



**Direction  
Territoriale  
Bassin de la Seine**

**Unité Territoriale  
Seine Nord**

Compiègne le 2 décembre 2019

**Compte-rendu de réunion  
de la Sous-Commission Locale  
Usagers de l'Unité Territoriale  
d'Itinéraire Seine-Nord  
du 26 novembre 2019**

**Objet de la réunion :** SOUS CLU Seine-Nord

**Lieu et date :** mardi 26 novembre 2019 – 9h30 à l'UTI-SN

**Réf :**

**Rédacteurs :** Sylvie Dhumetz

**Diffusion :** Participants

2, Boulevard Gambetta BP 20053 - 60321 Compiègne  
T. +33 (0)3 44 92 27 00 - F. +33 (0)3 44 92 27 27 - [www.vnf.fr](http://www.vnf.fr) - [www.bassindela-seine.vnf.fr](http://www.bassindela-seine.vnf.fr)



## Point sur les trafics 2019

A noter que la solution de mise en place d'une estacade pleine aura un impact sur la circulation de l'eau.

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.

Sur l'itinéraire Oise – Canal du Nord, on retrouve ces tendances avec une augmentation de 6.4% en tonnes transportées sur l'ensemble de l'année 2018.

Les tendances observées en 2018 sur le bassin de la Seine et l'axe Oise – Canal du Nord se confirment pour le troisième trimestre 2019 puisqu'au global, le trafic de marchandises a augmenté de 14% en tonnes transportées et en tonnes-kilomètres par rapport au troisième trimestre 2018. Encore une fois, ce sont les flux liés à l'agroalimentaire (+17% de tonnes et +21% de t-kilomètres) et aux matériaux de construction (+18% de tonnes et +14% de t-kilomètres) qui sont les véritables moteurs de cette croissance.

À l'échelle de l'Oise, du canal du Nord et du canal latéral à l'Aisne, les flux sont respectivement en hausse de 17 %, 16 % et 29 %, notamment grâce aux produits métallurgiques, aux minéraux bruts et matériaux de construction ainsi qu'à l'agroalimentaire.

Enfin, la flotte a tendance à diminuer légèrement sur le bassin de la Seine par rapport à 2017.

L'AUTF souhaiterait avoir des indices sur l'âge moyen de la flotte, sur le renouvellement du matériel et sur les analyses compétitives d'émissions de CO2 entre les différents modes de transport. Il s'agit d'éléments d'information utiles pour défendre le transport fluvial dans les différentes commissions de l'AUTF.

Mme Peigney-Couderc explique que la moyenne d'âge de la flotte française est de 40 ans et que certains bateaux ont entre 80 et 100 ans, mais ces chiffres n'ont pas beaucoup de sens puisque la plupart des bateaux ont été modernisés et que seule la coque est d'origine. Le renouvellement des moteurs tous les 5 à 10 ans en moyenne est beaucoup plus parlant.

La majorité des moteurs sont classés CCNR II. Les normes d'émissions polluantes qui ont changé en 2001, se renforceront à partir du 1er janvier 2020 pour les moteurs supérieurs à 300 Kwh qui devront désormais répondre aux normes EMNR (Engins mobiles non routiers). Ces normes sont entrées en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour les moteurs de puissance inférieure à 300 Kwh. Les fabricants commencent doucement à « mariner » des moteurs génériques pour pouvoir les adapter aux unités fluviales. Selon des études récentes, le transport fluvial est le moins polluant des modes de transport.

Le report modal de la route vers le fluvial a un effet immédiat sur les émissions de gaz à effet de serre et les émissions polluantes, c'est une réalité à faire valoir auprès des chargeurs.

Après discussions, Mme Peigney-Couderc note qu'il serait intéressant de rapprocher les travaux de l'AUTF, de l'ADEME et de VNF pour permettre une analyse par itinéraire plus fine concernant notamment les émissions de CO2 et de particules fines.

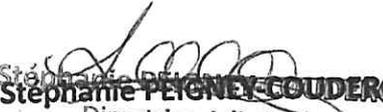
La Société Samin demande si un renouvellement des personnels navigants est constaté.

Le manque de renouvellement des générations et les difficultés du secteur fluvial à attirer des jeunes ou des personnes en reconversion sont préoccupants. Ce n'est pas le seul secteur touché par cette difficulté. Le maritime et le routier peinent également à recruter.

<p><b>Trafics plaisance 2019</b></p>	<p>Les représentants de la profession et les pouvoirs publics conduisent des travaux dans le cadre d'une nouvelle directive qui précise les compétences requises pour chaque niveau d'équipage en navigation intérieure. Cette nouvelle directive, qui devra être transposée au plus tard en janvier 2022, est l'occasion d'adapter les parcours de formation en France et d'attester des compétences acquises pour l'exercice des différents métiers (pilote, timonier, matelot...)</p> <p>Ces travaux devront être concomitants avec une communication pour valoriser ces métiers.</p> <p>M. Landais ajoute que les efforts doivent être portés collectivement avec les pouvoirs publics, VNF et la profession. Une réflexion, dans les prochains mois, devra être menée collectivement pour donner aux nouvelles générations plus de visibilité sur les carrières envisageables en navigation intérieure.</p> <p>Les représentants et acteurs de la voie d'eau sont inquiets du devenir de cette profession. La SCAT craint que la batellerie française ne puisse emprunter la liaison Seine-Nord si rien n'est entrepris d'ici 10ans. Il ajoute que les banques prêtent difficilement aux bateliers souhaitant investir dans de plus grandes unités malgré de bons chiffres d'affaires et des contrats de transports à l'appui.</p> <p>Les trafics plaisance privée et à passagers sur l'itinéraire Oise – Canal du Nord pour les années 2017 et 2019 sont analysés. L'année 2018 n'a pas pu être prise en considération du fait de la mise en place de la téléconduite sur le canal du Nord et l'impossibilité de recueillir le trafic à certaines écluses.</p> <p>Le club de plaisance de Péronne signale que le canal de la Somme est envahi par les algues depuis 2 ans pénalisant les plaisanciers dans le secteur de Cléry-sur-Somme et pour le port de Péronne.</p> <p>M. Ribein précise qu'il s'agit d'un nouveau fléau qui se développe principalement dans les canaux où il n'y a pas de navigation professionnelle. Aucune solution n'a été trouvée pour enrayer ce phénomène, mise à part les campagnes de faucardage ou d'arrachage régulières.</p> <p>Les plaisanciers évoquent des problèmes d'enfoncement dans certains canaux du centre et de l'Est de la France et la difficulté d'être informés de l'état du réseau. Ils ajoutent que les étrangers désertent la France.</p> <p>Le représentant du port de plaisance de Compiègne indique qu'il est difficile de consulter les avis à la batellerie sur le site de VNF pour les plaisanciers étrangers.</p> <p>VNF rappelle que l'inscription pour recevoir les avis à la batellerie est gratuite. Les avis à la batellerie sont disponibles en plusieurs langues. Une liaison avec les représentants de la plaisance comme l'ANPEI serait intéressante pour le faire savoir.</p> <p>Le club de plaisance de Péronne évoque le besoin de réaliser de nouveaux aménagements au port de plaisance de Péronne pour lequel, ni VNF ni la CCI ne prennent de décision afin de développer et rendre plus attractif ce port situé près de la piscine et du camping de Péronne. Il évoque également un flou quant à la réalisation de travaux d'entretien sur les berges du canal du Nord au niveau de la ville de Péronne.</p> <p>VNF tisse des partenariats avec les collectivités locales désireuses de développer des pistes cyclables ou du tourisme fluvial mais ne contribue pas au financement.</p> <p>Le département de la Somme projette la remise en valeur de la vallée de la Somme grâce à la réouverture à la navigation du canal de la Somme et à la création de points de service sur tout le linéaire.</p> <p>Les usagers regrettent la fermeture du canal de la Somme. Aujourd'hui la réouverture du canal de la Somme nécessiterait de gros travaux sur les berges et des dragages chiffrés à 10 M€.</p>
<p><b>Bilan des travaux 2019</b></p>	<p>M. Ribein liste les travaux réalisés par voie navigable (voir la présentation).</p> <p>Le Club Nautique de la Haute Somme alerte sur le mauvais état des glissières de sécurité du souterrain de la Panneterie sur le canal du Nord, ajoute que l'éclairage est à</p>

	<p>revoir et signale un nombre important d'araignées.</p> <p>Cette opération de changement des glissières est à programmer lors d'un prochain chômage quinquennal.</p> <p>Pénurie de télécommandes sur l'Aisne : Suite au déplacement du distributeur de télécommandes à l'écluse du Carandeu en septembre 2019, le service a récupéré 80 télécommandes. L'UTISN va suivre plus précisément la traçabilité des télécommandes.</p> <p>La menuiserie de Longueil-Annel pose la question du devenir du canal latéral à l'Oise dans le cadre des travaux de Seine-Nord Europe. Le canal latéral à l'Oise restera fonctionnel durant la période des travaux et au moins un an après la mise en service du canal Seine-Nord Europe. Une étude est engagée auprès de la Communauté de Communes des Deux Vallées afin de recueillir l'avis des maires sur le devenir de ce canal et les éventuels projets touristiques et économiques.</p> <p>La société du canal Seine-Nord Europe et l'UTI Seine Nord sont à la disposition des entreprises pour examiner ensemble leur situation, souhaits, projets dans le cadre du futur canal Seine-Nord Europe.</p>
<b>Programmation des chômages 2020 et 2021</b>	<p>VNF présente la programmation des chômages 2020 et 2021.</p> <p>Les usagers regrettent que les chômages de l'Aisne, la Marne et l'Yonne soient programmés à la même période et que les chômages prévus aux écluses de Vic-sur-Aisne et Vauxrot ne soient pas programmés la même année.</p> <p>Il s'agit de gros travaux de génie civil. La révision de plusieurs écluses sur la même année n'est pas envisageable pour des raisons budgétaires.</p>
<b>Points divers et échanges avec les participants :</b>	<p>Le tableau de suivi des demandes usagers suite à la S-CLU du 05/12/2019 est remis aux participants pour lecture.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les usagers demandent à nouveau des bornes eau et électricité à Longueil-Annel. Un recensement de ces équipements est en cours sur tout le périmètre de la DTBS.</li> <li>• Ils signalent le mauvais état d'un rideau de palplanches à l'amont de l'écluse de Bellerive en rive droite.</li> <li>• Quai de Soissons : Installation de bollards rapprochés par la ville de Soissons. Sont-ils assez solides pour des bateaux de commerce ? Les usagers s'interrogent sur la finalité de ces équipements et demande à VNF d'être vigilants sur la préservation de zones de stationnement. Une réunion avec la mairie est prévue le 28 novembre 2019 et ces points seront abordés par VNF.</li> <li>• Projet de construction d'une passerelle piétonne pour relier la gare de Compiègne : la SCAT a quelques appréhensions quant au tirant d'air et d'eau. Une rencontre avec l'Agglomération de la Région de Compiègne est prévue prochainement, ces paramètres seront à vérifier.</li> <li>• Les usagers souhaiteraient disposer des cotes d'eau à Couloisy et Celles-sur-Aisne. Une solution via le site internet de VNF est à étudier.</li> </ul>

Madame PEIGNEY-COUDERC et monsieur LANDAIS remercient les usagers pour leur participation et leur attention.

  
**Stéphanie PEIGNEY-COUDERC**  
 Directrice Adjointe

Le Directeur Adjoint  
  
**François LANDAIS**

