

## COMPTE RENDU DE REUNION

**objet** réunion de la commission des usagers du 5 juin 2013

**référence** ADVE/AC/XL/SV/964



<p><b>Réunion du 5 juin 2013</b></p> <p>à la salle Vadot, avenue Milton à Nancy</p> <p><b>Rapporteur</b> : Sylvana VUYBERT</p>	<p><b>Participants</b></p> <p><b>Activité "Transports"</b>  Olivier DELCOURT (CNBA)  Claude DELMEIZ (marinier du Bateau KIEV, représentant de Bruno COSSIAUX CNBA)  Jean-Paul ETIENNE (représentant de Gérard STARCK AUTF)  Hélène RAGAZZINI (CFNR, représentante CAF)</p> <p><b>Activité "Plaisance"</b>  Jean-François COUR (Ligue de Lorraine de Voile, représentant le CNOSF)  Jean-Marie LEPINE (ANPEI)  Pierre PEETERS (ANPEI)  Patrice YAX (Navig'France, représentant de l'association des loueurs de bateaux d'Alsace, de Lorraine et des Ardennes)</p> <p><b>Catégorie "Experts"</b>  Major Patrick BEAUVOIR (Brigade Fluviale Metz)  Antoine BERENWANGER (Navisco 2000, représentant La Glissoire)  Patrick BIDARD de la NOE (France Agrimer Lorraine)  Jean-Paul ETIENNE (GCL)  Jean-Louis GILLET (Fédération de Pêche 54, représentant URGE)  Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale Metz)</p> <p><b>VNF :</b>  Corinne de LA PERSONNE (directrice territoriale)  Anne DERYCKE (AMPF)  Michelle LAQUENAIRE (ADVE)  Sylvana VUYBERT (ADVE)  Daniel BALY (AEGT)  Jean-Marie HAM (AEME)  Xavier LUGHERINI (ADVE)  Luc VUIDART (AEME)</p> <p><b>Excusés :</b>  Bruno COSSIAUX (CNBA)  Régis DUMAY (Ardennes Nautisme)  Jean-Michel THIEBAUT (CAL)  Marie-Pierre SCHALLER (FFPP)</p> <p><b>Absents :</b>  Association Française des Ports Intérieurs  Dutch Barge Association  Fédération des Industries Nautiques  Conseil supérieur de la navigation de plaisance et des sports nautiques  Unicem Lorraine  Union des Chargeurs fluviaux de Lorraine  France Hydro-électricité</p>
--	--

**Diffusion** : Participants, Direction Territoriale Nord-Est, VNF – DIEE, VNF – DEV

Corinne de LA PERSONNE ouvre la séance et invite les participants à se présenter.

Michelle LAQUENAIRE présente l'ordre du jour de la réunion et précise que le diaporama sera transmis à chaque participant avec le compte-rendu. Tous les documents seront également mis en ligne sur le site internet de la DT Nord-Est [www.nordest.vnf.fr](http://www.nordest.vnf.fr) dans la rubrique "Commission des Usagers".

## 1 – Bilan sur les conditions de navigation en 2012

Jean-Marie HAM présente les statistiques des arrêts de navigation sur les différents itinéraires de la DT Nord-Est. Les chiffres présentés proviennent de l'outil "Avis à la Batellerie" et mettent en exergue les arrêts de navigation en heures, le nombre de bateaux bloqués et le nombre d'évènements (évènements climatiques (crue, étiage, glace), arrêts liés aux chômages, travaux, manifestations nautiques, grèves, pollutions, accidents, dysfonctionnements) par itinéraire entre 2005 et 2012. Tous les types de bateaux sont comptabilisés dans ces statistiques.

Antoine BERENWANGER signale que les problèmes liés à la gestion des ressources en eau sur le canal des Vosges sont récurrents notamment depuis la mise en place des transports de sable pour la Société SAGRAM. Trois bateaux font deux tournées par jour sur 4 biefs du canal des Vosges et l'eau est gaspillée car des bassinées sont parfois effectuées à vide. Il arrive très souvent que d'autres marinières rencontrent des manques d'eau dans ce secteur. Antoine BERENWANGER prétend d'ailleurs que la priorité est donnée aux bateaux SAGRAM au détriment des autres bateaux.

*Corinne de LA PERSONNE reconnaît qu'il existe un problème réel d'alimentation sur le canal des Vosges. Il existe des fuites au niveau du port d'Épinal. Pour y remédier, une porte de garde à Épinal a été construite et un travail important de colmatage des fuites est en cours. Des travaux d'étanchéité vont être réalisés dans le port d'Épinal mais VNF n'a pas les moyens de financer l'étanchéité complète du port. Les travaux lourds entrepris sur ce secteur ont pour but de garantir une alimentation en eau ; l'eau prélevée dans la Moselle doit être consommée avec efficacité et ne doit pas se disperser par ailleurs. De plus, elle affirme que les bateaux SAGRAM n'ont pas la priorité sur les autres bateaux de commerce.*

Olivier DELCOURT signale qu'au regard des conditions climatiques de ces derniers mois, il ne devrait en principe pas y avoir de problème d'eau sur le canal des Vosges cette année.

*Corinne de LA PERSONNE pense qu'on ne peut rien affirmer pour l'instant bien qu'à l'heure actuelle, les réservoirs soient pleins. On ne sait pas quelles seront les conditions climatiques dans les semaines à venir : (une période de longue sécheresse peut toujours arriver)*

*Jean-Marie HAM signale qu'effectivement, on part avec une bonne base pour les ressources en eau. Les conditions de cette année sont bien meilleures que celles de l'année dernière. Par ailleurs, il ajoute qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, des éléments réglementaires vont également s'imposer : les débits réservés vont passer du 1/40<sup>ème</sup> du module au 1/10<sup>ème</sup>. La DT va devoir réduire ses prélèvements dans le milieu naturel (à partir de l'année prochaine les prélèvements seront inférieurs à ceux effectués jusqu'à présent). Une étude est en cours sur l'ensemble de la DT pour déterminer précisément quels sont les débits qu'il sera possible de prélever dans les cours d'eau et estimer l'impact sur l'alimentation des canaux. La DT ne détient pas encore les éléments de réponse mais cette nouvelle réglementation aura certainement un impact extrêmement important sur la gestion hydraulique. Le résultat de cette étude sera connu en début d'année prochaine.*

Par ailleurs, Jean-Marie HAM signale que lorsque les fuites apparaissent sur les parties supérieures des canaux, la DT a tendance, en période d'étiage, à baisser le niveau des canaux pour qu'il y ait moins de fuites et pour permettre le maintien de la navigation.

Olivier DELCOURT signale que ces restrictions de navigation font perdre du tonnage aux marinières.

## 2 – Travaux et investissements réalisés sur le réseau de la DT Nord-Est en 2012

### a) Canal des Vosges

Daniel BALY présente les travaux réalisés sur le canal des Vosges en 2012. Il est à noter que l'investissement consacré aux travaux lourds est assez important et représente 3 167 535 €. Les principaux chantiers réalisés sont :

- Achèvement du remplacement des vantaux des écluses 35 à 46 VS et 3 à 8 VS (au total 22 portes ont été changées),
- Lancement d'un programme de travaux sur l'Embranchement d'Épinal permettant de maintenir l'alimentation en eau de ce secteur (lancement de la construction d'une porte de garde qui sera achevée en 2013),
- Travaux de construction d'une porte de garde à Flavigny-sur-Moselle,
- Travaux d'étanchéité sur la rigole de Bouzey.

Les autres investissements effectués sur le canal des Vosges en 2012 ont été présentés par catégorie de travaux : cf diaporama.

Pierre PEETERS signale que les bajoyers des écluses du canal des Vosges sont très endommagés. Pour que la navigation continue sur cette voie navigable, il est important de procéder à des travaux de réfection (présence de trous).

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'un inventaire des écluses à restaurer a été réalisé. Elle explique toutefois que les budgets de VNF ne sont pas en hausse, ils sont même fragilisés en raison de la crise actuelle. La priorité de l'établissement est le grand gabarit et le réseau connexe. Le canal des Vosges est classé en réseau saisonnier, il ne constitue donc pas une priorité. Toutefois, la directrice territoriale a proposé à la direction générale de VNF de réaliser des études d'itinéraire sur le réseau saisonnier : le but étant d'évaluer les moyens financiers incompressibles pour garantir à minima la maintenance du canal. Il ne sera pas possible de réaliser une régénérescence des ouvrages sur le canal des Vosges comme sur la Moselle. On souhaite malgré tout garantir une certaine fiabilité. VNF souhaite également travailler avec les territoires et les acteurs des territoires (élus, régions, départements, communautés de communes, entreprises, usagers).*

Pierre PEETERS se dit très inquiet quant au devenir du canal des Vosges.

*Pour Corinne de LA PERSONNE VNF maintiendra d'autant mieux son réseau saisonnier en état de navigabilité que l'établissement ne sera pas seul pour réaliser les travaux d'infrastructures.*

Pierre PEETERS signale qu'il y a des contradictions entre le discours de VNF et les orientations pour développer le transport fluvial. En effet, tous les gros budgets sont destinés au grand gabarit (Seine, Moselle, Rhin, Rhône) au détriment du reste du réseau navigable.

### b) Canal entre Champagne et Bourgogne

Daniel BALY évoque les deux principaux investissements en cours sur le canal entre Champagne et Bourgogne :

- Un programme pluriannuel de mise en sécurité du tunnel de Balesme a été réalisé pour un montant de 3 630 000 € (première phase de la mise en place d'un réseau de communication de sécurité pour les interventions des secours, d'un réseau de surveillance, de télétransmission et de télésurveillance). Ces travaux se poursuivront en 2013 pour permettre une mise aux normes du tunnel permettant une navigation en toute sécurité,
- Un programme pluriannuel de travaux sur les barrages réservoirs est également prévu. En 2012, des travaux ont été réalisés sur le barrage de la Liez pour assurer sa stabilité de manière à ce qu'il puisse être rempli à sa cote maximum dans un objectif de garantir la sécurité de l'alimentation en eau dans le respect de la sécurité des populations.

Les autres investissements effectués sur cette voie en 2012 ont été présentés par catégorie de travaux : cf diaporama.

c) Canal de la Marne au Rhin Est et Embranchement de Nancy

Daniel BALY évoque les différents chantiers sur le CMR Est et l'Embranchement de Nancy :

- Un programme de travaux lors du chômage, correspondant à des remplacements de vantaux sur les écluses du CMR Est et des travaux de réfection de bajoyers sur les écluses de l'Embranchement de Nancy,
- Un programme pluriannuel de remplacement des systèmes de pompage. Ce programme se poursuit à raison de 2 ou 3 pompes par an,
- Un programme pluriannuel de sécurisation des digues du bief 27 du CMR Est qui traverse l'agglomération de Nancy.

d) Canal de la Marne au Rhin Ouest

Daniel BALY fait part des travaux sur le canal de la Marne au Rhin Ouest :

- Dragage du port de Toul,
- Équipements de sécurité : repositionnement et remplacement d'échelles, remplacement de bollards etc.,
- Poursuite du remplacement des lisses de guidage dans le tunnel de Mauvages,
- Réfection de l'étanchéité du pont-canal de Chantereine.

Les usagers reviennent sur le tunnel de Mauvages. Ils déplorent le fait qu'il n'y ait aucun moyen de communication une fois à l'intérieur. Ils préfèrent le passage au moteur plutôt qu'avec le toueur. Néanmoins, ils estiment qu'il y a entrave à la navigation puisqu'un seul bâtiment à la fois est autorisé à franchir le tunnel. Les bateaux perdent souvent une demi-journée avant de pouvoir franchir l'ouvrage.

*Corinne de LA PERSONNE signale que le toueur ne sera pas remis en service, il ne peut plus avoir de permis de navigation. Dans tous les cas, ce système était devenu trop vétuste et dangereux pour les agents, car le toueur présente un réel problème de sécurité. De plus, il n'y a pas de renouvellement d'air dans le tunnel de Mauvages (air stagnant), c'est pourquoi les bateaux ne sont pas autorisés à franchir l'ouvrage à la chaîne. Le tunnel est équipé de nombreux capteurs de CO<sub>2</sub> et il existe un système d'alerte qui se met en marche dès que le seuil de CO<sub>2</sub> est atteint (le seuil programmé est d'ailleurs très bas). Madame la Préfète de Meuse a signé un arrêté autorisant le maintien de la navigation sans toueur mais avec des conditions très restrictives de navigation. Le système des rames au niveau des cadences est maintenu (2 rames par jour), cependant la directrice territoriale va proposer à la Préfète de Meuse la mise en place de la navigation à la demande à partir de 7h00 jusqu'à 19h00 (sortie de tunnel) pour les bateaux de commerce et de 9h00 à 18h00 pour les bateaux de plaisance. Tous les bateaux devront être accompagnés tant que des moyens de communication adéquats ne seront pas mis en place dans l'ouvrage. Il est envisagé de mettre en place un câble rayonnant dans le tunnel comme cela est fait dans le tunnel de Balesme. L'installation d'un tel câble représente un investissement de 1 à 2 millions d'euros.*

e) Canal de la Meuse et canal des Ardennes

Daniel BALY présente les différents chantiers réalisés sur le canal de la Meuse et le canal des Ardennes :

- Des travaux de défense de berges,
- Reprise des automates anciens,
- Les travaux de reprise de l'étanchéité de vantaux et de réfections de bajoyers,
- Des dragages pour retirer les atterrissements dûs aux crues,
- La construction d'une porte de garde à grand gabarit à Givet pour permettre l'extension du gabarit des bateaux pour l'accès aux carrières.

Olivier DELCOURT signale que la largeur des écluses pose problème sur le canal des Ardennes. Les bajoyers y sont très abimés ce qui réduit la largeur des ouvrages, certains bateaux ont beaucoup de difficultés pour franchir les écluses.

*Daniel BALY lui répond que des réfections de bajoyers sur les ouvrages du canal des Ardennes sont prévues lors du prochain chômage du 14 octobre au 29 novembre 2013.*

f) Moselle

Daniel BALY présente les travaux réalisés sur la Moselle en 2012 :

- Programme de remise à niveau des barrages pour permettre la sécurité de la tenue du plan d'eau mais aussi la sécurité des populations (remplacement d'une vanne sur le barrage d'Argancy, remplacement de treuils aux barrages d'Apach et Koenigsmacker, remplacement de chaînes de manœuvres aux barrages de Pont-à-Mousson et Pompey),
- Programme de remise à neuf des organes de manœuvre des écluses (vérins, centrales hydrauliques) : intervention en 2012 sur l'écluse de Metz,
- Travaux de remplacement de vantaux à l'écluse de Pagny-sur-Moselle suite aux accidents des bateaux PURA VIDA et PANDA,
- Programme de remise en service des écluses petit gabarit sur la Moselle (remise en service de l'écluse de Richemont en 2012),
- Mise en place de lisses de guidage.

Au total, toutes voies confondues, la **DT Nord-Est a investi plus de 30 millions d'euros en 2012.**

### 3 – Travaux et investissements prévus sur le réseau de la DT Nord-Est en 2013

a) Canal des Vosges

Une grande partie des travaux prévus pour 2013 ont déjà été réalisés lors du chômage qui a eu lieu en mars :

- Achèvement de la construction d'une porte de garde sur l'embranchement d'Épinal,
- Achèvement de la porte de garde Flavigny-sur-Moselle,
- Réalisation de travaux d'étanchéité sur le bief de partage,

A partir du mois d'octobre 2013, il est prévu le remplacement de tous les automates et organes de manœuvre (pompes hydrauliques) des écluses 35 à 46 VS.

b) Canal entre Champagne et Bourgogne

Les travaux prévus en 2013 sont :

- Reconstruction d'abris pour y loger les automates et les centrales hydrauliques,
- Travaux pour la mise en sécurité du tunnel de Balesme,
- Études pour la mise en sécurité du barrage de la Mouche et travaux en cours sur le barrage de la Liez.

Antoine BERENWANGER rappelle qu'il était prévu lors de ce chômage de draguer entre Saint-Dizier et Vitry et demande si cela a été réalisé.

*Le dragage n'a pas eu lieu pendant la période de chômage. Toutefois, une campagne de dragage est en cours de l'écluse 71 de Vitry à l'écluse 63 de Perthes depuis le début du mois de juin jusqu'à la fin du mois d'octobre 2013.*

c) Canal de la Marne au Rhin Est et Embranchement de Nancy

Les travaux prévus en 2013 :

- Confortement des digues du bief 27 de Nancy,
- Confortement de berges
- Remplacement de vantaux,
- Travaux de réfection de bajoyers,
- Dragage de l'Embranchement de Nancy qui devrait se terminer pour le 15 juillet 2013.

Pierre PEETERS demande où seront stockés les dépôts de ces dragages.

*Des bassins de rétention ont été mis en place à l'endroit où des travaux ont été réalisés avec la CUGN. L'objectif serait d'installer définitivement ces bassins de rétention qui pourraient être réutilisés pour d'autres dragages.*

Antoine BERENWANGER signale que le bajoyer rive droite de l'écluse de Varangéville est très abîmé (présence de trous) et que la situation empire de jour en jour.

*Des travaux de réfection du génie civil de cette écluse (bajoyer, enclave de porte, changement d'échelles de sas) sont programmés lors du prochain chômage qui aura lieu du 12 novembre au 12 décembre 2013.*

Jean-Marie LEPINE signale que les balises et bouées ne sont pas bien placées dans l'étang de Réchicourt, certaines bouées se sont déplacées vers des endroits où il n'y a que peu de fond. L'important est de bien matérialiser le chenal navigable pour les navigants qui ne connaîtraient pas trop le secteur.

*L'UTI CMRE-EN va être avertie de ce problème pour y remédier.*

Patrice YAX confirme qu'effectivement certains clients de la base de location Navig'France auraient tendance à aller naviguer dans l'étang plutôt que suivre le chenal navigable.

Jean-Louis GILLET signale qu'un problème similaire existe également à Parroy (les bouées se trouvent dans l'ancien bras du canal) et le panneau qui indique le chenal de navigation n'existe plus. D'autre part, un élagage a été réalisé de Dombasle à Xures cet hiver et toutes les branches sont restées pendues dans les arbres. Cela est dangereux d'autant plus qu'il s'agit d'un lieu de passage de cyclistes notamment.

Corinne de LA PERSONNE propose aux usagers de faire remonter les problèmes à traiter en priorité en veillant à bien les localiser.

d) Canal de la Marne au Rhin Ouest

Les travaux prévus en 2013 :

- Réfection de bajoyers d'écluses,
- Étanchéité de portes d'écluses,
- Remplacement de lisses (renouvellement d'un marché),
- Visites d'inspection détaillée dans le but de fixer précisément l'état physique du tunnel de Mauvages.

e) Canal de la Meuse et canal des Ardennes

Les travaux prévus en 2013 :

- Achèvement de la porte de garde de Givet,
- Remplacement d'automates anciens,
- Travaux ponctuels de stabilisation de berges,
- Programme d'étude sur le barrage du Bairon en vue d'assurer la réalisation de gros travaux de restauration de la digue maçonnée (prévus pour 2015).

Olivier DELCOURT a entendu dire qu'il existe un programme de reconstruction des barrages de la Meuse et souhaite en savoir plus.

*Le conseil d'Administration de VNF a retenu VINCI pour la reconstruction des 29 barrages de la Meuse et de l'Aisne parmi les 4 candidats en lisse. Le dialogue entre VNF et VINCI est en place pour établir le contrat de partenariat public/privé pour cette reconstruction. L'objectif est la signature de ce contrat financier pour le mois d'octobre 2013. Le programme de VINCI est de reconstruire ces 29 barrages entre 2016 et 2020. La reconstruction des barrages de la Meuse est prévue de l'aval vers l'amont.*

Pierre PEETERS demande comment VINCI sera payé pour cette prestation.

*VNF remboursera l'investissement réalisé sur 30 ans. Cette entreprise est l'acteur financier, le constructeur et le gestionnaire des ouvrages pendant 30 ans. Au bout des 30 ans, les ouvrages reviendront à VNF qui devra se charger à nouveau de leur entretien et exploitation.*



f) Moselle

Les travaux prévus en 2013 :

- Achèvement des travaux de restauration du barrage d'Argancy,
- Achèvement du remplacement des treuils sur les barrages de Koenigsmacker et Apach,
- Lancement d'un nouveau programme de travaux sur les barrages amont d'Aingeray, Villey-le-Sec et Chaudeney-sur-Moselle,
- Remise à neuf de l'écluse petit gabarit de Metz,
- Travaux de remplacement de vérins hydrauliques sur les écluses de Talange et Koenigsmacker,
- Programme pluriannuel de remplacement de vantaux et de restauration de bajoyers à l'écluse d'Ars-sur-Moselle,
- Remplacement de l'éclairage sur les terre-pleins d'écluses.

Au total, la DT Nord-Est devrait investir près **de 22 millions d'euros en 2013**.

Pierre PEETERS demande à ce que l'herbe soit coupée devant les panneaux sur la Moselle.

Antoine BERENWANGER revient sur les clichés qu'il a pris sur la Moselle et qu'il a remis à l'ADVE. Il propose de les commenter lors d'une réunion.

*Corinne de LA PERSONNE lui propose de rencontrer à la fois le responsable d'exploitation de l'UTI Moselle et le responsable de l'arrondissement Environnement Maintenance Exploitation pour évoquer ensemble ces différents problèmes afin d'y remédier.*

Par ailleurs, Corinne de LA PERSONNE signale que VNF doit réécrire les Règlements Particuliers de Police (RPP) de chacun des itinéraires. La DT Nord-Est doit en réécrire quatre pour :

- L'itinéraire Canal Marne au Rhin et Canal de la Sarre en lien avec la DT de Strasbourg,
- L'itinéraire de l'ancien canal de l'Est qui comprend canal des Vosges, canal de la Meuse, Petite Saône et canal des Ardennes en lien avec la DT Rhône-Saône et la DT Bassin de la Seine,
- L'itinéraire Saône-Marne qui comprend le canal entre Champagne et Bourgogne,
- L'itinéraire Moselle grand gabarit (Moselle non internationale).

Les usagers vont être consultés pour l'écriture de chacun de ces itinéraires. Ces Règlements Particuliers de Police doivent être validés pour le 1<sup>er</sup> septembre 2014.

Pierre PEETERS demande s'il sera possible de voir les projets de RPP avant leur envoi en préfectures pour que les usagers puissent en prendre connaissance et formuler d'éventuelles remarques.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'elle avait bien l'intention d'associer les usagers à la réécriture de ces RPP. Elle propose que les RPP actuels soient mis en ligne sur internet avec le présent compte-rendu et le diaporama de cette réunion.*

#### **4 – Consommation des crédits investissement cumulés de 2002 à 2012**

Les statistiques des crédits "Investissement" alloués, cumulés de 2002 et 2012, pour chaque voie tant en Infrastructure qu'en Développement ont été présentées.

Cf diaporama

## 5 – Présentation des chômages 2013

Jean-Marie HAM a présenté les chômages 2013 :

- Canal des Vosges : du 01/03/2013 au 29/03/2013 et du 01/03/2013 au 30/04/2013 (porte de garde Embranchement Épinal)
- CMR Ouest : du 01/04/2013 au 28/04/2013
- Moselle canalisée : du 03/06/2013 au 12/06/2013
- Canal de la Meuse : du 15/09/2013 au 13/10/2013
- Canal des Ardennes : du 14/10/2013 au 29/11/2013
- CMR Est : du 12/11/2013 au 12/12/2013

Les travaux réalisés sont les travaux présentés précédemment. (cf diaporama et cartes)

Antoine BERENWANGER demande que la période de chômage du CMR Est prévue en fin d'année 2013 soit mise à profit pour réaliser des travaux dans les écluses de Laneuveville et Varangéville qui se trouvent dans un état critique.

Claude DELMEIZ signale à nouveau que les quais de chargement à Dombasle s'effondrent (SOLVAY).

*Il s'agit d'un quai privé mais ADVE va de nouveau signaler ce problème à l'entreprise SOLVAY.*

Hélène RAGAZZINI en profite pour demander s'il y a des risques de retard pour la réouverture de la Moselle suite à la période de chômage 2013.

*Les travaux en cours sont assez lourds mais pour l'instant il n'y a pas de retard enregistré.*

## 6 – Présentation des chômages 2014

Jean-Marie HAM a présenté les chômages 2014 :

- CMR Ouest : du 03/03/2014 au 30/03/2014
- Canal de la Meuse : du 31/03/2014 au 30/04/2014
- Canal Champagne-Bourgogne : du 31/03/2014 au 27/04/2014
- Moselle canalisée : du 19/05/2014 au 28/05/2014,
- Canal des Ardennes : du 15/10/2014 au 13/11/2014 (versant Meuse) et du 15/10/2014 au 25/11/2014 (versant Aisne)
- Canal des Vosges : du 03/11/2014 au 02/12/2014 et 15/09/2014 au 15/12/2014 (Embranchement d'Épinal)

Corinne de LA PERSONNE signale que les chômages sur la Moselle sont fixés avec la Commission Internationale de la Moselle jusqu'en 2025.

Olivier DELCOURT signale que les chômages pour le canal des Ardennes et le canal des Vosges ont lieu tard dans l'année.

*Les périodes de chômage sont fixées également en fonction de la saison touristique qui se termine vers la fin du mois d'octobre.*

La liste des travaux préconisés lors des chômages 2014 se trouve dans le diaporama. Les membres de la CLU sont invités à le consulter et **à faire remonter avant la fin du mois de juillet** les travaux prioritaires à réaliser qui ne seraient pas listés dans ces tableaux.

Pierre PEETERS signale que lors d'un récent entretien avec le Directeur Général de VNF, ce dernier aurait laissé entendre qu'il autoriserait la navigation à la plaisance à partir de 7h00 sur les itinéraires automatisés à conditions que ceux-ci acceptent une période d'attente pouvant aller jusqu'à 50 minutes en cas de panne entre 7h et 9h.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'elle va revoir ce point avec le directeur général car il existe un problème de disponibilité des agents (cette mesure générerait trop de*



*dérogations horaires pour les agents). La directrice territoriale refuse de laisser naviguer des bateaux sans surveillance sur son réseau.*

Patrice YAX souligne l'effort fourni par la DT Nord-Est en ce qui concerne les horaires de navigation entre Lagarde et Réchicourt puisqu'il y a une harmonisation avec les horaires de la DT de Strasbourg. Toutefois, il souhaiterait désormais une extension des horaires de navigation sur le secteur Lagarde – Nancy.

*Une extension des horaires sur ce secteur n'est pas possible compte tenu des effectifs disponibles.*

## **7 – Problématique de la pratique de l'aviron sur le CMR Est lors des crues de la Meurthe**

Corinne de LA PERSONNE signale que la DT Nord-Est a été saisie à plusieurs reprises en 2012 par le Pôle Aviron France qui souhaitait pouvoir effectuer les entraînements de ses sportifs sur certains biefs du CMR Est pendant les crues de la Meurthe.

*Il n'a pas été possible de donner une suite favorable à cette demande, puisqu'il était nécessaire d'arrêter la navigation pour que les sportifs puissent s'entraîner.*

## **8 – Informations sur les statistiques du trafic**

Xavier LUGHERINI signale que le tonnage transporté (expéditions et réceptions) sur l'ensemble du réseau de la DT Nord-Est a enregistré une baisse de 8,2 % en 2012. Le tonnage sur la Moselle se porte un peu mieux sur les chargements que sur les déchargements.

Même si la Moselle a perdu près de 2 millions de tonnes sur 2 ans, elle représente toujours plus de 80 % de l'ensemble du trafic sur la DT Nord-Est.

Les principales marchandises transportées en 2012 sont :

- Les produits agricoles et oléagineux pour 34,8 %,
- Les combustibles et minéraux solides pour 29,2 %,
- Les produits relevant de la sidérurgie pour 29 %.

Il est à noter toutefois la réalisation en 2012 d'un trafic spot de conteneurs sur la Moselle : réception de conteneurs vides qui ont été chargés d'orge de brasserie au port de Metz et expédiés vers la Chine via Rotterdam.

A l'écluse frontière d'Apach, on constate une légère augmentation des trafics à la descente due aux transports de céréales (agroalimentaire) mais aussi aux réexpéditions de la sidérurgie (combustibles minéraux solides).

On constate par contre une diminution des trafics à la remonte.

Sur les premiers mois de l'année 2013, le trafic total est positif avec des augmentations pour des trafics de l'agroalimentaire et des combustibles minéraux solides, ainsi que le développement d'autres trafics tels que : conteneurs ou trafics de cellulose.

Concernant l'évolution des mouvements de bateaux de commerce et de plaisance aux écluses de comptage entre 2012 et 2011, on constate :

- Une baisse sur la Moselle,
- Une progression sur le CMR Est,
- Une embellie sur le CMR Ouest notamment pour le passage des bateaux de commerce (reprise de Contrisson),
- Une baisse sur le canal de la Meuse hormis à Verdun,
- Une baisse pour toutes les autres voies.

## 9 – Sécurité aux abords des écluses grand gabarit de la Moselle

Corinne de LA PERSONNE signale qu'un accident est survenu aux abords de l'écluse de Thionville avec un pompier qui faisait des manœuvres à plus de 50 m de l'ouvrage comme le veut la réglementation. Celui-ci a été aspiré par le courant d'appel de l'écluse. Il est passé par l'aqueduc de l'écluse, mais en est ressorti vivant, par un larron, grâce notamment à son scaphandre.

Corinne de LA PERSONNE rappelle que des arrêtés ont été pris pour interdire 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 DPF 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.

La DT Nord-Est a réalisé des études avec un mannequin équipé d'un gilet de sauvetage aux abords des écluses de la Moselle pour définir la distance pour laquelle un danger d'aspiration est possible. Les tests ont été effectués à Villey-le-Sec, Thionville et Pagny-sur-Moselle

Cette étude montre qu'il existe deux types de risques en amont d'une écluse :

- Risques liés au mouvement de l'eau lors du remplissage du sas (aspiration),
- Risques liés aux manœuvres des bateaux entrant ou sortant du sas.

Les tests démontrent que le risque d'engouffrement dans la vanne de l'écluse est encore possible à 75 m de l'ouvrage à Thionville ou à 140 m de l'ouvrage à Pagny-sur-Moselle par exemple.

Un arrêté sera prochainement proposé pour délimiter les nouvelles distances de sécurité en amont et aval des ouvrages.

L'idée proposée serait de modifier le temps d'ouverture de la vanne des écluses, ainsi une personne munie d'un gilet de sauvetage ne devrait pas courir de risques d'aspiration. La conséquence directe de modification de temps d'ouverture des vannes est une augmentation du temps de sassement pour les bateaux de 5 à 6 minutes).

Pour autant, le risque perdure pour une personne tombant à l'eau aux abords d'un ouvrage et qui ne serait pas munie de gilet de sauvetage. En conséquence, le port du gilet pourrait être rendu obligatoire dans une zone définie autour des ouvrages.

La DT Nord-Est souhaite proposer :

- Une interdiction de stationner dans les zones de manœuvres et d'accostage des bateaux pour les menues embarcations sauf transit,
- Une zone d'attente obligatoirement située en dehors de la zone de manœuvre, pour les bateaux autres que les menues embarcations,
- Une zone d'attente où le port du gilet de sauvetage est obligatoire. Jean-Marie HAM rappelle d'ailleurs que l'article 3 du RPP sur la Moselle impose le port du gilet de sauvetage au moment du sassement dans les écluses (même pour les artisans à partir du moment où ils sortent de la timonerie ; de nuit ou pas temps de brouillard, le port du gilet est obligatoire même dans la timonerie),
- Pour les piétons, une zone de sécurité interdite totalement et une zone réglementée (définition d'une zone pour laquelle le gilet de sauvetage sera également obligatoire, pour les pêcheurs notamment).

Jean-Louis GILLET demande que si cet arrêté est pris, il lui soit communiqué afin qu'il le fasse figurer dans une brochure destinée à tous les pêcheurs, qui donne notamment toutes les informations pratiques telles que les zones où la pêche est autorisée. Cependant, il signale que les fédérations et les gardes-pêche ne pourront pas faire respecter cette réglementation.

Pierre PEETERS signale que le problème des pistes cyclables se pose également.

*Corinne de LA PERSONNE lui répond qu'une signalisation adéquate sera mise en place.*

Jean-Marie HAM signale que les zones de manœuvre seront complètement interdites hormis pour les agents de VNF. Le port du gilet de sauvetage sera obligatoire aux estacades d'attente (bateaux en stationnement aux abords de l'ouvrage).

Les usagers ne sont pas favorables au port du gilet de sauvetage lorsqu'ils sont en stationnement aux abords des écluses.

## **10 – Bilan Écoute Externe 2012**

Michelle LAQUENAIRE présente le bilan de l'Écoute Externe 2012.

Au total, 255 observations (négatives mais aussi positives) ont été remontées en 2012 à la DT Nord-Est par, en majorité, des interlocuteurs divers pour 59,1 % (presse, collectivités locales et territoriales etc.) ou par des marinières pour 20,4 %.

Les problèmes évoqués sont souvent liés à l'exploitation pour 36,5 % (pannes d'écluses) ou à l'entretien du réseau pour 25 % et concernent le plus souvent le canal des Vosges pour 21,2 % et le canal de la Meuse pour 23,6 %.

Les remarques récurrentes formulées par les usagers sont présentées par voie avec les réponses apportées : Cf diaporama.

Michelle LAQUENAIRE invite les usagers à faire remonter leurs remarques ou les problèmes qu'ils peuvent rencontrer sur le réseau.

## **11 – Informations utiles sur les sites internet de VNF et de la direction territoriale**

Michelle LAQUENAIRE invite les usagers à faire remonter toutes les informations qu'ils jugeraient utiles et qu'ils voudraient voir apparaître sur le site internet de VNF et de la DT Nord-Est (types de rubriques, calcul d'itinéraires etc.).

## **12 – Questions diverses**

Jean-François COUR, représentant des sports nautiques au niveau du Comité National Olympique et Sportif, s'est présenté à tout le monde car il est le nouveau représentant du CNOS à la CLU du Nord-Est en remplacement de Gérard RETTIEN. Il représente au total 70 clubs sportifs et 25 000 licenciés. Ces clubs sont des utilisateurs des plans d'eau. Il juge cette réunion des usagers très intéressante et souhaite, à l'avenir, faire partager les activités des différents sports nautiques qu'il représente (avirons, sports scolaires et universitaires, voiles etc.)

Antoine BERENWANGER signale qu'en période d'étiage, lorsqu'un avis à la batellerie est pris pour indiquer une restriction de navigation (limitation d'enfoncement), ces avis sont généralement pris beaucoup trop tard. Certains bateaux se retrouvent parfois bloqués avec leur chargement sans possibilité de poursuivre leur route.

*Michelle LAQUENAIRE signale qu'avant qu'un tel avis soit pris, la présence d'éventuels bateaux sur le réseau est toujours recherchée, afin d'éviter leur blocage.*

Patrice YAX demande à ce qu'il y ait des avis à la batellerie d'arrêt de navigation lorsqu'on passe en marque 2 au niveau des crues.

*Corinne de LA PERSONNE va donner des instructions pour que des avis soient pris lorsque les marques 1 et 2 sont atteintes en cas de crues.*

Par ailleurs, il demande également que VNF prévienne les bases de location lorsqu'un arrêt de navigation va être pris. Lorsque l'avis à la batellerie paraît, cela est déjà trop tard. Généralement, les clients de la base de location préviennent d'un arrêt avant même que l'avis ne paraisse. Il semblerait que la DT de Strasbourg le fasse systématiquement.

*Corinne de LA PERSONNE signale que sa priorité est de prendre l'avis à la batellerie pour prévenir l'ensemble des usagers et pas de prévenir quelques usagers au cas par cas. Elle va toutefois revoir avec la DT de Strasbourg pour connaître leur organisation interne dans de tels cas.*

Pierre PEETERS signale que les avis à la batellerie ne sont pas simples à lire. Il demande s'il n'est pas possible d'aller à l'essentiel et d'occulter toute la partie réglementation. Les usagers souhaiteraient qu'apparaisse dans le titre de l'avis l'objet et le lieu (par exemple : Arrêt de navigation, panne de l'écluse 33)

*La partie réglementation est obligatoire. Corinne de LA PERSONNE signale qu'il devrait être possible de mettre l'objet de l'avis et le lieu du problème dans le titre.*

Patrice YAX demande si VNF est intéressé de connaître le début et la fin de l'activité de sa base de location. Il explique que son activité a commencé cette année mi-mars, mais la navigation libre n'a commencé que le 1<sup>er</sup> avril. De mi-mars à début avril, les plaisanciers ont subi la navigation à la demande. Il ajoute que sur le territoire de la DT de Strasbourg, la navigation libre a commencé le 17 mars. La fin de son activité est prévue pour le 5 novembre 2013.

*Corinne de LA PERSONNE signale que les saisonniers ne sont embauchés qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril. Elle estime qu'il s'agit d'informations intéressantes mais que pour autant la navigation libre ne démarrera pas plus tôt dans l'année.*

Jean-Louis GILLET signale deux problèmes :

- sur l'ancienne saline de Maixe, les propriétaires ont clôturé tout le DPF jusqu'au canal avec du grillage. Cela représente en tout 250 mètres qui sont inutilisables dans les baux de pêche,
- à la "Michonette" à Toul, le panneau d'interdiction et le jardin a été clôturé sur 100 mètres. Les pêcheurs ne peuvent plus se rendre à cet endroit pour pêcher.

*Corinne de LA PERSONNE va intervenir pour que ces clôtures soient retirées.*

Corinne de LA PERSONNE signale que, compte-tenu de la modification de la Commission Nationale des Usagers, le siège de VNF demande la tenue de deux réunions de la Commission Locales des Usagers par an.

La prochaine Commission Locale des Usagers du Nord-Est se réunira **le 21 novembre 2013 à partir de 9h00** (le lieu n'est pas encore déterminé).