

vnf

voies
navigables
de France

Mission
administration
générale-défense

outils

BULLETIN OFFICIEL DES ACTES **de Voies navigables de France**

Année 2005 N°11 /
02 JUIN

SCHEMA DIRECTEUR D'EXPLOITATION DES VOIES NAVIGABLES

Le bulletin officiel de Voies navigables de France comporte les textes émis par l'établissement public et intéressant les usagers de la voie d'eau.

Il est possible de l'obtenir à titre gratuit et sur simple demande, soit au numéro, soit en s'abonnant.

**Toute demande doit être adressée à la mission administration générale/défense du siège de l'établissement,
175, rue Ludovic Boutleux- B.P. 820 - 62408 BETHUNE Cedex**



Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables (S.D.E.V.N.)

2530 / 0500512 / 0523

Vu la délibération du conseil d'administration de Voies navigables de France du 6 avril 2005, portant :

- approbation des principes du schéma directeur d'exploitation des voies navigables ;
- autorisation au président de Voies navigables de France de mettre en œuvre le schéma directeur d'exploitation des voies navigables, sous réserve que la concertation en cours avec les organisations syndicales ne modifie pas substantiellement son contenu ;

le Président

Considérant que les réunions qui se sont tenues les 24 mars, 19 avril et 12 mai 2005 avec les organisations syndicales ne conduisent pas à des modifications substantielles du contenu du schéma directeur d'exploitation des voies navigables,

Le président de Voies navigables de France décide :

Article 1

Le schéma directeur d'exploitation des voies navigables, joint en annexe, est approuvé.

Article 2

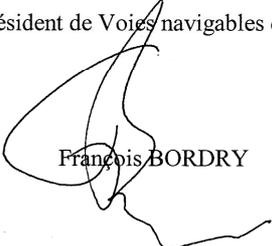
Le directeur général de Voies navigables de France est chargé de définir les modalités d'application du schéma directeur d'exploitation des voies navigables.

Article 3

La présente décision accompagnée du schéma directeur sera publiée au bulletin officiel des actes de l'établissement.

Fait à Béthune, le **23 MAI 2005**

Le président de Voies navigables de France


François BORDRY

175 rue Ludovic-Boutleux,
boîte postale 820,
62408 Béthune cedex

téléphone 03 21 63 24 00
télécopie 03 21 63 24 46
presidence@vnf.fr

Edito

Depuis dix ans, la voie d'eau connaît un regain de son activité porté par une diversification de ses trafics, le renouvellement des matériels navigants et des installations portuaires, la professionnalisation de ses pratiques commerciales et la modernisation de son réseau.

Ces évolutions démontrent la nécessité d'un espace fluvial compétitif, répondant aux attentes de ses clients et favorisant le choix des entreprises pour ce mode alternatif au service du développement durable de notre société, dans un contexte de hausse inéluctable des transports dans les décennies à venir.

Voies navigables de France, qui depuis sa création a réalisé de nombreux programmes de modernisation et les diagnostics lui permettant une programmation éclairée de ses investissements, s'engage aujourd'hui dans une politique de qualité de service en définissant un schéma directeur d'exploitation des voies navigables.

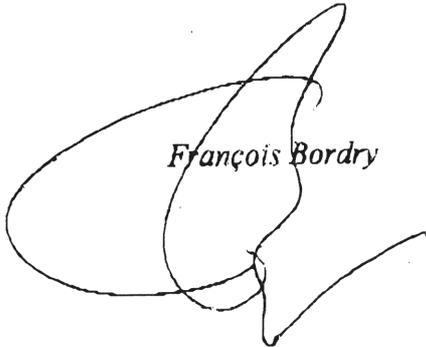
Issue d'une concertation intense avec l'ensemble des acteurs concernés, ce document de référence traduit les engagements de l'établissement sur le réseau magistral en terme de disponibilité, d'exploitation, d'information et de services. Sur le réseau régional, il oriente les niveaux de service recherchés, qui seront précisés en lien avec les collectivités territoriales.

Le schéma directeur d'exploitation s'appliquera de façon progressive et se déclinera au niveau territorial dans des plans particuliers d'exploitation. Il permettra de créer une nouvelle relation entre le gestionnaire d'infrastructure et ses clients, fondée sur un climat de confiance.

Le contrat d'objectifs et de moyens signé avec l'Etat pour la période 2005-2008 trouve ainsi sa première application concrète au service de la voie d'eau et de l'ensemble de ses clients.

Aujourd'hui nous nous engageons -

François Bordry



INTRODUCTION	1
CLASSEMENT DU RESEAU	3
NIVEAUX DE SERVICE	5
Ouverture du réseau	5
Définition des saisons	5
Amplitudes et horaires d'ouverture – Principes communs	6
Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 1	9
Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 2	10
Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 3	11
Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseaux 4	13
Formulation du passage à la demande	15
Jours fériés fermés à la navigation	16
Exploitation du réseau	17
Cassage de la glace	17
Chômages	18
Disponibilité des ouvrages	20
Garantie du rectangle de navigation	21
Information des usagers	22
Services aux usagers	24
Extension des équipements de services	24
Numéro d'appel unique	25
Gestion des déchets	26
Gestion des embâcles	27
PLAN PARTICULIER D'EXPLOITATION	28
EFFECTIFS	30
COMMISSIONS D'USAGERS	31
SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE	32
ANNEXES	34
Annexe 1 : Programmes associés	35
Modernisation des méthodes d'exploitation	35
Modernisation des barrages et gestion hydraulique	37
Tunnels canaux	38
VNF 2000+ / Volet infrastructures	40
ECDIS	42
Budgets liés à l'exploitation (hors MME)	45
Entretien – Exploitation (EE)	45
Équipements des écluses automatisées	46
Véhicules et engins	47
Centres d'exploitation	47
Hygiène et sécurité	47
Balisage et signalisation	47
Schéma directeur de maintenance	48
Annexe 2 : Synoptique d'élaboration du SDEVN	49
Annexe 3 : Classement SDEVN	50
Annexe 4 : Réseau magistral	55
Annexe 5 : Sommaire du Plan Particulier d'Exploitation	58
Annexe 6 : Récapitulatif des horaires	60
Annexe 7 : Circulaire cassage de glace	63
Annexe 8 : Indemnisations	72
Annexe 9 : Glossaire	74

Le **Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables (SDEVN)** est destiné à définir les niveaux de services que Voies navigables de France (VNF) s'engage à mettre en place d'ici 2009 sur l'ensemble du réseau qui lui est confié. Ce document a été élaboré en concertation avec les usagers de la voie d'eau et les directions interrégionales, régionales et locales de l'établissement.

Il est destiné à créer les conditions du développement de l'utilisation commerciale et touristique du réseau magistral, dans le cadre des orientations stratégiques et de l'évolution des moyens définis dans le contrat d'objectif liant l'établissement à l'Etat.

Pour atteindre cet objectif, les engagements de VNF portent sur :

- la mise en œuvre de niveaux de services homogènes et pertinents pour l'exploitation du réseau navigable qui lui est confié ;
- la déclinaison de ces engagements, pour chaque catégorie de voies, en objectifs de disponibilité et d'exploitation du réseau, d'information et de services aux usagers.

Le SDEVN constitue le support de la politique de Voies navigables de France en matière d'exploitation des voies navigables.

Le présent document est un document de cadrage qui sera décliné par les directions interrégionales, régionales et délégations locales dans des plans particuliers d'exploitation (PPE), dans lesquels chaque service de VNF définira plus précisément les mesures qui seront mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés.

Il définit pour chacune des catégories de voies du réseau magistral les objectifs de niveaux de services à atteindre immédiatement ou dans les trois ans à cinq ans.

Il précise également les conditions de mise en place de niveaux de service « recherchés » sur le réseau régional (réseau « transférable » aux collectivités territoriales en application des lois de décentralisation) par le biais de plans particuliers d'exploitation (PPE), élaborés avec le concours éventuel des collectivités territoriales concernées.

Enfin, il donne aux directions interrégionales, régionales et locales de l'établissement des indications sur les évolutions des modalités d'exécutions de certaines tâches.

Bien que destiné à afficher clairement des engagements à moyen terme, ce document pourra évoluer dans le temps :

- un bilan, réalisé au plus tard dans les 18 mois à compter de son approbation par le conseil d'administration, permettra de tirer les enseignements des plans particuliers d'exploitation pour l'affichage de niveaux de service sur le réseau régional, et de présenter les ajustements éventuellement nécessaires ;
- sur le réseau magistral, un bilan sera produit chaque année qui permettra, le cas échéant, d'ajuster ce document pour tenir compte d'évolutions localisées liées, par exemple au classement du réseau, aux évolutions technologiques des conditions d'exploitations, etc.

Les plans particuliers d'exploitation respecteront au moins les engagements minimums quant aux niveaux de service et s'attacheront à atteindre les engagements cibles attendus :

NIVEAUX DE SERVICE A RESPECTER (X)	Réseau Magistral (*)			Réseau régional (*)
	Mini	Cible	Maxi	
OUVERTURE DU RESEAU				
Définition des saisons	X			X
Amplitudes et horaires d'ouverture – Principes communs	X			X
Amplitudes et horaires d'ouverture (**)				
Réseau 1	X	X		
Réseau 2	X	X		
Réseau 3	X	X		
Réseaux 4	X	X		
Formulation du passage à la demande	X			X
Jours fériés fermés à la navigation	X			
EXPLOITATION DU RESEAU				
Cassage de la glace	X			
Chômages	X			
Disponibilités des ouvrages	X			
Garantie du rectangle de navigation	X			
INFORMATION DES USAGERS	X			X
SERVICES AUX USAGERS				
Extension des équipements de service	X			
Numéro d'appel unique	X			X
Gestion des déchets	X			
Gestion des embâcles	X			

(*) Les niveaux de service ne s'appliquent pas dans les biefs dits maritimes, la voie y étant soumise à l'influence des marées, et ne pouvant répondre à toutes les exigences du présent document en terme de navigation.

(**) Sur le réseau magistral, pour les horaires de navigation, trois niveaux de service sont distingués :

- Minimal : engagement minimal à respecter dans un délai de 3 ans ;
- Cible : engagement recherché par l'établissement dans un délai, au plus tard, de 5 ans ;
- Maximal : niveau au-delà duquel il est possible d'accéder si une demande existe et si la direction interrégionale, régionale ou délégation locale en a les moyens, mais uniquement en service spécial d'éclusage.

Les plans particuliers d'exploitation, outre le respect des minimas, devront exposer les moyens nécessaires pour l'atteinte du niveau cible.

Les engagements sur le réseau régional seront affichés lors de la révision du présent S.D.E.V.N., prévue à l'issue de la réalisation des plans particuliers d'exploitation.

Si les niveaux de service présentent des échéances diverses, leur mise en œuvre peut être menée progressivement, au rythme défini par les plans particuliers d'exploitation qui peuvent prévoir une application avant le terme affiché pour chaque niveau de service.

Un synoptique d'élaboration est fourni en annexe 2.

Afin d'associer des niveaux de service à des réseaux homogènes, les voies navigables ont été hiérarchisées.

Le réseau confié à VNF se répartit en 4 catégories, l'affectation relevant de deux critères principaux :

1. le gabarit : les voies de plus de 650 T relèvent de la catégorie 1, le « Grand gabarit » ;
2. le trafic actuel ou potentiel de transport de marchandises. Relèvent de la catégorie 2 les voies de moins de 650 T et :
 - a. soit supportant un trafic actuel de marchandises significatif ;
 - b. soit supportant ou étant potentiellement concernées par un trafic de céréales, de matériaux de construction, de containers, ..., notamment celles visées par les contrats ONIC et UNICEM ;
 - c. soit réalisant une liaison interbassin.

Les autres voies relèvent soit de la catégorie 3 « Voies à vocations multiples » si elles présentent un trafic actuel de transport marchandises, soit de la catégorie 4 « Voies touristiques ».

Gabarit	Types de voies	Catégorie	
> 650 T	Toutes voies	1	Grand gabarit
< 650 T	Trafic de marchandises significatif	2	Voies connexes au grand gabarit
	Voie supportant un type de trafic particulier actuel ou potentiel (céréales, matériaux de construction, containers)		
	Liaison interbassin (*)		
	Trafic de marchandises non significatif	3	Voies à vocations multiples
	Pas de trafic de marchandise	4	Voies touristiques

(*) pour l'axe nord – sud, seules deux liaisons ont été retenues dans le cadre d'un classement en catégorie 2 :

- le canal de la Marne à la Saône d'une part,
- le canal de l'Est branche Sud (canal des Vosges) et la Saône petit gabarit d'autre part.

Des exceptions :

- La Loire, au grand gabarit jusqu'à 7 km en amont de Nantes, qui relèverait de la catégorie 1, et supporte encore un transport de marchandises, reclassée en voie à vocations multiples ;
- La Dordogne, au grand gabarit, qui relèverait également de la catégorie 1, mais ne supporte aucun trafic de commerce, reclassée en voie touristique.
- L'Yonne, malgré sa potentialité de transport de granulats, est classée :
 - de Villeneuve inclus à la confluence avec le canal de Bourgogne en 3 ;
 - de la confluence avec le canal de Bourgogne à Auxerre en 4.

Au sein de la catégorie 1, certaines voies ne nécessitent pas, à terme, une exploitation 24 h sur 24. En conséquence, cette catégorie a été scindée en deux :

- la première, constituant les voies de la catégorie 1A, pour lesquelles le présent document prévoit une exploitation minimale de 18h par jour, avec un niveau de service cible (engagement recherché par l'établissement à un terme maximal de 5 ans), de 24 heures sur 24.
- La seconde, constituant les voies de la catégorie 1B, pour lesquelles le présent document prévoit une exploitation de 14 à 18h par jour.

Les voies de catégorie 1 relèvent automatiquement de la catégorie 1A, excepté les suivantes classées en 1B :

- Le canal du Nord dans son intégralité ;
- L'Oise de la confluence avec la Seine à l'entrée du canal latéral à l'Oise (écluse de Janville) ;
- Le canal latéral à l'Oise, de Janville à l'entrée du canal du Nord (écluse n°19) ;
- Le canal de la Meuse (CEBN) à Givet ;
- La Marne, de Saint Maurice à Créteil ;
- La Seine, de Nogent non compris à Port à l'Anglais compris ;
- Canal à grand gabarit géré par la Direction Interrégionale Nord – Pas-de-Calais (canal à grand gabarit Dunkerque – Escaut, la Deûle et la Lys mitoyenne).

Nota : Pour la Seine au niveau de Chatou – Bougival, seule l'écluse de Chatou relève de la catégorie 1A. En cas d'indisponibilité, le service est reporté sur Bougival.

Le détail et la carte présentant le classement du réseau sont fournis en annexe 3.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Définition des saisons

Les principes retenus, sur l'ensemble du réseau, sont les suivants :

- pas de différenciation des saisons sur le réseau 1 (1A ou 1B) ;
- deux saisons pour les réseaux 2 et 3, avec des dates fixes :
 - haute saison du 17 mars au 10 novembre ;
 - basse saison du 11 novembre au 16 mars ;
- introduction d'une saison intermédiaire pour le réseau 4, avec des dates fixes :
 - haute saison du 1^{er} mai au 30 septembre ;
 - moyenne saison du 17 mars au 30 avril et du 1^{er} octobre au 10 novembre ;
 - basse saison du 11 novembre au 16 mars.

Année type (1er janvier - 31 décembre)

Réseau 1 (A et B)	Pas de différenciation				
Réseaux 2 et 3	01/01 - 16/03	17/03 - 10/11			11/11 - 31/12
Réseau 4	01/01 - 16/03	17/03 - 30/04	01/05 - 30/09	01/10 - 10/11	11/11 - 31/12

■ Basse saison
 ■ Moyenne saison
 ■ Haute saison

Objectif poursuivi :	Homogénéisation des saisons sur l'ensemble du réseau Simplification et lisibilité pour les usagers
Délai de mise en place :	3 ans, soit respect des engagements au 01.01.2008.
Implications :	Modifications des pratiques actuelles et des décisions concernant les horaires de navigation.
Mesures transitoires :	Prise en compte des dates fixes de saisons dès les horaires 2006.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Amplitudes et horaires d'ouverture – Principes communs

Afin de disposer d'un langage commun, les définitions suivantes sont établies et sont les seules utilisables :

- **navigation libre** : l'utilisateur n'a pas à annoncer son arrivée aux ouvrages ;
- **navigation à la demande** : l'utilisateur doit prévenir la direction interrégionale, régionale ou délégation locale de son heure d'arrivée à l'écluse en tenant compte des modalités de l'annonce.

Ces deux premiers types de navigation sont accessibles par l'acquiescement d'un péage, de marchandises ou de plaisance.

- **service spécial d'éclusage** : les modalités sont identiques à celles de la navigation à la demande, mais le passage à l'écluse est payant, et fera l'objet d'une facturation en sus de l'acquiescement du péage.

Les principes communs à l'ensemble du réseau sont les suivants :

- Les **horaires d'ouverture** du réseau sont ceux pour lesquels les **ouvrages sont disponibles**. Un horaire prévoyant une ouverture à 9h00 et une fermeture à 18h00 permet le passage des bateaux dès cette heure et accepte les bateaux jusqu'à cette heure.
- L'organisation du type de navigation (libre ou à la demande), est définie par chaque direction interrégionale, régionale et délégation locale.
- Des dérogations aux horaires sont possibles :
 - pour les ouvrages de type pont-mobile, pour lesquels une convention a été passée avec une collectivité ou un autre gestionnaire (gestion de la circulation automobile, ...);
 - en section singulière du fait de contraintes extérieures au service (exemple : secteur Seveso à évacuer en fin de journée, et nécessitant une fermeture anticipée des ouvrages d'entrée et de sortie de la zone, ...).
- Les usagers sont différenciés selon deux catégories : commerce ou plaisance :
 - Commerce : qui fait un usage commercial de l'utilisation de son bateau, qu'il soit de marchandises (chargés ou vides) ou de plaisance (bateaux à passagers, hôtels, restaurants, théâtres, convoyeurs de bateaux) ;
 - Plaisance : tous les autres.
- Cas particulier des secteurs avec arrêt méridien pour la plaisance uniquement : si un bateau de commerce se présente, le passage doit être opéré. Dans ce cas, il peut être accepté de faire passer les bateaux de plaisance en attente sur le site, dans la limite de la capacité de l'écluse (pas de bassinée supplémentaire pour assurer le passage du ou des bateaux de plaisances).

Les principes communs sur le réseau magistral sont les suivants :

- Trois niveaux de service sont distingués pour les horaires de navigation :
 - Minimal : engagement minimal à respecter ;
 - Cible : engagement recherché par l'établissement dans un délai, au plus tard, de 5 ans ;
 - Maximal : niveau au-delà duquel il est possible d'accéder si une demande existe et si la direction interrégionale, régionale ou délégation locale en a les moyens, mais uniquement en service spécial d'éclusage.

Entre les niveaux minimal et maximal, la navigation est libre ou à la demande (pas de la navigation en service spécial d'éclusage).

Chaque direction interrégionale, régionale ou délégation locale proposera, dans son plan particulier d'exploitation :

- les horaires sur les voies relevant du réseau magistral, en tenant compte d'un palier imposé pour la fixation d'un horaire entre le minimal et le maximal de :
 - 2 heures pour les voies de catégories 1 et 2 ;
 - 1 heure pour le réseau 3.

(les différents horaires et amplitudes possibles figurent en annexe 6).
- les dispositions qu'elle compte prendre pour l'atteinte du niveau cible.

L'illustration suivante visualise les possibilités en terme d'horaires sur la base d'un exemple (voie du réseau 2 du lundi au samedi).

			5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires		
			h30			Ouvert.	Fermet.																	
Réseau 2																								
DU LUNDI AU SAMEDI																								
Commerce	HS et BS	Maxi Cible																		14h	14h	6h30	20h30	
																				12h	12h	7h00	19h00	
		Mini																		10h	10h	8h00	18h00	

pour les usagers : navigation libre ou à la demande
 du point de vue de l'organisation du travail : en poste fixe, accompagnement, fonctionnement automatique, ...

Si l'horaire retenu par le service est supérieur au maxi, introduction du service spécial d'éclusage

			5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires	
			h30	Ouvert.			Fermet.																
Exemple d'horaire																				15h30	15h30	5h30	21h00

Navigation libre : pas d'annonce, acquittement du péage
 Navigation à la demande : annonce obligatoire, acquittement du péage
 Service spécial d'éclusage : annonce obligatoire, acquittement du péage et du service spécial

- Sur les réseaux 1 et 2, le service est continu (pas d'arrêt méridien).
- Sur le réseau 3, un arrêt méridien peut être mis en place (à définir par chaque direction interrégionale, régionale et délégation locale) ; sa durée est fixée à 1 heure et son horaire à 12h30 - 13h30 ; dans tous les cas, le nombre d'heures de navigation doit respecter le minimum affiché.
- dans les secteurs automatisés, la navigation peut avoir lieu pendant l'arrêt méridien sans garantie d'interventions du service en cas de défaillance d'un automate pendant cette période, à l'exception de celles nécessitées par la sécurité.
- pour des sections hétérogènes (classement SDEVN distinct de deux sections rapprochées et contiguës d'une même voie), les horaires peuvent être harmonisés en assurant les mêmes horaires pour les deux sections.

Sur le réseau régional, chaque direction interrégionale, régionale ou délégation locale proposera dans son plan particulier d'exploitation les horaires de navigation. Il sera recherché autant que possible, l'atteinte des niveaux de service exposés dans le présent document. Les niveaux de service sur ce réseau seront affichés lors de la révision du S.D.E.V.N.

Objectif poursuivi :	Eléments de langage commun - Simplification et lisibilité des horaires pour les u entre directions interrégionales, régionales et délégations locales.
Délai de mise en place :	<p>Sur le réseau magistral :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 3 ans, soit respect des engagements au 01.01.2008, pour les horaires minimums et 5 ans, soit un respect des engagements au 01.01.2010, pour les horaires cibles. <p>Sur le réseau régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ en fonction des enseignements des plans particuliers d'exploitation.
Implications :	Modifications des pratiques actuelles et des décisions ministérielles concernant les horaires de navigation.
Mesures transitoires :	Des horaires sont d'ores et déjà en conformité (respectant les objectifs établis) ou peuvent l'être rapidement (adaptations mineures)

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 1

Catégorie de la voie	Usagers	Objectifs	Nombre d'heures navigation		Horaires d'ouverture		
			Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	
Grand gabarit	1A	commerce	Maxi	24h	0h00 – 24h00		
			Mini	18h	5h00 – 23h00		
			Cible	24h	0h00 – 24h00		
		plaisance	Ouverture à la plaisance en période diurne				
	1B	commerce	Maxi	18h	5h00 – 23h00		
			Mini	14h sauf dimanche 9h	6h30 - 20h30 9h00 - 18h00		
			Cible	14h sauf dimanche 9h	6h30 - 20h30 9h00 - 18h00		
			plaisance	Ouverture à la plaisance en période diurne, limitée à l'ouverture prévue pour le commerce			

Observations :

- Le réseau 1A étant intégralement dans le réseau magistral, les horaires minimaux constituent un engagement du SDEVN.
- Sur le réseau 1A, l'accès aux ouvrages (de type grand gabarit) est limité pour la plaisance pour des raisons de sécurité à la période diurne, correspondant à la période entre le lever et le coucher du soleil. Il n'est pas prévu en conséquence d'autoriser l'extension de la plage à la période nocturne, même par service spécial d'éclusage, pour la plaisance.
- En fonction des besoins, les voies classées en 1B pourraient évoluer vers le 24h sur 24. Dans ce cas, le reclassement de ces voies pourra être proposé lors des révisions du SDEVN.
- Il n'est pas prévu de saisonnalité pour le commerce sur les réseaux 1A et 1B.
- Par respect de la règle du pallier, les nombres d'heures de navigation et les horaires possibles figurent en annexe 6.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 2

Catégorie de la voie	Usagers	Objectifs	Nombre d'heures navigation		Horaires d'ouverture		
			Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	
Voies connexes	commerce	Maxi	14h sauf dimanche 9h		6h30 - 20h30 9h00 - 18h00		
		Mini	10h sauf dimanche 9h		8h00 - 18h00 9h00 - 18h00		
		Cible	12h sauf dimanche 9h		7h00 - 19h00 9h00 - 18h00		
	plaisance	En période navigation libre du commerce	Horaires identiques aux commerces				
		Hors période navigation libre du commerce	Maxi	8h	14h sauf dimanche 9h	9h00 - 17h00	6h30 - 20h30 9h00 - 18h00
			Mini	7h	9h	9h00 - 16h00	9h00 - 18h00

Observations :

- Le réseau 2 étant intégralement dans le réseau magistral, les horaires minimaux constituent un engagement du SDEVN.
- Dans les plages de navigation libre pour le commerce, les horaires sont communs pour tous les usagers (commerce et plaisance). Dans les plages de navigation à la demande ou en service spécial d'éclusage du commerce, la plaisance ne peut être acceptée que si cette disposition ne conduit pas à une écluse supplémentaire.
- Il peut être prévu des horaires différents en basse et haute saisons. Dans ce cas, ils doivent respecter tous deux les minimums affichés et doivent être constants dans chaque période (un seul horaire par saison).
- Sauf dérogation dûment justifiée au regard des moyens disponibles, l'ouverture en basse saison pour la plaisance sera assurée.
- A terme, si le besoin le nécessite et les moyens le permettent, l'opportunité d'augmenter l'amplitude au-delà est à examiner ; cette disposition peut consister à adopter les horaires du réseau 1B sans toutefois reclasser la voie (le critère du gabarit n'étant pas modifié).
- Par respect de la règle du pallier, les nombres d'heures de navigation et les horaires possibles figurent en annexe 6.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseau 3

Catégorie de la voie	Usagers	Objectifs	Nombre d'heures navigation		Horaires d'ouverture		
			Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	
Voies voc. multiples	3	commerce	Maxi	10h	12h	8h00 - 18h00 ou 7h30 - 12h30 13h30 - 18h30 9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30	7h00 - 19h00 ou 6h30 - 12h30 13h30 - 19h30 9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30
			Mini	8h	10h	9h00 - 17h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 17h30	8h00 - 18h00 ou 7h30 - 12h30 13h30 - 18h30 9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30
			Cible	8h	10h	9h00 - 17h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 17h30	8h00 - 18h00 ou 7h30 - 12h30 13h30 - 18h30 9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30

Catégorie de la voie	Usagers	Objectifs	Nombre d'heures navigation		Horaires d'ouverture			
			Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)	Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Haute saison (17 mars - 10 nov.)		
Voies voc. multiples	3	plaisance	En période navigation libre du commerce				Horaires identiques aux commerces	
			Hors période navigation libre du commerce	Maxi	8h	12h	9h00 - 17h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 17h30	7h00 - 19h00 ou 6h30 - 12h30 13h30 - 19h30 9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30
				Mini	7h	9h	9h00 - 16h00 ou 9h00 - 12h30 13h30 - 17h00	9h00 - 18h00 ou 8h30 - 12h30 13h30 - 18h30

Observations :

- Ces horaires constituent :
 - Pour leur minimum, un engagement sur les voies de catégorie 3 incluses dans le réseau magistral ;
 - Un niveau de service à rechercher sur les voies de catégorie 3 du réseau régional, qui pourra être adapté en fonction des plans particuliers d'exploitation.
- Dans les plages de navigation libre pour le commerce, les horaires sont communs pour tous les usagers (commerce et plaisance). Dans les plages de navigation à la demande ou en service spécial d'éclusement du commerce, la plaisance ne peut être acceptée que si cette disposition ne conduit pas à une écluse supplémentaire.
- Il peut être prévu des horaires différents en basse et haute saisons. Dans ce cas, ils doivent respecter tous deux les minimums affichés et doivent être constants dans chaque période (un seul horaire par saison).
- L'ouverture en basse saison pour la plaisance pourra être supprimée si la demande observée sur au moins une année entière n'est pas suffisamment importante.
- En basse saison, il pourra être proposé la fermeture le dimanche pour tous les usagers après concertation avec les représentants des usagers.
- Par respect de la règle du pallier, les nombres d'heures de navigation et les horaires possibles figurent en annexe 6.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Amplitudes et horaires d'ouverture – Réseaux 4

Le réseau 4 est scindé en trois bassins : nord, centre, et sud.

- Les voies du réseau nord concernent les Directions interrégionales Nord – Pas-de-Calais et du Bassin de la Seine, non compris l'Yonne ;
- Les voies du réseau sud concernent la Direction interrégionale Sud – Ouest ;
- Les voies du réseau centre concernent les autres directions gérant des voies de cette catégorie.

Catégorie de la voie	Usagers	Nombre d'heures de navigation			Horaires d'ouverture		
		Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Saison intermédiaire (17 mars - 30 avril et 1er oct. - 10 nov.)	Haute saison (1er mai - 30 sept.)	Basse saison (11 nov. - 16 mars)	Saison intermédiaire (17 mars - 30 avril et 1er oct. - 10 nov.)	Haute saison (1er mai - 30 sept.)
Voies touristiques du bassin Nord	commerce	7h		9h	8h30 - 12h30 13h30 - 16h30		9h00 - 12h30 13h30 - 19h00
	plaisance	En période navigation libre du commerce horaires identiques aux commerces					
		7h		9h	8h30 - 12h30 13h30 - 16h30		9h00 - 12h30 13h30 - 19h00
Voies touristiques du bassin Centre	commerce	7h		10h	8h30 - 12h30 13h30 - 16h30		9h00 - 19h00
	plaisance	En période navigation libre du commerce horaires identiques aux commerces					
		7h		9h	8h30 - 12h30 13h30 - 16h30		9h00 - 12h30 13h30 - 19h00
Voies touristiques du bassin Sud	commerce	8h	11h	11h30	8h30 - 16h30	8h00 - 19h00	8h00 - 19h30
	plaisance	En période navigation libre du commerce horaires identiques aux commerces					
		7h	8h	9h	8h30 - 12h30 13h30 - 16h30	9h00 - 12h30 13h30 - 18h	9h00 - 12h30 13h30 - 19h00

Observations :

- Ces horaires constituent :
 - Un engagement sur les voies de catégorie 4 incluses dans le réseau magistral ;
 - Un niveau de service « cible » sur les voies de catégorie 4 du réseau régional, qui pourra être adapté en fonction des plans particuliers d'exploitation.
- Dans les plages de navigation libre pour le commerce, les horaires sont communs pour tous les usagers (commerce et plaisance). Dans les plages de navigation à la demande ou en service spécial d'éclusage du commerce, la plaisance ne peut être acceptée que si cette disposition ne conduit pas à une écluse supplémentaire.
- Il peut être prévu des horaires différents en basse, intermédiaire et haute saisons. Dans ce cas, ils doivent respecter tous trois les minimums affichés et doivent être constants dans chaque période (un seul horaire par saison).
- L'ouverture en basse saison pour la plaisance pourra être supprimée si la demande observée sur au moins une année entière n'est pas suffisamment importante.
- En basse saison, il pourra être proposé la fermeture le dimanche pour tous les usagers après concertation avec les représentants des usagers.

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Formulation du passage à la demande

Sur l'ensemble du réseau, les passages à la demande pour :

- une navigation à la demande ;
- un service spécial d'éclusage ;

doivent être formulés par les usagers :

- la veille avant 15h00 pour les jours de semaine, ou dans des conditions moins contraignantes pour l'utilisateur si l'organisation du service le permet ;
- le vendredi avant 15h00 pour un passage le week-end, du vendredi au lundi matin, ou dans des conditions moins contraignantes pour l'utilisateur si l'organisation du service le permet.

Des dispositions particulières peuvent être proposées :

- dans le sens d'un délai inférieur demandé aux usagers, notamment pour des passages à la demande le midi ;
- dans le sens d'un délai supérieur demandé aux usagers, notamment pour des passages à la demande le lendemain d'un jour férié fermé à la navigation.

La formulation du passage à la demande pourra faire l'objet d'une redéfinition lors de la révision du présent document.

Objectif poursuivi :	Homogénéisation des pratiques sur le réseau
Délais de mise en place :	1 an, soit respect des engagements au 01.01.2006
Implications :	Modifications des pratiques actuelles
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE :	OUVERTURE DU RESEAU
Rubrique :	Jours fériés fermés à la navigation

Sur l'ensemble du réseau, les jours fériés fermés à la navigation sont les suivants :

- le jour de l'An ;
- le 1^{er} mai ;
- le 1^{er} novembre ;
- le 11 novembre ;
- le jour de Noël.

Ces jours fériés fermés à la navigation peuvent faire l'objet d'une ouverture pour assurer la continuité de service avec un autre gestionnaire (exemple : Saône à grand gabarit).

Ces jours sont valables, sur l'ensemble du réseau, à l'exception des voies relevant des régimes internationaux, à savoir :

- sur la section internationale de la Moselle (d'Apach à Talange), les jours fériés sont définis par la commission internationale de la Moselle. C'est ainsi que la décision CM/1978-II-4a du 21 novembre 1978 fixe les arrêts d'exploitation des écluses du 24 décembre à 16h30 au 26 décembre à 16h30 et du 31 décembre à 14h00 au 1er janvier à 14h00.
En ce qui concerne le reste de la Moselle, de Metz à Neuves Maisons, il sera opté soit pour un alignement sur le régime de la Moselle internationale, soit pour les jours définis sur le reste du réseau.
- Sur le Rhin, ouverture 365 jours sur 365 (Acte de Mannheim).

Objectif poursuivi :	Homogénéisation des jours fériés sur le réseau
Délais de mise en place :	3 ans, soit respect des engagements au 01.01.2008
Implications :	Modifications des pratiques actuelles et des décisions ministérielles concernant les horaires de navigation.
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE :	EXPLOITATION DU RESEAU
Rubrique :	Cassage de la glace

Les principes de la circulaire du 25 janvier 1999, relative aux règles fixant les conditions d'exploitation des voies d'eau et les limites d'intervention en période de glace, restent applicables, sous réserve du respect des diverses réglementations, notamment celles liées à la sécurité et au temps de travail, ARTT, Hygiène et Sécurité..., publiées ultérieurement à la date de la circulaire.

Ce texte précise, pendant les périodes de grand froid, les dispositions et consignes particulières à mettre en place afin de limiter les effets du gel, définit, par voie, les niveaux d'intervention nécessaires afin d'améliorer l'efficacité et la cohérence de nos actions, propose une politique d'équipement permettant de répondre aux objectifs fixés.

Les principaux points abordés concernent :

- Les dispositions préventives d'intervention ;
- La décision de cassage de glace :
 - renseignements météorologiques ;
 - niveaux de service ;
 - définition des conditions d'intervention ;
- Les consignes particulières pendant la prise de glace :
 - organisation des services ;
 - consignes d'exploitation ;
 - arrêts de navigation ;
 - assistance aux usagers ;
- Le dégel ;
- La reprise de la navigation ;
- La politique d'équipement ;
 - Les caractéristiques des équipements ;
 - La politique d'équipement ;
- Un rappel réglementaire.

La circulaire est fournie en annexe 7 (avec cartes et hors annexes de la circulaire, disponibles auprès de la DIE).

Objectif poursuivi :	Homogénéisation des pratiques
Délais de mise en place :	Dès approbation du présent document
Implications :	Vérification disponibilité du matériel et des agents requis
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE :	EXPLOITATION DU RESEAU
Rubrique :	Chômages

Les principes quant aux durées maximales de chômages sont les suivants :

- ne sont pris en considération que les chômages induisant un arrêt de navigation total sur la voie. Pour ceux impliquant seulement une restriction de navigation, des mesures compensatoires doivent toutefois être envisagées en cas de perturbation (éclusage gratuit en dehors des heures normales de navigation par exemple).
- les durées s'appliquent par itinéraire homogène (pas de succession de chômages sur des périodes distinctes sur un même itinéraire), sous réserve toutefois que la réalisation de chômages distincts sur un même itinéraire ne soit pas la seule solution pour maintenir un trafic local important (desserte d'une usine, ...).
- les itinéraires restaurés seront définis dans les plans particuliers d'exploitation, et indiqués lors de la révision du présent SDEVN.

Catégorie de la voie	ouvrages par seuil	Exemples de voies concernées	Réseau non restauré	Réseau restauré		
			Durée maximale du chômage annuel (*)	Durée maximale du chômage annuel (*)	Durée maximale du chômage tous les 5 ans (*)	
Grand gabarit	1A	Avec ouvrages parallèles en fonctionnement	Seine aval			Pas d'arrêt de navigation
		Sans ouvrages parallèles	Moselle	4 semaines	10 jours	
	1B	Avec ouvrages parallèles en fonctionnement	Seine amont			Pas d'arrêt de navigation
		Sans ouvrages parallèles	Canal du Nord	4 semaines	10 jours	21 jours
Voies connexes	2	---	Canal de la Marne au Rhin	4 semaines	15 jours	21 jours
Voies voc. multiples	3	---	Canal du Rhône au Rhin	6 semaines	4 semaines	
Voies touristiques	4	---	Yonne (en partie)	8 semaines en basse saison	6 semaines en basse saison	8 semaines en basse saison

(*) Sur l'ensemble du réseau, la durée maximale s'entend hors :

- accident,
- reconstruction d'ouvrages,
- modernisation lourde,
- augmentation de capacité des ouvrages.

et en sus sur le réseau non restauré, hors restauration importante.

Toutefois, même dans ces cas, les chômages seront débattus en commission des chômages et devront faire l'objet de mesures compensatoires.

Par ailleurs, une attention particulière sera portée aux points suivants :

- les chômages seront réalisés autant que faire se peut en basse saison ;
- un itinéraire au minimum devra être conservé pour les longues distances ;
- durée des travaux réalisés par d'autres maîtres d'ouvrage que VNF.

Objectif poursuivi :	Homogénéisation des pratiques
Délais de mise en place :	18 mois pour la carte du réseau restauré et 2 ans, soit respect des engagements au 01.01.2007, pour les chômages sur l'ensemble du réseau.
Implications :	Propositions cohérentes en commission nationale des chômages
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE :	EXPLOITATION DU RESEAU
Rubrique :	Disponibilités des ouvrages

Le schéma directeur d'exploitation des voies navigables engage l'établissement sur des niveaux de service à garantir sur l'ensemble de ses voies dédiées au transport. Des dédommagements sont prévus, sous certaines conditions, en cas de non respect de ces niveaux de service.

Les principes de l'indemnisation :

1. les conditions :
 - a. la responsabilité de l'établissement n'est pas engagée en cas de préjudices causés par des facteurs externes, et en conséquence, VNF n'indemnise pas les préjudices générés par ces causes, tels que :
 - les grèves ;
 - les causes naturelles (gels, sécheresses, crues) ;
 - les arrêts de navigation prévus ;
 - les chômages programmés : à l'exception de ceux liés à des travaux importants de modernisation ou de restauration du réseau d'une durée supérieure à 10 semaines consécutives.
 - b. l'indemnisation ne concerne que les seuls transporteurs chargés ou affrétés
 - c. toute demande d'indemnisation amiable n'est recevable que dans la mesure où le demandeur, au moment des faits, se trouve en situation régulière au regard de l'usage du domaine public et des règles de circulation sur le domaine public et des péages (déclaration de chargement effectuée, acquittement des péages précédents réalisés).
2. le dispositif se base sur la hiérarchisation des voies indiquée dans le présent document.
3. L'indemnisation des transporteurs de marchandises se fera au choix du transporteur entre une indemnisation au réel et une indemnisation forfaitaire.
4. le dispositif d'indemnisation pour le tourisme fluvial reste inchangé. Il consiste en un système forfaitaire d'indemnisation pour les professionnels acquittant un péage, en différenciant les exploitants de bateaux à passagers des loueurs de bateaux professionnels, avec possibilité de demander une indemnisation réelle.

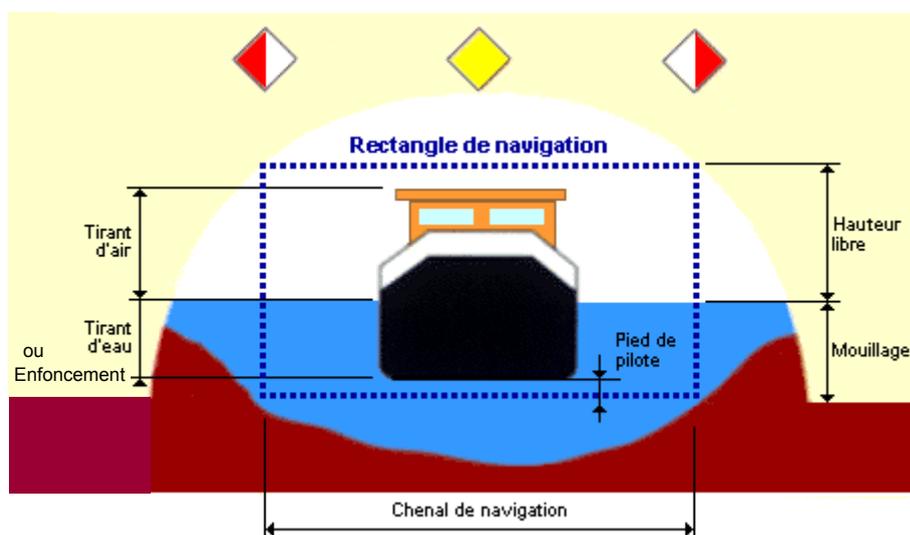
Le détail des dispositions figure en annexe 8.

Objectif poursuivi :	Simplification des règles d'indemnisation
Délais de mise en place :	Les mesures prennent effet pour les interruptions ou restrictions de navigation intervenues à partir du 1 ^{er} juin 2005
Implications :	
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE :	EXPLOITATION DU RESEAU
Rubrique :	Garantie du rectangle de navigation

L'engagement sur ce niveau de service porte sur deux points :

- l'engagement de produire une carte du réseau navigable avec les caractéristiques maximales d'un bateau par itinéraires homogènes, indiquant notamment les mouillages réels garantis sur les réseaux 1 et 2 et l'indication des enfoncements recommandés sur chaque itinéraire ; les représentants des usagers seront consultés lors de l'élaboration de cette carte par chaque direction interrégionale, régionale ou délégation locale.
- La garantie du mouillage théorique et l'indication de l'enfoncement recommandé correspondant sur les réseaux de catégories 1A, 1B et 2.



Affichage d'une carte des mouillages réels garantis sur le réseau 1 et 2 : 01.01.2007
Garantie des mouillages théoriques sur les réseaux 1 et 2 : 01.01.2008

Objectif poursuivi :	Réaliser et afficher des mouillages garantis sur les réseaux 1 et 2
Délais de mise en place :	2 ans pour l'affichage, soit respect des engagements au 01.01.2007 3 ans pour la garantie des mouillages, soit respect des engagements au 01.01.2008
Implications :	Travaux de dragage à renforcer
Mesures transitoires :	

NIVEAU DE SERVICE : INFORMATION DES USAGERS

L'information des usagers doit respecter les niveaux de service de base suivants :

- **Modification dates de chômage** : la durée affichée correspond au délai minimum à prendre pour informer les usagers d'une modification, comptée à partir de la date de démarrage du chômage ; si la connaissance d'une telle information intervient moins d'un mois avant le démarrage du chômage, la transmission de l'information s'opère selon le délai du point suivant.

Rappel : une modification ou une annulation de dates de chômages ne peut être autorisée qu'à l'intérieur des dates annoncées dans l'arrêté ministériel pris pour celui-ci. Il n'est pas autorisé de report ou d'extension a priori du délai de chômage.

- **Modification durée du chômage** : le délai affiché correspond au délai maximum pour informer les usagers d'une modification de la durée du chômage, résultant d'un problème de chantier ou à la remise en eau, compté à partir de la connaissance de l'information par la direction interrégionale, régionale ou délégation locale.
- **Arrêt ou restriction suite à événement** : le délai affiché correspond au délai maximum pour informer les usagers d'un incident ou accident, compté à partir de la vérification de l'information.
- **Evènements prévisibles** : délai minimal pour informer les usagers d'un évènement prévisibles (tels manifestations nautiques, travaux, plongées subaquatiques, ...), compté à partir de la date de l'évènement.

Catégorie de la voie	Terme du schéma directeur	Information des usagers (délai d'information)			
		Modif. dates chômage	Modif. durée chômage	Arrêt - restriction	Evènement prévisible
Toutes les voies	immédiat	1 mois	4h	4h	15 jours

L'information des usagers pourra également porter :

- sur les ressources en eau ;
- sur la gestion de la ligne d'eau, et en particulier sur les tirants d'air lorsque ceux-ci peuvent être contraignants sur un itinéraire.

Observations :

- manifestations nautiques :
 1. pour l'ensemble des manifestations sur le réseau 1, il sera recherché autant que possible un déroulement sur les petits bras ou hors chenal de navigation.
 2. il convient de faire appliquer l'accord entre VNF et le Comité National Olympique et Sportif (CNOS) :
 - l'ensemble des manifestations nautiques fait l'objet d'une programmation annuelle en février. En cas de modification, celle-ci doit être transmise au service au moins 2 mois à l'avance ;
 - nécessaire conciliation entre les manifestations et les contraintes de navigation. Notamment, aucune manifestation nautique ne doit générer plus de 4 heures d'interruption de la navigation, et au sein de toute interruption de plus de 2 heures, au moins une période de reprise de la navigation, afin de permettre le passage des bateaux en attente, doit être prévue ;
 - pendant les jours fériés non navigués, les interruptions pour cause de manifestation peuvent excéder 4 heures ;
 - examen de la possibilité de programmer les événements en les regroupant sur un itinéraire pour limiter la gêne.
 3. pour les manifestations hors CNOS :
 - un délai de 2 mois avant celles-ci doit être imposé aux organisateurs. En cas de non respect de ce délai de prévenance, la direction interrégionale, régionale ou délégation locale, pourra user de la possibilité de refuser l'organisation de ces manifestations.
 - des dispositions analogues quant à la conciliation entre les manifestations et les contraintes de navigation doivent être observées :
 - ✓ pas plus de 4 heures d'interruption de la navigation, et au sein de toute interruption de plus de 2 heures, au moins une période de reprise de la navigation ;
 - ✓ pendant les jours fériés non navigués, les interruptions pour cause de manifestation peuvent excéder 4 heures ;
 - ✓ examen de la possibilité de programmer les événements en les regroupant sur un itinéraire pour limiter la gêne.
- concernant les événements prévisibles nécessitant une vigilance particulière des usagers (travaux subaquatiques par exemple), il convient d'accompagner l'avis à plus de 15 jours par un rappel automatique juste avant l'événement.

Objectif poursuivi :	Information partagée avec les usagers
Délais de mise en place :	Application immédiate pour l'information des usagers 2006 pour la procédure concernant les manifestations nautiques (CNOS ou non)
Implications :	
Mesures transitoires :	

EXTENSION DES EQUIPEMENTS DE SERVICES

En 2004, un programme d'équipements d'exploitation destiné à améliorer les conditions de navigation des usagers a été mis en place sur la Seine amont.

Les principales réalisations concernent :

- La réalisation de garage amont aux ouvrages en rivières ;
- La création de point d'eau ;
- La mise en place de passerelles de débarquement ;
- L'éclairage de poste de stationnement ;
- La définition et la mise en place d'une clef unique pour les points d'eau et les accès pouvant être utilisés par les usagers.

Ce programme est à généraliser sur le réseau, notamment par la mise en place :

- de garage amont aux ouvrages en rivières ;
- des points d'eau ;
- de la clef unique pour les points d'eau et les accès pouvant être utilisés par les usagers.

La disponibilité en points d'avitaillement et / ou aires d'accès pour les camions de carburants pourra également être examinée.

Deux demandes des usagers ont de plus été examinées :

1. la possibilité de stationner les bateaux dans les écluses ;
2. la possibilité de débarquer un véhicule léger dans les écluses.

Stationnement dans les écluses

Le stationnement dans les écluses doit rester une possibilité dont l'application est à envisager :

- uniquement en rivière ;
- uniquement en cas d'absence de garage amont ;
- limitativement dans le temps (mesure provisoire dans l'attente de la réalisation de garages amont, et dans une période donnée de l'année (la demande est particulièrement forte en période de crue)).

Cette possibilité doit être de plus examinée sous les aspects :

- de sécurité : lors d'un stationnement dans l'écluse, portes fermées, il convient de définir les moyens d'un dégagement du bateau en cas de besoin (brusque montée des eaux, ...) ;
- de responsabilité : en cas d'incident, des responsabilités pourront être recherchées ;
- de gestion : des conflits d'usagers peuvent naître de ce service (entre bateliers, entre commerce et plaisance, ...) ;
- d'organisation : les fermetures des portes seront à effectuer par l'éclusier, le bateau désirant stationner dans l'écluse doit donc se présenter avant la fermeture de la navigation. Cette mesure n'est pas applicable si celle-ci se situe en zone de régulation, car le stationnant devrait dégager l'écluse dès que celle-ci est sollicitée par un autre usager.

En tout état de cause, les principes suivants sont actés :

- le stationnement dans les écluses n'est pas interdit selon le Règlement Général de Police (R.G.P.) et il convient d'examiner les Règlements Particuliers de Police (R.P.P.) correspondant sur ce point et éventuellement les modifier ;
- il doit être limité aux écluses en rivières, sans garage amont, pendant une période présentant des conditions de navigation spécifiques (crue, PHEN, ...) ;
- des règles de gestion doivent être édictées ;
- une telle autorisation peut être donnée par le chef de service par voie d'avis à batellerie en s'appuyant sur l'article 1.22 du R.G.P., en listant les écluses où cette pratique est autorisée ;
- l'attache préalable des services juridiques de la D.T.T. et de V.N.F. est requise ;
- il convient de mener une expérimentation et d'en tirer le bilan avant une éventuelle généralisation ;
- l'expérimentation serait à mener sur l'arrondissement Seine amont du S.N. Seine, et concernerait la Marne, la Seine et l'Yonne.

Une approche plus globale consistera également à s'assurer qu'un point de stationnement est mis à disposition des usagers environ tous les 30 km.

Débarquement des véhicules dans les écluses

Une liste d'écluses de l'arrondissement Seine amont du S.N. Seine, présentant des possibilités de débarquement a été élaborée. Il a été vérifié le raccordement au réseau routier pour chaque site.

Les principes suivants sont actés :

- le débarquement dans les écluses n'est pas interdit selon le R.G.P. et il convient d'examiner les R.P.P. correspondant sur ce point et éventuellement les modifier ;
- le débarquement le chargement de véhicules dans les écluses ne doit pas ralentir le trafic ;
- une telle autorisation peut être donnée par le chef de service par voie d'avis à batellerie en s'appuyant sur l'article 1.25 du R.G.P., en listant les écluses où cette pratique est autorisée ;
- cette disposition n'est à envisager que si un poste de débarquement n'est pas accessible à proximité de l'ouvrage ;
- il convient de mener une expérimentation et d'en tirer le bilan avant une éventuelle généralisation ;
- l'expérimentation serait à mener sur l'arrondissement Boucles de Seine du S.N. Seine.

Pour le débarquement des véhicules dans les écluses et le stationnement dans les écluses, une fiche de procédure sera élaborée par chaque service, préalablement à la mise en œuvre de ces pratiques, afin de permettre d'effectuer celles-ci en toute sécurité.

NUMERO D'APPEL UNIQUE

Une étude d'opportunité et de faisabilité sera menée courant 2005 quant à la création d'un numéro d'appel unique, destiné à recevoir les demandes des usagers pour la navigation à la demande et le service spécial d'éclusage, et à les répercuter sur les services concernés.

GESTION DES DECHETS

La politique environnement de VNF, signé le 17 décembre 2002, « *incite tous les usagers à adopter une attitude plus respectueuse de l'environnement notamment dans le domaine de la récupération des déchets.* »

En 2003, VNF a débuté plusieurs actions sur la gestion des déchets :

- Le guide pour la gestion des déchets
- Des formations spécifiques pour la gestion des déchets.

En région, l'année 2004 a vu la finalisation du diagnostic port propre réalisé sur le canal du Rhône à Sète et sur le canal du midi. Ce diagnostic fait un état des lieux, ainsi que des propositions programme d'intervention, des propositions de plan d'accompagnement.

Egalement, les directions interrégionales du Nord Est, Centre Est, de Rhône Saône, Strasbourg et la direction du Nord Pas de Calais vont lancer un diagnostic déchet.

En effet, les quantités de déchets à récupérer sont fonction du nombre d'usagers et du type d'activité à proximité de la voie d'eau.

Les déchets des usagers relèvent de plusieurs catégories : déchets assimilés ménagers et déchets dangereux.

La gestion des déchets passe ainsi par la collecte, le stockage, leur élimination et valorisation conformément à la réglementation en vigueur. Le conditionnement des déchets et leur niveau de tri déterminent par la suite les différents modes de valorisation ou d'élimination possibles et donc le coût du traitement des déchets.

Il convient donc d'envisager avant tout de réaliser des diagnostics déchets pour définir les types et sources de production des déchets. Une concertation entre VNF et les communes doit être envisagée pour l'installation de points de collecte et la définition de leur implantation (endroits stratégiques, type de matériel), ou envisager d'orienter les déchets vers des filières déjà existantes.

Les objectifs sont donc d'augmenter les capacités de collectes et de stockages des déchets des usagers, tout en respectant les réglementations en vigueur.

GESTION DES EMBACLES

Les corps flottants, charriés par les fleuves et les rivières en période de crue, ont un impact fort sur la sécurité :

- des usagers ;
- de leurs bateaux ;

mais également sur la sécurité des agents de maintenance qui doivent dans la plupart des cas intervenir dans un contexte difficile et dangereux.

La gestion de ces corps flottants pose également un problème environnemental puisque leur traitement doit répondre à des contraintes de valorisation coûteuses et lourdes à mettre en place.

Voies navigables de France entreprend en 2005 une étude sur ce sujet, basée sur une démarche initiée par la direction interrégionale Rhône – Saône, et visant à :

- améliorer les conditions de navigation sur les fleuves et rivières en période de crue ;
- apporter des solutions techniques adaptées pour améliorer les conditions d'extraction des corps flottants et réduire à la source l'émission de ces derniers et ce dans le respect de la réglementation en matière d'environnement ;
- définir des règles nationales de gestion des corps flottants, comme cela se fait pour le passage de glace.

Cette étude permettra de définir les engagements éventuels de VNF sur la gestion des embâcles.

Objectif poursuivi :	Mise en place de services aux usagers
Délais de mise en place :	Définition des programmes de mise à niveau avec l'élaboration des P.P.E. (soit dans le délai d'un an à compter de l'approbation du S.D.E.V.N.) Réalisation du programme « extension des équipements de services » sur 25 % du réseau magistral dans un délai de 3 ans, soit respect des engagements au 01.01.2008. Mise en place du numéro d'appel unique en 2006.
Implications :	
Mesures transitoires :	

S'inscrivant dans le cadre plus général du Schéma Directeur d'Exploitation des Voies navigables (SDEVN), l'objectif d'un plan particulier d'exploitation (P.P.E.) est de disposer, au niveau d'une ou de plusieurs directions interrégionales, régionales et délégations locales, d'une référence qui précise les enjeux locaux d'exploitation, les niveaux de service visés, les organisations et les moyens à mettre en place pour y parvenir, ainsi que le projet pour les mettre en œuvre.

Le P.P.E. est élaboré dans un délai d'un an à compter de l'approbation du S.D.E.V.N., par la ou les directions interrégionales, régionales et délégation locales, l'une étant pilote dans le cas d'un groupement, puis soumis pour avis à la Direction Générale de VNF (DIE).

Il fera l'objet d'une décision d'approbation de la Direction Générale de VNF.

Localement, il est mis en œuvre par décision du ou de chaque directeur interrégional, régional ou délégué local après consultation du comité local d'hygiène et de sécurité et du comité technique paritaire spécial.

Le P.P.E. est un préalable à la mise en place des moyens financiers requis pour le respect des niveaux de service.

L'étude d'un plan particulier d'exploitation sera conduite par une équipe projet en concertation avec les représentants du personnel et les usagers.

Le projet est conduit en deux phases successives :

1. L'élaboration du diagnostic et la définition des stratégies

Cette phase comprend :

- une analyse détaillée du fonctionnement du réseau (caractéristiques, trafic, ...),
- un recensement des difficultés rencontrées (volume et fréquence des événements),
- un examen des organisations en place et des modalités de recueil et de transmission des informations, en vue d'identifier les objectifs d'exploitation poursuivis pour chaque domaine du SDEVN (ouverture du réseau, exploitation du réseau et information des usagers).

Pour ce faire, on utilisera les bases de données éventuellement existantes (SIG, données trafic, ...), ainsi que les données produites par les différents outils de gestion (GES-PER, GESFIN, CORAIL...). On procédera également à une étude détaillée des mains courantes et à des observations du fonctionnement du réseau.

Sur la base de ces éléments, la direction interrégionale, régionale ou délégation locale peut définir les grandes lignes de sa politique d'exploitation du réseau navigable.

Une fois le diagnostic établi et les grandes lignes définies, il est nécessaire que le projet soit adressé à V.N.F. pour un premier avis, avant de le soumettre à une concertation avec les représentants du personnel ou à d'autres partenaires (collectivités...).

2. La mise au point du plan particulier d'exploitation

Celui-ci est élaboré à partir des orientations retenues à l'issue du diagnostic ; c'est lors de cette seconde phase d'étude que les stratégies à mettre en oeuvre sont affinées, que les organisations et les moyens nécessaires sont précisés.

Il est ensuite soumis à la Direction Générale de VNF (DIE).

Le plan particulier d'exploitation se doit de prendre en compte les orientations suivantes, hiérarchisées par ordre décroissant :

1. Respect des réglementations, notamment celles liées à la sécurité et au temps de travail, à l'hygiène et à la sécurité...
2. Définitions des niveaux de service sur le réseau magistral, avec :
 - propositions des horaires par la direction interrégionale, régionale ou délégation locale (qui ne peuvent être inférieurs aux minimums) ;
 - étude des dispositions à prendre pour atteindre les objectifs cibles (ou éventuellement moyens dégagés dans cette optique).
3. Examen des possibilités de niveaux de service sur le réseau régional : de la simple gestion hydraulique visant à assurer la sécurité des ouvrages à l'atteinte des niveaux de service « cibles » indiqués dans le SDEVN, éventuellement abondés par les éventuelles participations des collectivités.

Une attention particulière sera portée à l'activité « entretien ». Si une externalisation est envisagée, notamment dans les domaines ne nécessitant pas les compétences particulières liées au réseau navigable, elle portera prioritairement sur les travaux qui ne sont pas directement liés à l'infrastructure (linéaire et ouvrages ponctuels).

Le plan particulier d'exploitation s'attachera également à l'examen des interférences ou concomitances avec les directions interrégionales, régionales et délégations locales voisines ou concernées par une logique d'itinéraire. En particulier, il sera étudié les possibilités de report des niveaux de service des itinéraires parallèles si le service sur ces derniers devait être interrompu.

Le sommaire du plan particulier d'exploitation est fourni en annexe 5.

Objectif poursuivi :	Déclinaison au niveau de chaque direction interrégionale, régionale ou délégation locale du S.D.E.V.N.
Délais de mise en place :	1 an à compter de l'approbation du S.D.E.V.N., soit 01.04.2006
Implications :	
Mesures transitoires :	Aucune



Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables

Effectifs

1/1

A compter de 2005, et pour la durée du Contrat Objectifs Moyens signé le 16 novembre 2004 entre l'Etat et VNF, les effectifs des services mis à disposition de VNF seront réduits de 2% par an.

La répartition des effectifs autorisés sera réalisée par l'administration centrale sur proposition de VNF, qui tiendra compte :

- d'une part des plans particuliers d'exploitation ;
- d'autre part de l'évolution naturelle des effectifs des services (mobilités, mutations, ...).

L'approbation du P.P.E. par la direction générale et l'allocation des moyens nécessaires à sa mise en œuvre seront subordonnées à un examen attentif des points suivants :

1. la poursuite ou la conduite des démarches de réorganisation qui viseront à optimiser l'utilisation des ressources par :
 - mutualisation de certaines tâches ;
 - regroupement de tâches au sein d'une seule entité travaillant pour plusieurs sites (pôles comptables, pôles d'études...) ;
 - optimisation de l'utilisation des nouvelles technologies ;
 - mobilités volontaires de personnels ;
 - réduction des temps de déplacements : organisation de l'accompagnement ;
 - création d'équipes volantes pour certaines périodes de pointe ;
 - recours à des vacataires ou emplois saisonniers.
2. l'abandon effectif, immédiat ou programmé à court terme, de certaines tâches, comme :
 - les travaux en régie pour le compte de tiers ou de collectivités locales ;
 - les travaux en régie non liés aux tâches prioritaires.

Instance d'information, d'échanges et de concertation avec les usagers, une commission d'usagers est à instaurer dans chaque direction interrégionale, régionale ou délégation locale.

Elle peut être organisée sous la forme d'une sous-commission de la commission territoriale.

Selon la taille de la direction interrégionale, régionale ou délégation locale, et éventuellement selon les bassins gérés, cette commission peut être scindée.

Il sera apporté un soin particulier à la composition de cette commission, qui doit être représentative des usagers locaux. A titre indicatif, la commission nationale de chômages comprend une représentation des instances suivantes, dont certaines ont des représentants territoriaux :

- Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale ;
- Comité des armateurs fluviaux ;
- Organisation professionnelle des exploitants de bateaux à passagers ;
- Fédération des industries nautiques ;
- Association des utilisateurs de transport de fret ;
- Fédération des industries nautiques ;
- Chambre syndicale des courtiers de frets fluviaux ;
- Association Nationale des Plaisanciers en Eaux intérieures.

Il sera également nécessaire d'y associer éventuellement la Dutch Barge Association, le représentant régional du conseil interfédéral des sports nautiques, et les acteurs locaux (chargeurs, loueurs, exploitants de bateaux à passagers, pêcheurs, associations locales , ...)

Elle sera notamment l'occasion de concerter au niveau local les dates de chômage (il est rappelé que cette concertation est préalable à la commission nationale des chômages qui seule est habilitée à élaborer la proposition à l'autorité compétente en matière de chômages).

Un règlement intérieur sera élaboré afin de définir les modalités de fonctionnement de la commission, précisant notamment sa composition, sa présidence, son mode et sa fréquence de réunions, ...).

Chaque commission sera réunie au tant que besoin, et au minimum une fois par an.

Chaque réunion fera l'objet d'un compte-rendu qui sera diffusé aux participants, avec copie au siège de VNF et aux représentants locaux des personnels.

Objectif poursuivi :	Concertation avec les usagers
Délai de mise en place :	1 an, soit respect des engagements au 01.01.2006.
Implications :	Composition des commissions et organisations des réunions.
Mesures transitoires :	Commissions d'usagers déjà organisées dans certaines directions interrégionales, régionales ou délégations locales

La mise en œuvre du SDEVN fera l'objet d'une communication annuelle en conseil d'administration de l'établissement, s'appuyant sur les indicateurs :

- de réalisation des engagements liés aux niveaux de service du SDEVN sur le réseau magistral :

NIVEAUX DE SERVICE A RESPECTER	Délai de mise en place sur le réseau magistral	Indicateur
OUVERTURE DU RESEAU		
Définition des saisons	01.01.08	Pour chaque niveau de service, % des ouvrages respectant l'engagement
Amplitudes et horaires d'ouverture – Principes communs	align="center">01.01.08 (mini)	
Amplitudes et horaires d'ouverture		
Réseau 1	align="center">01.01.10 (cible)	
Réseau 2		
Réseau 3		
Réseaux 4		
Formulation du passage à la demande	01.01.06	
Jours fériés fermés à la navigation	01.01.08	
EXPLOITATION DU RESEAU		
Cassage de la glace	Dès approbation SDEVN	Taux d'équipement des services concernés
Chômages	Carte du réseau restauré (01.10.06)	Production de la carte
	Chômages sur l'ensemble du réseau (01.01.07)	Nombre de chômages hors engagement
Disponibilités des ouvrages	Selon proposition CA	
Garantie du rectangle de navigation	Carte 01.01.07	Production de la carte
	Garantie 01.01.08	km de voies ne respectant pas l'engagement
INFORMATION DES USAGERS	Dès approbation SDEVN	Nombre d'avis à batellerie dépassant le délai pour : <ul style="list-style-type: none"> • Modifications des dates de chômages • Modifications des durées de chômages • Arrêts – restrictions • Evènements prévisibles
	2006 pour les manifestations	Nombre de manifestations ne respectant pas les prescriptions
SERVICES AUX USAGERS		
Extension des équipements de service	Définition des équipements dans PPE (01.04.06)	Intégration de la définition des services dans les PPE
Numéro d'appel unique	align="center">25 % réalisé au 01.01.08 numéro unique 2006	% de réalisation des équipements
Gestion des déchets		align="center">Mise en place du numéro unique
Gestion des embâcles		

- de réalisation des autres engagements du SDEVN :

PLAN PARTICULIER D'EXPLOITATION	01.04.06	Nombre de PPE établis et % de couverture du réseau
COMMISSIONS D'USAGERS	01.01.06	Nombre de commissions et % de couverture du réseau

- de perception des usagers quant aux évolutions concernant l'exploitation par la réalisation de l'enquête de satisfaction réalisée par la DTT au titre des objectifs de la Loi Organique relative aux Lois de Finances (LOLF).

Objectif poursuivi :	Assurer un suivi de la mise en œuvre du SDEVN
Délai de mise en place :	Dès approbation du document
Implications :	Alimentation des indicateurs de suivi et rendu-compte au conseil d'administration.
Mesures transitoires :	

Annexe 1 : Programmes associés

Annexe 2 : Synoptique d'élaboration du SDEVN

Annexe 3 : Classement SDEVN

Annexe 4 : Réseau magistral

Annexe 5 : Sommaire du Plan Particulier d'Exploitation

Annexe 6 : Récapitulatif des horaires

Annexe 7 : Circulaire cassage de glace

Annexe 8 : Indemnisations

Annexe 9 : Glossaire

PROGRAMME ASSOCIE : MODERNISATION DES METHODES D'EXPLOITATION (MME)

Le développement des technologies, en particulier dans les domaines de l'informatique et de l'électromécanique, permet d'envisager sérieusement une mutation complète des méthodes de gestion de trafic et d'exploitation.

Ce virage est accéléré par la mise en place des règles européennes sur le temps de travail qui implique la suppression du travail par équivalence et la mise en place de l'ARTT (Aménagement et Réduction du Temps de Travail) dans la fonction publique.

L'application de ces nouvelles réglementations a généré une réduction du temps de travail située à environ 20 % dans les directions interrégionales, régionales et délégations locales depuis le 1^{er} janvier 2002, notamment du fait de la suppression du travail en équivalence. Ce mode d'organisation permettait à un agent d'habiter en nécessité absolue de service au droit de son ouvrage qui en contre partie devait assurer 60 h de présence hebdomadaire pour un salaire de 39 h de travail effectif.

Afin de minimiser les effets de la mise en place de la directive européenne sur le temps de travail sur le niveau de services aux usagers, la DTT (Direction des Transports Terrestres), la DPSM (Direction du Personnel, des Services et de la Modernisation) et VNF ont mis en place un programme de modernisation des méthodes d'exploitation (MME), en liaison étroite avec le programme VNF 2000+.

Le programme MME, initiée en 2001, comprend les actions suivantes :

- 1 – réduction de la pénibilité du travail des agents tant pour l'exploitation des barrages que des écluses manuelles.
- 2 – automatisation des chaînes d'écluses sur le petit gabarit.
 Dans ce cadre, un prototype de télécommande dite évoluée, pour assurer en toute sécurité les manœuvres des ouvrages, est en cours de mise au point. Cette technologie sera appliquée à toutes les écluses automatisées au fur et à mesure du remplacement de leur automatisme soit, au regard de la durée de vie des automates, au plus tard en 2017.
 Il sera également examiné dans ce domaine la gestion technique centralisée des secteurs automatisés.
- 3 – développement de l'accompagnement sur le petit gabarit.
 En dessous d'une dizaine de bateaux par jour (ce seuil peut toutefois être corrigé pour tenir compte de l'espacement entre les ouvrages ; les PPE peuvent fixer, à partir de l'analyse du trafic et de la configuration du secteur à exploiter en accompagnement, un seuil particulier au réseau), il n'est pas efficient de garder les agents d'exploitation en poste fixe aux écluses. Il est préférable d'organiser une exploitation dynamique où un agent assure l'exploitation de plusieurs écluses ou/et le passage simultané de quelques bateaux ; cette exploitation en accompagnement se traduit préférentiellement par une navigation à la demande pour tous les usagers. Pour cela, il est impératif de sécuriser les chemins de halage et de mettre à disposition, en fonction du contexte, des véhicules légers, voiturettes ou mobylettes aux agents, ainsi que des cabines assurant un confort minimum (toilettes, chauffages, points d'eau) et dans le respect des règles d'hygiène et de sécurité.
- 4 – centralisation des postes de commandes sur le grand gabarit avec une télégestion des ouvrages.
 Ce mode d'exploitation permettra de réduire les postes de travail isolés pour assurer la gestion au quotidien d'un ensemble d'ouvrage en optimisant les postes de travail et faire face aux pointes de trafic.
- 5 – modernisation des suivis des lignes d'eau des barrages par transmission télématique des côtes d'eau et niveaux de pré-alerte et alerte pour optimiser les astreintes des barragistes et sécuriser les manœuvres des barrages par intervention simultanée de plusieurs barragistes sur un même site. En effet, pour des raisons de sécurité l'intervention sur les barrages manuels nécessite la présence concomitante d'au moins deux agents.

Le programme M.M.E. constitue l'un des principaux programmes de financement des opérations requises pour la mise en œuvre du SDEVN.

Il sera également le programme support de la politique de l'établissement en matière :

- de radio ;
- de vidéosurveillance des ouvrages automatisés.

La politique de VNF pour ces deux domaines sera élaborée et diffusée courant 2005.

		Catégorie S.D.E.V.N.				
		1A	1B	2	3	4
1	Réduction de la pénibilité du travail					
2	Automatisation des écluses					
3	Développement de l'accompagnement					
4	Centralisation des postes de commandes - Télégestion					
5	Modernisation des suivis des lignes d'eau					
A	Systèmes radio	A définir				
B	Vidéosurveillance des écluses automatisées	A définir				

Réseau pouvant être support d'une expérimentation

Réseau prioritaire sur l'action

Réseau secondaire sur l'action

Réseau non visé par l'action

PROGRAMME ASSOCIE : MODERNISATION DES BARRAGES ET GESTION HYDRAULIQUE

Afin d'assurer la sécurité des navigants, des riverains et des agents, de réduire la pénibilité des manœuvres et de fiabiliser l'exploitation, VNF s'est engagé, à travers le contrat d'objectifs Etat-VNF signé le 16 novembre 2004, dans la reconstruction des 144 barrages manuels situés sur le réseau qui lui est confié. Parmi ces ouvrages, 32 sont prioritaires compte tenu des résultats des diagnostics réalisés.

Les barrages sont situés principalement sur 6 rivières : l'Yonne (27), la Meuse (24), l'Aisne (11), la Marne (25), la Seine (5) et la Scarpe (9).

Des études globales sur ces rivières doivent être réalisées afin de concevoir et reconstruire des chaînes de barrages dont certains organes seront standardisés pour réduire le coût de leur maintenance et optimiser les stocks de pièces détachées.

La gestion de la ligne d'eau de ces ouvrages sera télégérée ou automatisée grâce, en particulier, à l'installation des capteurs automatiques amont et aval.

Les opérations de mécanisation, automatisation et télégestion vont permettre de réorganiser l'exploitation de ces barrages en permettant de réaliser des synergies avec l'exploitation des écluses.

Pendant les 4 ans du contrat, il est prévu que :

1. les études globales des rivières relatives à :
 - la Scarpe ;
 - la Meuse et le Canal de l'Est Branche Nord ;
 - la Marne et le canal de la Marne à la Saône ;
 - l'Aisne ;
 - l'Yonne et le canal du Nivernais ;
 - la Seine,soient réalisées ;
2. les recherches dans le domaine des barrages pour leur standardisation et leur préfabrication soient poursuivies ;
3. les études spécifiques aux 32 barrages soient réalisées et qu'au moins une dizaine d'entre eux soit reconstruite (dont le barrage des Quatre-Cheminées sur le canal de l'Est).

PROGRAMME ASSOCIE : TUNNELS CANAUX

Sur l'ensemble des voies d'eau françaises, on dénombre 33 souterrains fluviaux, dont la longueur cumulée atteint 41 900 ml, équivalente au linéaire des tunnels routiers sur le réseau national (38 000 ml pour une centaine d'ouvrages).

La majorité des 28 tunnels canaux sous la responsabilité de VNF a été réalisée au cours du XIX^{ème} siècle. Le tunnel le plus ancien, situé sur le canal du Midi (Tunnel de Malpas) a été mis en service en 1680. Les tunnels les plus récents, construits au XX^{ème} siècle, sont les souterrains de Ruyaulcourt et de la Panneterie sur le canal du Nord (achevés en 1965). Ces tunnels présentent des aspects très différents, en termes de géométrie, de longueur, de typologie et d'importance de trafic, ainsi que de mode d'exploitation (passage libre, toueur, ...).

L'accident du tunnel du Mont-Blanc a mis en lumière les risques particuliers liés à la circulation en milieu confiné. Les délégations locales de VNF ont donc ponctuellement mis en œuvre des mesures préventives, en liaison avec les préfetures et les services départementaux d'incendie et de secours.

Ces dispositions préventives étaient très hétérogènes, et prenaient principalement pour référence la circulaire interministérielle n°2000-63 du 25 août 2000, relative à la sécurité dans les tunnels du réseau routier national, définissant les procédures préalables à la mise en service des tunnels du réseau routier national, élaborée en 2000 par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Compte tenu de la différence marquée entre les tunnels routiers et les tunnels canaux, tant en termes de géométrie d'ouvrages que de typologie et d'intensité de trafic, de nature d'incident et d'accident ou de mode d'exploitation, cette circulaire n'est pas adaptée.

La sécurité des usagers de la voie d'eau ne peut cependant être négligée. VNF a donc souhaité capitaliser les retours d'expérience et harmoniser, en fonction d'une classification, les méthodes et techniques de mise en sécurité des tunnels canaux.

Une première classification, basée sur une analyse des risques, a permis de déterminer la criticité de chacun des tunnels vis à vis du risque d'incident. Cette criticité est un croisement de la longueur et de la fréquentation des ouvrages.

Une seconde classification a permis d'homogénéiser les préconisations, en regroupant au sein d'une même classe les dispositions dépendantes de la criticité et les dispositions uniquement liées à la géométrie de l'ouvrage.

Un fascicule de recommandations techniques (FRT) regroupe l'ensemble des travaux à entreprendre, des équipements à mettre en place et des modes d'exploitation à appliquer pour chacune des classes de tunnels.

Ces recommandations portent sur le génie civil (Accès au tunnel, aménagement des évacuations) la signalisation (fixe et lumineuse), l'éclairage, les moyens d'appel d'urgence (fixe et radio), les moyens de lutte contre l'incendie, les équipements de surveillance, de ventilation, les moyens d'exploitation (poste de surveillance, alternat, exclusion des navigations).

Un plan d'intervention des secours (PIS) type est également fourni. Il sera à adapter à chaque tunnel.

Dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens, un montant annuel de 3 M€ est prévu pour la sécurisation des tunnels. En 2005, devront être engagées les études spécifiques de dangers et les études de ventilation nécessaires, puis, à partir de 2006, les moyens seront affectés aux travaux d'équipement des ouvrages les plus critiques.

**Extrait du fascicule de recommandations techniques (FRT)
pour la sécurité des tunnels canaux**

Champ d'application

Définition des tunnels

Tout ouvrage de navigation intérieure couvert d'une longueur supérieure à 50 m est considéré comme tunnel, quel que soit son rectangle de navigation.

Classification des tunnels canaux

A l'issue des travaux du groupe de réflexion mis en place par VNF en concertation avec la Direction des Transports Terrestres et la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile, la classification retenue est principalement basée sur la longueur des tunnels et le niveau de fréquentation de ces tunnels.

Classe 1 – Tunnels de plus de 50 m à 300 m

Classe 2 – Tunnels plus de 300 m à 1000 m

La classe 2 se subdivise en fonction de l'importance du trafic :

- 2a – moins de 8000 bateaux par an et moins de 80 bateaux par jour de pointe et moins de 100 bateaux à passagers par an.
- 2b – plus de 8000 bateaux par an ou plus de 80 bateaux par jour de pointe ou plus de 100 bateaux à passagers par an.

Classe 3 – Tunnels de plus de 1000 m

Nota : Le tunnel de Condes faisant 308 m et supportant un trafic très faible pourra être assimilé de manière dérogatoire à un tunnel de classe 1.

Dans ces conditions et d'après le recueil des données caractéristiques des tunnels mis à jour au second trimestre 2003, la composition des différentes classes est la suivante :

1		2a		2b		3	
Verdun	47	Ham-sur-Meuse	564	Tarragnoz	388	La Panneterie	1 058
Koeurs	50	Saint-Maur	597	Niderviller	475	Tronquoy	1 098
Malpas	167	Saint-Albin	681	Savoieux	645	Voûtes du Temple, Richard-Lenoir, et Bastille	1 932
Voûte Lafayette	103	Foug	866	Saint-Félix	730	Mont-de-Billy	2 302
Thoraise	185			La Collancelle	758	Arzwiller	2 306
Saint-Aignan	197					Braye-en-Laonnois	2 365
Breuilles	212					Pouilly-en-Auxois	3 349
Revin	225					Ruyaulcourt	4 350
Mouas	268					Balesmes	4 823
Chalifert	292					Mauvages	4 877
Condes	308					Bony ou Riqueval	5 670

PROGRAMME ASSOCIE : VNF 2000+ / VOLET INFRASTRUCTURES

Deux applications sont développées dans le cadre de VNF 2000+ :

- Avis à batellerie ;
- Cahier de l'éclusier.

Opérationnel depuis fin 2003, le logiciel « **Avis à batellerie** » est un outil de diffusion des avis élaborés par les différentes directions interrégionales, régionales et délégations locales.

Les prochaines évolutions prévues au printemps 2005 consisteront en :

- La mise au standard international des avis
- L'ajout d'une possibilité de localisation sur carte des évènements ;

L'application permettra de :

- gagner plusieurs heures, voire plusieurs jours sur la connaissance de l'état du réseau ;
- diffuser de manière ciblée les avis ;

L'application mettra à disposition des données permettant de :

- connaître précisément l'état d'une voie ou d'un bassin sur une période, et de traiter ces informations pour faire le bilan de l'état du réseau par des indicateurs partagés (nombre de jour ou d'heure d'arrêt d'une voie pour cause de chômages, de crues, de gels, d'incidents, de grèves, ...)
- croiser ces informations avec les statistiques établies en fonctions des déclarations de chargement.

Le passage des bateaux aux écluses fait l'objet d'un enregistrement dans un cahier tenu par l'éclusier en poste : **le cahier de l'éclusier**.

Actuellement réalisé sous forme manuscrite, ou parfois même sous forme informatique (ACEREP (à l'arrondissement des Boucles de Seine), ...), il s'agit désormais d'une nouvelle application informatique permettant le suivi des bateaux par validation de leur passage aux écluses.

Le Cahier de l'Eclusier viendra, à terme, remplacer les anciens outils, manuscrits ou informatiques. Il s'agit bien entendu de reprendre les pratiques mais aussi d'améliorer le service d'exploitation.

Depuis chaque écluse, pour celle en poste fixe, ou depuis les centres d'exploitation, pour les secteurs en accompagnement, il sera possible de se connecter à l'application via Internet et Intranet.

Les différents serveurs ainsi que les bases de données interrogées pour le fonctionnement de l'application sont situés à Béthune.

Les objectifs du cahier de l'éclusier sont de :

- Faire une prévision de passage aux écluses afin d'améliorer le temps de trajet des usagers ainsi que l'organisation des agents affectés aux écluses (notamment pour l'accompagnement) ;
- Avertir les écluses sur l'itinéraire d'un bateau de son arrivée ;
- Améliorer la qualité des chiffres sur le trafic ;
- Permettre un contrôle à posteriori des passages par les centres de gestion ;
- Assurer le suivi des transports de matières dangereuses ;
- Gérer les demandes de service spécial d'éclusage ;
- Permettre le suivi de la vie quotidienne de l'ouvrage : passation de poste et anomalies constatées en cours de poste.

Deux versions successives sont envisagées :

- La première s'attache à gérer les passages et à effectuer un calcul d'itinéraire « théorique » permettant d'avertir de l'arrivée de bateaux aux écluses situées sur les trajets empruntés.
- Une seconde version visera à améliorer le calcul des itinéraires des usagers avec prise en compte des caractéristiques du réseau ainsi que des avis à la batellerie. Elle permettra également de gérer le suivi de la vie quotidienne de l'ouvrage, de produire des fiches de matières dangereuses en cas d'accident.

L'application Cahier de l'éclusier sera progressivement déployée sur l'ensemble du réseau.

Il est prévu d'en équiper :

- toutes les écluses du réseau grand gabarit.
- les centres d'exploitation, les écluses clés-contrôle, ainsi que les écluses en poste fixe du petit gabarit.

Avant ce déploiement, une phase d'expérimentation est nécessaire afin de tester l'outil, en conditions réelles d'utilisation.

Ainsi l'outil sera testé sur des sites pilotes :

- dans un premier temps, la Moselle (grand gabarit), la Seine et une partie de l'Oise pour le grand gabarit ;
- dans un second temps, le canal de la Marne à la Saône pour le petit gabarit.

	Catégorie S.D.E.V.N.				
	1A	1B	2	3	4
1 - Avis à batellerie					
2 - Cahier de l'éclusier					

	Réseau prioritaire sur l'action
	Réseau secondaire sur l'action
	Réseau non visé par l'action

PROGRAMME ASSOCIE : ECDIS

Rappels sur ECDIS :

ECDIS intérieur est un système d'affichage électronique de cartes de navigation intérieure et d'informations connexes. Il est conçu pour améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation intérieure et contribuer ainsi à la protection de l'environnement. Le système ECDIS intérieur doit contribuer en outre à réduire la charge de travail liée à la conduite du bateau par rapport aux méthodes traditionnelles de navigation et d'information.

Caractéristiques du système ECDIS intérieur :

La carte électronique établie sur la base du standard ECDIS se distingue fondamentalement des cartes imprimées sur papier. L'affichage de la carte sur écran présente les principaux avantages suivants :

- Affichage des objets sous forme d'aire, de ligne ou de points ;
- Organisation des objets dans une base de données permettant l'association de données attributives à chaque objet ;
- Représentation vectorielle au lieu de représentation matricielle. Ceci permet de préserver l'épaisseur des lignes et la dimension des objets points lors de l'utilisation d'une fonction 'loupe'. Les fichiers vectoriels sont également plus petits par rapport aux fichiers matriciels ;
- Les objets peuvent être superposés et leur affichage peut être désactivé si nécessaire. Il existe trois niveaux de densité d'information : Tout, Standard et Minimum. A chaque type d'objet est attribuée une échelle à laquelle l'affichage d'un objet peut être désactivé. Ceci permet d'éviter un excès d'information sur la carte ;
- En cas de rotation de la carte, les textes restent affichés horizontalement. En navigation intérieure, la carte est orientée « cap à l'avant » ;
- Il est possible de superposer l'image radar à la carte ;
- La carte peut être positionnée et orientée automatiquement en cours de route. A cet effet, il est possible d'utiliser le positionnement par satellite avec signaux de correction (DGPS) ou sans signaux de correction (GPS) ;
- Affichage des objets tels que la signalisation fluviale.

Standards :

La conception et les logiciels d'affichage des ENC sont basés sur 2 standards définis par l'OHI :

- S52 : standard d'affichage décrivant les moyens et processus pour la mise à jour et la représentation (couleurs et symboles) des objets ;
- S57 : standard décrivant le format des données et les spécifications pour la production d'ENC.

L'équipement standard des bateaux:

L'équipement standard avec un simple positionnement du bateau sur la carte comprend :

- le logiciel de lecture et positionnement,
- le GPS,
- l'ordinateur.

Si le pilote souhaite coupler l'image reçue par son radar à la carte ECDIS, un investissement supplémentaire est nécessaire. Ce couplage est obligatoire pour utiliser la carte ECDIS en mode Navigation.

La directive RIS n'impose pas aux bateaux d'être équipés. C'est une aide supplémentaire à la navigation. La seule obligation revient aux gestionnaires des voies de mettre à disposition gratuitement ou non les cartes électroniques.

Politique de Voies Navigables de France en matière d'élaboration des cartes ECDIS :

L'établissement s'est engagé en 2003 dans la confection de cartes électroniques d'aide à la navigation, répondant au standard ECDIS.

Etat d'avancement des projets (fin 2004) :

Quatre projets ECDIS ont été entrepris sur le territoire français :

- Le premier concernant la Garonne, a abouti en mars 2004, après deux ans de travaux, à la production des premières ENC (Electronic Navigation Chart) françaises. Ce projet s'étend sur 55 kilomètres.
- La couverture en carte ECDIS du Rhin (180 km) sera disponible courant 2005. Ces ENC ont été réalisées en étroite collaboration avec les services de la navigation allemands, la WSD (Wasser und Schifffahrtsdirektion Sudwest), avec des cofinancements franco-allemands pour les tronçons communs.
- Un troisième projet concerne la production de cartes ECDIS sur 30 kilomètres de la Marne. L'équipement en cartes ECDIS de la zone est motivé par un projet de transport de déchets par containers, s'effectuant dans une partie où la navigation est rendue particulièrement difficile par de nombreuses boucles. La carte ECDIS devrait être publiée début 2005.
- Enfin, la réalisation des cartes ECDIS sur la Seine, du bief parisien inclus à Rouen, soit 230 kilomètres de voie navigable, est prévue pour l'année 2006.

Les impacts de la directive RIS :

La directive européenne River Information System (RIS) portant sur la mise en place de services d'information fluviale va prochainement être approuvée. Cette directive imposera un cadre pour le déploiement et l'utilisation harmonisée des services d'information sur le trafic au sein des pays de la Communauté afin d'améliorer la sécurité, l'efficacité et l'impact environnemental du transport fluvial et de faciliter l'interface avec les autres modes de transport.

La directive imposera la mise en place de cartes ECDIS sur les voies de classe Va et supérieure concernées par la directive RIS (voie de classe IV et supérieures connectées au réseau international par une voie de classe IV ou supérieure)

Pour le réseau confié à VNF, les voies suivantes devront être couvertes par une carte ECDIS :

Voie d'eau	Classe	Concernée par la directive RIS	Concernée par le volet ECDIS
Liaison Dunkerque Escaut	Va	X	X
Escaut	IV	X	
Deûle	Va	X	X
Meuse	IV	X	
Moselle	Vb	X	X
Bief de Niffer	Vb	X	X
Rhin	VIb	X	X

Les autres voies non connectées au réseau européen peuvent également bénéficier de ces cartes.

Compte tenu de l'intérêt pour les navigants, VNF s'est engagé en 2003 à réaliser en plus les cartes ECDIS de la Seine, de la Marne et de la Garonne.

Compte tenu des classifications des voies et des liaisons internationales grand gabarit, les itinéraires suivants feront l'objet des prochaines programmations pour la réalisation de ECDIS :

- Moselle : env 160km,
- Deûle : env 60 km,
- Liaison Dunkerque - Escaut : env 160km.

Ces réalisations pourraient être initiées en 2005, sachant qu'il faut compter au minimum 18 mois de réalisation, pour chaque projet.

L'établissement prévoit donc les réalisations suivantes :

Voie	Kilométrage	Priorité
Garonne	55 km	Réalisé
Rhin et Bief de Niffer	180 km	En cours
Marne	30 km	En cours
Seine	230 km	En cours
Moselle	160 km	1
Meuse	10 km	3
Deûle	60 km	3
Liaison Dunkerque Escaut	160 km	1
Rhône (*)	300 km	2
Saône	190 km	2

(*) en collaboration avec la CNR

Modalités de validation et perspectives de diffusion des cartes ECDIS :

L'expérience des services en matière d'élaboration des cartes électroniques de navigation a été partagée au sein d'un groupe de travail piloté par VNF et capitalisé sous forme d'un guide méthodologique d'élaboration des cartes ECDIS (disponible auprès de VNF). Ce guide précise notamment les bonnes pratiques en matière de collecte et de préparation des données, de confection et de validation des ENC.

Par ailleurs, le Conseil d'administration de VNF dans sa séance du 6 octobre 2004 a convenu des modalités de diffusion des cartes électroniques. Le prix de vente des ENC a été arrêté à 0,6 € par kilomètre. Il a été retenu le principe d'une diffusion gratuite et automatique des corrections, leurs coûts étant inclus dans l'achat de l'ENC initiale. Lorsque le nombre de corrections deviendra trop important, une nouvelle carte sera alors éditée et mise en vente.

PROGRAMME ASSOCIE : BUDGETS LIES A L'EXPLOITATION (HORS MME)

Entretien – Exploitation (EE)

Avec 52 M€ pour 2005, le budget EE atteint un niveau proche des demandes des directions interrégionales, régionales et délégations locales (près de 90 % des besoins seront couverts).

Il couvre les dépenses de 4 programmes :

- Entretien Fonctionnement (EF)
- Entretien Dragage (ED)
- Entretien Travaux (ET)
- Hygiène et Sécurité (HS)

Le budget EE a été inscrit en forte hausse dans le cadre du contrat d'objectifs et de moyens entre l'Etat et VNF, avec une augmentation de plus de 20%, avec pour 2005 la répartition suivante :

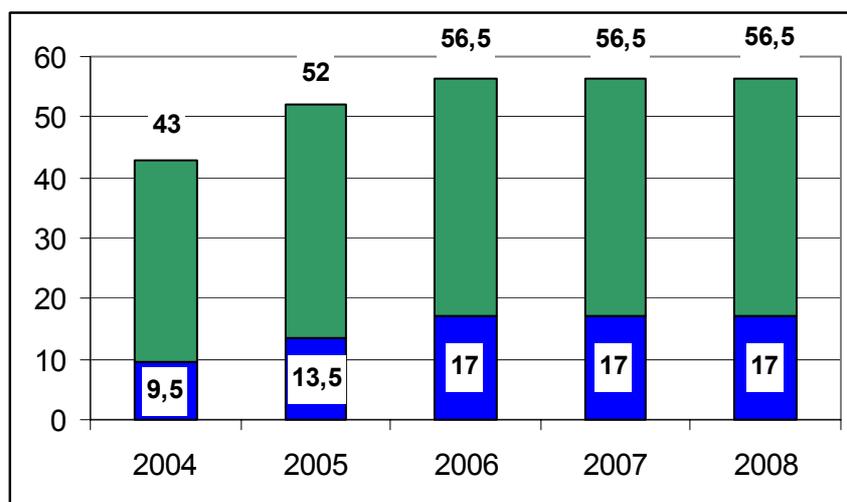
- 23 M€ en EF ;
- 13 M€ en ET ;
- 13,5 M€ en ED ;
- 2,5 M€ en HS.

Les objectifs poursuivis par l'établissement en 2005 consistent en :

- stabiliser le EF ;
- renforcer significativement le ED et le ET sur les réseaux 1 et 2;
- poursuivre l'effort initié en 2004 sur le HS.

Le budget 2005 représentent un effort significatif sur le ET et le ED avec + 40 % de budget par rapport à 2004 pour ces deux programmes.

Conscient de la nécessité de poursuivre les travaux de dragage, notamment pour respecter les engagements issus du SDEVN, le contrat prévoit de porter le budget EE à 56,5 M€ de 2006 à 2008, dont 17 M€ seront consacrés aux dragages.



Perspectives d'évolutions du budget EE (dont ED) en M€

Equipements des écluses automatisées

Sur l'ensemble du réseau confié à VNF, le contrat d'objectifs Etat / VNF, fixe pour priorité **le renforcement de la sécurité des ouvrages et de leur exploitation.**

Depuis plus de trois ans, un effort tout particulier a été porté sur les écluses automatisées, qui constituent les ouvrages les plus à risque, pour les usagers de la voie d'eau, pour les piétons qui circulent le long des canaux et pour les agents.

Cet effort s'est matérialisé au travers de deux études parallèles :

- l'harmonisation des systèmes d'automatisation (développement d'une télécommande dite 'évoluée' renforçant la sécurité des usagers) ;
- la définition des équipements optimaux de sécurité et d'exploitation des écluses automatisées.

Les résultats de cette deuxième étude (étude menée par un groupe de travail national pluridisciplinaire), se traduiront par l'équipement progressif et homogène par itinéraire de l'ensemble des écluses automatisées du réseau géré par l'établissement.

Ces campagnes d'équipements se dérouleront en trois phases :

- 1^{er} semestre 2005 : analyse par itinéraire des besoins et envoi d'un dossier de proposition d'investissements sur 5 ans. Cette analyse sera réalisée par :
 - un ASP (Animateur Sécurité Prévention) pour l'analyse des risques propres à chaque site ;
 - un exploitant pour l'expression des contraintes liées à l'exploitation et à la maintenance de ces ouvrages ;
 - un AMO (Assistant à Maîtrise d'Ouvrage) conseil en aménagement pour l'insertion paysagère et patrimoniale des différents équipements.

La réalisation de ces diagnostics s'appuiera sur un document de description des conclusions du groupe de travail qui parviendra à l'ensemble des directions interrégionales, régionales et délégations locales au premier trimestre 2005.

- Analyse par le siège de VNF des différents projets et mise en place des budgets au second semestre 2005 ;
- Réalisation des travaux sur les itinéraires considérés fin 2005 début 2006.

Parallèlement à ces études, des réflexions sont conduites pour trouver des solutions d'intégration des « édicules techniques » ayant vocation à héberger et protéger durablement les équipements techniques nécessaires au fonctionnement automatique des écluses mécanisées ou automatisées. Une opération pilote est engagée sur le canal du Rhône au Rhin.

Véhicules et engins

Un budget annuel de 4,8 M€ à 5,5 M€ sera consacré aux véhicules terrestres et engins flottants de 2005 à 2008.

Pour les engins flottants, ce programme prendra notamment en compte les objectifs de cassage de glace et de sécurité de l'accompagnement. Il sera porté une attention particulière à la réforme des engins ne présentant plus d'utilité ou à la mise aux normes des engins utiles aux directions interrégionales, régionales et délégations locales avant d'envisager l'acquisition de nouvelles unités. C'est pourquoi l'ensemble des opérations retenues au titre de l'année 2005 sur le programme engins flottants sont consacrées aux mises en conformité ou l'acquisition de nouveaux matériels s'ils remplacent un ou plusieurs matériels obsolètes.

Pour le programme relatif aux véhicules terrestres liés à l'exploitation, les directions interrégionales, régionales et délégations locales n'ayant pas achevé la remise à niveau de leur parc disposeront d'enveloppe pour ce faire. Pour les autres directions interrégionales, régionales et délégations locales, disposant d'un parc de véhicules à niveau, seul un programme de renouvellement sera envisagé.

Une attention particulière sera portée sur la mutualisation des gros équipements et des équipements spécifiques.

Centres d'exploitation

Un budget annuel de 0,78 à 0,92 M€ sera consacré aux centres d'exploitation de 2005 à 2008.

Il consiste en la restauration lourde des centres ou en leur reconstruction.

	Catégorie S.D.E.V.N.				
	1A	1B	2	3	4
Budget EE					
dont Budget ED					
Equipements des écluses automatisées					
Véhicules et engins					
Centres d'exploitation					

	Réseau prioritaire sur l'action
	Réseau secondaire sur l'action
	Réseau non visé par l'action

Hygiène et Sécurité

Au-delà des règles d'hygiène et de sécurité, des équipements et conditions particulières seront à mettre en place selon l'identification des risques singuliers.

Balisage et signalisation

Un plan de recensement, de surveillance et de maintenance des équipements de balisage et de signalisation est à mener par les directions interrégionales, régionales et délégations locales ne disposant pas d'un tel outil.

Un financement spécifique est possible, en priorité sur les sections de rivière qui seront couvertes par les cartes ECDIS, puis sur l'ensemble du grand gabarit en rivière.

PROGRAMME ASSOCIE : SCHEMA DIRECTEUR DE MAINTENANCE

Le contrat signé entre l'Etat et VNF pour la période 2005-2008 donnent les objectifs relatifs à la fonction maintenance :

- renforcement de la disponibilité de la voie d'eau ;
- passage progressif à une maintenance préventive ;
- établissement de plans de maintenance.

Dans un contexte d'engagement fort de VNF et de l'Etat afin de redonner au transport fluvial tout son potentiel, l'établissement impulse une démarche pour concrétiser ces orientations : la fonction maintenance, qui est au cœur de l'amélioration des performances du réseau des voies navigables, doit trouver corps dans un schéma directeur.

Ce projet sera mené en collaboration étroite avec les directions régionales, interrégionales, délégations locales et le CETMEF.

L'objectif principal du schéma directeur de maintenance est d'être le support de la politique de l'établissement en matière de maintenance.

Il s'agit, en première approche, de répartir de façon :

1. objective, sur la base de critères partagés et concrets,
2. homogène, respectant l'équité de traitement entre les services,
3. transparente, par affichage des critères de dimensionnement ;
4. progressive, partant de la situation actuelle vers l'objectif recherché ;

les moyens affectés à la maintenance de la voie d'eau, qu'ils soient :

- financiers au travers des budgets d'entretien exploitation et d'investissement de l'infrastructure ;
- humains, au travers de la répartition des effectifs, de la définition des compétences recherchées et des formations à dispenser ;
- logistiques, au travers des moyens matériels, flottants ou terrestres, avec redéploiement éventuel ;
- méthodologiques, au travers de consignes de maintenance des ouvrages.

En cela, le schéma directeur fixe le cadre de référence de l'action des services de navigation en concentrant les moyens sur les ouvrages selon une hiérarchie prédéfinie.

A l'instar du schéma directeur d'exploitation, le schéma directeur de maintenance sera décliné dans chaque service au travers d'un plan particulier de maintenance.

Réseau magistral			
Classement SDEVN			
1	2	3	4

Réseau régional	
Classement SDEVN	
3	4

Approbation du schéma directeur par le conseil d'administration de VNF
(avril 2005)

Cadrage des effectifs à 3 ans (2006 – 2008)
(principales orientations données par la DRHPS aux services au printemps 2005)

Réalisation des plans particuliers d'exploitation	
Respects des niveaux de service minimums selon les échéances affichées et recherche des niveaux cibles	Discussions éventuelles avec les collectivités locales

Approbation du schéma directeur révisé par le conseil d'administration de VNF

Respects des niveaux de service selon les échéances affichées

Délai maxi : 12 mois

Délai maxi : 18 mois

Le classement des voies de chaque direction interrégionale, régionale et délégation locale est le suivant :

DIRECTION INTERREGIONALE, REGIONALE ET DELEGATION LOCALE	Classement SDEVN				
	1A	1B	2	3	4
DIR du bassin de la Seine (Service de la navigation de la Seine)					
Seine, de la Mer à Port à l'Anglais (exclu)	X				
Canal du Nord		X			
Marne, Saint Maur, Saint Maurice et Créteil		X			
Canal latéral à l'Oise, de Janville à l'entrée du canal du Nord (écluse n°19)		X			
Seine, de Port à L'anglais (inclus) à Nogent (exclu)		X			
Oise, de la confluence avec la Seine au canal latéral à l'Oise (écluse de Janville)		X			
Aisne			X		
Canal de la Sambre à l'Oise, du canal de St Quentin à Travecy-Montigny (exclu)			X		
Canal de l'Aisne à la Marne			X		
Canal de l'Oise à l'Aisne			X		
Canal de Saint-Quentin			X		
Canal des Ardennes			X		
Canal latéral à la Marne			X		
Canal latéral à la Marne, port de Vitry-le-François			X		
Canal latéral à l'Aisne			X		
Canal latéral à l'Oise, de St Hubert à Sempigny			X		
Marne, excepté Saint Maur, Saint Maurice et Créteil			X		
Yonne, de la Seine à Etigny			X		
Yonne, dérivation de Courlon			X		
Embranchement de Vouziers sur le Canal des Ardennes				X	
Canal de la Sambre à l'Oise, de Travecy-Montigny (inclus) à Etreux				X	
Yonne, de Villeneuve à la confluence avec le canal de Bourgogne				X	
Yonne, dérivation de Joigny				X	
Canal de la Somme					X
Seine, de Nogent (inclus) à Marcilly					X
Yonne, de la confluence avec le canal de Bourgogne à la Chaînette					X
Yonne, dérivation de Gurgy					X
DIR du Rhône-Saône (Service de la navigation Rhône-Saône)					
Saône à grand gabarit	X				
Petit Rhône, de Saint Gilles au Rhône	X				
Saône, de Saint Symphorien à Corre			X		
Saône (dérivation d'Heuilley)			X		
Canal du Rhône au Rhin, branche Sud				X	
Canal de Montbéliard à la Haute-Saône					X
DIR du Centre-Est (D.D.E. de la Nièvre)					
Canal du Loing			X		
Canal de Briare				X	
Canal latéral à la Loire				X	
Canal de Roanne à Digoin					X
Canal du Nivernais					X

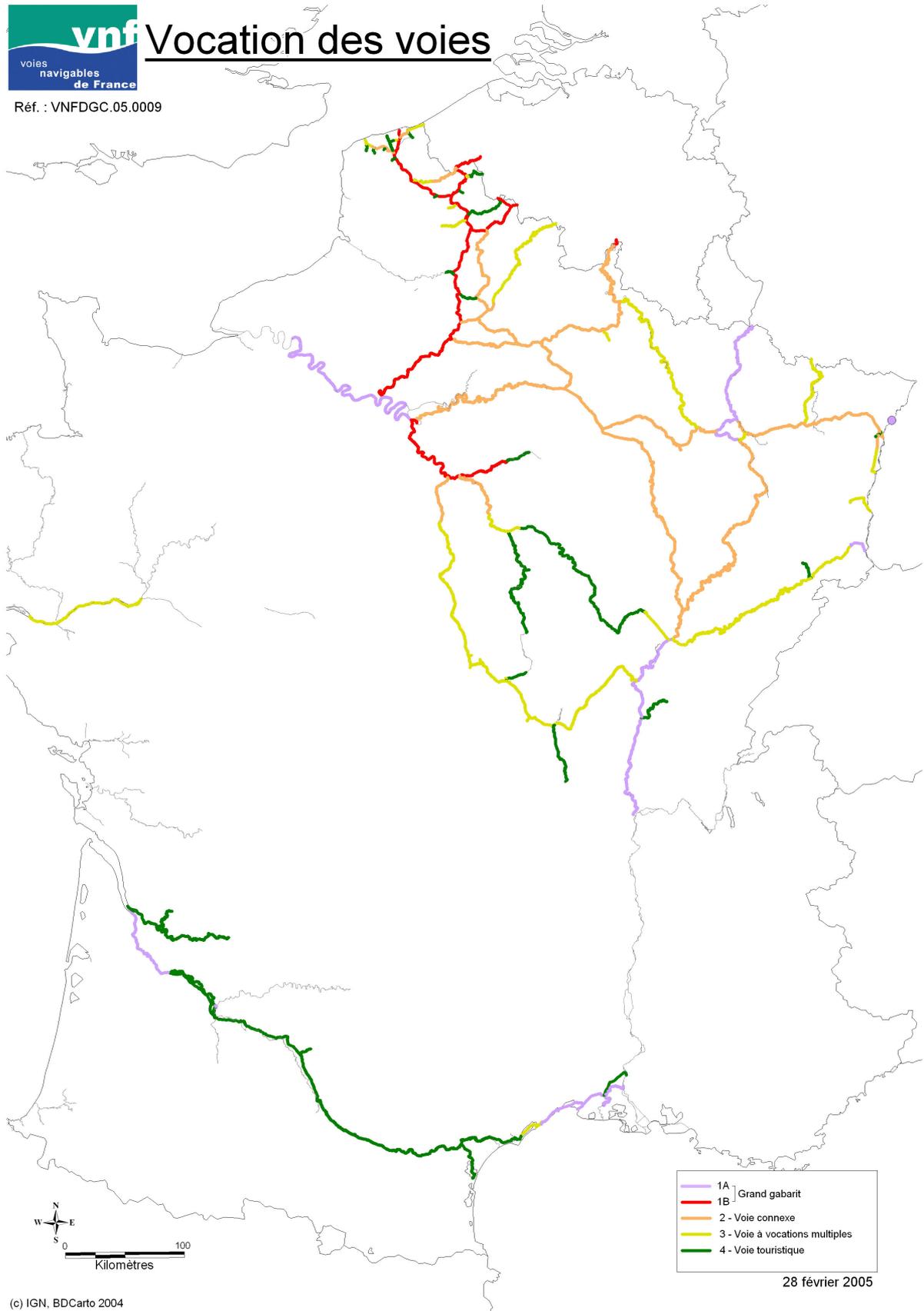
DIRECTION INTERREGIONALE, REGIONALE ET DELEGATION LOCALE	Classement SDEVN				
	1A	1B	2	3	4
VOIE NAVIGABLE					
DIR du Nord-Est (Service de la navigation du Nord-Est)					
Moselle canalisée	X				
Canal de l'Est, branche Nord, Givet		X			
Canal de l'Est, branche Sud, de Messein à Corre, ou Canal des Vosges			X		
Canal de la Marne au Rhin			X		
Canal de l'Est, branche Nord, de Pont à Bar à Givet			X		
Canal des Ardennes			X		
Canal de l'Est branche Sud, embranchement de Nancy				X	
Canal de l'Est, branche Nord, de Pont à Bar à Troussey, ou canal de la Meuse				X	
DIR de Strasbourg (Service de la navigation de Strasbourg)					
Canal du Rhône au Rhin, branche Sud, bief de Niffer	X				
Rhin - Gamsheim	X				
Canal de la Marne au Rhin			X		
Canal du Rhône au Rhin, branche Nord, de Strasbourg à Erstein			X		
Canal du Rhône au Rhin, branche Nord, embranchement de Colmar				X	
Canal des Houillères de la Sarre				X	
Canal du Rhône au Rhin, branche Nord, d'Erstein à Rhinau				X	
Canal du Rhône au Rhin, branche Sud				X	
Sarre canalisée				X	
Ill canalisée					X
Canal de Montbéliard à la Haute-Saône					X
DIR du Sud-Ouest (Service de la navigation du Sud-Ouest)					
Canal de la Robine					X
Canal de jonction					X
Canal du Midi					X
Canal latéral à la Garonne					X
Canal latéral à la Garonne, branche de Montech à Montauban ou canal de Montech					X
DR de Nantes (Service maritime et de la navigation de Nantes)					
Loire				X	
DR de Seine Aval (Service de la navigation de la Seine 4ème section)					
Seine	X				

DIRECTION INTERREGIONALE, REGIONALE ET DELEGATION LOCALE	Classement SDEVN				
	1A	1B	2	3	4
VOIE NAVIGABLE					
DR du Nord - Pas-de-Calais (Service de la navigation du Nord-Pas-de-Calais)					
Canal d'Aire		X			
Canal de dérivation de la Haute-Colme		X			
Canal de la Colme, entre le canal de Neufossé et la dérivation de la Colme		X			
Canal de la Deûle		X			
Canal de la Sensée		X			
Canal de Mons à Condé ou de Pommeroeul à Condé		X			
Canal de Neufossé		X			
Canal du Nord		X			
Dérivation du canal de Bourbourg ou dérivation de Mardyck		X			
Escaut canalisé		X			
Lys mitoyenne		X			
Scarpe inférieure, canal de jonction		X			
Aa, entre le canal de Calais et le grand gabarit			X		
Canal de Bourbourg, entre la dérivation de Mardyck et le port de Dunkerque			X		
Canal de Calais, de l'Aa à Coulogne			X		
Scarpe supérieure, en aval de l'écluse de Brebières			X		
Canal de Saint-Quentin			X		
Escaut canalisé, du canal de St Quentin au grand gabarit			X		
Lys, à l'aval de Merville			X		
Canal de Bourbourg, entre l'écluse de Bourbourg et le grand gabarit				X	
Canal de Calais, de Coulogne à Calais				X	
Canal de Furnes				X	
Canal de la Sambre à l'Oise				X	
Canal de Lens ou de la Souchez				X	
Canal de Roubaix, entre le grand gabarit et l'écluse de Marcq				X	
Lys, à l'amont de Merville				X	
Sambre canalisée				X	
Scarpe supérieure, en amont de l'écluse de Brebières Basse Tenue				X	
Aa, du canal de Calais à Gravelines					X
La Houille					X
Canal d'Ardres					X
Canal de Guînes					X
Canal de Bergues					X
Canal de Beuvry ou embranchement de Noeud					X
Canal de Bourbourg, entre l'écluse de Bourbourg et l'Aa					X
Canal d'Audruicq					X
Canal de la Colme					X
Canal de Roubaix, entre l'écluse de Marcq et la Belgique					X
Canal de Seclin					X
Scarpe inférieure					X

DIRECTION INTERREGIONALE, REGIONALE ET DELEGATION LOCALE	Classement SDEVN				
	1A	1B	2	3	4
DL du Canal de Bourgogne (D.D.E. de la Côte-d'Or)					
Canal de Bourgogne de Brienon à Laroche				X	
Canal de Bourgogne de Dijon à Saint Jean de Losne				X	
Canal de Bourgogne, de Dijon à Brienon					X
DL de la Dordogne (D.D.E. de la Dordogne)					
Dordogne					X
DL du Lot-et-Garonne (D.D.E. du Lot-et-Garonne)					
Garonne					X
DL de la Haute-Marne (D.D.E. de la Haute-Marne)					
Canal de la Marne à la Saône			X		
DL de la Saône-et-Loire (D.D.E. de la Saône-et-Loire)					
Canal du Centre				X	
Seille					X
DL de la Gironde (Service maritime et de la navigation de la Gironde)					
Garonne, de la Mer à Castet en Dorthes	X				
Dordogne					X
Isle					X
DL du canal du Rhône à Sète (Service maritime et de la navigation du Languedoc-Roussillon)					
Canal du Rhône à Sète, de Sète à Saint Gilles, y compris branche ouest d'Aigues Mortes	X				
Canal du Rhône à Sète, entre Frontignan et l'étang de Thau				X	
Canal du Rhône à Sète, de Saint Gilles à Beaucaire					X

Vocation des voies

Réf. : VNFDGC.05.0009



Le **projet** de décret relatif à la constitution et à la gestion du domaine public fluvial de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, présente l'annexe suivante :

A/ Rivières non transférables(*)

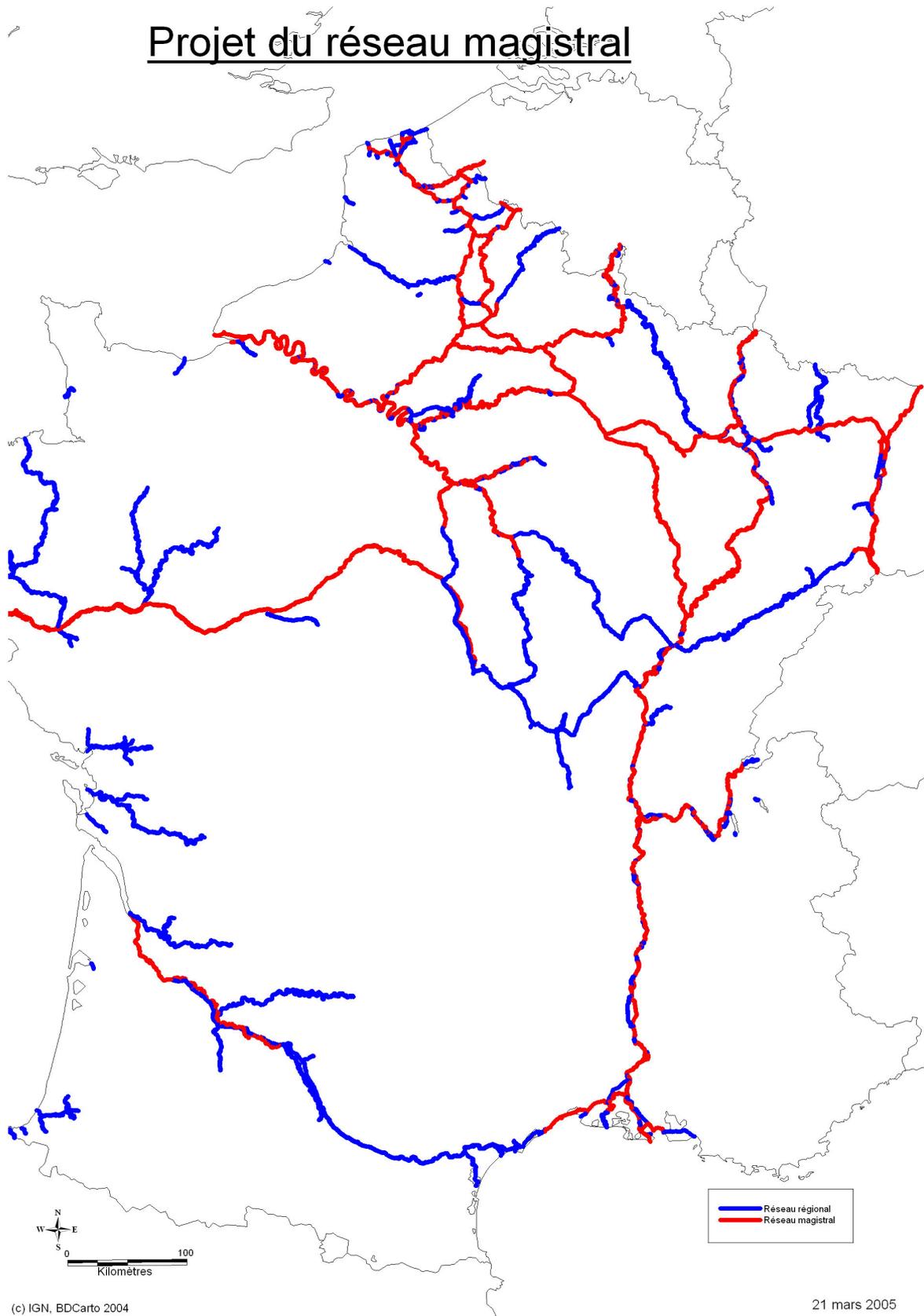
(*) En dehors de la Loire et de la Garonne, ne sont visées dans le tableau que les sections sur lesquelles s'effectue officiellement la navigation, à l'exclusion des boucles court-circuitées, bras,... non utilisées par la navigation de commerce ou dépourvus d'ouvrages (barrages, prise d'eau), indispensables à la gestion de son niveau d'eau.

Nom de la voie	Origine	Extrémité
Aa à grand gabarit	St Omer, jonction avec le Canal de Neufossé	Le West
Aisne canalisée	Vailly	Confluent de l'Oise
Escaut	Cambrai, jonction avec le canal de St-Quentin	Frontière franco-belge
Garonne	Aval de sa confluence avec le Tarn	Limite transversale de la mer
Ill canalisée	Pont ferroviaire Strasbourg-Kehl	Confluence avec le Rhin
Loire	Bec d'Allier	Limite transversale de la mer
Lys mitoyenne	Aire sur la Lys	Halluin
Marne	Hautvillers	Confluence avec la Seine
Marque urbaine	Jonction avec la Deule	Écluse de Marcq
Meuse ou canal de l'est branche nord	Jonction avec le canal des Ardennes – Pont-à-Bar	Frontière Belge
Moselle	Neuves-Maisons	Apach
Oise	Janville	Seine à Conflans Ste-Honorine
Rhin (y compris grand canal d'Alsace)	Bâle, frontière franco-suisse	PK 352.055 près de Lauterbourg (rive gauche), frontière franco-allemande
Rhône	Frontière suisse	Arles
Grand Rhône	Arles	Embouchure avec la mer
Petit Rhône	Arles	St Gilles
Saône	Corre, jonction avec le canal des Vosges, anciennement canal de l'Est branche Sud	Lyon, confluent avec le Rhône
Scarpe supérieure	Corbehem	Jonction avec la liaison Dunkerque Escaut
Scarpe (dérivation autour de Douai)	Douai	Courchelettes
Seine	Marcilly	Limite transversale de la mer
Yonne	Pont Colbert à Auxerre	Confluent avec la Seine

B/ Canaux non transférables

Nom de la voie	Origine	Extrémité
Canal d'Aire	Bauvin	Aire-sur-la-Lys
Canal de l'Aisne à la Marne	Berry-au-Bac, jonction avec le canal latéral à l'Aisne	Condé-sur-Marne, jonction avec le canal latéral à la Marne
Canal latéral à l'Aisne	Berry-au-Bac	Celles, jonction avec l'Aisne
Canal des Ardennes	Berry-au-bac	Pont-à-Bar
Canal de Bourbourg	Liaison avec le canal de la Colme	Écluse du jeu de mail
Dérivation de Mardick	Liaison avec la dérivation de la Colme	Bassins ouest du port de Dunkerque
Canal de Calais	Le West, jonction avec la rivière Aa	Calais, pont Mollien
Canal et dérivation de la Colme	Holque	Jonction avec le canal de Bourbourg
Canal de la Deûle	Douai	Deûlémont
Canal du Loing	Buges, jonction avec canal de Briare	St-Mammès, jonction avec la Seine
Canal entre Champagne et Bourgogne (anciennement canal de la Marne à la Saône)	Vitry-le-François, jonction avec le canal de la Marne au Rhin	Heuilley
Canal Latéral à la Marne	Vitry-le-François, jonction avec les canaux de la Marne à la Saône et de la Marne au Rhin	Hautvilliers - jonction avec la Marne canalisée
Canal de la Marne au Rhin, y compris l'embranchement d'Houdelaincourt	Vitry-le-François	Toul
Canal de la Marne au Rhin	Frouard	Strasbourg - jonction avec le Rhin
Canal de Pommeroeul à Condé	St-Aybert – frontière franco-belge	Condé, jonction avec l'Escaut
Canal de Neufossé	Aire, jonction avec le canal d'Aire	Holque, jonction avec la rivière Aa
Canal du Nord	Arleux, jonction avec le canal de la Sensée	Pont-l'Evêque, jonction avec le canal latéral à l'Oise
Canal latéral à l'Oise	Chauny, jonction avec le canal de St-Quentin	Longueil-Annel, jonction avec l'Oise canalisée
Canal de l'Oise à l'Aisne	Abbécourt, jonction avec le canal latéral à l'Oise	Bourg-et Comin, jonction avec le canal à l'Aisne
Canal du Rhône à Fos	Jonction avec le Rhône	Ecluse de dessalage
Canal du Rhône au Rhin	Niffer	Mulhouse
Canal du Rhône à Sète, y compris l'embranchement ouest d'Aigues-Mortes	St Gilles	Sète
Canal de St Quentin	Cambrai, jonction avec l'Escaut	Chauny, jonction avec le canal latéral à l'Oise
Canal de la Sensée	Ecluse de Pont-Malin, jonction avec l'Escaut	Courchelettes, jonction avec la Scarpe et la dérivation de la Scarpe
Canal de Tancarville	Écluse de Tancarville	Pont n° 8 dans la circonscription du Port autonome du Havre
Canal du Rhône au Rhin Branche Nord	Erstein	Strasbourg
Canal de la Sambre à l'Oise	Travecy	Au confluent de l'Oise
Le canal des Vosges (anciennement canal de l'Est branche Sud)	Corre	Neuves-Maisons

Projet du réseau magistral



1. ANALYSE DE L'EXISTANT ET DIAGNOSTIC

1.1. Données générales

Ce paragraphe fait ressortir les principaux aspects géographiques et économiques du réseau géré par le service :

- la géographie physique et économique,
- les spécificités du territoire,
- les enjeux locaux.

Sont notamment mis en évidence :

- les zones présentant des difficultés particulières d'exploitation,
- les principaux pôles générateurs de trafics.

1.2. Description du réseau

- 1.2.1. Classement du Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables (SDEVN)
- 1.2.2. Classement du réseau magistral
- 1.2.3. Caractéristiques géométriques des voies navigables (rectangle de navigation, ouvrages limitants, ...)
- 1.2.4. Description des ouvrages (écluses, barrages, tunnels, biefs, ...) et de leur fonctionnement
- 1.2.5. Description du système alimentaire
- 1.2.6. Caractérisation du trafic selon les types d'usagers et variations dans le temps
- 1.2.7. Définition du réseau restauré

1.3. Description de l'organisation actuelle

- 1.3.1. Organisation territoriale : Subdivisions et centres d'exploitation
 - 1.3.2. Descriptif de l'exploitation – dispositif existant :
 - moyens humains ;
 - organisation des équipes d'exploitation (nombre, secteurs, moyens, formation, ...)
 - horaires, moyens techniques consacrés (communication, informatique, matériel, circuit de validation des avis à batellerie,...)
 - recours au vacataires (nombre, budget, ...)
- Pour cette description, il sera opéré un regroupement par tronçon homogène (même organisation, caractéristiques du réseau et type de trafic).
- 1.3.3. Effectifs autorisés et réels intervenants sur les voies navigables (y compris services supports, cf enquête LOLF)
 - 1.3.4. Analyse des interventions d'exploitation (accidents, pannes, fausses manœuvres, ...) selon leur nature, les périodes et les secteurs où les interventions sont les plus fréquentes.

1.4. Diagnostic

- 1.4.1. Diagnostic sur le réseau :
 - problèmes de sécurité ;
 - état ;
 - fiabilité des ouvrages, ...
- 1.4.2. Diagnostic sur l'organisation :
 - au regard de l'hygiène et de la sécurité ;
 - au regard du temps de travail ;

2. DÉFINITION DU PLAN PARTICULIER D'EXPLOITATION

2.1. Objectifs

- 2.1.1. Hiérarchisation des problèmes à traiter, en particulier sur le réseau magistral
- 2.1.2. Objectifs déclinés sur le réseau régional

2.2. Organisation projetée

2.2.1. Organisation territoriale : Subdivisions et centres d'exploitation

2.2.2. Descriptif de l'exploitation :

- moyens humains ;
- organisation des équipes d'exploitation (nombre, secteurs, moyens, formation, ...)
- horaires, moyens techniques consacrés (communication, informatique, matériel, circuit de validation des avis à batellerie,...)
- recours au vacataires (nombre, budget, ...)

Pour cette description, il sera opéré un regroupement par tronçon homogène (même organisation, caractéristiques du réseau et type de trafic).

Il est rappelé que la définition des niveaux de service sur le réseau magistral, comporte :

- des propositions d'horaires (qui ne peuvent être inférieurs aux minimums) ;
- une étude des moyens nécessaires pour atteindre les objectifs cibles (ou éventuellement moyens dégagés dans cette optique).

2.2.3. Traçabilité des activités d'exploitation :

Assurer la traçabilité écrite des activités de l'exploitation revêt plusieurs objectifs :

- prévenir les mises en cause du service en cas de contentieux : cela permet de démontrer que le service a fait preuve de « diligence normale » dans l'accomplissement de ses missions, compte tenu des moyens qui lui sont alloués.
- connaître l'activité du service : permettre d'élaborer, aussi facilement que possible, des analyses statistiques et des comptes rendus d'activité, dans une logique d'évaluation de l'activité du service (ajustement des niveaux de service, des organisations et des moyens).
- s'intégrer dans une politique de qualité du service : s'assurer que les procédures d'exécution prévues sont bien appliquées, que les niveaux de service sur lesquels on s'est engagé sont bien mis en œuvre ; permettre le contrôle hiérarchique.

3. Équipements de service aux usagers

Liste hiérarchisée des équipements nécessaires au respect des engagements du SDEVN.

3. MISE EN ŒUVRE DU PLAN PARTICULIER D'EXPLOITATION

3.1. Pilotage du plan et modalités de concertation avec le personnel et les usagers

3.2. Coûts du plan

- 3.2.1. Effectifs et masses salariales et indemnitaires
- 3.2.2. Coûts des équipements de service aux usagers
- 3.2.3. Coûts des études

3.3. Phasage de l'opération

4. SUIVI ET ÉVALUATION DU PLAN PARTICULIER D'EXPLOITATION

4.1. Calendrier de mise en place des organisations et des équipements

4.2. Suivi et évaluation des résultats

4.3. Bilans périodiques

		0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires																								
		h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30			Ouvert.	Fermet.																							
Réseau 1A																																																				
TOUS LES JOURS																																																				
Commerce	HS	[Green]																								24h	24h	0h00	24h00																							
	et	[Green]																								24h	24h	0h00	24h00																							
	BS	[Green]																								22h	22h	2h00	24h00																							
Plaisance	HS et BS	Ouverture en période diurne (du lever au coucher du soleil)																								20h	20h	4h00	24h00																							
		[Green]																								18h	18h	5h00	23h00																							

■ Horaires possible
 ■ Horaire à rechercher
 HS : Haute Saison
 BS : Basse Saison

		0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires																								
		h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30			Ouvert.	Fermet.																							
Réseau 1B																																																				
DU LUNDI AU SAMEDI																																																				
Commerce	HS	[Green]																								18h	18h	5h00	23h00																							
	et	[Green]																								16h	16h	6h00	22h00																							
	BS	[Green]																								14h	14h	6h30	20h30																							
Plaisance	HS et BS	Ouverture en période diurne (du lever au coucher du soleil), limitée à l'ouverture prévue pour le commerce																								14h	14h	6h30	20h30																							

		0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires																								
		h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30			Ouvert.	Fermet.																							
Réseau 1B																																																				
DIMANCHE																																																				
Commerce	HS	[Green]																								18h	18h	5h00	23h00																							
		[Green]																								16h	16h	6h00	22h00																							
	et BS	[Green]																								14h	14h	6h30	20h30																							
		[Green]																								12h	12h	7h00	19h00																							
		[Green]																								10h	10h	8h00	18h00																							
Plaisance	HS et BS	Ouverture en période diurne (du lever au coucher du soleil), limitée à l'ouverture prévue pour le commerce																								9h	9h	9h00	18h00																							
		[Green]																								9h	9h	9h00	18h00																							

■ Horaires possible
 ■ Horaire à rechercher
 HS : Haute Saison
 BS : Basse Saison

		0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires																								
		h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	Ouvert.			Fermet.																								
Réseau 2																																																				
DU LUNDI AU SAMEDI																																																				
Commerce	HS	[Green]																								14h	14h	6h30	20h30																							
		[Green]																								12h	12h	7h00	19h00																							
	et BS	[Green]																								12h	12h	7h00	19h00																							
		[Green]																								10h	10h	8h00	18h00																							
Plaisance	HS	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																								14h	14h	6h30	20h30																							
		Hors période de navigation libre du commerce																								12h	12h	7h00	19h00																							
	BS	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																								10h	10h	8h00	18h00																							
		Hors période de navigation libre du commerce																								9h	9h	9h00	18h00																							
		[Green]																								8h	8h	9h00	17h00																							
		[Green]																								7h	7h	9h00	16h00																							

		0h	1h	2h	3h	4h	5h	6h	7h	8h	9h	10h	11h	12h	13h	14h	15h	16h	17h	18h	19h	20h	21h	22h	23h	Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires																								
		h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	h30	Ouvert.			Fermet.																								
Réseau 2																																																				
DIMANCHE																																																				
Commerce	HS et BS	[Green]																								9h	9h	9h00	18h00																							
	[Green]																								9h	9h	9h00	18h00																								
Plaisance	HS	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																								9h	9h	9h00	18h00																							
		Hors période de navigation libre du commerce																								8h	8h	9h00	17h00																							
	BS	[Green]																								7h	7h	9h00	16h00																							

■ Horaires possible
 ■ Horaire à rechercher
 HS : Haute Saison
 BS : Basse Saison

		0h 1h 2h 3h 4h 5h 6h 7h 8h 9h 10h 11h 12h 13h 14h 15h 16h 17h 18h 19h 20h 21h 22h 23h																								Heures de navigation	Amplitude navigation	Horaires			
		h30 h30																										Ouvert.	Fermet.	Ouvert.	Fermet.
Réseau 4 Nord																															
TOUS LES JOURS																															
Commerce	HS																									9h	10h	9h00	12h30	13h30	19h00
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
Plaisance	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																														
	HS																									9h	10h	9h00	12h30	13h30	19h00
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
		Hors période de navigation libre du commerce																													
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
Réseau 4 Centre																															
TOUS LES JOURS																															
Commerce	HS																									10h	10h	9h00	19h00		
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
Plaisance	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																														
	HS																									9h	10h	9h00	12h30	13h30	19h00
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
		Hors période de navigation libre du commerce																													
	SI																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
Réseau 4 Sud																															
TOUS LES JOURS																															
Commerce	HS																									11h30	11h30	8h00	19h30		
	SI																									11h	11h	8h00	19h00		
	BS																									8h	8h	8h30	16h30		
Plaisance	Horaires identiques aux commerces en période de navigation libre du commerce																														
	HS																									9h	10h	9h00	12h30	13h30	19h00
	SI																									8h	9h	9h00	12h30	13h30	18h00
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30
		Hors période de navigation libre du commerce																													
	SI																									8h	9h	9h00	12h30	13h30	18h00
	BS																									7h	8h	8h30	12h30	13h30	16h30

Horaires possible
 HS : Haute Saison BS : Basse Saison SI : Saison Intermédiaire

Le Directeur Général
de Voies navigables de France
à
Messieurs les Directeurs Régionaux
Madame et Messieurs les Représentants locaux
de Voies navigables de France

Béthune, le 25 janvier 1999

Objet : règles fixant les conditions d'exploitation des voies d'eau et les limites d'intervention en période de glace

En période hivernale, au cours des épisodes de froid vif de longue durée, les plans d'eau des voies navigables particulièrement exposées sont souvent soumis à un blocage inéluctable par prise de glace (voir annexe 1).

Il s'ensuit, pour les usagers, une immobilisation des bâtiments provoquant une perte d'activité inévitable que les services de navigation s'efforcent de minimiser en tentant de maintenir la navigation le plus longtemps possible ou de la rétablir au plus vite quand elle s'est arrêtée.

Le cassage de glace des plans d'eau est une opération nécessitant des moyens techniques importants, praticable seulement dans des limites étroites. Il convient, en conséquence, de définir la politique d'intervention de VNF pendant ces périodes afin de minimiser la gêne apportée aux marins, selon des méthodes de gestion adaptées conduisant à une exploitation du réseau efficace et sans nuisance pour l'état des voies.

Le présent texte précise, pendant les périodes de grand froid, les dispositions et consignes particulières à mettre en place afin de limiter les effets du gel, définit, par voie, les niveaux d'intervention nécessaires afin d'améliorer l'efficacité et la cohérence de nos actions, propose une politique d'équipement permettant de répondre aux objectifs fixés.

Compte tenu de la disparité des voies d'eau, de leur localisation géographique et du trafic à satisfaire, ces mesures nécessitent des modulations bien compréhensibles qui entrent dans la logique des phénomènes à combattre.

1. DISPOSITIONS PREVENTIVES D'INTERVENTION

En cours d'année, les engins équipés pour le cassage de glace seront réparés, révisés et tenus en bon état d'entretien, amarrés, axés, prêts à intervenir en des sites protégés et stratégiques où ils ne sont pas susceptibles d'être immobilisés par la glace.

Le personnel affecté au cassage de glace sera préparé aux techniques de cassage de glace dans de bonnes conditions de sécurité (voir annexe 2).

Les sites susceptibles d'accueillir les bateaux et les marins, pendant la période d'arrêt de la navigation, seront référencés et équipés en conséquence afin d'assurer un stationnement satisfaisant aux usagers pendant la période d'attente. Ces sites devront être d'accès facile pour la sécurité civile et permettre la mise en place de moyens logistiques.

La liste des sites retenus sera transmise au siège de VNF (Direction du développement de la voie d'eau) et aux organismes compétents (bureaux d'affrètement, CAF, chambre nationale de la batellerie artisanale, préfectures, etc.) au plus tard au mois de novembre.

2. DECISION DE CASSAGE DE GLACE

La décision de cassage sera prise à un niveau d'arrondissement de navigation par l'ingénieur responsable des opérations sur la base :

- des renseignements météorologiques dont il peut disposer ;
- du niveau de service de la voie considérée ;
- des conditions d'intervention.

2.1. Renseignements météorologiques

Une bonne prévision de la formation et de la prise de glace est nécessaire aux exploitants des voies navigables afin de leur permettre de prendre suffisamment tôt les mesures préalables qui s'imposent à la navigation.

Les variations journalières de température de l'air et de l'eau sont à suivre et l'évolution des épaisseurs de glace en formation est à consigner par des observations continues.

Les ingénieurs prendront les contacts de haut niveau qui s'imposent avec les responsables des stations météorologiques locales afin de connaître les prévisions à moyenne et longue échéance (anticipation variable de 3 à 5 jours).

Il est rappelé que la prévision de prise en glace ainsi que le point de redoux peuvent être déterminés par le suivi d'évolution d'un indice de gel et de réchauffement (degrés-jours voir annexe 3).

2.2. Niveaux de service

La définition de niveaux de service pendant les épisodes de prise de glace et la hiérarchisation des actions de cassage constituent un préalable indispensable à l'élaboration d'une stratégie globale d'intervention et à la mise en place d'une politique d'équipement adaptée.

L'objectif de cette démarche vise, au travers d'une exploitation du réseau efficace et sans nuisance pour l'état des berges et des ouvrages, à minimiser la gêne apportée aux usagers en limitant les périodes d'interruption de la navigation, en informant les marinières avant la prise de glace des actions mises en oeuvre sur chaque itinéraire et en garantissant un état de service.

A cet effet, les services devront assurer, dans le cadre de la politique d'équipement présentée au chapitre 7 et à échéance de trois ans, les niveaux d'intervention minimum associés à chaque voie (voir annexe 4). Ils pourront, naturellement, en fonction des équipes à leur disposition et grâce à une gestion optimisée des matériels, assurer un niveau de service supérieur.

La mise en place d'une stratégie d'intervention sur le plan national ne permettant pas de prendre en compte l'ensemble des embranchements et dérivations, il appartiendra aux services de définir sur ces tronçons les actions à mener en fonction du trafic et des enjeux locaux.

Quatre niveaux de priorité ont été définis en distinguant période de gel croissant et période de redoux.

2.2.1. Sur les voies de niveau 1

a) En période de gel croissant

Intervention prioritaire et maintien de la navigation pendant toute la période de froid (sauf situation exceptionnelle de période de retour supérieure à 10 ans).

Le matériel est directement affecté à l'itinéraire et l'on distingue deux modes d'intervention en fonction du gabarit des voies :

- sur toutes les voies de niveau 1 à l'exception du canal du Nord et du canal latéral à l'Oise (section 215).

Les brise-glace interviennent de manière préventive et continue (y compris de nuit) pour empêcher la formation des glaces et permettre le maintien de la navigation (libre ou en convoi selon l'épaisseur de glace) ;

- sur le canal du Nord et le canal latéral à l'Oise (section 215).

Les brise-glace interviennent à la demande des marinières dès que l'épaisseur de glace est supérieure à trois centimètres. La navigation se fait en convoi afin d'éviter les risques d'accumulation de glace et la fermeture des voies. En l'absence de trafic, les unités de cassage assureront les passages nécessaires pour maintenir le canal ouvert dès la reprise de la navigation.

Pour des hivers de période de retour supérieure à dix ans (exemple 1996/1997), le canal du Nord et le canal latéral à l'Oise sont susceptibles d'être fermés à la navigation.

b) En période de redoux

Sans objet (sauf situation exceptionnelle). Pendant cette période, le matériel est affecté, par ordre de priorité, aux voies de niveaux 2, 3 et 4.

2.2.2. Sur les voies de niveau 2

a) En période de gel croissant

Les actions de cassage sur les voies de niveau 2 sont effectuées dans les limites d'intervention décrites au paragraphe 2.3 et suivant la disponibilité du matériel de cassage qui est soit directement affecté à l'itinéraire, soit provient des voies de niveau 1 où le cassage est terminé.

Les voies de niveau 2 sont susceptibles d'être fermées à la navigation pendant cette période.

b) En période de redoux

La voie est libérée en trois jours maximum à partir de la décision de cassage (voir paragraphe 2.3).

2.2.3. Sur les voies de niveau 3

a) En période de gel croissant

Les actions de cassage sur les voies de niveau 3 sont effectuées dans les limites d'intervention décrites au paragraphe 2.3 et suivant la disponibilité du matériel de cassage qui est soit directement affecté à l'itinéraire, soit provient des voies de niveaux 1 et 2 où le cassage est terminé.

Les voies de niveau 3 sont susceptibles d'être fermées à la navigation pendant cette période.

b) En période de redoux

La voie est libérée en cinq jours maximum à partir de la décision de cassage (voir paragraphe 2.3).

2.2.4. Sur les voies de niveau 4

a) En période de gel croissant

Absence d'intervention.

b) En période de redoux

Intervention en fin de période de gel. L'opération consiste à aider localement les usagers afin d'éviter qu'ils restent bloqués pendant les semaines que va durer la fonte.

2.3. Définition des conditions d'intervention

Les seuils d'intervention présentés dans les paragraphes 2.3.1 et 2.3.2 seront appliqués dans un souci de privilégier la sécurité des agents et des usagers et de préserver les infrastructures et les équipements.

En conséquence :

- l'ingénieur responsable des opérations est susceptible à tout moment de décider l'arrêt de la campagne de cassage et la fermeture du canal à la navigation si les conditions rencontrées présentent un risque pour la sécurité des usagers et des agents, ou occasionnent des dégradations inacceptables aux équipements et aux berges ;
- l'utilisation des équipements n'est pas autorisée au-delà des seuils fixés.

2.3.1. Sur les voies de niveau 1

Sur les voies de niveau 1 (à l'exception du canal du Nord et du canal latéral à l'Oise), la mobilisation des personnels et des matériels s'inscrit dans le cadre d'une action préventive visant à prévenir la formation de glace.

Le déclenchement des opérations de cassage interviendra dès le commencement de la prise de glace en période de gel croissant. La connaissance de l'état et de la température de l'eau est nécessaire pour déterminer précisément le début de l'intervention et éviter ainsi une mobilisation inutile des équipes (1e SN Nord/pas de Calais prend pour seuil une température de l'eau à 0°C à 1m sous le miroir, en un point jugé représentatif de l'ensemble du secteur).

2.3.2. Sur les voies de niveau 2, 3 et 4

Le graphique de l'annexe 5 précise les zones d'intervention du matériel en fonction de l'épaisseur de glace et de la température extérieure.

On distingue,

- les interventions en période de gel croissant (températures négatives) :
 - l'opération de cassage sera lancée dès la présence d'une couche de glace de 3 cm sur l'ensemble du bief et sera interrompue lorsque cette couche atteindra 15 cm. Cette limite tient compte de la résistance mécanique des équipements décrits au chapitre 6, de leur efficacité d'intervention et de la résistance des berges (seules les voies de niveaux 2 et 3 sont concernées ; il n'y a pas d'intervention sur les voies de niveau 4 en période de gel croissant - voir paragraphe 2.2) ;
- les interventions en période de gel décroissant (températures positives) :
 - de 0 à 5 °c : le cassage de glaces est autorisé en fonction de la résistance du matériel et pour une épaisseur de glace maximum de 20 cm ;
 - au-delà de 5 °c : la décision de cassage est fonction de la résistance du matériel.

Lorsque les mesures in situ et les indications fournies par la météorologie nationale indiqueront un dépassement des seuils précités, les services arrêteront le cassage systématique et effectueront seulement et dans toute la mesure du possible, les actions nécessaires pour que les bateaux ne soient pas bloqués dans des endroits particulièrement isolés pouvant occasionner des problèmes de subsistance en cas d'immobilisation prolongée. Les bâtiments seront alors regroupés dans les ports et les haltes dûment référencées (voir chapitre 1).

3. CONSIGNES PARTICULIERES PENDANT LA PRISE DE GLACE

3.1. Organisation des services:

Dès que la situation l'exigera, ou à la demande du siège, une cellule "cassage de glace" sera mise en place dans chaque service afin :

- de coordonner les actions internes. La cellule assurera la liaison entre les différents arrondissements techniques, l'arrondissement développement de la voie d'eau et le service de la communication.
A l'annonce d'une période prolongée de froid, un plan d'intervention sera élaboré pour parer aux circonstances de gel et de trafic à préserver. Un avis à la batellerie annoncera le démarrage de l'application du plan, avec les conséquences précitées sur les différentes voies, afin de permettre aux chargeurs, aux affréteurs et aux transporteurs, de connaître précisément ce qui sera susceptible d'être réalisé, et d'informer chaque agent concerné sur son rôle opérationnel. On y indiquera également les sites susceptibles d'accueillir les bateaux et les marinières pendant la période d'arrêt de la navigation.
Pendant toute la période durant laquelle la navigation devra être neutralisée, l'arrondissement développement de la voie d'eau informera quotidiennement les bureaux d'affrètement de sorte que ces derniers ne concluent pas de contrats de transport pendant cette période ;
- de coordonner les actions entre services mitoyens afin de permettre une meilleure cohérence des interventions ;
- d'informer les usagers, les organismes et les autorités compétentes (la chambre nationale de la batellerie artisanale, le comité des armateurs fluviaux, les préfetures, les services de la sécurité civile, etc.) de l'évolution journalière de la situation à partir de la diffusion d'un bulletin quotidien synthétisant les informations essentielles (sous forme cartographique par exemple) et de la mise en place d'un numéro vert ;
- d'informer le siège de VNF des actions en cours et des éventuelles interruptions de navigation.

3.2. Consignes d'exploitation

Pendant la période de gel, les services de navigation appliqueront les consignes du Ministère de l'équipement en matière de cassage des glaces en rivière et canal (voir annexe 2), et mettront en oeuvre les dispositions suivantes.

3.2.1. Sur l'ensemble des voies

- surveillance des mouvements d'eau des biefs qui auraient pour effet nuisible d'augmenter l'épaisseur de la glace par débordement ;
- nettoyage et déglacage des bajoyers et terre-pleins d'écluses accessibles aux usagers ;
- surveillance active des ouvrages qui seraient susceptibles de souffrir des effets des cycles de gel et dégel ;
- dans toute la mesure du possible : blocage superficiel par des barres à glace, des prises d'eau en rivière qui charrient des glaçons, ceci afin de ne pas introduire de glace dans les biefs.

On rappelle que le cassage de glaces au droit des ouvrages reste une activité dangereuse qui ne doit pas s'effectuer dans un contexte isolé.

3.2.2. Sur les voies de niveau 1

Les ouvrages de navigation seront entretenus sans discontinuité de façon à les soustraire à la prise de glace. Les équipes d'exploitation se relayeront en permanence afin de maintenir les ouvrages en fonction et assurer ainsi une navigation continue pendant toute la période de froid.

3.2.3. Sur les voies de niveau 2, 3 et 4

Lorsque le froid est soutenu, une couverture homogène de glace peu fracturée protège mieux les plans d'eau et est plus facile à éliminer par la suite. A contrario, l'accumulation exagérée de glaces enchevêtrées dans les biefs provoque artificiellement des surépaisseurs qui constituent rapidement des conglomérats dangereux pour les coques des bâtiments. Un cassage de glaces trop répété conduit inévitablement à une profusion de glace difficile à faire disparaître par la suite.

3.3. Arrêts de navigation

Les arrêts de navigation pour prise de glace seront immédiatement relevés et signalés par diffusion d'un avis à la batellerie dès lors :

- que l'épaisseur de glace est supérieure à 3 cm et que l'on se situe en dehors des limites d'intervention du matériel de cassage définies au paragraphe 2.3 ;
- qu'un arrêt de navigation est diffusé par les services mitoyens sur l'itinéraire considéré. Il convient en tout état de cause d'empêcher les bateaux de s'engager dans une voie prise par les glaces, même si localement la situation reste satisfaisante, sauf si un site d'accueil peut recevoir les bateaux avant la section prise par les glaces.

Lorsque l'arrêt de navigation deviendra effectif, il sera alors procédé au relevé de position exacte des bâtiments. Un état de situation comportant les indications suivantes sera à établir et à adresser aux directions régionales des services :

- Devise du bâtiment :
- Nom du batelier :
- Numéro matricule :
- Nature du chargement :
- Tonnage :
- Destination :
- Lieu d'arrêt :
- Dates d'arrêt :

3.4. Assistance aux usagers

Les agents responsables des services organiseront des visites régulières aux bâtiments bloqués et en position isolée. Ils devront notamment s'assurer que les conditions de vie des marinières restent supportables et prêteront l'aide du service en cas d'impossibilité de ravitaillement ou lorsque l'approvisionnement est particulièrement difficile.

En tout état de cause les situations problématiques seront signalées aux responsables des subdivisions qui agiront en vue d'apporter la solution la plus rapide. Des contacts réguliers avec les services de la protection civile pourront être établis.

On rappelle que ces mesures constituent un accompagnement d'assistance qui aura pour limite les moyens disponibles sans que cela constitue un droit pour l'utilisateur.

4. DEGEL

En période de dégel, les éclusiers procéderont aux éclusages de glace qui s'imposeront pour dégager l'amont des ouvrages. Les mouvements d'eau seront menés sur consignes des chefs des subdivisions de navigation, lorsqu'ils sont possibles sans risque d'entraînement des défenses de berge ou d'inductance d'eau dans les biefs.

Des barrières seront disposées sur les chemins de halage afin d'interdire la circulation d'engins lourds pendant cette période.

5. REPRISE DE LA NAVIGATION

A la reprise de la navigation, chaque chef de subdivision adresse au chef de service un compte rendu résumant les difficultés rencontrées ainsi que les mesures envisagées pour améliorer la gestion des événements lors des prochains épisodes. Il indiquera en particulier :

- L'évolution des conditions climatiques ;
- Les difficultés de navigation rencontrées et l'état des voies ;
- Les dégâts constatés et le détail des dépenses à engager pour la remise en état des matériels et des infrastructures ;
- Le nombre de bateaux immobilisés et leur durée d'immobilisation ;
- Les incidents divers ;
- Les interventions pour aide aux usagers ;
- Les conclusions du responsable hygiène et sécurité.

Les bateliers des bâtiments immobilisés par la glace recevront des attestations d'immobilisation.

Sur la base de ces comptes rendus, une note de synthèse circonstanciée présentant un bilan des interventions et des difficultés rencontrées sera adressée au siège.

6. POLITIQUE D'EQUIPEMENT

6.1. Caractéristiques des équipements

6.1.1. Equipements affectés aux voies de niveau 1

Les interventions sur ce réseau sont prioritaires et nécessitent de disposer de matériels performants et fiables.

Pour des raisons d'efficacité d'intervention, de coût d'achat et d'entretien, les équipements de type pousseur avec barge coffrée et Freycinet pistonné seront progressivement abandonnés au profit de remorqueurs avec étrave blindée.

On recommande, à cet effet, l'utilisation de remorqueurs avec une étrave au profil adapté, et une coque fortement renforcée par des aciers résistant aux abaissements de température possédant les caractéristiques suivantes :

- virures d'épaisseur de 8 à 15 mm en acier E41 ou API 32 ou 36 sur toute la partie avant de la coque. Virure de bouchain en acier E41 ou DH 32 ou 36. La qualité AH ou DH sont des aciers de très haute résistance préconisés par le bureau VERITAS ;
- membrure et varangues d'un écartement de 250 mm. Serre de membrure double rangée. La mèche de gouvernail aura un diamètre renforcé ainsi que les paliers et aiguillots de mèche ;
- safran équipé avec des virures de qualité E 41 ou AH 32.

Les remorqueurs devront être équipés pour pouvoir naviguer en continu (création d'un local pour l'équipage avec coin cuisine et sanitaire) et par tout temps (équipement radar, feux de nuit, radio téléphone - voir annexe 2).

La largeur du canal autorise l'utilisation de remorqueur de forte puissance ; on limitera cependant la motorisation à 300 CV afin de pouvoir utiliser le matériel sur le petit gabarit sans risque pour les berges.

Il importe également de conserver un matériel polyvalent pouvant être utilisé en dehors des périodes de glaces pour l'entretien du réseau, la bathymétrie etc.

Le remorqueur « l'Unique » du SN Nord/Pas-de-Calais avec une puissance de 240 CV et une vitesse de cassage de 160 km/j et le « Val de Zorn » du SN Strasbourg constituent la référence en ce domaine (voir présentation du matériel annexe 6).

6.1.2. Equipements affectés aux voies de niveau 2, 3 et 4

Les matériels actuels, sous réserve de travaux de renforcement de remotorisation (entre 180 CV et 200 CV et de mise en conformité pourront être utilisés en tenant compte des plages d'intervention présentées au paragraphe 2.3.

6.2. Politique d'équipement

La campagne de cassage de glaces réalisée pendant l'hiver 1996-1997 a mis en exergue un certain nombre de difficultés voire de dysfonctionnements imputables pour partie à des équipements anciens, en mauvais état et mal adaptés.

VNF entend donc mener un effort important en matière de modernisation des matériels de cassage de glaces et plus largement, de l'ensemble du parc flottant. Toutefois cet effort suppose également que soit poursuivie la réflexion déjà engagée, en concertation avec les services, sur la politique de gestion des équipements.

Un des axes majeurs de cette réflexion porte, à court terme sur la mise en commun et la gestion partagée des matériels spécialisés et coûteux.

Un budget total de 10 MF sera affecté à ce programme qui devra être engagé dès 1999 afin d'atteindre, dans un délai de trois ans, les objectifs de niveaux de service présentés au chapitre 3.

Ce programme pourrait comporter, après concertation avec les services, la mise en place des mesures suivantes :

- le renouvellement progressif du parc de brise-glaces affecté au grand gabarit. Ce renouvellement porterait sur l'acquisition (matériel d'occasion) ou l'adaptation de cinq unités répondant aux critères définis au paragraphe 7.1 , et serait conditionné au déclassement des équipements anciens et mal adaptés qui ne pourraient alors plus être utilisés comme matériel de cassage (environ douze unités, soit 30% du parc). Le parc de brise-glaces passerait ainsi de 39 à 27 unités ;
- la remise en état des unités affectées au petit gabarit (remotorisation renforcement et mise en conformité).

Le tableau présenté figure 6 détaille ces mesures par service :

	nombre d'unités affectées aux voies de niveau 1	nombre d'unités affectées aux voies de niveaux 2, 3, 4	total équipement proposés	matériel déclassé *
SN Nord/Pas-de-Calais	2 (+1)	1	3	- 5
SN Seine	2 (+2)	4	6	- 4
SN Nancy	1 (+1)	6	7	- 3
SN Rhône Saône	1 (+1)	3	4	0
SN Strasbourg	1	2	3	0
DDE Saône et Loire	0	1	1	0
DDE de la Nièvre	0	1	1	0
DDE Haute Marne	0	2	2	0
DDE Loire	0	0	0	0
DDE Côte d'Or	0	0	0	0
TOTAL	7	20	27	- 12

figure 6

(+1) : acquisition d'une nouvelle unité ou adaptation de matériel existant

* matériel déclassé mais pouvant être utilisé à d'autres tâches que le cassage de glaces

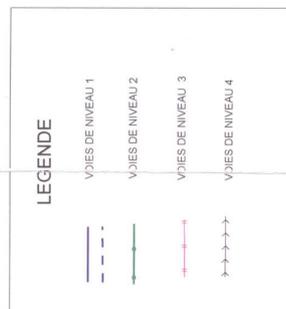
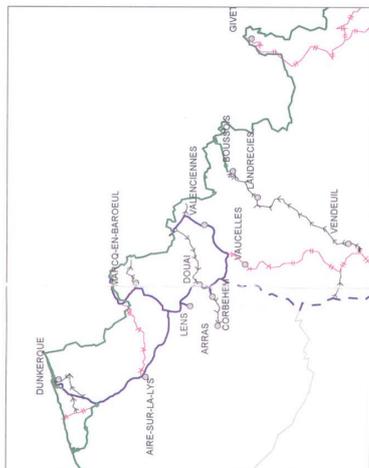
7. RAPPEL REGLEMENTAIRE

Il sera appelé aux bateliers les points particuliers suivants du Règlement Général de Police :

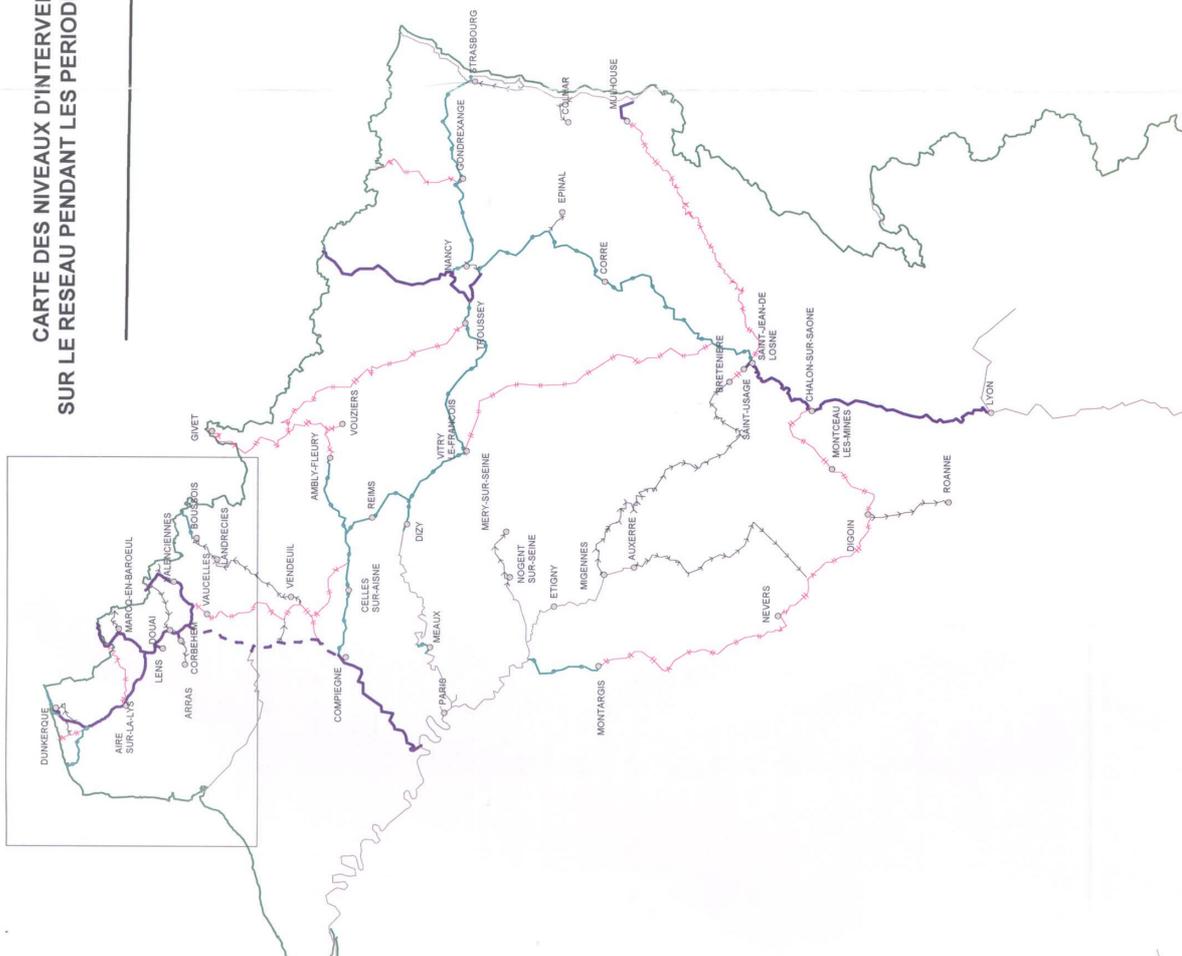
- Article 1.28 - & 2 et 3 - Mesures préventives en cas de glaces - qui visent plus particulièrement la mise à l'abri des bâtiments ;
- Article 1.19 - Ordres particuliers qui visent aux devoirs de discipline et d'obéissance vis-à-vis des ordres particuliers qui (leur) sont donnés par les agents de la navigation en vue de la sécurité et du bon ordre.

Vous voudrez bien me faire part des difficultés d'application de la présente instruction et me tenir informé des éventuelles anomalies que vous pourriez constater dans la mise en œuvre des orientations exposées.

Signé : Christian PARENT



**CARTE DES NIVEAUX D'INTERVENTION
SUR LE RESEAU PENDANT LES PERIODES DE GLACE**



**LES AUTRES ANNEXES SONT DISPONIBLES AUPRES DE VNF /
Direction de l'Infrastructure et de l'Environnement / Division Maintenance et Exploitation**

L'indemnisation des transporteurs de marchandises se fera au choix du transporteur entre une indemnisation au réel et une indemnisation forfaitaire sur la base des principes suivants :

	Calcul de l'indemnisation	Voies de cat. 1	Voies de cat. 2, 3 (et 4 le cas échéant)
Immobilisation des bateaux chargés ou affrétés	Forfait jour Calculé sur la base des taux journaliers revalorisés figurant sur le tableau (1) ou (2)	Indemnisation <i>avec franchise de ½ journée</i> base : taux tabl 1	Indemnisation avec <i>franchise de 36h</i> Base : taux tabl 2
Restriction de navigation	Forfait à la tk non perçue Calculé sur la base d'un prix d'indemnisation par tk non perçu	1,3 € pour 100 tk non perçus	1,1 € pour 100 tk non perçus
Allongement de parcours	- si durée d'allongement <36h, - si durée >36h, base taux journaliers revalorisés selon la catégorie de voie	indemnisation 4 litres de fuel/km excédent le parcours normal, chaque écluse supplémentaire étant considérée pour 4 km Taux tabl 1	indemnisation 4 litres de fuel/km excédent le parcours normal, chaque écluse supplémentaire étant considérée pour 4 km Taux tabl 2
Chômages programmés > 10 semaines	Idem allongement parcours		

Taux journaliers forfaitaires

Tabl 1 : taux journaliers sur les voies de **catégorie 1**

Port en lourd	Taux journalier par bateau (€)		Taux journalier par bateau spécialisé(€)	
	Sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge
De - de 500 T	108	145	145	198
De 500 T à 1100 T	180	216	252	287
De 1100 T à 2000 T	216	268	287	378
A partir de 2000 T	268	322	378	449

Tabl 2 : taux journaliers sur les voies de **catégorie 2, 3 & 4**

Port en lourd	Taux journalier par bateau (€)		Taux journalier par bateau spécialisé(€)	
	Sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge	Sans moteur	Automoteur ou pousseur + 1 barge
De - de 500 T	103	139	139	189
De 500 T à 1100 T	172	206	240	274

Plafonds d'indemnisation

Le montant maximal d'indemnisation ne peut porter sur plus de 30 jours à compter du 1^{er} jour indemnisé suivant la date de l'événement à l'origine de l'interruption ou de la restriction de navigation.

Indemnisation au réel

Le calcul de l'indemnité est effectué sur le fondement des seuls justificatifs produits, dans les limites fixées ci-après.

- ✓ Pour immobilisation ou allongement de parcours

L'indemnisation **au réel** est limitée aux montants suivants :

Plafonds indemnisation au réel en cas d'immobilisations

voies catégorie 1

Port en lourd	sans moteur	automot + barge	sans moteur	automot + barge
-de 500t	1 617	2 178	2 178	2 970
de 500 à 1100	2 706	3 234	3 779	4 307
de 1100 à 2000	3 234	4 026	4 307	5 676
>2000	4 026	4 835	5 676	6 732

voies catégorie 2, 3 et 4

Port en lourd	sans moteur	automot + barge	sans moteur	automot + barge
-de 500t	1 544	2 079	2 079	2 835
de 500 à 1100	2 583	3 087	3 607	4 111

Plafonds d'indemnisation au réel en cas d'allongement de parcours

voies catégorie 1

Port en lourd	sans moteur	automot + barge	sans moteur	automot + barge
-de 500t	1 078	1 452	1 452	1 980
de 500 à 1100	1 804	2 156	2 519	2 871
de 1100 à 2000	2 156	2 684	2 871	3 784
>2000	2 684	3 223	3 784	4 488

voies catégorie 2, 3 et 4

Port en lourd	sans moteur	automot + barge	sans moteur	automot + barge
-de 500t	1 029	1 386	1 386	1 890
de 500 à 1100	1 722	2 058	2 405	2 741

- ✓ Indemnisation au réel pour restriction de navigation

L'indemnisation au réel pour restriction de navigation se fera sur la base des justificatifs produits dans la limite de 80 % du chiffre d'affaires qui auraient été réalisés durant la période de restriction de navigation sur la base du chiffre d'affaires moyen des trois dernières années précédant ladite période.

Les transporteurs ayant moins de trois années d'activité seront indemnisés au forfait pour ce chef de préjudice.

- ✓ Transport de substitution

L'indemnité sera calculée en fonction des justificatifs des préjudices subis : frais de chargement / déchargement / brouettages occasionnés par une restriction de navigation.

- ✓ Conditions de recevabilité pour l'indemnisation à l'amiable

Toute demande d'indemnisation amiable n'est recevable que dans la mesure où le demandeur, au moment des faits, se trouve en situation régulière au regard de l'usage du domaine public et des règles de circulation sur le domaine public et des péages (déclaration de chargement effectuée, acquittement des péages précédents réalisés).

Présentation des dossiers

Tout dossier de règlement amiable doit impérativement comporter :

- une demande de règlement amiable indiquant les circonstances et les aléas rencontrés
- tout documents permettant de justifier du montant de chacun des préjudices subis ;
- le rapport d'expertise s'il y a lieu ;
- les factures dûment acquittées pour les travaux effectués ;
- un engagement de la victime de renoncement ou de désistement de toute action en justice, pour l'affaire en cause.

ARTT : Aménagement et réduction du Temps de Travail

CNR : Compagnie Nationale du Rhône

CNOS : Comité National Olympique et Sportif

DAJCP : Direction des Affaires juridiques et de la Commande Publique de VNF

DDVEP : Direction du Développement de la Voie d'Eau et du Patrimoine de VNF

DIE : Direction de l'Infrastructure et de l'Environnement de VNF

DPBSI : Direction de la Prospective, du Budget et Systèmes d'Information

DPSM : Direction du Personnel, des Services et de la Modernisation du Ministère de l'Équipement et des Transports

DRHPS : Direction des Ressources Humaines et du Pilotage des Services de VNF

DTT : Direction des Transports Terrestres du Ministère de l'Équipement et des Transports

ECDIS : Electronic Chart Display and Information System

Constitue le standard international à l'instar de celui défini pour la configuration et l'affichage de la carte électronique maritime de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), par l'Organisation Hydrographique Internationale (OHI) et par la Commission Electrotechnique Internationale (CEI).

ECDIS intérieur désigne le standard du système ECDIS pour les voies de navigation intérieure adopté par la Commission Centrale pour la navigation du Rhin, la Commission du Danube et la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies. Le standard ECDIS intérieur reprend et complète les dispositions du standard ECDIS maritime sans les modifier.

ENC : Electronique Navigational Chart

Désigne la carte électronique de navigation intérieure dans le système ECDIS. Elle contient toutes les informations cartographiques importantes ainsi que des informations complémentaires utiles à la navigation.

LOLF : Loi Organique relative aux Lois de Finances

MEF : Matériel et Engins Flottants

MME : Méthodes de Modernisation de l'Exploitation

OHI : International Hydrographic Organization

ONIC : Office National Interprofessionnel des Céréales

PPE : Plan Particulier d'Exploitation

RGP : Règlement Général de Police-

RPP : Règlement Particulier de Police

SDEVN : Schéma Directeur d'Exploitation des Voies Navigables

SENC désigne la carte électronique pour la navigation intérieure configurée par le fabricant. Elle résulte de la conversion de l'ENC intérieure en un format propre au fabricant. La SENC peut être complétée par les données du fabricant et peut être protégée contre la copie.

TTE : Temps de Travail Effectif

UNICEM : Union Nationale des Industries de Carrières et Matériaux de construction

VNF : Voies Navigables de France