



Direction
Territoriale du
Bassin de la
Seine

Service de la
Promotion du
Transport
Fluvial

Bureau
Relations et
Services aux
Navigants



Paris, le 20 juin 2019

Compte rendu de la sous-Commission Locale des Usagers CPCA/Marne

Objet de la réunion : Sous-Commission Locale des Usagers CPCA/Marne

Lieu et date : Locaux de la DDT Seine-et-Marne à Villenoy, le lundi 27 mai 2019

Références :

Affaire suivie par : Thibault FOURNIER (Tél : 01 83 94 44 67 – courriel : thibault.fournier@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Thibault FOURNIER

Diffusion : Participants

Président de la Sous-Commission Locale des Usagers CPCA/Marne	
Monsieur Frédéric ALPHAND	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
M. DELCOURT (CNBA)	M. MANCHE (CEMEX)
M. GEOFFRAY (Acolyance)	Mme. MOREL (SCAT)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
Mme. BRULE (Croisi-Champagne)	
Autres participants	
Mme. LIMIER (DiRIF)	
Représentants de VNF	
M. ALPHAND (DTBS)	Mme. ETCHEVERRIA (DTBS/USA)
M. GATEL (DTBS/UM)	M. WILMORT (DTBS/USA)
Mme. HONNONS (DTBS/UM)	M. BIAIS (DTBS/SGVE)
M. CROUZEL (DTBS/UCPCA)	M. FOURNIER (DTBS/SPTF)
Mme. PIANTONI (DTBS/UCPCA)	

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction	Reconstruction du barrage de Meaux et remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise	<p>La Direction a tout d'abord présenté les deux principaux projets d'investissement du secteur Canaux de Picardie – Champagne-Ardenne / Marne, à savoir la reconstruction du barrage de Meaux et la remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise.</p> <p>Situé sur l'itinéraire Marne, le barrage de Meaux a pour fonction la tenue du bief amont afin de permettre la navigation sur cette section de la Marne. En garantissant la bonne gestion hydraulique de ce bief, il permet l'alimentation en eau potable de l'agglomération meldeuse ainsi que l'alimentation gravitaire du canal de Chalifert, construit dans le but de pallier les mauvaises conditions de navigation à l'aval immédiat du barrage et dont l'entrée est matérialisée par l'écluse de Meaux. Toutefois, l'état de vétusté des organes de manœuvre et des moyens de bouchure ne permet plus d'assurer convenablement et en toute sécurité la gestion de la ligne d'eau et la maintenance de l'ouvrage. Dans ces conditions, la reconstruction d'un nouveau barrage automatisé pouvant accueillir les équipements d'une microcentrale hydroélectrique a été décidée. Les études de conception sont terminées et l'appel d'offre pour le recrutement des entreprises travaux a été lancé au premier semestre 2019. Le démarrage des travaux est prévu pour le début de l'année 2020 et ceux-ci s'étaleront sur 3 ans. Ils n'auront aucun impact pour les usagers. Le montant global de l'opération est estimé à 46 M€.</p> <p>La remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise consiste, pour sa part, à rouvrir la partie nord du canal pour l'activité touristique. Il s'agit d'un projet voulu et porté par les collectivités locales. Pour ce faire, il est prévu la reconstruction des ponts-canaux de Vadencourt et Macquigny, des travaux de réfection sur les écluses 1 à 22, 7 écluses étant particulièrement visées, ainsi que la mise en œuvre d'un programme de dragages. Le coût de l'opération est estimé à 17 M€ et la part la plus importante des travaux devrait avoir lieu entre 2020 et 2021.</p>
	Financements européens	<p>Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020 est un programme européen de financement multi-annuel destiné à subventionner la réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut, dont les axes Seine et Oise font partie intégrante. Les études de conception sont cofinancées à hauteur de 50% de leur montant HT et les travaux à hauteur de 40% de leur montant HT.</p> <p>Ce dispositif fait actuellement l'objet d'un avenant dont l'objectif est à la fois d'étendre la période d'éligibilité à 2022 pour les opérations inscrites dans la décision de cofinancement et de redistribuer une partie des subventions attribuées à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe aux autres projets éligibles (dont les projets de la DTBS).</p> <p>Pour la DTBS, cet avenant est l'occasion d'intégrer les opérations de la Seine amont qui ne faisaient pas partie du périmètre de cofinancement initial ainsi que de réajuster les études et travaux de la Seine aval et l'Oise déjà inscrits. Dans ces conditions, les travaux pour la rénovation des écluses secondaires de la Seine amont, l'allongement et la rénovation des écluses de Méricourt ou encore la rénovation des barrages de la Seine aval seront pris en charge jusque fin 2022 dans le cadre de ce dispositif.</p>

		<p>A noter que les études pour mener à bien les projets MAGEO et Bray-Nogent sont également concernées.</p> <p>Pour la période 2014-2022, la participation européenne aux opérations de la DTBS est donc passée de 62 M€ à 91 M€, soit une augmentation de plus de 29 M€. Cette enveloppe supplémentaire correspond notamment à l'ajout des opérations de la Seine amont et à l'augmentation des travaux relatifs aux écluses de Méricourt dont le démarrage est prévu pour le début de l'année 2020.</p>
Statistiques de trafics	Bilan 2018 du trafic de marchandises	<p>En 2018, le trafic de marchandises de la DTBS a progressé de 3,8% en millions de tonnes transportées et de 2,9% en tonnes-kilomètres malgré les crues du début d'année qui ont considérablement affecté le transport fluvial au premier trimestre. Cette dynamique est principalement portée par la filière agroalimentaire (+17% de tonnes et + 19% de t-kilomètres) qui s'appuie sur la reprise des trafics céréaliers de type blé et orge à destination des silos de Rouen et par celle des matériaux de construction (+4,9 de tonnes et +1,9 de t-kilomètres) qui connaît une hausse grâce à la reprise de l'activité BTP et aux prémices des chantiers du Grand Paris.</p> <p>Au niveau de la Marne et des canaux de Picardie – Champagne-Ardenne, on observe néanmoins une baisse du trafic de marchandises en 2018 (voir présentation). Cette tendance s'explique en partie par la fermeture de la sablière d'Armentières et des engrais de Berry-au-Bac, filiale de Seveal, l'acheminement direct des récoltes en camion jusqu'aux ports de Nogent-sur-Seine et Valenciennes et le déficit de barges allant dans ce secteur.</p>
	Tendances au 1^{er} trimestre 2019	<p>Les tendances observées en 2018 sur le bassin de la Seine se confirment pour le premier trimestre 2019 puisqu'au global, le trafic de marchandises a augmenté de 46% en tonnes transportées et en tonnes-kilomètres par rapport au premier trimestre 2018. Encore une fois, ce sont les flux liés à l'agroalimentaire (+51% de tonnes et +76% de t-kilomètres) et aux matériaux de construction (+57% de tonnes et +46% de t-kilomètres) qui sont les véritables moteurs de cette croissance. A noter que cette différence très importante avec l'année 2018 s'explique principalement par les aléas climatiques du début d'année 2018. La conjoncture favorable dans le secteur du BTP et les grands chantiers parisiens sont un autre facteur.</p> <p>La filière agroalimentaire devrait revenir à des niveaux de croissance beaucoup plus modestes dans les mois à venir avec la fin de la campagne céréalière 2017-2018.</p> <p>Au niveau de la Marne et des canaux de Picardie – Champagne-Ardenne, on retrouve cette même dynamique, mais de manière beaucoup plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (voir présentation).</p>
	Trafics touristiques	<p>Pour la Marne, il est intéressant de constater qu'en 2018 le nombre de bateaux à passagers a été très important à l'amont. En effet, on y observe de plus en plus de péniches-hôtels. VNF a par ailleurs rappelé que la Marne ressort comme étant un itinéraire à fort potentiel de développement. A ce titre, il fait actuellement l'objet d'un schéma de développement du tourisme fluvial.</p>

		<p>Les usagers ont ensuite fait remonter deux problématiques qu'ils jugent préjudiciables pour le tourisme sur la Marne. Il s'agit des nombreux déchets qui jalonnent les berges ainsi que la trop grande densité d'arbres qui empêche de bien voir les coteaux. VNF a précisé que des partenariats sont développés avec les collectivités locales pour l'entretien des berges. En outre, VNF a indiqué que beaucoup de crédits sont consacrés annuellement à l'abattage et à l'élagage des arbres le long de la Marne.</p> <p>La fréquentation 2018 des canaux de Picardie – Champagne-Ardenne par les bateaux de plaisance a également été présentée. On constate qu'il y a une réelle présence de ce type d'embarcations sur le réseau. A noter que la fermeture du canal des Ardennes a eu un impact négatif sur le trafic touristique dans le secteur.</p>
Chômages CPCA et Marne	Chômages 2018 CPCA et Marne	<p>Pour la Marne, les travaux suivants ont été présentés (voir la présentation) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rénovation des têtes amont et aval de l'écluse de Neuilly-sur-Marne ; • Rénovation de la tête amont de l'écluse de Chalifert ; • Maintenance préventive de l'écluse de Vaires ; • Confortement du radier du barrage de Courcelles. <p>Le chantier de l'écluse de Chalifert a accusé une journée de retard et celui du barrage de Courcelles une semaine en raison de problèmes techniques de mise en œuvre du béton.</p> <p>Concernant CPCA, le chômage sur le canal de l'Oise à l'Aisne s'est déroulé sans problème. Toutefois, le chômage du canal de l'Aisne à la Marne s'est achevé avec une semaine de retard ce qui a beaucoup pénalisé les marinières et Arcelor-Mittal. Il y avait la possibilité pour ces derniers de faire un détour mais la plupart des marinières ont refusé car trop contraignant.</p>
	Programmation des chômages 2019 et 2020 CPCA et Marne	<p>Sur la Marne, la période de chômage 2019 est prévue du 7 octobre au 11 novembre. L'ensemble des travaux prévus a été présenté. La proposition d'ajout d'un chômage pour la maintenance en régie de l'écluse de Meaux a été acceptée par les participants.</p> <p>La période de chômage 2020 sur la Marne aura lieu, quant à elle, du 12 octobre au 15 novembre. En plus des interventions déjà inscrites, il a été suggéré par VNF d'ajouter l'opération de rénovation de l'hydraulique des écluses de Méry et d'Isles-les-Meldeuses et la maintenance des chaînes et pièces de liaison du barrage de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux. Ces projets seront inclus au programme des chômages 2020 dans le cadre de sa révision qui aura lieu en septembre 2019.</p> <p>Pour les canaux de Picardie – Champagne-Ardenne, la période de chômage 2019 est prévue sur le canal de l'Aisne à la Marne pour une durée de trois semaines entre le 16 septembre et le 6 octobre.</p>
Programme de dragages 2019		<p>Sur la Marne, 9 secteurs devaient être dragués en 2019. Néanmoins, au regard du coût de l'opération prioritaire de dragage au niveau du</p>

		<p>canal de Meaux à Chalifert, celle-ci sera la seule à être engagée. Elle débutera le 5 août 2019 pour une durée de 2 mois.</p> <p>Les dragages prévus sur les canaux de Picardie – Champagne-Ardenne sont au nombre de 2, au niveau du souterrain de Bray-en-Laonnois (canal de l’Oise à l’Aisne) et au large de Maizy (canal latéral à l’Aisne). A noter que deux autres interventions auront lieu sur le dégrilleur de Saint-Martin (canal latéral à la Marne) et l’aqueduc de Manicamp.</p>
Télécommandes des écluses automatisées CPCA		<p>VNF a ensuite fait le point sur la problématique des télécommandes utilisées pour les écluses automatisées. En effet, on observe la disparition d’environ 150 télécommandes par an. L’UTI CPCA a même été contrainte de racheter en urgence 100 télécommandes en 2019 afin de faire face à la pénurie. Le coût d’une télécommande étant de 350 euros, le montant total de ce rachat est de 35 000 €, somme qui aurait pu être utilisée pour des opérations de dragage ou autres.</p> <p>Afin de résoudre ce problème, VNF envisage de mettre en place une puce dans les télécommandes empêchant ainsi l’ouverture de l’écluse si elle n’est pas remise.</p> <p>La CNBA indique que la non-restitution des télécommandes est parfois la conséquence d’un oubli et qu’elles sont rendues ultérieurement.</p> <p>VNF demande à la CNBA de sensibiliser les mariniers sur le sujet.</p> <p>La CNBA propose également de déplacer le distributeur de Venette sur le site du Carandeu qui constitue la limite réelle du réseau pour lequel les télécommandes sont obligatoires.</p> <p>Enfin, VNF précise que le déploiement des futures télécommandes universelles est prévu pour 2020. Ce type de télécommande est déjà expérimenté sur la Marne et fonctionne bien.</p>
Zones vertes à Reims et Condé-sur-Marne	Vieux Port de Reims	<p>VNF a présenté les emplacements envisagés pour l’installation des bateaux-activités dans le Vieux Port de Reims. Cela fait suite à la consultation des membres de la sous-CLU par mail de décembre 2018.</p> <p>Comme demandé par 2 membres de la sous-CLU, une zone de 50 à 60 mètres a été préservée afin de permettre le retournement des bateaux.</p> <p>Les membres de la sous-CLU demandent à ce qu’il n’y ait pas de limitation de vitesse.</p>
	Condé-sur-Marne	<p>Il s’agit ici d’étendre la zone verte existante à une zone où des bateaux de plaisance s’installent déjà, mais de manière informelle.</p> <p>Il n’y a pas d’opposition de la part des usagers sur ce projet.</p>
Projets de travaux à venir	Reconstruction du barrage de Meaux	Voir l’introduction

	<p align="center">Aménagement du pont de Nogent-sur-Marne</p>	<p>La Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) est venue présenter la seconde phase des travaux relatifs à l'aménagement du pont de Nogent-sur-Marne. Celle-ci consiste notamment à mettre en place une nouvelle passerelle piétons/cyclistes permettant le franchissement de la Marne. Le chantier sera en partie réalisé dans le chenal et aura donc des impacts sur la navigation.</p> <p>Dans un premier temps, les travaux envisagés aboutiront à la construction des appuis de la passerelle et au renforcement de la berge sud. Ils se dérouleront entre juillet 2020 et avril 2021. La réalisation de la culée nord n'aura aucun impact sur la voie d'eau étant donné que son emprise se trouve en dehors du chenal de navigation. La construction de la pile centrale, quant à elle, induira la restriction du chenal de navigation au point de convergence des deux bras ainsi que sa réduction au nord (voir présentation) pendant une période de 4 mois à partir de fin juillet 2020. Enfin, le renforcement du perré en mars 2021 aura pour conséquence la réduction de la vitesse au droit du petit bras avec veille VHF.</p> <p>Dans un second temps, les travées de la passerelle seront mises en place. Pour ce faire, le petit bras sera fermé à la navigation pour permettre l'assemblage des arches et les opérations de grutage. Cette neutralisation aura pour conséquence la mise en place d'un alternat dans le grand bras qui sera géré par des feux. Les zones d'attente seront situées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pour les avalants, à l'ouest immédiat du pont de Bry (stationnement existant) ; • Pour les montants, au niveau de l'embarcadère sud du Passeur des Rives de Champigny (zone à créer). <p>Cet alternat sera mis en place pendant 33 jours de juin à octobre 2021. La phase finale de la mise en œuvre des travées nécessitera 2 nuits de fermeture totale de la navigation pendant l'été 2021. La création de la zone d'attente de Champigny nécessitera, quant à elle, la mise en place d'un alternat local pendant 19 jours.</p>
<p align="center">Informations sur l'offre de service</p>	<p align="center">Offre de service sur la Marne</p>	<p>VNF a tout d'abord présenté la téléconduite de Neuilly-Vaires qui a permis d'étendre les horaires d'ouverture des écluses de ces deux sites de 10 heures à 12 heures. Mise en service depuis le 1^{er} avril 2019, les débuts de ce dispositif sont satisfaisants. Toutefois, la CNBA fait remarquer qu'avec les nouveaux horaires du samedi et du dimanche (ouverture à la navigation à 9 heures et plus à 8 heures comme précédemment), les mariniers arrivent à Meaux pendant la pause du midi ce qui leur fait perdre du temps. VNF rappelle que ces nouveaux horaires ont été établis en adéquation avec le trafic observé pour impacter le moins possible les usagers. En outre, les réorganisations sont enclenchées et le site de Meaux sera, à terme, calé sur les mêmes horaires que ceux de la téléconduite.</p> <p>A noter qu'une coquille s'est glissée dans le slide de présentation de la précédente sous-CLU puisque le passage aux 12 heures ne concernent que les écluses de Neuilly-sur-Marne et Vaires et non toute la section de Neuilly-sur-Marne à Meaux.</p> <p>En outre, il y a un projet d'automatisation des écluses de Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux et Isles-les-Meldeuses pour la fin d'année</p>

		<p>2019. Des réflexions sont en cours quant à l'organisation de l'exploitation à mettre en place.</p> <p>Les usagers ont questionné VNF au sujet du passage à 12 heures sur l'ensemble de la Marne. La DTBS attend la fin des réflexions en cours sur la hiérarchisation des itinéraires pour se prononcer sur le sujet.</p>
	<p>Offre de service sur les canaux de Picardie – Champagne-Ardenne</p>	<p>Sur le canal de l'Oise à l'Aisne, les secteurs d'exploitation de Pinon et Guny vont être fusionnés. L'amplitude horaire d'ouverture restera de 11 heures mais les durées d'intervention seront plus longues en raison de l'extension du périmètre.</p> <p>VNF a indiqué que le passage en service à la demande sur le canal de Saint-Quentin entre Fargnier et Lesdins sera mis en place en 2020. Celui-ci n'impliquera pas de changement d'horaire et les mariniers devront appeler au préalable pour signaler qu'ils passeront, comme c'est le cas sur le canal des Ardennes. Dans le cas contraire, les agents ne seront pas sur place en cas de problème ou de panne.</p> <p>Les usagers ont ensuite fait part de leur inquiétude concernant le niveau du bief de partage du canal de Saint-Quentin.</p> <p>A noter que le passage libre au niveau du souterrain de Riqueval est actuellement à l'étude (lancement d'une étude de sécurité et mise en place de capteurs CO2 et NO2).</p>
<p>Les projets de développement touristique</p>	<p>Itinéraire Marne</p>	<p>VNF a tout d'abord présenté le schéma de développement du tourisme fluvial de la Marne. Le périmètre de cette étude comprend le réseau à petit gabarit de Mareuil-sur-Ay à Neuilly-sur-Marne. La phase 1, destinée à procéder à un état des lieux et à un diagnostic s'est achevée. Elle a été l'occasion de réaliser de nombreux entretiens et d'organiser une réunion de concertation avec 55 participants, tant institutionnels qu'opérateurs. La phase 2 est actuellement en cours et doit permettre l'élaboration d'une stratégie et de son plan d'actions.</p> <p>Le projet de création d'un nouveau port de plaisance à Coupvray a été présenté. Des infrastructures pour les croisières seront installées, dont deux longueurs de quai. Le projet n'a pas suscité de réaction particulière.</p> <p>Il a également été question de la manifestation spontanée d'intérêt à Château-Thierry. Il s'agit d'une procédure simplifiée pour la mise en place d'un projet de bar-restaurant avec location de bateaux électriques et vélos électriques. Il est prévu une zone de stationnement pour les bateaux électriques dans le prolongement amont de la halte nautique. L'exploitation des installations est annoncée pour l'été 2019. Le projet n'a pas suscité de réaction particulière.</p>
	<p>Canaux de Picardie – Champagne-Ardenne</p>	<p>Une démarche pour développer le tourisme autour du canal des Ardennes est menée et s'inscrit pleinement dans le projet de la voie verte Trans-Ardennes.</p>

		Par ailleurs, une étude sur le renouveau du tourisme fluvial le long du canal de Saint-Quentin a été lancée début 2019 par la communauté d'Agglomération du Saint-Quentinois. Celle-ci souhaite acheter le port de Saint-Quentin qui appartient à VNF.
Expression des usagers	Bateaux passagers	Concernant les bateaux à passagers qui amarrent à côté des écluses, la CNBA demande à ce que les emplacements attribués ne pénalisent pas les marinières.
	Meaux Plage	Les usagers demandent à ce que les panneaux limitant la vitesse de navigation à 5 km/h soient supprimés. A la place, ils proposent de mettre des panneaux indiquant de ne pas faire de remous. Ils ont également souligné les problèmes de cohabitation qu'il peut y avoir avec les bateaux électriques.
	Remontées sur les problèmes terrain et les dysfonctionnements	Envasement à l'écluse de Dizy, à Damery (avant d'arriver au niveau du pont, à droite avalant), à l'aval de Charly (PK 69). Eboulement au bout de la patte d'oie en amont de l'écluse d'Isles-Meldeuses. A Damery, il y a des creusements derrière les palplanches. L'écluse de Celles-sur-Aisne se coupe 20 minutes avant la fermeture. L'écluse de Noue-Gouzaine déborde. Le 3 avril 2019, à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux, les vannes sont remontées alors qu'un bateau était en pleine manœuvre dans l'écluse.

Monsieur ALPHAND remercie les usagers pour leur participation et leur attention.

