

COMMISSION DES USAGERS TRANSPORT ET TOURISME
COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 04 avril 2019

Participaient à la réunion :

<p>TRANSPORT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Représentant du Comité des Armateurs Fluviaux - Représentant la CNBA - Représentant du Consortium pour la Modernisation du Réseau Navigable du NPC et la Promotion du Transport Fluvial - Représentant des courtiers de fret - Représentant des Ports Intérieurs désigné par l'AFPI - Représentant des Ports maritimes - Représentant - l'UNICEM - Représentant l'AUTF - Représentant de la filière céréalière 	<ul style="list-style-type: none"> - M. Somers - CFT - M. Cossiaux - CNBA - Mme Beutin - Consortium - M. Ringot- LALEMANT - M. Lehu - FL Multimodal - M. Demailly - Ports de Lille - M. Bourbonnaud - Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) - Mme Pacory - EUROVIA - M. Desmonts - Arcelor - M. Ratel - SICA 	<ul style="list-style-type: none"> - Excusé - Présent - Absente - Présent - Présent - Représenté par Mme Dufour - Absent - Représenté par M. Delahoutre - Excusé - Absent
<p>TOURISME :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Représentant le CRT - Représentant l'ANPEI - Représentant la Fédération des Industries Nautiques - Représentant les Associations de péniches de plaisance - Représentant le Conseil Supérieur de Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN) - Représentant les Ports de Plaisance - Représentant les Associations de pêche 	<ul style="list-style-type: none"> - M. Leturque - CRT - M. Degraeve - ANPEI - M. Carignant - M. Marsland - The Barge Association - M. Bosquelle - Ligue Nord pas de Calais d'Aviron - M. Sion – Port de Wambrechies - M. Larivière - FNPFPMA 	<ul style="list-style-type: none"> - Absent - Présent - Excusé - Présent - Absent - Présent - Représenté par M. Gruszecki
<p>Participants VNF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Feret – Directeur territorial adjoint - Mme Van Honacker – Adjointe au chef du SDVE - Mme Senecaut – Responsable de la CAT (SDVE) - M. De Deurwaerder – Chef de la cellule OTF (SDVE) - Mme Abacci-Carrere – Responsable de la cellule Gestion exploitation du trafic - M. Desbuisson – Chef de la cellule QSEFC (SMO) - M. Lombardo – Chef de l'UTI Deûle Scarpe - Mme Korchit – cellule EGT2 (SMO) - M. Thorel – Chef de la cellule EASP (SMO) - Mme Szydowski – cellule OTF (SDVE) 		

M. Feret ouvre la séance en présentant l'ordre du jour.

1 – Point sur les chômages de 2019 à 2020 – Présenté par Mme Abacci-Carrere

Chômage 2019 – Modifications

Sambre : suppression du chômage de l'écluse de Maubeuge sept-octobre 2019 (difficultés d'approvisionnement des vantaux

Ajout des chômages de Sassegnies du 23 au 26/09 et Berlaimont du 30/09 au 03/10 (pour la réalisation de diagnostic)

Canal du Nord : Micro chômages de 4 heures (en expérimentation) les mardis matin de 9h00 à 13h00 les 19 mars 2019, 18 juin 2019, 17 septembre 2019 et 15 octobre 2019. Une information de l'arrêt de navigation pour les ouvrages

concernés sera faite par AVISBAT avec un préavis de 15 jours.

Maintien des chômages de 3 jours pour les travaux plus conséquents du 29 avril au 1^{er} mai et du 11 au 13 novembre (partie DT Nord-Pas-de-Calais).

M. Cossiaux demande s'il y aura encore de gros chômages sur le canal du Nord car il constate des dégradations importantes sur plusieurs écluses (écluse n°3, n°5 et 6) que des micro-chômages ne permettront pas de résoudre. Avec la création du canal Seine Nord, la profession se demande s'il y aura toujours l'entretien nécessaire pour tenir jusqu'à la mise en service de SNE. M. Féret répond qu'un gros chômage y a été réalisé l'an passé, avec des interventions sur le tunnel de Ruyaulcourt et sur un certain nombre d'écluses. Les échéances annoncées pour le canal Seine Nord sont 2028. Il y aura donc encore un grand chômage d'ici cinq ans. Il ajoute que les équipes de maintenance restent mobilisées pour garantir le bon fonctionnement de la navigation, en toute sécurité pour les usagers. Si des travaux à réaliser de manière urgente s'avèrent nécessaires, les usagers peuvent les communiquer à VNF. D'autres chômages pourraient être programmés afin de maintenir le canal en navigation jusqu'à l'ouverture du Canal Seine Nord, d'autant que certaines sections du canal Seine Nord empruntent le canal du Nord actuel, et que des travaux sous exploitation sont prévus.

Mme. Abacci-Carrere indique qu'il y a sur le canal du Nord une politique de maintenance tous les cinq ans (gros chômages).

Canal de St Quentin :

Suppression du chômage de l'écluse de Cantigneul (pb d'approvisionnement des vantaux)

Ajout des chômages pour diagnostic sur les sas automatiques avec arrêt complet de la navigation

- Vinchy du 17/09/2019 au 27/09/2019
- Moulin la Fosse du 30/09/2019 au 04/10/2019
- Bantouzelle du 07/10/2019 au 11/10/2019
- Cantigneul du 14/10/2019 au 17/10/2019

M. Cossiaux demande si le deuxième sas fonctionnera. Mme Abacci-Carrere lui indique que la navigation sera totalement interrompue car tous les sas mécaniques ne sont pas en état de marche et ne feront plus l'objet de réparations lourdes. M. Cossiaux indique que les bateliers souhaitent qu'il soit fait au mieux pour maintenir les sas mécanisés. M. Féret lui répond que pour certaines écluses (Tordoir par exemple) le sas mécanisé étant tellement ancien, il n'est pas possible de le remettre en état.

Ecluse des Fontinettes : Depuis février 2019, il y a un dysfonctionnement de la vanne de remplissage amont en RG. Cela augmente la durée des sassées (jusqu'à 40 minutes). Le 18 février 2019, malgré l'intervention de scaphandriers, la vanne n'a pu être démontée. Le 21 février, une modification du programme de l'automate a été effectuée afin de réduire la durée des sassées (25 minutes). Un nouveau problème est intervenu, un diagnostic a été réalisé. Il s'agirait d'un problème sur un fer de guidage latéral. Une intervention aura lieu le 12 avril, pour dépose de cette pièce mécanique afin de diminuer à nouveau la durée de la sassée. Durant le chômage, la résolution globale du dysfonctionnement sera effectuée (18 juin-8 juillet).

Canal de Furnes : Travaux de De Vlaamse Waterweg à compter du 23 avril (dates initialement prévues : 01 avril au 30 avril). Les nouvelles dates envisagées seraient du 23 avril au 15 mai pour ne pas gêner la plaisance. Avec arrêt de navigation si c'est possible, puis en navigation restreinte à partir du 15 mai. Si ce n'est pas possible, il y aurait un report de ce chômage fin septembre. Le canal étant exclusivement utilisé par la plaisance, est-ce que cela pose un problème au plaisanciers ? Les représentants des usagers ne formulent pas de remarque.

Proposition de chômage pour 1^{er} semestre 2020 :

- **Canal de Calais** : du 11 au 13 avril 2020 (et éventuellement du 8 au 10 mai 2020) - pose de passerelle
- **Canal de la Deûle** : écluse de Marquette : 14 au 27 septembre 2020 (vérification des portes) en lien avec l'entreprise Lesaffre.
- **Canal du Nord** : sur tout l'itinéraire : 29 avril au 1^{er} mai 2020
- **Escaut canalisé** (ajout):
 - Trith** : du 15 au 26 juin inclus
 - Valenciennes** : du 17 au 26 juin inclus
 - Bruay** : du 30 au 07 juillet inclus

Etudes en cours pour effectuer des travaux de réfection de berges sur 1,4 km (soit 10 minutes de navigation à vitesse réduite) au niveau de **Valdunes** à l'entrée de Valenciennes, avec arrêt de la navigation aligné sur le chômage de Trith (mise en place d'alternat possible avant et après ces périodes).

M. Cossiaux indique que des chômages avec des dates différentes sur le même axe sont gênants. Il est indiqué qu'initialement ces chômages étaient programmés pendant le chômage de Denain, prévu sur 5 semaines mais reporté à 2022, et qu'en l'occurrence, compte tenu des effectifs mobilisés pour ces travaux, leur réalisation simultanée n'est pas possible. Ceux-ci étant assurés en régie, le personnel n'est pas suffisant pour les traiter en même temps. M. Cossiaux souhaite savoir comment sera mis en place l'alternat pour Valenciennes (par les écluses, les bateliers par VHF, alternat libre...). Il indique que par VHF, directement par les bateliers, est le plus simple à gérer pour la profession. Il est néanmoins nécessaire que les éclusiers soient à l'écoute pour rectifier le trafic en cas de litige. Une large information sera donnée en ce sens par les services de VNF.

M. Cossiaux demande si ces interruptions sont coordonnées avec les services belges. Il est indiqué qu'effectivement les services wallons et flamands sont contactés, mais souvent sans retour de leur part. Côté flamand, un préavis de 8 semaines est respecté ; côté wallon, pas de délai de prévenance.

- **Sambre** : Ecluse de Sassegny : 2 ou 5 mars 2020
Ecluse d'Etoques du 9 au 12 mars 2020.
- **Canal de la Sambre à l'Oise** : Ecluse de l'Abbaye : 23 au 26 mars 2020
Ecluse de Ors : 16 au 19 mars 2020

GPMD : Dates à définir

Proposition de chômage pour 2ème semestre 2020

- Scarpe supérieure : Ecluse de Vitry en Artois (33) : septembre 2020
- Canal du Nord : sur tout l'itinéraire : 9 au 11 novembre 2020
- Sambre : Ecluse de Quartès : 21 septembre au 18 octobre
- Saint-Quentin – écluse du bosquet : 15 septembre au 24 octobre 2020
Pont de Cantignoul, de Crèvecœur, de la rue des vignes du 15 septembre au 24 octobre : navigation interrompue (réfection des ponts routiers par le département)

M. Cossiaux demande pourquoi la navigation doit être interrompue et s'il n'y a pas moyen de faire passer les bateaux comme c'est souvent le cas dans une restauration de pont.

NB : Pour les écluses de Cantignoul et Vaucelles, il y aura un appel à vigilance du 01/04/20 au 15/09/20 et la navigation sera interrompue du 15/09/20 au 24/10/20 (Sas mécanique inutilisable)

Pour l'écluse de Crèvecœur, appel à vigilance du 01/04/20 au 24/10/20, le sas mécanique étant utilisable sur cette écluse, le chantier sera organisé de façon à toujours avoir un des deux sas utilisables.

Proposition de chômage pour 2021

- Sambre : Ecluse de Marpent : 20 septembre au 18 octobre 2021
- Ecluses des Fontinettes et de Flandres : 22 juin au 11 juillet 2021

Proposition de chômage pour 2022

Escaut canalisé :

- Denain : report 2020 : 1 mois
- Bruay/escaut : 10 jours
- Fresnes : 5 jours
- Pont-Malin : 5 jours

Les chômages liés aux travaux d'allongement de Quesnoy sur Deûle sont reportés en 2023,2024, 2025 en raison de priorités budgétaires pour l'établissement.

2 – Présentation des modalités d'exploitation durant les multiples chômages entre mi-juin et mi-juillet 2019 - Présentée par Mme Abacci-Carrere

Plusieurs chômages vont être entrepris entre mi-juin et mi-juillet sur deux axes. Axe Dunkerque : écluse des Fontinettes, écluse de Mardyck et sur le pont levis des attaques et sur l'axe Deûle : écluse de Don et écluse de Grand Carré.

Il y aura la fermeture concomitante de Mardyck et de Fontinettes du 18 juin et du 8 juillet, ce qui entrainera un trafic réduit avec peu de navigation à l'aval de Fontinettes (sauf pour le Bateau « le Fontinette ») et de la navigation de plaisance localisée entre le canal de Calais et le grand gabarit.

Concernant l'axe Deûle, il n'y aura pas d'accès possible au bief Don- Grand Carré entre le 17 juin et le 26 juin 2019. De ce fait, la Deûle a été proposée comme plan d'eau pour des activités nautiques diverses, regroupées dans un événement intitulé les Amuse-Deûle. Il y aura donc un trafic réduit.

Les écluses de Flandres et de Watten seront fermées. Néanmoins, s'il y a du trafic, un éclusier serait chargé de venir faire passer les usagers (système d'exploitation à la demande).

M. Cossiaux demande s'il serait possible d'avoir un numéro direct de l'astreinte pour faciliter les demandes de passage plutôt que le numéro unique.

Il est proposé le PCC du Jeu de Mail qui assure en basse saison tout le trafic. Le PCC est joignable du lundi au samedi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 18h00 et le dimanche de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h00. La navigation serait possible du lundi au vendredi de 8 h à 17h, le samedi et dimanche : suivant la disponibilité de la personne d'astreinte. Il n'y aura pas de SSE.

M. Cossiaux souhaiterait que l'agent puisse être contacté de 8h00 à 18h sans coupure au midi. M. Féret indique que pour les agents en poste il y a une nécessité d'avoir une pause méridienne, notamment pour respecter les garanties minimales réglementaires. La solution envisageable serait peut-être de basculer les appels sur le portable d'astreinte pendant la pause méridienne.

- NB : Les modalités pendant ses chômages seront les suivantes :

Pour la navigation à la demande pour les écluses de Flandres et de Watten

Navigation à la demande

- du lundi au samedi horaires de 8h15 à 18h00 sur réservation au PCC de jeu de mail au plus tard la veille avant 15 heures
- le dimanche de 9h00 à 18h00 sur réservation au PCC de jeu de mail au plus tard la veille avant 15 heures

PCC du jeu de Mail joignable du lundi au samedi de 8h à 12h30 et de 13h30 à 18h00 et le dimanche de 9h à 12h30 et de 13h30 à 18h00 au 03 28 61 15 00. En dehors de ces horaires, le message du répondeur donne le numéro du portable du technicien d'astreinte de DUNKERQUE qui gère les appels.

3 – Point sur la situation hydraulique en Nord-Pas-de-Calais et ses conséquences éventuelles sur les modalités d'exploitation - Présenté par Mme Abacci-Carrere

Dans le fonctionnement hydraulique de notre bassin, il existe deux exutoires vers la mer : via le dunkerquois dans une moindre mesure et principalement vers la Belgique via la Lys et l'Escaut.

Au niveau de la ressource en eau, il n'y a pas de bassin-réservoir en Nord Pas-de-Calais. Le bassin est alimenté par les affluents : la Lys, l'AA vers le delta de l'AA, la Scarpe qui va vers la Deûle.

Des ouvrages-clé permettent « l'aiguillage hydraulique » au niveau de la Sensée, vers l'Escaut ou vers le nord du réseau. Le bief de la Sensée étant le château d'eau du bassin. Une vanne à Cuinchy permet d'orienter vers la haute Deûle ou vers Dunkerque, également au niveau de Fort Gassion et de l'écluse des Fontinettes, il y a le répartiteur de Watten pour les wateringues, enfin il y a les pompes du canal du Nord pour venir en renfort quand le sud du canal est en étiage.

An niveau des zones en tension, il y a des points durs : Fontinettes car le volume des bassinés est très important, le bief Pont-Malin Goeulzin avec le château d'eau qui a une recharge nocturne qui peut être insuffisante, et le canal du Nord avec un déséquilibre des trafics et l'insuffisance de ressources du côté sud.

La gestion hydraulique en période d'étiage est rendue complexe par une forte interdépendance du réseau, le fonctionnement en cascade depuis le bief de la Sensée vers l'aval, par une faible capacité d'échange avec le sud via le canal du Nord, par quelques prélèvements indispensables pour maintenir en état le milieu naturel et enfin par des prélèvements nombreux en été pour l'irrigation, l'eau potable, le prélèvement d'eau pour les industries....

L'équilibre global est maîtrisé par une connaissance fine de l'état hydraulique du réseau. Des capteurs répartis sur le territoire rendent possible la connaissance en temps réel des niveaux et des débits.

La situation actuelle, suite au retour du comité départemental de l'eau du 13/03/2019, indique que la recharge 2018-2019 des nappes est compromise par une pluviométrie inférieure à la normale. De plus, les débits sont inférieurs ou équivalents à ceux de 2017 et en seuil de vigilance. Les niveaux de nappes sont historiquement bas avec un impact possible sur la parfaite qualité de l'eau.

A ce jour, il n'y a pas de difficultés constatées sur les niveaux d'eau mais la situation est considérée comme sérieuse. On constate particulièrement des indices d'une situation dégradée sur la Sensée, le Delta de l'Aa, la Sambre.

L'évolution prévisible n'est pas très optimiste sachant que les prévisions météo n'annoncent pas de pluviométrie importante. De plus, le retour de la végétation va limiter la recharge des nappes. Enfin les prélèvements sur les réseaux d'eau vont s'accroître selon la saison. On s'oriente donc vers une troisième année consécutive de sécheresse. Sachant que la période la plus propice pour recharger les nappes phréatiques est en hiver et que cela n'a pas été le cas cette année.

En période de sécheresse, la priorité à donner pour les utilisations de l'eau sont l'alimentation en eau potable, la préservation des milieux et enfin les activités industrielles (transport fluvial...). Dans ce contexte particulier, un arrêté préfectoral « alerte sécheresse » a été pris et sera en vigueur jusqu'au 30 juin 2019 (limitation des prélèvements à des fins industrielles et agricoles, mesures d'interdiction de remplissage de plans d'eau et restriction de certains usages : lavage de voiture, arrosage...).

Des mesures de prévention sont possibles à quatre niveaux différents :

- Premier niveau : sans incidence sur la navigation

M. Cossiaux indique que sur le canal du Nord, le problème est au souterrain de Ruyaulcourt. L'eau pompée repart dans la nappe phréatique. De ce fait le bief y est toujours très bas.

M. Feret indique en complément que dans le cadre de l'ouverture du canal Seine Nord le tunnel de Ruyaulcourt va être maintenu en eau afin de gérer ces fluctuations de la nappe phréatique.

Il y aura des sections du canal du nord qui vont être rebouchées et d'autres qui seront maintenues en eau également pour des raisons hydrauliques.

- Deuxième niveau : restrictions modérées à la navigation (suppression des SSE, regroupement de bassinées).

M. Cossiaux demande que VNF communique sur cette mise en place de procédure. VNF confirme que cela sera fait si le deuxième niveau est déclenché.

- Troisième niveau : restrictions fortes de navigation (limitation du nombre de sasses journalières).

- Quatrième niveau : arrêt de navigation sur un ou plusieurs ouvrages.

VNF informe donc que selon les seuils, il pourrait y avoir des restrictions de navigation durant l'été.

A ce stade, il est impossible de savoir quelles contraintes seront mises en place. Les usagers seront tenus informés de l'évolution de la situation hydraulique. Le point positif à retenir est que les chômages de Fontinettes, Don et Grand Carré vont intervenir au moment le plus critique de l'année et de ce fait cela va limiter le prélèvement sur les ressources.

M. Cossiaux interpelle sur le changement climatique. Il demande s'il est prévu la création d'un bassin réservoir (récupération de l'eau en hiver pour utilisation durant les périodes estivales) afin de pallier à ces manques d'eau. Mme Abbaci-Carrere répond que cette création a été étudiée mais le Nord-Pas-de-Calais est très urbanisé ce qui entraîne des contraintes foncières importantes. De plus, l'eau recueillie serait de mauvaise qualité (stockage d'eau polluée). Cela entraînerait donc des problèmes sanitaires.

M. Cossiaux interpelle également VNF sur la situation inverse en cas de montée des eaux rapides dans le réseau et demande que VNF prenne des mesures pour limiter les désagréments liés à cet autre phénomène (bief de Béthune par exemple).

M. Feret informe que 80 % des eaux du territoire se déversent dans le réseau géré par VNF. De plus, il y a une capacité de rejet à la mer limitée par certains apports (protocole de gestion dans le secteur ouest entre l'Etat, VNF et les Wateringues) et le GPMD afin d'organiser un suivi très précis des niveaux (matin et soir relevés des niveaux, la situation des marées.) afin de limiter l'impact sur le territoire.

M. Degraeve demande si cette problématique n'est pas liée à la suppression des vannages présents sur les petites aménées d'eau (exemple sur l'Aa), de plus il n'y a plus de bocage pour retenir les eaux qui ruissellent.

M. Gruszecki complète en indiquant que les sols sont de plus en plus imperméabilisés, il a donc moins d'infiltration dans la nappe, M. Féret indique que la politique de prévention des inondations concerne avant tout les collectivités locales et l'aménagement du territoire. VNF hérite d'une situation existante et essaie de limiter les rejets dans le réseau, particulièrement dans certains biefs très sensibles.

4 – Présentation des animations sur la Deûle pendant les chômages de Grand-Carré et de Don du 17 juin 2019 au 14 Juillet 2019 – Présentée par Mme Sénécaut

Les chômages de Don (du 17 au 26 juin 2019) et de Grand-Carré (du 17 juin au 13 juillet) sur le Canal sur la Deûle vont amener la fermeture d'un bief de 16 kms sans aucune navigation de marchandises. De ce fait, il a été décidé de valoriser ce « plan d'eau » par la mise en place d'un programme d'animations récréatives afin de permettre aux habitants ou aux visiteurs de découvrir, en pleine période estivale, la voie d'eau sous un autre aspect.

VNF a invité les acteurs du territoire (clubs, associations, collectivités, professionnels de la plaisance, privés...) à se mobiliser pour mettre en place un programme d'activités nautiques. Les villes de Lille, de Lambersart et de Don se sont également investis dans ces manifestations. Le nom retenu pour cet événement sera « les Amuse Deûle »

Le programme n'est à ce jour pas complètement arrêté mais il y aura des balades en bateaux, des manifestations nautiques (initiation au paddle, canoë kayak, balades en barque), une randonnée nautique entre Lille et Seclin, des expositions, un concours de pêche, la découverte du parc Mosaïc.

Une page Facebook est à votre disposition pour « liker » l'événement et y découvrir le programme définitif (courant mai 2019).

M. Cossiaux propose de pouvoir faire découvrir durant cette période la méthode pour charger un bateau de commerce ou faire découvrir la vie à bord d'un bateau, par petits groupes de personnes.

Mme Sénécaut indique que VNF a consulté Ports de Lille à ce sujet. A ce jour, Ports de Lille n'a pas encore répondu. Mme Dufour représentant M. Demailly (Ports de Lille) prend note de la question et reviendra vers VNF.

M. Sion demande s'il serait possible de préconiser aux plaisanciers d'emprunter le Canal de Roubaix afin de pouvoir faire une « boucle ». Les places dans les ports de Wambrechies et de Deûlémont sont limitées, il y a un risque d'avoir des bateaux à couple. La navigation sera limitée dans le bief. Un arrêté préfectoral régira la circulation et les manifestations à cette période, les bateaux à passagers seront autorisés (bateaux de moins de 20 mètres). Les plaisanciers pourraient remonter la Lys où trois ports de plaisance sont présents (Wambrechies, Deûlémont et Halluin). Durant cette période il faudrait que l'arrêté prévoit de mettre des bateaux à couple sans néanmoins engager le rectangle de navigation.

5 – Proposition de standardisation des équipements des zones d'attente et des garages d'écluse – Présentée par Mme Korchit et M. Thorel

Ce travail s'inscrit dans la continuité du schéma directeur des zones de stationnement (ZS) et des garages d'écluses (GE) qui a déjà été présenté aux usagers lors de la commission locale du 11 avril 2018. Il est destiné à définir les aménagements et équipements à mettre en place lors des prochaines créations ou restaurations de ZS et GE pour une plus grande homogénéité sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais tout en respectant les spécificités des lieux.

Ce cahier de standardisation sera à terme systématiquement annexé au programme des travaux pour la création ou la restauration des zones de stationnement ou de garages d'écluses.

Les besoins identifiés pour les **garages d'écluses** (permettre de stationner un bateau temporairement le temps que l'éclusage soit possible) sont l'amarrage en toute sécurité, la possibilité de débarquer ou d'embarquer des personnes et de pouvoir être secouru (bollards, échelles, défenses d'accostage, passerelle, éclairage, chemin de service pour secours...).

Les besoins identifiés pour les **zones de stationnement** (permettre de stationner un bateau sur une durée pouvant atteindre plusieurs jours) sont l'amarrage en toute sécurité, la possibilité de débarquer ou d'embarquer des personnes ou de véhicules, de pouvoir être secouru, et d'avoir accès à des bornes à eau et électricité (bollards, échelles, défenses d'accostage, passerelle, chemin de service pour secours, bornes à eau et électricité, poubelle, zone de parking...).

Concernant les accès aux écluses et au DPF, M. Cossiaux explique que les bateliers sont « enfermés » dans les écluses. Il y a parfois des portails ou des barrières mais il n'y a aucune standardisation. De ce fait, si un batelier a un problème et qu'il n'y a plus d'éclusier en poste, il n'y a plus de moyen de sortir du réseau de VNF. Il faudrait pouvoir avoir un système de clés unique permettant d'ouvrir toutes les barrières ou portails afin de pouvoir se retrouver sur le domaine public et avoir accès aux médecins par exemple ou autres services et commerces. Il explique qu'il existe des systèmes de clés prisonnières qui nécessitent de refermer la barrière après son passage. Il faudrait également que les services de secours puissent avoir accès au domaine public fluvial avec une clé unique. Ce système permettrait de ne pas laisser libre accès aux personnes autres qu'agents VNF ou collectivité, service de secours ou bateliers.

VNF connaît effectivement ce type de fermeture à clé unique. Elle aurait déjà été mise en place sur le Canal du Midi.

M. Cossiaux indique qu'il y a un endroit sur le Canal du Nord où il y a une barrière qui empêche les usagers de s'amarrer.

M. Feret indique que dans le cadre de la téléconduite, VNF aura besoin de sécuriser encore davantage les écluses.

Aménagement de berges : solution retenue

- Berge talutée en enrochements (bon compromis technico-financier) ou quai vertical en palplanches.

M. Cossiaux indique que les berges talutées ont un défaut majeur. On retrouve les pierres du bas de talus dans le rectangle de navigation (la Sensée par exemple). Il indique que le plus efficace reste le mur vertical en palplanches.

Mme Korchit explique qu'il peut y avoir également une solution mixte avec un rideau de palplanches sur une certaine hauteur et un perré en enrochements : **La solution sera à adapter selon les contraintes de site.**

Élément d'accostage et d'amarrage

- Monotube ou bipode ou caissons en palplanches : les trois solutions sont retenues. Le choix est lié à la nécessité ou non d'intégration d'équipements (échelle, passerelle, ...)

Disposition des ducs d'albe

M. Marsland demande s'il serait possible de mettre des amarrages avec un espacement de 20 mètres pour les bateaux de 30ml sachant que l'espacement rencontré est de 22 ou 25 m.

M. Thorel précise qu'en complément des ports de plaisance et des haltes nautiques déjà existants, on pourrait éventuellement envisager un rapprochement des ducs d'Albe au cas par cas.

Pour les bollards, il existe 4 types : la bitte d'amarrage, le champignon, la tête ronde et le T-head. C'est ce dernier type de bollard qui a été retenu.

Défenses d'accostage pour les ducs d'albe

5 propositions : lisse bois ou lisse PEHD ou lisse PEHD ANP ou lisse métal ou tronconique.

La solution retenue est la lisse PEHD plus pérenne. Néanmoins, la lisse bois reste une alternative économique pour les zones de stationnement car elles seraient moins sollicitées à l'accostage. **Elle devra être descendue jusqu'au niveau sous eau pour permettre une protection maximale.**

Défenses d'accostage pour quai vertical

3 propositions : défenses horizontales et verticales, sans défense ou défense légère.

Sont retenues les défenses horizontales et verticales en PEHD. En effet, une solution sans défense de berge pourrait détériorer le linéaire d'infrastructure et engendrer un surcoût en terme de maintenance.

Passerelle piétonne :

3 propositions : passerelle appuyée sur un monotube ou fixée à un bipode ou fixée latéralement à un monotube.

La solution retenue est le bipode pour le côté pratique d'utilisation, la passerelle venant entre les deux tubes.

Dans le cas d'un monotube, il faudra veiller à ce que le bollard soit désaxé en vue de permettre un accès aisé pour les bateliers.

M. Cossiaux attire l'attention quant à l'importance de l'implantation de la passerelle.

Passerelle pour véhicules :

2 configurations possibles à choisir par rapport au site (zones de stationnement en palplanches ou sur ducs d'Albe). Elle est uniquement prévue sur les zones de stationnement.

Échelle à barreaux plats en tôle larmée avec deux crosses type piscine au droit des quais verticaux ancrée dans une onde de palplanche. Elles devront descendre suffisamment sous le niveau d'eau afin d'être accessible en cas de chute à l'eau.

M. Cossiaux indique que les échelles en amont et en aval de l'écluse de Comines sont une très bonne référence.

Escalier muni d'une rambarde dans la continuité de la pente du talus de la berge.

Un parking, une zone de retournement de véhicules et un chemin de service seront présents sur les zones si la configuration du site le permet.

Autres équipements possibles : bornes à eau, éclairage leds, signalisation, local poubelle, caméra...

M. Cossiaux interpelle sur le fait de prévoir pour le futur des structures pour la gestion des eaux grises et noires des bateaux.

6 – Questions diverses

- Point sur les travaux Service à l'utilisateur

Chaque année, les usagers et les UTI sont sollicités en amont pour l'année suivante, afin de connaître les « petits travaux » pouvant rendre service à l'utilisateur. Il peut s'agir des divers équipements tels qu'une passerelle, des échelles, de la remise en état de lisses de guidage, de bollards ou de bornes à eau ou électricité.

En 2018, 360 000 euros ont été employés afin d'améliorer les conditions de navigation ou de vie des navigants tant plaisanciers que transporteurs, sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais.

Le récapitulatif des diverses opérations réalisées en 2018 et leurs coûts respectifs est mis en ligne et a été joint au dossier remis en séance.

- Présentation des chiffres 2018 sur l'activité Tourisme et sur le transport
Les observatoires statistiques (transport et tourisme) détaillés sont en ligne sur notre site internet.

- Questions diverses de M. Degraeve

Quel est le devenir du Canal de Calais

Le Canal de Calais est impacté par des contraintes d'accès qui limitent la circulation, le mouillage est à 2,35 mètres, un alternat entre le grand gabarit et Coulogne existe et des ponts mobiles en limitent l'accès.

Tout cela entraîne une offre de service plus limitée dite saisonnière avec une haute saison (15/05 au 15/09) en navigation libre de 9h00 à 19h00 (personnel en place pour la manœuvre des ponts et des écluses) et le reste de l'année une basse saison, qui permet un passage sur réservation (48 h à l'avance) de 8h30 à 17h30.

M. Degraeve indique qu'il n'y a aucun point d'amarrage en amont ou en aval des ponts. Mme Senecaut confirme qu'il n'y a pas de zone d'attente ni de halte nautique hormis celle de Calais. Les haltes nautiques doivent être aménagées par les collectivités locales afin d'accueillir la plaisance. Le canal de Calais souffre d'un manque de dynamique territoriale (navigation plaisance, cyclotourisme etc...). En 2017, il y a eu 700 passages de bateaux et 92 000 tonnes de trafic fret pour les carrières du Boulonnais, trafic qui tend à disparaître. En 2018, il y a eu 500 000 euros de dragage et la navigation est maintenue en haute et basse saison malgré tout. Mais à terme, les investissements seront liés aux besoins hydrauliques.

Du port maritime au canal de Calais, comment est-il possible d'y accéder ?

Il y a une difficulté actuelle pour les plaisanciers qui souhaitent venir de la mer vers le canal. Ils se heurtent au problème des ferries et au marnage. Pour l'ouverture des écluses, il y a des contraintes-horaires imposées, ce qui freine l'accès des plaisanciers du maritime vers les voies d'eau intérieures.

L'extension du port va modifier l'accès au port et va faciliter la circulation mais l'accès est très compliqué et pas forcément sécurisé pour le bateau de plaisance. La clientèle anglaise pourrait effectivement naviguer sur le canal de Calais si l'entrée au réseau était plus facile. Aujourd'hui tous les trafics qu'il soient en transport de marchandises ou en plaisance (2017 – 90 bateaux de plaisance par an) sont en déclin sur le canal de Calais.

Concernant la remise en navigation de la Scarpe inférieure de Douai à Hasnon, le coût d'investissement est important : 25 millions d'euros. On note un problème d'accessibilité au niveau du port de plaisance de Saint Amand en raison d'un pont à l'entrée de Saint Amand (manœuvrable par la CAPH – avenant pour la manœuvre des ponts) avec un tirant d'air faible limitant l'accès des grands bateaux (pont sous la responsabilité du gestionnaire de la voie portée – Département 59). De ce fait le port de Saint Amand vit difficilement.

Dans le cadre d'une étude prospective sur la valorisation touristique de l'axe qui fédère l'ensemble des territoires, le Parc naturel régional Scarpe-Escaut et VNF, il a été décidé pour des raisons budgétaires, de travailler sur le développement du nautisme (activités de loisirs : paddle, canoé-kayak, pédalos ...) et du fluvestre (vélo, randonnée).

M. Feret explique que VNF a investi 17 millions d'euros financés par VNF à 50 % et la Région à 50 % pour la réouverture de la Sambre à l'Oise. Cet axe est un bel exemple de concertation et d'implication des collectivités qui participeront à la dynamisation du canal ainsi qu'au cofinancement de ses frais d'exploitation.

De même, les collectivités s'associent pour dynamiser l'axe Lys. VNF a signé un contrat de canal avec 5 intercommunalités de la Lys (partenariat nécessaire pour développer des activités nautiques).

Autres points :

- M. Cossiaux évoque un problème de stationnement avec un batelier en activité M. FEUNEUILLE - Bateau GERJAC. M. Feret indique que VNF sera objectif dans sa décision.
- M. Gruszecki indique que la Fédération de Pêche a accueilli avec beaucoup de satisfaction l'arrêté préfectoral (mise à jour du RPP) et remercie VNF du travail accompli et la pris en compte de certaines demandes, notamment les float-tubes. Dans l'article 9, il est indiqué que : « est autorisé avec accord préalable du gestionnaire de la voie d'eau ». VNF fera une autorisation générique à la Fédération de Pêche qui permettra aux membres de cette fédération pour pouvoir pêcher sur les voies autorisées à compter du 1^{er} mai 2019 (ouverture de la pêche aux carnassiers).

M. Feret remercie les participants et clôt la séance.

La prochaine réunion de la commission locale des usagers aura lieu le :

Jeudi 19 Septembre 2019

14h30 à 17h00

3 rue Jeanne Maillotte

(4ème étage)

59000 Lille