que l'éclairage de l'écluse 27bis de Toul reste allumé jusqu'à 19h30 en hiver.

L'UTI CMRO va étudier le maintien de l'éclairage du site après un passage pendant un temps à déterminer d'une demi-heure à une heure. Pour ce faire, il est nécessaire de câbler les candélabres au droit des points d'amarrage et de compléter l'installation électrique par une temporisation. L'UTI étudie la faisabilité de cette réalisation qui pourrait être opérationnelle en 2014



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Synthèse des observations sur le canal des Ardennes

- Demande de dragage entre l'écluse 6 de Pont-à-Bar et l'écluse 5 de Saint-Aignan, en aval de l'écluse 3 de Malmy, à l'écluse 1 du Chesne

Des travaux de dragage sont prévus en 2014 sur le versant Meuse à hauteur des crédits alloués à ce type d'opération. Les secteurs traités seront les biefs 2 de la Cassine, 3 de Malmy et 4 de Saint-Aignan

- Les usagers sont préoccupés par le devenir des maisons éclusières sur cet itinéraire



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est,
23 mai 2014

Synthèse des observations sur le canal Champagne Bourgogne

- Mariniers se plaignent des conditions de passage dans le tunnel de Balesmes : perte de temps car un seul bateau à la fois dans le tunnel

Il est toujours possible de passer à plusieurs bateaux dans le tunnel mais en respectant une distance de 800 m entre chaque bateau. Cette distance existait déjà mais il n'y avait aucun moyen de contrôler. Une instrumentation va être mise en place dans le tunnel pour contrôler. Mais en pratique, le temps d'éclusage aux 2 extrémités du bief de partage permet largement de ménager cet écart de 800 m.

- 2013 a été marquée par l'incident survenu au Pont-Levis de Marnaval



Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est,
23 mai 2014

Zones de sécurité au niveau des barrages

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Arrête :

ARTICLE 1^{er}

Dans le département de la Moselle, sur le canal de la Marne au Rhin de la limite des départements de la Meurthe et Moselle et de la Moselle à l'amont de l'écluse de RECHICOURT PK 222,400 et sur la Moselle canalisée, d'une manière générale, il est interdit à toutes personnes non autorisées, y compris aux pêcheurs, de naviguer (sauf pour les bâtiments faisant route au droit des écluses), stationner, circuler (même à pied) sur l'ensemble du domaine public fluvial terrestre et en eau relatif aux écluses et barrages dans la zone délimitée comme suit pour chaque ouvrage :

- 50 m à l'amont, comptés à partir des portes amont ou des bouchures,
 - 50 m à l'aval, comptés à partir des portes aval ou des bouchures,
- à l'exclusion des chemins de halage ou de service.

Des dispositions plus contraignantes pourront être prises pour certains ouvrages.

ARTICLE 2

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de la Moselle, Monsieur le Directeur Départemental de la sécurité publique de la Moselle, Monsieur le Colonel commandant de Groupement de Gendarmerie de la Moselle, Monsieur le Responsable de la Subdivision de la Navigation de METZ, représentant le Chef du Service de la Navigation du Nord-Est, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

NANCY, le - 6 JUIL. 2005

Pour le Préfet
et par délégation
Le Chef du Service de la
Navigation du Nord-Est ,



Didier CAUVILLE

Dire

Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

La problématique – Les risques

La problématique étudiée est celle d'une chute à l'eau à proximité d'un barrage en amont ou en aval

- deux risques majeurs sont identifiés
 - Pour une chute à l'amont, le risque d'entraînement qui conduirait à être happé par le barrage
 - Pour une chute à l'eau à l'aval, la présence de zones extrêmement turbulentes





Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

Distances de sécurité à l'amont des barrages

- Cas de figure étudié : celui d'une chute à l'eau en amont d'un barrage et la distance nécessaire au nageur pour rejoindre la rive
 - Méthodologie de l'étude : modélisation 3D (TELEMAC) sur la base relevés bathymétriques.
 - Hypothèse de calcul : débit correspondant à l'atteinte de la marque I (premières restrictions à la navigation)
- L'étude est en cours et se basera sur l'étude de deux barrages Villey-le-Sec et Jouy-aux-Arches
- Les résultats seront transposés sur les autres barrages de la rivière Moselle, dès achèvement de l'étude confiée au CETMEF, 1^{er} semestre 2014



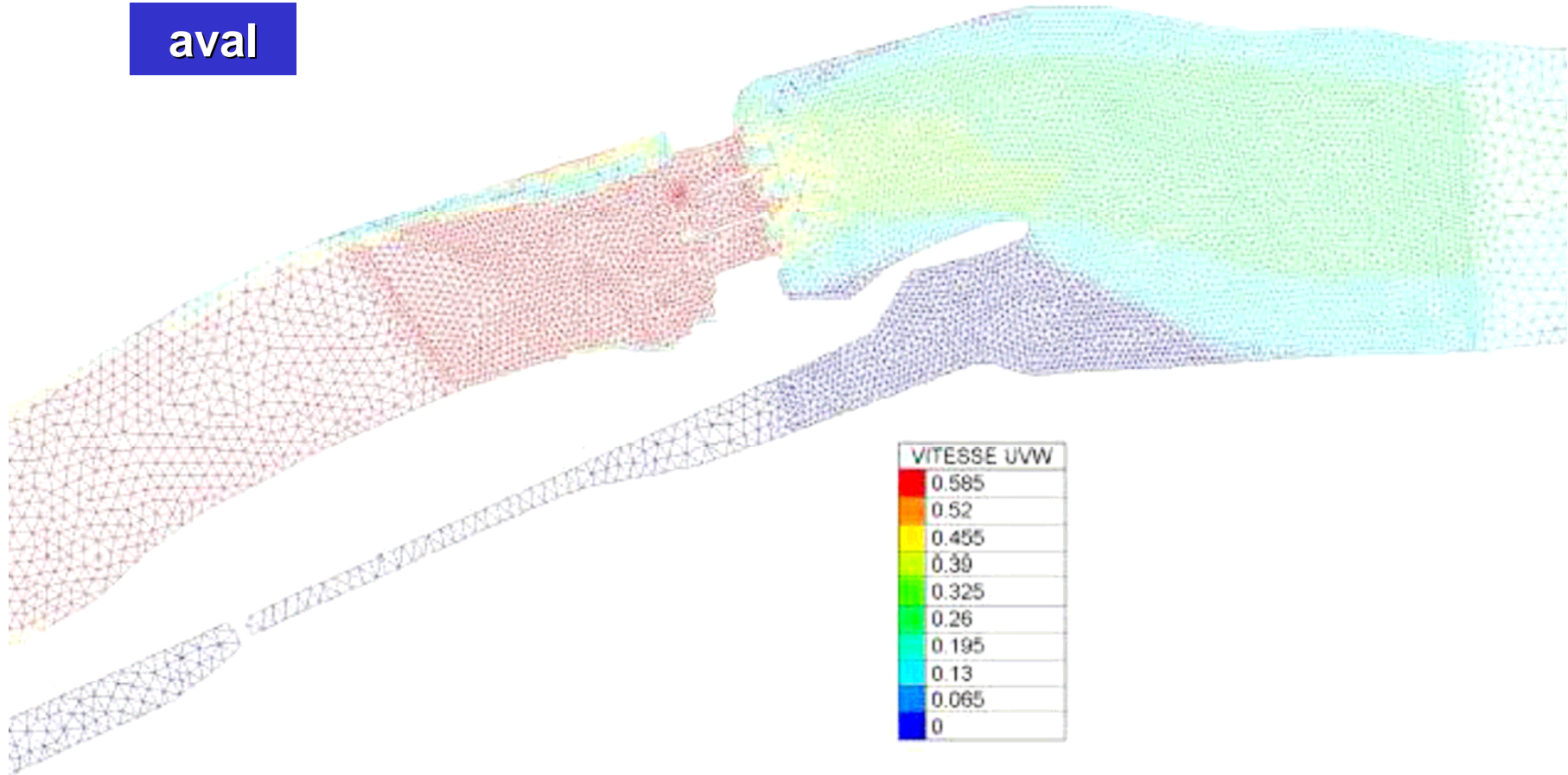
Réunion de la Commission Locale des Usagers du Nord-Est, 23 mai 2014

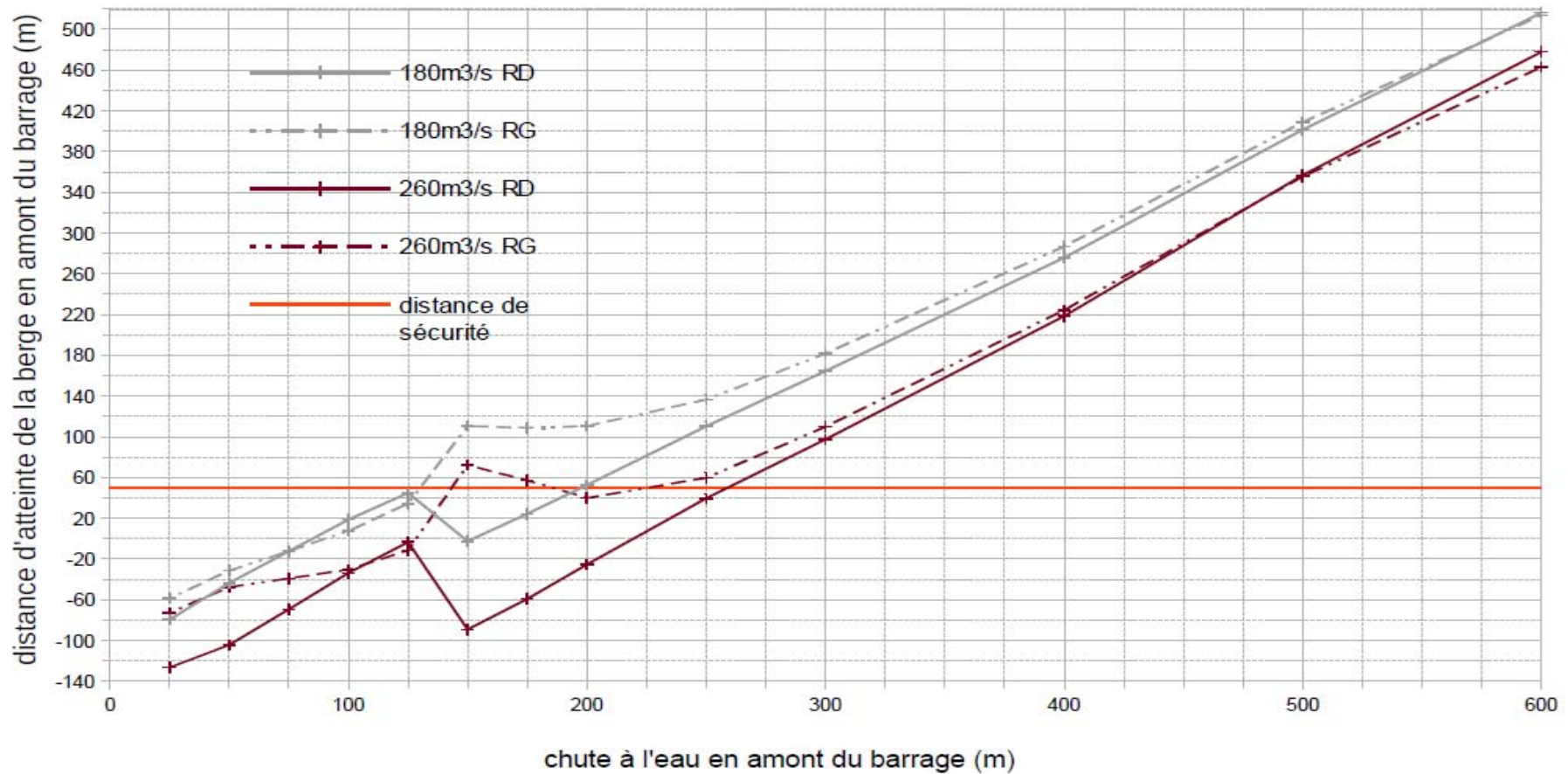
Résultats 3D pour 180 m³



aval

amont





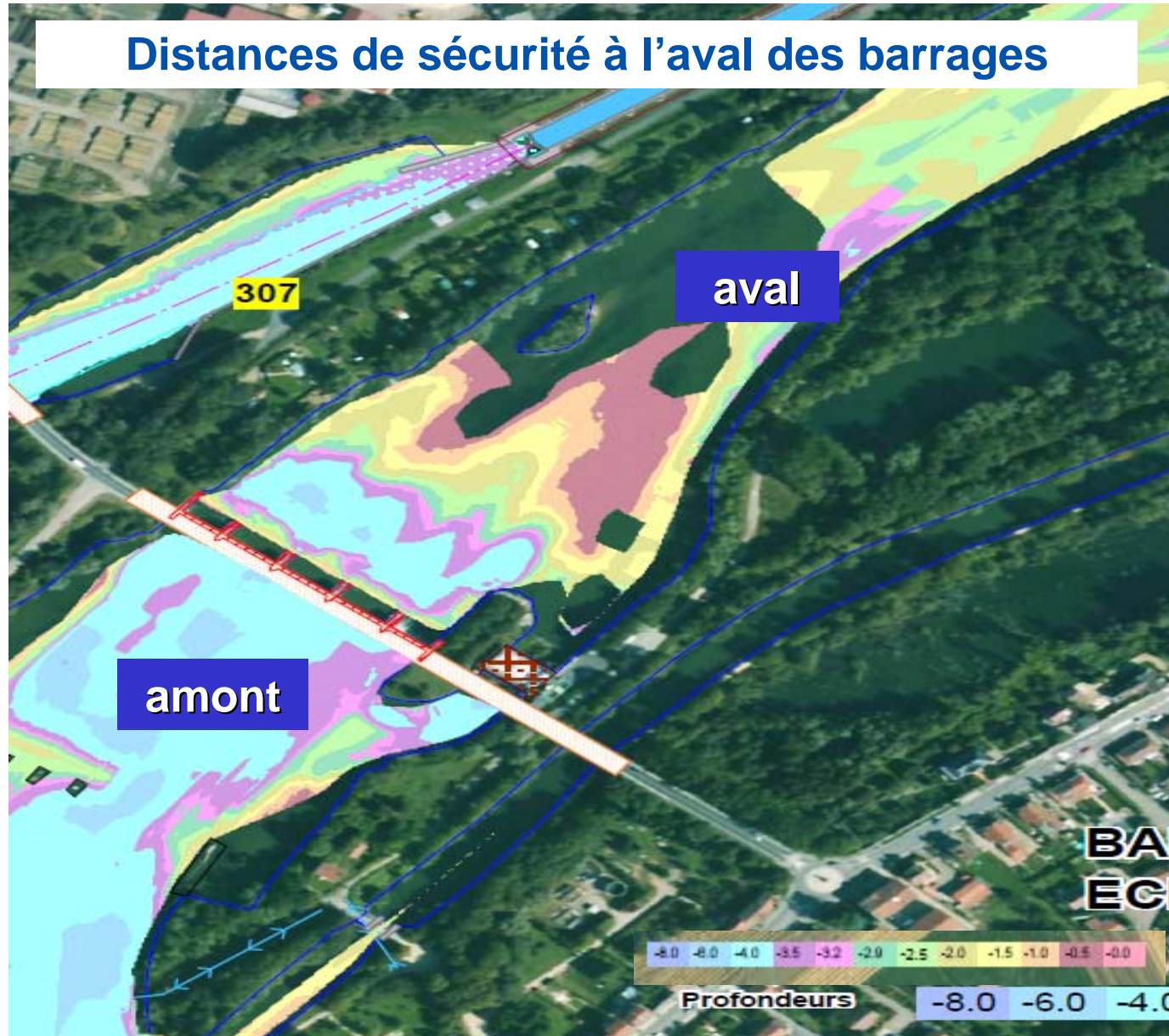
Ainsi, par exemple, si une personne tombe à 300 m en amont du barrage et se dirige vers la rive droite (RD), elle atteint la berge (RD) à des distances d'environ 165 m et 100 m du barrage pour des débits respectifs de 180 m³/s et 260 m³/s .

4 - Conclusion

En conclusion, avec une distance de sécurité de 50 m, la distance limite en amont du barrage qui permet au nageur tombé à l'eau de rejoindre la berge sans être happé par une des vannes du barrage est d'environ :

- 200 m si le nageur se dirige vers la rive droite, pour un débit de 180 m³/s
- 125 m si le nageur se dirige vers la rive gauche, pour un débit de 180 m³/s
- 250 m si le nageur se dirige vers la rive droite, pour un débit de 260 m³/s
- 225 m si le nageur se dirige vers la rive gauche, pour un débit de 260 m³/s

Distances de sécurité à l'aval des barrages



**JOUY
AUX
ARCHES**



KOENIGSMACKER

Les pistes de travail

- **En amont des barrages :**
 - Mise en place d'une interdiction de présence de bateaux variable en fonction du risque d'entraînement
 - L'interdiction de 50m en amont pour les piétons ne sera pas modifiée
- **En aval des barrages :**
 - Mise en place d'une interdiction commune aux bateaux et aux piétons pour être en dehors de la zone de turbulence