

Nancy, le 17 décembre 2019

COMPTE RENDU DE REUNION

Objet réunion de la Commission Locale des Usagers (CLU) de la DT Nord-Est du 25 novembre 2019

Réunion du 25 novembre 2019

à Nancy – Salle de la Bourse

Rapporteur : Sylvana VUYBERT

Participants

Activité "Transports" :

- Olivier DELCOURT (La Glissoire / Agir pour le Fluvial)
- Hélène RAGGAZZINI (CFNR)

Activité "Plaisance" :

- Anne ACKERMANS (ANPEI)
- Anna BOTTONI (Mairie de Nancy)
- Peter CLARK (DBA – The Barge Association)
- Joël HOUSSEMAND (ANPEI)
- Jean-Marie LEPINE (ANPEI)
- Franck ROUSSEAU (Mairie de Nancy)
- Patrice YAX (Navig'France)
- Jean-Michel ZORN (ADPTF)

Catégorie "Experts" :

- Maréchal des logis-Chef Éric GRESS (Brigade Fluviale de Gendarmerie)
- Philippe HANCE (CAL)
- Philippe MALLETT (France Agrimer)
- Adjudant Christian PACHO (Brigade Fluviale de Gendarmerie de Metz)
- Marcel PHILIPPON (FD AAPPMA Moselle)
- Kévin VELINE (Fédération de Pêche du Grand Est)

VNF :

- Stéphanie CHENOT (AEME / DTNE)
- Christelle DANIEL (ADVE / DTNE)
- Bastien DION (UT CMR / DTS)
- Rodolphe JUDON (UTI CMRE-EN / DTNE)
- Michelle LAQUENAIRE (ADVE / DTNE)
- Xavier LUGHERINI (ADVE / DTNE)
- Cécile PESTELARD (AEME / DTNE)
- Pierre VEILLERETTE (AEME / DTNE)
- Antoine VOGRIG (Directeur territorial adjoint / DTNE)
- Sylvana VUYBERT (ADVE / DTNE)

Absents / Excusés :

- AFPI
- AUTF
- UCL
- TLF (TMF Opérating)
- France Hydroélectricité
- Fédération des Industries Nautiques
- CNOSF / CROS

Diffusion : Participants

Directeur	✓	UTI M-Ardenne	✓	UTI CMRO	✓	Chef ADVE	✓	DIEE	✓
Directeur Adjoint	✓	Agence Ardennes	✓	UTI CMRE EN	✓	PTACC/TAC	✓	DEV	✓
Secrétaire Génér.		Agence Meuse	✓	UTI C. Vosges	✓	PTACC/COMM		DTS	✓
Arrdt EGT	✓	UTI Moselle	✓	UTI CCB	✓	PTACC/Statistiques			
Arrdt AEME	✓	Agence Metz	✓	Agence Longeau	✓	PTDR/GC			
Arrdt MPF	✓	Antenne P.A.M.	✓	Agence St-Dizier	✓	PTDR/GD			
Formation		Antenne Toul	✓			PTDR/VD			
						Affaires juridiques			

1 – Point d'actualité

Cette séance du 25 novembre 2019 a été animée par Antoine VOGRIG, directeur territorial adjoint à Nancy depuis le 1er octobre 2019. Il explique être très attaché à la concertation et aux relations avec les usagers et se réjouit que cette instance, en place depuis de nombreuses années, fonctionne bien. Ces lieux de concertation sont, de son point de vue, absolument nécessaires afin de partager la conjoncture, faire face à certaines difficultés mais également souligner les aspects positifs.

a) Etat du réseau / COP

Antoine VOGRIG signale que le Conseil d'Orientation des Infrastructures a en effet constaté un manque d'investissement ces dernières décennies dans l'entretien général du réseau navigable français et la Direction territoriale Nord-Est (DTNE) s'avère être particulièrement touchée par une certaine forme de désaffection de son réseau, notamment à petit gabarit.

Il a été expliqué et rappelé que VNF n'avait nullement l'intention de délaisser son réseau mais que l'établissement allait devoir adapter ses niveaux de service en fonction du trafic et de la vocation des voies (tourisme, commerce). La position de VNF est de rester engagé sur les 6700 km de réseau dont il a la charge et il n'est absolument pas question de « dénavigation » qui n'est pas un terme utilisé par VNF mais par le Conseil d'Orientation des Infrastructures.

Les enjeux de VNF dans ce Contrat d'Objectifs et de Performance (COP) sont à la fois :

- De permettre une hausse durable des budgets (pour mémoire : les dotations de l'AFITF données en faveur de la voie d'eau ont augmenté passant de 80 à 113 millions)
- de faire face à la baisse des effectifs en modernisant le réseau et en adaptant les niveaux de service aux projets portés localement.

Le COP, qui sera signé l'année prochaine, devrait donner le cap que l'établissement va suivre dans les années à venir. Cette signature marquera un engagement mutuel de l'Etat et de VNF sur le niveau des ressources apportées et sur les niveaux de service offerts en fonction des besoins des usagers, des voies navigables empruntées et des projets de développement identifiés (rencontres des collectivités locales pour l'identification des projets).

b) Interruption de l'alimentation du barrage de Bouzey

Par ailleurs, la DTNE travaille actuellement sur l'interruption de l'alimentation du barrage de Bouzey suite à deux incidents successifs :

- La rupture d'un siphon qui a été réparé dans les 15 jours qui ont suivi,
- L'effondrement d'un des souterrains situés à proximité du barrage. Une expertise est en cours et il n'est pour l'instant pas possible d'accéder au tunnel sans précaution. Le Centre d'Etudes des Tunnels (CETU) est intervenu moins d'une semaine après l'incident afin de réaliser le diagnostic des dommages. Des études géotechniques vont être entreprises afin de connaître les causes de l'effondrement

et proposer une solution de réparation. Une communication sera faite pour indiquer sous quel délai et quelles modalités l'alimentation du barrage de Bouzey pourra être rétablie.

c) Réparation de l'écluse 21 de Neuville-Day sur le canal des Ardennes

Les travaux de reconstruction de l'écluse 21 de Neuville-Day, fermée depuis juin 2018 suite à un glissement de terrain, débiteront en 2020 pour une réouverture à la navigation programmée pour 2021.

Remarques des usagers sur le point d'actualité :

Olivier DELCOURT souhaite revenir sur la baisse de fréquentation des canaux petit gabarit et signale qu'elle est due en majeure partie aux fermetures répétées des itinéraires pour manque d'eau en période d'étiage (CMR, Meuse, CCB, Vosges). Il signale également, qu'aux problèmes d'alimentation en eau, se rajoute le manque d'entretien qui est prégnant sur ces canaux ce qui dissuadent complètement les marinières de venir dans le Nord-Est (algues, ensablement, vétusté des ouvrages, rupture de berges...). Par ailleurs, les niveaux de service baissent de plus en plus (moins d'amplitude horaire), ces désagréments pénalisent complètement la profession. Il n'est plus du tout possible de naviguer dans de bonnes conditions sur le réseau du Nord-Est. Les seuls trafics encore existants (Arcelor-Mittal à Contrisson ou Sagram à Thaon-les-Vosges) pourraient à terme disparaître également si la situation se dégrade encore et si un minimum d'entretien n'est pas assuré.

- ⇒ *VNF subit autant que les usagers ces baisses de fréquentation du réseau petit gabarit avec de nombreux impacts possibles.*
- ⇒ *Antoine VOGRIG ajoute qu'il est nécessaire que les différentes instances représentatives des usagers s'expriment également sur le sujet en dehors des instances de VNF pour faire connaître leur position.*

Jean-Michel ZORN tient à souligner certains points positifs qui doivent être pris en compte et encourager VNF pour l'avenir :

- Il ne sait pas si la LOM est votée mais il avait cru comprendre qu'une dotation de 300 millions d'euros serait allouée pour la renaturation du réseau navigable sur 10 ans ce qui devrait permettre d'augmenter sensiblement le budget de VNF dédié à l'entretien du réseau.
- Par ailleurs, le président de VNF étant nancéien, il ne sera de son point de vue pas très compliqué de la convaincre de l'intérêt du réseau navigable dans le Nord-Est.

Il rappelle qu'au niveau du tourisme, le réseau du Grand Est se trouve sur une logique de réseau cohérent. On ne peut donc pas mettre des niveaux de service élevés sur des sections où le trafic est important (CMR Est notamment) et délaisser les autres itinéraires avoisinants. Si les bateaux ne peuvent plus venir depuis la Meuse ou les Vosges par exemple, cela aura une conséquence directe sur le trafic des itinéraires à vocation touristique et le réseau perdra alors toute son attractivité. Les professionnels du tourisme espèrent donc que des solutions puissent être trouvées, comme par exemple qu'en dehors du passage des bateaux de fret, en période hivernale, il soit possible d'économiser l'eau autant que possible pour essayer d'avoir un mouillage suffisant pendant la saison estivale. En effet, les métiers du tourisme sont à forte saisonnalité et le temps pour faire les chiffres d'affaires se résument à 22-23 semaines par an, il ne faut donc pas que ces semaines précieuses soient entachées par des arrêts de navigation. Il ajoute que les professionnels du tourisme ne sont pas opposés au fait que la navigation en période hivernale se fasse à la demande avec un préavis de 24 à 48h. Cela peut être une solution pour palier à la baisse d'effectifs qui impacte l'établissement VNF depuis quelques années.

Cela étant, Jean-Michel ZORN rejoint les propos d'Olivier DELCOURT liés à l'état du réseau. Car effectivement même si les manques d'eau sont tributaires des conditions météorologiques, VNF se doit d'apporter une vigilance particulière aux colmatages des fuites pour éviter un gaspillage d'eau en période contrainte d'étiage.

⇒ *L'augmentation des budgets évoqués précédemment est bel et bien confirmée ce qui entraîne des possibilités pour accompagner les efforts d'entretien et de modernisation du réseau, vers lesquels l'établissement souhaite se tourner.*

Jean-Michel ZORN signale que des collaborations avec les collectivités territoriales sont en cours et on peut citer en exemple :

- La reconstruction de l'écluse 21 de Neuville-Day sur le canal des Ardennes en 2020 pour une réouverture en 2021,
- La réouverture du canal de la Sambre à l'Oise prévue en 2021.

⇒ *Les travaux vont effectivement être entrepris à Neuville-Day en 2020 pour un montant de près de 2 millions d'euros et pour une réouverture programmée en 2021.*

Jean-Michel ZORN signale que le réservoir de Bouzey est toujours soumis à un arrêté préfectoral qui interdit de remplir l'étang de Bouzey à plus de la moitié de sa capacité.

⇒ *Effectivement mais la hauteur d'eau de 7,90 m reste suffisante pour pouvoir alimenter le canal convenablement afin de permettre la navigation dans le respect de la réglementation sur les seuils de débits réservés.*

Olivier DELCOURT signale que 12 à 13 h sont désormais nécessaires pour faire Vitry-Contrisson sur le CMRO contre 8h il y a quelques années en arrière, ce qui démontre bien le manque d'entretien. Les écluses sont dans un état lamentable, les algues prolifèrent et le manque d'eau est récurrent. Le trafic est quand même important dans le secteur et Arcelor Mittal souhaite le maintenir.

⇒ *Des réflexions sont cours pour des travaux de modernisation et de régénération des réseaux.*

⇒ *Tous les secteurs porteurs de projets sur le plan économique seront toujours défendus.*

Anne ACKERMANS signale que les investissements de VNF sont parfois faits en dépit du bon sens. L'installation faite récemment au tunnel de Balesmes ne semble pas du tout satisfaire les plaisanciers qui estiment qu'il s'agit là d'un investissement mal placé. Cette nouvelle installation de mise en sécurité de l'ouvrage, qui aurait coûté près de 10 millions d'euros, n'est pas du tout adapté pour la navigation de plaisance et cet argent aurait pu servir pour traiter d'autres problématiques plus urgentes et plus importantes pour la navigation. Il est plus important de maintenir un enfoncement correct ou d'améliorer l'entretien des écluses partout plutôt que de faire de tels investissements. La mise en sécurité faite à l'ouvrage de Balesmes est en contradiction complète avec les réalités de la navigation de plaisance.

⇒ *Par rapport aux investissements faits au tunnel de Balesmes, il s'agit là d'une mise en sécurité qui entre dans le champ d'application d'une réglementation nationale pour les tunnels (routiers, fluviaux) qui est extrêmement stricte.*

⇒ *Le tunnel de Balesmes est le premier tunnel fluvial français à avoir fait l'objet d'une telle mise en sécurité dans le cadre de la réglementation évoquée précédemment. VNF ne l'a encore pas mise en œuvre pour d'autres tunnels du même gabarit (Mauvages par exemple) et analyse les investissements faits sur. La démarche faite à Balesmes est expérimentale et permettra d'adapter les installations dans les autres tunnels fluviaux français. Des réflexions sont d'ailleurs en cours pour le tunnel de Mauvages pour essayer de trouver d'autres solutions moins contraignantes pour éviter les désagréments rencontrés dans le tunnel de Balesmes.*

Anne ACKERMANS explique qu'elle a emprunté le tunnel de Balesmes cet été et qu'il lui a fallu attendre 1h30 avant de pouvoir franchir le tunnel. En effet, étant en période d'étiage, plusieurs bateaux dont le sien naviguaient en convoi pour respecter les avis de regroupement de bateaux. Seulement à l'arrivée dans le tunnel, le premier bateau a pu

entrer dans le tunnel immédiatement mais on a fait attendre le suivant près de 1h30 avant de pouvoir y entrer. Il est bien évident qu'une distance de sécurité entre deux bateaux doit être respectée mais cela lui semble plutôt long. Par ailleurs, les feux de signalisation apposés dans le tunnel sont quelque peu dérangeants pour la visibilité notamment lorsque le poste de commande du bateau se trouve sur le pont supérieur. La navigation est limitée à 4 km/h à l'intérieur du tunnel ce qui est difficilement tenable. Au ralenti total, son bateau atteint déjà les 5km/h ce qui suppose de couper régulièrement les machines pour obtenir la vitesse imposée mais cela implique également un manque total de maniabilité du bateau ce qui lui a occasionné quelques griffes sur son embarcation. A un moment donné les feux passent au rouge, soit une demande d'arrêt complet du bateau ce qui est tout simplement impossible (on ne peut pas arrêter un bateau comme une voiture). Elle a été obligée de passer les feux rouges et a été rappelée à l'ordre par les agents de PC.

⇒ *Les feux de signalisation à l'intérieur du tunnel s'allument lorsque le bateau se trouve à moins de 400 m d'écart du bateau précédent. Il semblerait néanmoins qu'il y avait un défaut au moment de son passage puisque le bateau précédent était déjà sorti du tunnel quand les feux sont passés au rouge pour le bateau de Mme ACKERMANS. Une analyse des causes de cet incident va être faite mais l'hypothèse d'un dysfonctionnement dans ce cas-là reste privilégié (mauvaise régulation des feux). Un retour d'expérience sur cet incident pourra être fait à la prochaine CLU pour expliquer les causes des difficultés rencontrées.*

Jean-Marie ZORN partage l'avis de Mme ACKERMANS et regrette le fait que les travaux soient malheureusement commandés par des personnes qui n'ont aucune notion de navigation. Il serait souhaitable qu'une concertation soit faite avec les usagers pour les travaux à entreprendre. Il demande que les instances représentatives des usagers reçoivent une projection des travaux et que les usagers puissent donner leur point de vue et échanger sur ces projections avant de commander des travaux ou de faire les investissements (bollards bien implantés, tirettes au bon endroit...).

⇒ *Antoine VOGRIG est tout à fait favorable à cette idée de concertation avant travaux sur les gros projets d'investissements. Il faudrait alors désigner des représentants d'usagers qui pourraient être associés lors du lancement d'un projet. Pour ce qui est de la répartition des budgets, les arbitrages sont bien évidemment rendus au sein de l'établissement, il apparaît donc compliqué d'y associer les instances représentatives des usagers.*

⇒ *Pour résumer, Antoine VOGRIG retient qu'il faut essayer, dans la mesure du possible, de réaliser des investissements qui ne sont pas complètement déconnectés des réalités du terrain. Il attachera donc une vigilance particulière aux avis qui seront exprimés par les utilisateurs.*

Peter CLARK invite le Directeur territorial adjoint à venir passer une semaine à bord de son bateau pour qu'il puisse se rendre compte des différentes problématiques des usagers.

⇒ *L'invitation est acceptée avec plaisir.*

2 – Etiage 2019

Cette année a été marquée par une forte sécheresse et des températures très élevées. Cela a eu pour conséquences une baisse des niveaux d'eau dans les rivières et rapidement VNF s'est vu dans l'obligation d'arrêter les prélèvements pour être en règle par rapport à la Loi sur l'Eau et au respect des seuils de débits réservés. Le manque d'eau a progressivement impacté les canaux de la DTNE et entraîné la fermeture :

- Du canal des Ardennes, de l'Embranchement d'Epinal et de l'amont du canal de la Meuse au début du mois de juillet,
- Du canal des Vosges à la mi-août avec le barrage réservoir de Bouzey maintenu à une cote inférieure à la cote d'exploitation normale définie par la DREAL,
- De l'Embranchement de Nancy début septembre,

- Du canal de la Marne au Rhin Ouest (CMRO) et du canal entre Champagne et Bourgogne (CCB) à la mi-septembre.

La navigation sur ces itinéraires a été rétablie entre fin octobre et mi-novembre.

Pour mémoire, la gestion de l'étiage a été très fine sur le CMRO, très fréquenté par la navigation de plaisance, avec des réductions de mouillage progressives pour maintenir la navigation le plus longtemps possible ouverte. Le secteur de Contrisson n'a pas du tout été arrêté pour manque d'eau.

La DTNE a essayé d'obtenir des dérogations aux débits réservés en préfecture afin de pouvoir obtenir une autorisation de prélèvement d'eau supérieur au seuil réglementaire :

- Une dérogation a été obtenue sur le canal de la Meuse du 3 au 19 juillet et sans laquelle la navigation sur la Meuse amont aurait été fermée dès le début du mois de juillet. Dans ce cas présent, le préfet a autorisé des prélèvements supplémentaires qui ont bénéficié à tous les bateaux présents sur le secteur à ce moment-là.
- Deux demandes ont été refusées sur le département de la Meuse pour l'alimentation du CMRO et de la Meuse à Verdun en septembre.
- Une demande a été refusée en septembre pour le CCB.

VNF n'est malheureusement pas maître de la réglementation et l'établissement est tenu de la respecter sous peine d'être exposé à des sanctions pénales.

Remarques des usagers sur l'étiage 2019 :

Peter CLARK demande pour quelles raisons les demandes de dérogation ont été refusées.

⇒ *La décision finale revient aux services des préfectures concernées qui analysent tous les enjeux de la demande de dérogation. Elles ont été refusées pour des questions environnementales de respect et de préservation du milieu aquatique.*

Olivier DELCOURT a l'impression que les préfectures ne tiennent pas compte de la profession de la batellerie et qu'elles sont loin de connaître leurs enjeux. Le CCB n'aurait pour lui jamais dû fermer et la décision paraissait surprenante et incompréhensible dans la mesure où certains biefs étaient suralimentés même après la fermeture. Il semble qu'il y ait un défaut d'entretien et un réel problème de fuites sur ce canal.

⇒ *Il est vrai que souvent les biefs sont encore remplis après une fermeture à la navigation. En effet, l'interdiction de prélèvement dans les rivières empêche d'alimenter le canal. Certains biefs sont très étanches et restent donc remplis alors que d'autres ne retiennent pas l'eau et si on maintenait les éclusées, les niveaux baisseraient très vite d'où la fermeture de cet itinéraire.*

⇒ *Les préfectures appliquent la réglementation qui doit à la fois prendre en considération les enjeux économiques et le passage des bateaux tout en respectant le milieu aquatique.*

⇒ *Pour rappel, sur le CCB, la DTNE a été confrontée à des actes de vandalisme sur des vannages qui ont occasionnés une chute du niveau de certains biefs très rapide et à un niveau très bas. Dans un contexte d'étiage très tendu avec l'atteinte des seuils de débits réservés, il était très compliqué de réalimenter lesdits biefs. L'arrêt de navigation résulte aussi des conséquences de cet acte de vandalisme.*

Patrice YAX souhaite avoir des éclaircissements sur cette notion de débits réservés et se demande si chaque cours d'eau a son seuil propre ou s'il est commun à chaque cours d'eau.

⇒ *Chaque cours d'eau a son seuil de débit réservé propre.*

⇒ *Des réflexions sont en cours avec les services régionaux et départementaux pour avoir les meilleurs mesures et relevés possible sur les cours d'eau pour*

que le seuil soit calculé au plus juste et pour voir si des marges de discussion sont possible sur la détermination de ce seuil.

- ⇒ *Pour rappel, la réglementation s'est considérablement durcie depuis 2014 puisqu'il faut laisser désormais 4 fois plus d'eau dans le milieu naturel qu'auparavant les Directions Départementales des Territoires compétentes sur le sujet surveillent de très près les prélèvements effectués par VNF et verbalisent lorsque la réglementation n'est pas respectée.*

Jean-Michel ZORN rappelle qu'il est favorable aux regroupements des bateaux, à la diminution du niveau des biefs lorsqu'il n'y a pas de trafic commercial et en basse saison afin de pouvoir économiser l'eau au maximum de manière à maintenir la navigation le plus longtemps possible pendant la saison touristique.

- ⇒ *C'est bien noté.*

Dans le cadre de la gestion des étiages, sur le CMR Est, Jean-Michel ZORN demande si le protocole consistant à envoyer l'eau partant du versant Meurthe vers l'amont et le bief de partage via les stations de pompage présentes à chaque écluse est toujours appliqué.

- ⇒ *Il est toujours appliqué mais est arrêté depuis le 1^{er} novembre.*

3 – Plan d'action pour lutter contre les espèces envahissantes

On parle ici d'espèces aquatiques envahissantes et non d'algues car leur gestion est totalement différente. On distingue deux types d'espèces :

- Les espèces locales : elles sont variées et apportent une richesse au niveau de la biodiversité. Elles ont un pouvoir filtrant, les eaux restent donc de bonnes qualités et moins turbides. Elles sont généralement en équilibre dans le milieu et peuvent être envahissantes.
- Les espèces exotiques : ce sont des espèces introduites de manière fortuite ou volontaire par l'homme hors de leurs aires géographiques d'origine et elles peuvent devenir très envahissantes. C'est le cas notamment du myriophylle hétérophylle qui est très présent sur le CCB depuis 2011 et le CMRO depuis 2017 mais qui n'a été officiellement identifié qu'en 2018 avec le concours de l'Université de Lorraine. Ces espèces s'adaptent facilement et développent des stratégies de colonisation. Une fois la détection précoce passée, on ne peut plus l'éradiquer mais seulement mettre en place des plans de gestion pour limiter sa diffusion et la gêne occasionnée.

a) **Bilan des envahissements 2019**

- Espèces locales : les biefs 8 à 10 de part et d'autre du tunnel de Mauvages et dans le port de Toul sur le CMRO,
- Espèces exotiques (myriophylle hétérophylle) : les biefs 15 à 70 versant Marne (biefs 41 à 52 envahis à 100 %), port de Ligny-en-Barrois et bief 13 versant Moselle sur le CMRO et secteurs Nord, Centre et Sud (biefs 1-3 et 26-43 VS) sur le CCB.

Les biefs envahis par les espèces locales sont traités par campagne de faucardage par des entreprises.

Les biefs envahis par les espèces exotiques sont traités soit par arrachage avec une pelle à grand bras (arrachage depuis le milieu du chenal) soit par faucardeur-moissonneur (engin qui coupe et ramasse en même temps).

b) **Bilan des actions menées en 2018**

- CMRO : 65 000 €
 - Biefs 41, 43, 44, 45 Versant Marne (arrachage par entreprise)
 - Biefs 46 à 52 Versant Marne (faucardage-moissonnage par entreprise)
 - Biefs 21-31 (ramassage en régie)
 - Ports (faucardage en régie)

- CCB : 75 000 €
 - Biefs 71 à 68, biefs 54 et 51 Versant Marne (arrachage par entreprise)
 - Biefs 18 à 20 Versant Marne (faucardage-moissonnage par entreprise)
 - Biefs 1-3, 26-28, 39-41 Versant Saône (arrachage par entreprise)

c) Plan d'actions proposé pour 2020

Il a pour objectifs :

- D'améliorer la connaissance pour développer des moyens de lutte durable : en effet si la détection n'est pas précoce, il n'est plus possible d'éliminer totalement la plante. Des travaux sont réalisés en étroite collaboration avec l'Université de Lorraine et des formations sont dispensées aux agents pour apprendre notamment à reconnaître les espèces.
- Diminuer l'impact des herbiers sur la gestion hydraulique et sur la navigation : ces herbiers bouchent les vannes d'alimentation, réduisent les zones de remplissage d'écluses, limitent la vitesse des bateaux.
- Diminuer la pénibilité des travaux d'entretien et de maintenance pour les agents : il faut savoir qu'une heure de faucardage représente une semaine de ramassage. Les interventions sont très compliquées à gérer. Il est donc préconisé de faire travailler les entreprises au faucardage-ramassage et axer les travaux en régie sur le ramassage mécanisé. Il faudrait également, dans la mesure du possible, programmer des interventions à l'automne, en profitant des arrêts de navigation, pour limiter la dispersion des fragments et la gêne aux usagers, afin de limiter l'impact du phénomène en saison estivale.

La DTNE n'est pas la seule à être impactée par le phénomène. Celui-ci fait donc l'objet d'une politique de l'établissement au niveau national.

Remarques des usagers sur le plan d'action contre les espèces envahissantes :

Jean-Michel ZORN demande s'il existe un effet de marcottage sur cette plante.

⇒ *Effectivement, l'effet de bouturage est très important. Les plantes créent des auto-fragments, les petites cellules se désagrègent et relâchent des mini-plantes qui viennent coloniser le milieu. Ce phénomène se déroule généralement à l'automne, c'est pourquoi le plan d'actions 2020 prévoit d'agir à l'automne pour limiter ce phénomène de bouturage.*

Olivier DELCOURT demande si ce phénomène de végétation provient du réchauffement climatique, de la hausse de la température de l'eau ou du manque de passage de bateaux.

⇒ *Il y a plusieurs facteurs qui expliquent le phénomène : cette plante provient d'Amérique du Nord et est arrivée sur nos cours d'eau par les bateaux via les eaux de ballast ou a été rejetée par mégarde via la vidange d'aquariums, cette espèce étant très appréciée en aquariophilie car très filtrante pour obtenir la clarté de l'eau.*

⇒ *En poussant et en se développant, ces plantes filtrent l'eau qui devient plus claire. Plus l'eau est claire, plus les plantes poussent et dégagent des agents qui tuent le plancton.*

⇒ *Le réchauffement climatique a également un effet sur la prolifération de ces plantes. Mais elles n'aiment pas non plus les chaleurs excessives puisqu'il a été constaté que les herbiers restaient dormants en période de canicule. L'automne semble être la saison propice pour leur développement occasionnant une couleur verte très vive dans l'eau.*

Jean-Michel ZORN demande si les études menées au sein de la DTNE sur ce phénomène sont également mutualisées avec les autres DT également touchées.

⇒ *Pour la première fois au mois de septembre dernier, il a été organisé un groupe de travail inter-DT sur le sujet avec la DT Rhône-Saône (cas de Saint-*

Jean-de-Losne) et la DT Centre-Bourgogne (cas du canal de Bourgogne). La DTNE a l'intention de convier la DT Bassin de la Seine pour le prochain groupe de travail afin d'évoquer le cas du canal des Ardennes envahis par énormément d'espèces locales mais qui commencerait à être impacté par le myriophylle hétérophylle qui a déjà largement colonisé le secteur de Rethel.

4 – Chômages 2020-2021

On entre dans la phase des ajustements pour les chômages 2020 et dans la phase de concertation pour les chômages 2021.

a) **Ajustements de la programmation des chômages 2020**

Ces chômages ont déjà fait l'objet d'une présentation en CNU au mois d'octobre dernier.

- Moselle canalisée : du 11 au 20 mai 2020,
- Canal de la Meuse : du 2 mars au 14 avril 2020,
- Canal des Vosges : du 14 février au 27 mars 2020 et du 10 octobre au 22 novembre 2020,
- CMR Est et Embranchement de Nancy : du 29 février au 10 avril 2020,
- CMR Ouest : du 24 février au 29 mars 2020,
- CCB : du 31 mars au 27 avril 2020.

Pour la description des travaux programmés, se référer au diaporama.

La programmation du chômage du CMR Est a fait l'objet d'ajustements depuis la dernière présentation faite en CLU de mai dernier. Le chômage doit être prolongé de 2 semaines soit 6 semaines au total car le remplacement de certaines portes d'écluses nécessite un délai plus long qu'initialement prévu. La réouverture de la navigation est donc prévue au 10 avril soit la veille du week-end de Pâques.

Remarques des usagers sur les chômages 2020 :

Patrice YAX signale que les dates du chômage pour le CMR Est ne conviennent pas. Cette extension de deux semaines pose problème pour son activité. Il se demande si tout l'itinéraire est interrompu ou s'il reste une échappatoire. Il explique que sa première location est déjà réservée pour le 20 mars 2020. La fin de chômage au 10 avril n'est donc pas du tout envisageable. L'idéal serait d'avoir une échappatoire vers Strasbourg et pour ce faire que les travaux prévus sur les écluses 7 et 11 soient donc réalisés en 4 semaines.

- ⇒ *Cette demande va être analysée pour préserver a minima un itinéraire : l'idéal serait de segmenter le chômage à savoir 6 semaines sur le secteur des écluses 25 et 26 vers Nancy et 4 semaines sur le secteur des écluses 7 et 11 vers Strasbourg.*
- ⇒ *Il n'est par contre pas possible de commencer ce chômage plus tôt pour des questions de respect de procédure de marché public.*

Anna BOTTONI demande en quoi consistent les travaux sur le pont Bazin de Nancy.

- ⇒ *Il s'agit de travaux de maintenance sur le pont réalisé par la Métropole. Les bateaux qui sont à Nancy ne pourront donc pas se diriger vers Frouard pendant cette période de travaux. On ne connaît pas le planning exact des travaux entrepris par la collectivité. Mais, dans la mesure où il n'est pas nécessaire d'abaisser le plan d'eau, une exploitation particulière en fonction des départs pourrait éventuellement être organisée.*

Patrice YAX demande à ce que les chômages soient programmés en novembre plutôt qu'en mars. En effet, si un chômage programmé en novembre viendrait à être prolongé pour une raison quelconque, cela n'impacterait pas son activité alors que si un problème survient sur le chômage programmé en mars, cela reporte la réouverture en avril, en pleine saison touristique.

- ⇒ *La programmation des chômages en novembre-décembre s'avère être compliquée :*
- ⇒ *d'une part pour des questions de climat (difficile de réaliser des travaux de génie-civil en période de gel) et des questions de longévité de la période diurne,*
 - ⇒ *d'autre part pour des questions d'ordre comptable : en effet, la fin de gestion de l'établissement est fixée au début de mois de décembre. Les factures de travaux devant être réglées après le service fait, le règlement des fournisseurs est par la suite difficile si le service fait est annoncé après la date de la fin de gestion.*

Patrice YAX s'étonne que le chômage sur le CMR Est n'ait pas été programmé en concertation avec la DT Strasbourg (DTS) : le leur étant programmé du 10 février au 20 mars, ces dates auraient été bien plus satisfaisantes que celles proposées par la DTNE.

- ⇒ *Des concertations ont bien été faites, néanmoins il n'était pas possible de proposer les mêmes dates que pour la DTS car le marché pour le remplacement des portes composites des écluses 25 et 26 ne peut pas être notifié avant le 10 février et il n'est pas possible d'entamer les travaux avant la notification.*

b) Concertation pour les chômages 2021

La programmation des chômages proposée pour 2021 est la suivante :

- Moselle canalisée : du 7 au 16 juin 2021,
- Canal de la Meuse : du 4 octobre au 12 novembre 2021,
- Canal des Vosges : du 27 septembre au 5 novembre 2021,
- CMR Est et Embranchement de Nancy : du 1^{er} mars au 11 avril 2021,
- CMR Ouest : du 22 février au 29 mars 2021,
- CCB : du 30 mars au 26 avril 2021.

Remarques des usagers sur les chômages 2021 :

Patrice YAX fait la même remarque que précédemment pour la programmation du chômage du CMR Est pour 2021. Il faudrait avancer le chômage de 15 jours.

- ⇒ *C'est la Métropole qui impose un délai de 6 semaines nécessaires pour les travaux du pont sur le bief 26.*
- ⇒ *Le chômage pourrait être à nouveau séquencé comme l'année précédente et la question d'avancer le chômage va être étudiée.*

Jean-Michel ZORN souhaite savoir si la base de location Le Boat à Fontenoy-le-Château a bien été consultée quant aux dates de chômage sur le canal de Vosges car une fermeture au 27 septembre paraît bien trop tôt dans la saison.

- ⇒ *Il pourrait être proposé de décaler le chômage de 15 jours soit un début de chômage au 13 octobre mais le cas s'était déjà présenté en 2019 et Le Boat estimait que c'était toujours trop tôt.*
- ⇒ *Le mieux serait donc de programmer le chômage du canal des Vosges comme pour 2019-2020 à savoir une programmation des travaux sur le versant Saône (secteur de la base de la location) en février 2022 pour ne pas impacter l'activité du loueur et un chômage en automne à partir du 27 septembre 2020 pour 40 jours sur le versant Moselle.*

c) Chômages sur la Moselle de 2026 à 2035

Les périodes retenues sont identiques à ce qui se fait à l'heure actuelle (mai-juin). Il est à noter qu'habituellement, la durée de fermeture était équivalente à 10 jours en France contre

seulement 8 jours pour le Luxembourg et l'Allemagne. Tout cela sera harmonisé à 10 jours pour les 3 pays.

Remarques des usagers sur les chômages sur la Moselle 2026-2035 :

Hélène RAGAZZINI demande à partir de quand sera harmonisée la durée des chômages à 10 jours pour les 3 pays.

⇒ *A partir de 2026.*

5 – Statistiques du trafic

a) Evolution du trafic national des 9 premiers mois de l'année 2019 par filière

Ce trafic enregistre une progression de l'ordre de +7 % en tonnes et de +10 % en tonnes/kilomètres.

- Toutes les filières ont progressé en nombre de tonnes par kilomètre,
- Toutes les filières hormis l'énergie et les conteneurs ont progressé en nombre de tonnes.

La filière des matériaux de construction enregistre 18,9 millions de tonnes transportées ; le transport d'agrégats continue de bénéficier d'une conjoncture qui reste positive pour le BTP (transport de matériaux dans le Grand Paris pour les Infrastructures des Jeux Olympiques)

La filière agroalimentaire enregistre quant à elle 10,7 millions de tonnes transportées ce qui s'inscrit dans la continuité d'une fin de campagne céréalière positive, la nouvelle campagne se poursuit sur une croissance notable.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

b) Evolution du trafic des 9 premiers mois de l'année 2019 par bassin de navigation

On enregistre une activité du bassin mosellan en forte hausse de +11,4 % en tonnes transportées avec notamment 3 secteurs en hausse notable :

- La filière agroalimentaire avec + 5,5 % en tonnes,
- Les minéraux bruts et matériaux de construction avec + 46,1 % en tonnes,
- La filière chimique avec + 14,4 % en tonnes.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

c) Evolution des trafics de conteneurs par bassin de navigation

Les trafics de conteneurs enregistrent globalement une hausse de +7,2 %.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

d) Evolution du trafic plaisance sur le réseau de la DTNE

Les trafics sont globalement en baisse partout hormis sur le CMR Est et le secteur autour de Toul et sont la conséquence directe des basses eaux rencontrées sur les différentes voies à petit gabarit. Le CCB bénéficie d'un effet report des autres voies navigables puisqu'il constitue souvent un itinéraire de substitution lors d'arrêts de navigation pour manque d'eau.

Pour plus de détails, se référer au diaporama

Remarques des usagers sur les statistiques du trafic :

Jean-Michel ZORN signale que les hausses de trafic sur le bassin mosellan sont sans doute liées à la baisse du nombre de basses eaux sur le Rhin.

⇒ *C'est effectivement en partie lié.*

Jean-Michel ZORN s'étonne que le trafic à Réchicourt est en hausse de +4 % alors que la fréquentation au Plan Incliné d'Arzwiller enregistre une baisse de -5 % tout comme sur l'écluse 1 du canal des Houillères de la Sarre.

⇒ *C'est un comparatif d'une année sur l'autre, il faut prendre en considération le nombre de passages également. La progression peut s'expliquer par la fréquentation au port de Lagarde ou par une légère baisse sur le plan incliné et le canal de la Sarre avec plus de bateaux qui poursuivent leur route vers Réchicourt.*

⇒ *Les baisses au Plan Incliné en 2019 s'expliquent par les différents aléas techniques rencontrés en début d'année.*

Patrice YAX remarque que la fréquentation sur les ouvrages du CMR Est reste importante et que ce secteur reste bien positionné au niveau de la France en terme de trafic de plaisance (secteur Lagarde-Réchicourt, Plan Incliné, canal de la Sarre).

Anne ACKERMANS espère que la plaisance en France va continuer de se maintenir car les voies navigables françaises commencent à avoir très mauvaise réputation chez les plaisanciers étrangers et notamment les plaisanciers de l'Europe du Nord qui préfèrent aujourd'hui naviguer en Belgique plutôt que risquer de rester bloqués en France. Les chiffres du trafic de plaisance en Belgique enregistrent d'ailleurs une hausse très considérable.

Franck ROUSSEAU confirme que la fréquentation des plaisanciers belges, néerlandais et allemands a considérablement baissé au port de Nancy. Cela est bien évidemment dû aux arrêts de navigation prolongés et répétés ces dernières années pour manque d'eau. La déception des plaisanciers par rapport à ces arrêts répétés est très grande et cela met bien évidemment un frein à la fréquentation des canaux dans le Nord-Est.

Peter CLARK confirme également cet état de fait, beaucoup de plaisanciers étrangers ne veulent plus prendre le risque de rester bloqués en France pour une durée plus ou moins importante.

Patrice YAX signale que la société Navig'France, en plus de la location d'une quarantaine de bateaux, gère également les ports de plaisance de Lagarde, Sainte-Marie et Xures et il constate également une baisse de fréquentation alors que des investissements ont été apportés à ces 3 ports. Il y avait en 2012 un réel besoin de stationnement sur le secteur pour les hivernages notamment et on constate aujourd'hui pour la deuxième année consécutive que le port de Sainte-Marie est vide. Les arrêts répétés ont donc un réel impact économique sur le stationnement mais aussi sur le marché de l'achat et de la vente des bateaux de plaisance. L'activité hivernage est également impactée par tous ces arrêts de navigation que ce soit aux ports de Nancy, Toul, Lagarde, Sainte-Marie ou Xures. Heureusement que le CMR Est n'est pour l'instant pas trop impacté par les arrêts de navigation pour manque d'eau du fait de la présence de lacs réservoirs sur l'itinéraire qui permettent son alimentation mais il s'interroge malgré tout pour l'avenir.

6 – Actions de Développement

a) Transport

- Réunion d'information le 21 novembre 2019 à Metz auprès des professionnels de la voie d'eau, des institutionnels, des chargeurs sur les problématiques de motorisation de la flotte fluviale, les solutions possibles potentielles et les aides apportées par VNF qu'elles soient financières (PAMI) ou techniques (BATELIA).

- Riverdating les 27 et 28 novembre à Liège : convention des rendez-vous d'affaires pour le monde du transport fluvial.
- Travail commun entre la DTNE et la DTS sur une structure des modes massifiés dans le Grand Est sur la Moselle et le Rhin essentiellement : lancement des réflexions en 2020 sur une structure de promotion qui associerait VNF et les ports à l'image de ce qui s'est fait pour HAROPA, MEDLINK ou encore NORLINK.
- Syndicat Mixte Ouvert (SMO) des Ports Lorrains qui devrait trouver, dans le courant de l'année 2020, le(s) partenaire(s) privé(s) qui gèrera(ont) la concession des ports publics sur la Moselle.

b) Tourisme

- Démarche de définition de stratégie touristique et de développement touristique sur le secteur Boucle de la Moselle / CMR qui s'étend de Réchicourt-le-Château jusqu'à Lay-Saint-Rémy en partenariat avec les collectivités et intégrant des opérateurs de tourisme : l'objectif étant de signer une charte afin d'aboutir à la mise en place d'une destination et d'avoir une visibilité groupée avec un plan d'actions afin de vendre ce secteur dans les mondes fluvial et fluvestre.
- Développement de la filière péniches-hôtels : Visite des lieux remarquables bordant la voie d'eau à deux opérateurs sur le CCB et lancement de réflexions pour l'aménagement d'un quai doté de services dédié aux péniches-hôtels à Lagarde sur le CMR.
- Valorisation des maisons éclusières : appel à projets intégrant deux maisons à Bairons et ses environs (Ardennes).
- Partenariat public-public pour les ports de Toul et site de Belles Croix.
- Rencontres Nationales du Tourisme Fluvial à Auxerre en février 2020 : conférences et rendez-vous d'affaires sur le tourisme fluvial et fluvestre.
- Appel à projets pour la base fluviale de Fontenoy-le-Château en vue de la fin de concession avec la commune.

Remarques des usagers sur les actions de développement :

Anne ACKERMANS signale que tous les pontons et catways du port de Toulouse ont été sortis de l'eau pour expertise et elle se demande si cette démarche va se généraliser à tous les ports de France. Cela engendre des coûts très importants pour les gestionnaires de ports. Cela ferait suite à une évolution récente de la législation et de l'immatriculation des pontons.

- ⇒ *Un état des lieux est toujours effectué à la fin de chaque concession.*
- ⇒ *La DTNE ne détient pas d'informations formelles sur ces démarches d'expertise entreprises dans le Sud de la France. Il n'est a priori pas question que ces démarches se fassent sur notre secteur.*

Jean-Michel ZORN souhaite savoir ce qu'il est prévu dans le cadre du renouvellement de la concession de la base fluviale de Fontenoy-le-Château. La concession arrivant à échéance, il se demande ce que va devenir le loueur actuellement implanté sur ce périmètre.

- ⇒ *Un appel à projets avec une mise en concurrence va être lancé. Il s'agit de la procédure réglementaire normale lors d'un renouvellement de concessions. Etant déjà en place depuis de nombreuses années, cette base de location va très probablement y répondre.*

Jean-Michel ZORN estime que la procédure de mise en concurrence n'est pas très juste pour le gestionnaire de la concession précédent qui a investi sur les lieux et qui est obligé de répondre à une mise en concurrence pour espérer pouvoir continuer à être locataire des infrastructures pour lesquelles il a investi lors du précédent contrat de concession. Cette procédure est totalement dissuasive pour les investisseurs.

- ⇒ *La mise en concurrence constitue une obligation légale qui s'impose à tous. VNF ne peut y déroger.*

Un nouveau boîtier remplaçant toutes les télécommandes existantes au niveau national (8 boîtiers différents rien que sur la DTNE) va être progressivement mis en place sur le réseau de la DTNE :

- Quelques exemplaires déployés dès novembre 2019 : ils seront expérimentés sur les bateaux de service et sur quelques bateaux de commerce en transit sur nos itinéraires. Un état des lieux avec les UTI est actuellement en cours pour identifier les usagers qui en feront l'expérimentation (bases de location, bateaux de commerce...)
- Un déploiement en plus grand nombre à partir de mai 2020. Tous les usagers seront en principe dotés de ce boîtier.

Ce boîtier pourra activer toutes les écluses au niveau national quel que soit le type d'automate en place. Il sera à terme affecté au bateau et programmé avec ses caractéristiques.

Cette télécommande peut fonctionner sur les ouvrages de la DTNE sans travaux supplémentaires.

Avec un remplacement des cartes électroniques dans les automates des écluses, de nouvelles fonctionnalités seront possibles.

Remarques des usagers sur la télécommande universelle :

Olivier DELCOURT demande si ces télécommandes ont déjà fait l'objet d'essais sur le réseau du Nord-Est. Il subsisterait encore des problèmes dans la Marne. Le début de l'expérimentation était plutôt concluant mais lorsque les télécommandes ont été programmées avec les dimensions des bateaux, des bugs seraient apparus nécessitant l'utilisation des anciennes télécommandes.

- ⇒ *Des essais ont été réalisés en interne mais pas encore avec les usagers.*
- ⇒ *Des tests ont effectivement été effectués dans la Marne et la dernière version de la télécommande a pris en compte les difficultés rencontrées sur ce secteur.*

Olivier DELCOURT signale que ce projet est en cours depuis une bonne quinzaine d'années et qu'il doit représenter un budget très conséquent alors que les dispositifs en place actuellement fonctionnent très bien. Il estime que ce n'est pas du tout utile.

Jean-Michel ZORN demande si les télécommandes seront toujours remises aux points frontière comme auparavant pour les plaisanciers qui viennent de l'étranger.

- ⇒ *Oui il y aura toujours une distribution des télécommandes aux points frontière, le bateau sera enregistré dans l'appareil à ce moment-là. La télécommande sera à rendre au point frontière de sortie emprunté par le bateau.*

Anne ACKERMANS a entendu dire qu'il y avait une volonté nationale d'enregistrer les caractéristiques des bateaux dans ces télécommandes afin de pouvoir éventuellement bloquer un bateau dans une écluse pour favoriser le regroupement dans les écluses.

- ⇒ *Ce dispositif pourra effectivement favoriser le regroupement de bateaux dans les écluses.*

Jean-Michel ZORN demande s'il est prévu que les messages s'affichent en plusieurs langues.

- ⇒ *Les boîtiers proposeront 6 langues différentes.*

Olivier DELCOURT signale que l'idéal serait de déployer cette télécommande sur tout le réseau national en même temps.

- ⇒ *2020 sera une phase d'essai pour ce dispositif sur le réseau de la DTNE.*
- ⇒ *Le déploiement au niveau national se fera progressivement si le dispositif donne satisfaction.*

8 – Questions diverses

Patrice YAX souhaite revenir sur les mouvements sociaux qui impactent certains ouvrages sur la Moselle et qui entraînent des arrêts de navigation parfois prolongés lorsque le mouvement est très suivi par les agents VNF. Le problème est assez récurrent sur un ou deux ouvrages sur la Moselle lié à un agent qui serait souvent gréviste. Il demande s'il ne serait pas possible de trouver des solutions pour remplacer le ou les agents en question d'autant plus qu'ils sont généralement connus et identifiés.

- ⇒ *La demande est prise en compte.*

Peter CLARK insiste sur l'importance du regroupement de bateaux dans les écluses. Il signale que le flyer réalisé cette année par la DTNE sur la préservation de la ressource en eau a été repris dans le magazine de la DBA appelé « Blue Flag » pour sensibiliser encore davantage les usagers à cette pratique. Il demande quelles actions VNF a mis en place pour sensibiliser et soutenir cette démarche de regroupement de bateaux car de nombreuses personnes ne la respectent pas.

- ⇒ *Une certaine pédagogie est nécessaire. Une sensibilisation a déjà été faite cette année avec les flyers distribués cet été.*

Anne ACKERMANS demande s'il ne serait pas possible que les PC agissent pour inciter à ce regroupement.

- ⇒ *Des réflexions vont être lancées en la matière.*
- ⇒ *VNF compte également sur la communication des bases de location pour sensibiliser les plaisanciers à l'importance de ces regroupements.*

Jean-Michel ZORN remercie pour l'envoi systématique du diaporama de cette instance avant la tenue de la réunion. Il émet quand même un bémol sur l'ordre du jour de cette présente réunion et s'étonne qu'aucun point n'a été fait sur les travaux réalisés dans l'année.

- ⇒ *Une synthèse des travaux réalisés est habituellement faite à la réunion de printemps mais nous pourrions désormais proposer un point sur les travaux déjà réalisés de l'année à la réunion d'automne.*

Olivier DELCOURT signale que certains bateliers auraient entendu dire que les horaires sur le CCB seraient sur le point de changer.

- ⇒ *Pas de changement pour l'instant, on est toujours sur une amplitude de 7h à 19h.*
- ⇒ *Dans le cadre du COP, les niveaux de service pourraient être réadaptés en fonction des fréquentations et des besoins exprimés. Cela fera bien évidemment l'objet de discussions avec les instances représentatives des usagers, les collectivités et VNF avant la signature du COP.*
- ⇒ *Des dispositions seront prévues pour proposer de la navigation à la demande dans tous les cas.*

L'Adjudant PACHO signale la présence de gens du voyage sur le port d'Uckange qu'il apparaît difficile de déloger. La brigade a dressé des CGV et l'occupation a été constatée par huissier mais il faudrait peut-être contacter la préfecture pour obtenir leur concours sur cette problématique.

⇒ *Les gens du voyage se sont installés sur le périmètre de compétence du SMO des Ports Lorrains. Son président va saisir les autorités compétentes pour leur rappeler qu'il s'agit là d'un espace où il y a de la manutention et des projets avec des entreprises qui désirent s'implanter. L'installation des gens du voyage à cet endroit occasionne des coûts par rapport aux différents constats d'huissier dressés et aux réparations des dégradations occasionnées. Les préfectures seront également averties.*

Le Maréchal des logis-chef GRESS signale également des problèmes liés à l'implantation de la halte fluviale dans la zone de vitesse à Thionville. Il faudrait veiller à faire déplacer soit la halte soit la zone de vitesse. Des contacts ont déjà été pris avec le Maire de Thionville sur le sujet qui ne semble pas trop être sensibilisé à la gêne occasionnée par les remous engendrés par les utilisateurs de la zone de vitesse sur les bateaux en stationnement à la halte fluviale. Pourtant, le problème pourrait facilement être réglé en déplaçant simplement la zone de vitesse de quelques mètres.

⇒ *Le problème sera remonté à l'UTI Moselle.*