

COMMISSION DES USAGERS TRANSPORT ET TOURISME
COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 19 septembre 2019

Participaient à la réunion :

TRANSPORT :		
- Représentant du Comité des Armateurs Fluviaux - Représentant des bateliers	- M. Somers - CFT - M. Carpentier	- Présent - Présent
- Représentant du Consortium pour la Modernisation du Réseau Navigable du NPC et la Promotion du Transport Fluvial - Représentant des courtiers de fret	- Mme Beutin - Consortium - M. Ringot- LALEMANT - M. Lehu - FL Multimodal	- Absente - Excusé - Absent
- Représentant des Ports Intérieurs désigné par l'AFPI	- M. Demailly - Ports de Lille	- Représenté par M. Drapier
- Représentant des Ports maritimes	- M. Bourbonnaud - Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)	- Représenté par M. Vereecque
- Représentant - l'UNICEM	- Mme Pacory - EUROVIA	- Représenté par M. Hye
- Représentant l'AUTF	- M. Desmonts - Arcelor	- Excusé
- Représentant de la filière céréalière	- M. Ratel - SICA	- Absent
TOURISME :		
- Représentant le CRT - Représentant l'ANPEI	- M. Leturque - CRT - M. Degraeve - ANPEI	- Absent - Présent
- Représentant la Fédération des Industries Nautiques	- M. Carignant	- Absent
- Représentant les Associations de péniches de plaisance	- M. Marsland - The Barge Association	- Représenté par M. John Wilson
- Représentant le Conseil Supérieur de Navigation de Plaisance et des Sports Nautiques (CSNPSN)	- M. Bosquelle - Ligue Nord pas de Calais d'Aviron	- Absent
- Représentant les Ports de Plaisance	- M. Sion – Port de Wambrechies	- Présent
- Représentant les Associations de pêche	- M. Larivière - FNPFPMMA	- Représenté par M. Gruszecki
Participants VNF :		
- M. Féret – Directeur territorial adjoint - M. De Deurwaerder – Chef de la cellule OTF (SDVE) - M. Matrat – Chef du SEME - Mme Abacci-Carrere – Responsable de la cellule Gestion exploitation du trafic - M. Desbuisson – Chef de la cellule QSEFC (SMO) - M. Rousseau – Chef de la cellule EGT3 (SMO) - Mme Szydowski – cellule OTF (SDVE)		

1 – Bilan des « Amuse-Deûle » (17 juin au 14 juillet 2019) – Présenté par M. De Deurwaerder

A l'occasion des travaux de maintenance et d'entretien sur les écluses de Don et Grand Carré situées sur le canal de la Deûle, 16 kilomètres de canaux ont été exceptionnellement dénués de navigation de commerce du 17 juin au 14 juillet 2019.

Cette occasion a conduit les acteurs du nautisme sous coordination de VNF et du Club Gagnant, à se mobiliser pour démontrer le potentiel de la voie d'eau au travers d'un programme d'animations nautiques à destination des habitants et des touristes.

Globalement, les Amuse Deûle ont accueilli plus de 700 participants sur l'ensemble de la période. La majorité des

partenaires se montre satisfait et souhaite réitérer ce type d'événement, en renforçant la médiatisation des animations (informations, pré-réservation...).

M. Carpentier demande s'il y avait une centralisation des réservations. M. De Deurwaerder indique que les animations étaient implantées sur 16 kilomètres et que chacun gérait son activité.

2 – Point sur les chômages de 2019 à 2022 – Présenté par Mme Abacci-Carrere

Chômage 2019 – Modifications

La Sambre : suppression du chômage de l'écluse de Cantigneuil (initialement prévu du 17 septembre au 27 octobre 2019) et remplacement aux mêmes périodes de 4 chômages de diagnostic (Vinchy du 07/10 au 17/10/2019, Moulin la Fosse du 17/09 au 25/09/2019, Bantouzelle du 26/09 au 04/10/2019 et Cantigneuil du 21/10 au 25/10/2019).

La Deûle : Don

- Opération de maintenance le 22 octobre 2019 de 18h30 à 20h30 avec **suppression du SSE** (période supplémentaire de « secours » le 23 octobre 2019) : démontage des vérins amont et aval de l'écluse rive gauche.
- Arrêt de navigation du samedi 9 novembre 2019 à partir de 20h30, **avec suppression du SSE**, jusqu'au mardi 12 novembre 2019 à 8h30 : remplacement des articulations des deux pivots de la porte amont.

Lors de la présentation des chômages de Grand Carré et Fontinettes, M. Sion a fait remarquer que celui de Fontinettes a apparemment fortement pénalisé le port de plaisance d'Arques, dont la situation économique est déjà difficile.

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

Canal de Calais : 11/04 au 13/04/2020 (et 8 au 10 mai si nécessaire) : pose de passerelle (navigation interrompue).
Pont levis d'Hennuin : 24/02 au 3/03/2020 : travaux de maintenance et de génie civil (navigation interrompue - réseau saisonnier).

GPMD

Canal de Furnes : 15/04 au 15/05/2020 – travaux prévus par l'institut des Wateringues dans le cadre du projet MAGETAUX (création de vannes).
Darse 1 du 15/04 au 14/05/2020.

Haute Deûle :

Écluse de Douai : du 08/06 au 16/06/2020 : diagnostic petit sas
du 17/06 au 26/06/2020 : diagnostic grand sas

Il y aura toujours un sas opérationnel mais uniquement pour les unités inférieures à 90 mètres pendant le chômage du grand sas.

Bief Couchelettes/Douai : Pont d'Auby : 21/02/2020 à 20h30 au 23/02/2020

Canal du Nord : du 29/04 au 01/05 (navigation interrompue) et deux micro chômages de 4h00 les 10/03 et 02/06/2020 de 9h00 à 13h00.

Canal de l'Escaut :

Trieth-Saint-Léger : 15/06 au 26/06 (navigation interrompue)
Valenciennes : 17/06 au 26/06 (navigation interrompue)
Bruay-sur-Escaut : 30/06 au 07/07 (navigation interrompue)

La Sambre

Ecluse d'Etoquies : 09/03 au 12/03/2020 réalisation de diagnostic préalable à la réouverture de la Sambre (navigation interrompue - basse saison).

Canal de la Sambre à l'Oise

Ecluse de Bois l'abbaye : 23/03 au 26/03/2020
Ecluse de Ors : 16/03 au 19/03/2020

Canal de Saint-Quentin

Appel à vigilance pour travaux effectués par le CG 59 et VNF
Pont de Vaucelles : 01/04 au 15/09/2020
Pont de Cantigneuil : 01/04 au 15/09/2020.
De plus sur cette période, il y aura quelques arrêts de navigation plutôt de 07/2020 à 09/2020.

Proposition de chômages pour 2^{ème} semestre 2020

Canal de Saint-Quentin

Ecluse du Bosquet et de Vaucelles : 15/09 au 24/10/2020 (navigation interrompue) utilisation du sas mécanisé impossible en raison de l'envasement et de l'état des portes et du système de commande.

Ponts de Cantignoul et de la Rue des Vignes : 15/09 au 24/10/2020 – Navigation interrompue pour travaux de réfection des Ponts par le CG 59

Écluse de Crèvecœur : 15/09 au 24/10/2020 possibilité d'utiliser le sas mécanisé pendant les travaux de réfection du pont et les travaux de l'écluse par VNF.

Sambre

Écluse de Quartes : 21/09 au 18/10/2020

Canal du Nord :

Sur l'ensemble de l'itinéraire : 9/11 au 11/11/2020

Micro-chômage de 6h00 sur l'itinéraire de 8h à 16h00 : 22/09/2020 et 13/10/2020

Scarpe supérieure

Vitry en Artois (écluse n°33) : 14/09/2020 au 12/10/2020

Ecluse de Corbehem : 14/09/2020 au 25/09/2020

Canal de Neufossé

Ecluse des Fontinettes et de Flandres : 15/09 au 16/09/2020 – diagnostics préparatoires aux chômages de 2021

GPMD

Ecluses de Mardyck et les Dunes du 14/09 au 18/09/2020

Proposition de chômage pour 2021

Canal de Neufossé

Écluses des Fontinettes et de Flandres : 22/06 au 11/07/2021

Escaut Canalisé

Écluse de Denain : 01/09 au 06/10/2021 - Navigation interrompue (report 2020)

Zone entre écluse Folien et St Saulve : 19/03 au 21/03/2021 - Navigation interrompue – Contournement Nord de Valenciennes – Nécessité d'un arrêt de navigation Escaut pour lancement Pont de Type Bow String - travaux du Département

Canal du Nord

Sur tout l'itinéraire : 19/04 au 01/05/2021 et du 09/11 au 11/11/2021

La Sambre :

Ecluse de Maubeuge : 20/09 au 17/10/2021

Proposition de chômage pour 2022

La Lys :

Ecluse de Fort Gassion et Bac St Maur : 12/09 au 07/10/2022

Escaut Canalisée

Bruay-sur-Escaut : 10 jours

Fresnes-sur-Escaut : 5 jours

Pont-Malin : 5 Jours

La Sambre

Ecluse de Marpent : septembre – octobre 2022 (40 jours)

M. Hye souligne une période importante d'arrêt de navigation de 7 semaines en 2021. Il y aura 3 semaines en juin - juillet et quatre à cinq semaines sur septembre – octobre et regrette l'impact sur le transport fluvial, et en particulier, fait le constat de la réduction du transport de granulats par bateaux.

M. Matrat constate que globalement il y a moins de trafic toutes activités confondues en septembre, il est plus commode de faire des travaux lorsque les journées sont encore longues (de mai à septembre). En novembre, décembre et janvier, il n'est pas possible de faire de chômage à cause de la météo et des conditions hydrauliques.

M. Hye rappelle que septembre est également une période favorable pour faire les routes.

M. Matrat signale que les travaux pour l'écluse de Denain sont des travaux importants de régénération de l'écluse et que la période ne peut être réduite.

M. Hye demande si en 2021 il peut y avoir une coordination avec le réseau belge ?

M. Féret informe que VNF transmet aux autorités belges les dates prévisionnelles mais que VNF a rarement de réponses de la direction des infrastructures et de la mobilité.

M. Hye informe qu'il a réussi à avoir de la part des « équivalents des Unités territoriales belges » début 2019 la tendance des chômages entre Tournai et Charleroi pour décharger un flux de 40 000 tonnes (6 ou 7 directions). M. Féret indique que si cela fonctionne, VNF demandera directement les informations aux services opérationnels.

M. Hye a transmis les coordonnées des services belges à Mme Abbacci-Carrère.

M. Wilson demande si durant le chômage du canal de Saint-Quentin (écluse de Vaucelles 15/09 au 24/10/2020), il sera possible de mettre en service le sas mécanisé car la navigation sera fermée pendant un mois ? Durant cette

période certains plaisanciers retournent chez eux. Si cela n'est pas possible, la date du chômage pourrait-elle être décalée ?

M. Matrat répond que les portes du sas mécanisé ne sont pas en état de fonctionner, de plus il y a de l'envasement. M. Féret indique qu'un diagnostic a été lancé afin de connaître l'état des sas mécanisés de cet itinéraire. Il propose d'étudier le décalage des dates de chômages de 15 jours.

M. Degraeve confirme que le problème n'est pas récent. Il demande s'il ne serait pas possible, afin d'éviter cet envasement, de faire passer de temps en temps des bateaux par ces sas mécanisés.

M. Matrat répond que dans l'état actuel, il y a deux problématiques : il faut faire évacuer les sédiments présents (coût prohibitif de 70 à 100 euros la tonne), et les sas mécanisés nécessitent la présence d'agents sur site pour la manœuvre. Or, pendant les chômages, les agents sont mobilisés sur d'autres tâches. Le canal de Saint-Quentin est un des rares cas national de réseau à petit gabarit où il y a deux sas parallèles, de plus la moyenne de passage n'est d'environ que de quatre bateaux par jour.

M. Hye demande la date de la remise en navigation de canal du Condé Pommereul. Cette remise en service est prévue pour 2022. Il s'agit d'un tronçon de 11,4 km entre la Seine et l'Escaut. Le coût de l'opération s'élève à 80 millions d'euros cofinancé par le Conseil régional, la Région wallonne, Voies Navigables de France et l'Europe.

3 – Retour sur le chômage de l'écluse de Grand-Carré - Présenté par M. Rousseau

L'écluse de Grand Carré est une écluse située sur le Canal de la Deûle, aux abords de la Citadelle de Lille, classée monument historique. La fréquentation de cette écluse est importante : 10 000 bateaux par an environ pour 5 millions de tonnes de marchandises.

Elle a été mise en service en 1978. Elle présentait des signes de vétusté malgré des chômages d'entretien réalisés, il a donc été décidé de la rénover et de la moderniser (fiabilisation du réseau et mise en place de la téléconduite des écluses (navigation 24h/24).

La consistance des travaux est : la réfection du génie civil de l'écluse (bétons, terre-plein, aqueducs, canal d'amenée...), la modernisation des automatismes et du contrôle de commande, la rénovation des bâtiments et leurs équipements techniques, la rénovation des équipements électriques, le remplacement des vérins de portes et des vannes, le démontage de la passerelle béton, la sécurisation du site et des aménagements paysagers et l'équipement et la mise en service de la station de pompage. Le montant global du projet est de 7 millions d'euros, inscrit au contrat de plan 2015-2020.

Un totem de recharge de fluides est également à disposition des usagers dans l'enceinte de l'écluse. Celui-ci sera déplacé afin d'être accessible lorsque les nouvelles grilles de sécurisation seront mises en place.

M. Carpentier demande lors de la sécurisation du site, si les usagers auront toujours accès au poste amont, en véhicule et à pied ?

Actuellement, il y a des clôtures qui restent ouvertes. Lors du passage à la téléconduite, les clôtures seront refaites et seront fermées pour les piétons du côté de Lille. Il sera vérifié la possibilité d'accès pour les bateliers.

M. Féret explique que le sujet se posera pour chaque écluse car les sites seront sécurisés lors du passage à la téléconduite. VNF n'a pas encore défini le système qui sera mis en place sur les différentes écluses pour la sécurisation des sites. La CLU sera concertée sur ce sujet.

4 – Retour sur le chômage de l'écluse des Fontinettes - Présenté par M. Matrat

L'écluse des Fontinettes est une écluse importante permettant, sur l'axe Dunkerque-Escaut, de desservir le Port de Dunkerque, elle a été achevée en 1967 et a une hauteur de chute de 13,13 m. Elle est composée d'un sas unique d'une longueur de 144,60 m et de 12 m de large, pouvant être utilisé partiellement au moyen de portes intermédiaires.

Le chômage réalisé en 2019 sur cette écluse a permis la réalisation des opérations de maintenance et de restauration suivantes : restauration des vantaux intermédiaires, maintenance des vannes d'aqueducs, réalisation d'une dalle de stockage pour les batardeaux aval, réparation de la pierre de couronnement aval rive gauche, réparation du joint de fractionnement du plot n° 6 et restauration des bollard flottants.

L'opération de maintenance concerne la porte intermédiaire composée de deux vantaux busqués (hauteur : 17,65 m, largeur 6,98 m, épaisseur 1,20 m et poids 110 T). Les travaux réalisés sont le traitement de l'amiante, la restauration et la mise en peinture des vantaux, la restauration et les modifications des articulations des appuis et des étanchéités. Le montant des travaux est de 2,1 millions d'euros (dont environ 700 000 euros de désamiantage).

M. Sion demande si l'écluse de Watten était aussi en travaux ? VNF lui répond que cette écluse n'était pas en travaux.

M. Sion indique qu'il était impossible de franchir cette écluse. Les plaisanciers, qui étaient sur le port d'Arques, sont ainsi allés sur la Houille. Pour VNF, il s'agit d'un problème de communication de l'information car le passage sur Watten était maintenu à la demande. M. Sion indique avoir téléphoné au SEME car lui-même n'était pas au courant.

Mme Abbaci-Carrère lui indique que l'information avait été transmise par Avis bat mais reconnaît que l'avis bat n'est peut-être pas suffisant ni le bon moyen de communication pour les plaisanciers.

M. Sion fait suivre les comptes rendus des CLU aux différents Ports de plaisance, néanmoins cette information n'a pas été relayée. 4 bateaux ont eu le même problème.

M. Matrat indique que même si les usagers avaient été informés, il n'aurait peut-être pas été possible de les faire passer à l'écluse de Watten car une situation tendue sur la gestion hydraulique, a été constatée dans le secteur durant les travaux de Fontinettes.

M. Féret indique que lorsqu'il y a une possibilité lors d'un chômage de réaliser des passages à la demande, il serait possible de faire une information spécifique aux membres de la CLU en plus de l'Avi bat. Il indique que c'est l'agent d'astreinte qui vient faire passer les bateaux qui ont demandé le passage par le biais du numéro d'astreinte.

5 – Point sur la situation hydraulique sur la direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais- Présenté par M. Matrat

La situation hydraulique au 10 septembre sur tout le territoire et plus particulièrement sur le territoire de la direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais est tendue. Il n'y a eu que de faibles recharges en eau durant l'hiver 2018-2019, les années précédentes avaient également été globalement sèches. De ce fait, de nombreux arrêtés sécheresse ont été pris sur le territoire. Actuellement, dans le Nord-Pas-de-Calais cette situation inédite a amené le préfet du Nord à placer le 25 septembre 2019 l'ensemble du département en alerte sécheresse renforcée jusqu'au 30 novembre prochain.

La situation d'alerte renforcée dans le Nord impose :

- Pour les industriels, réduire leur consommation en eau de l'ordre de 20 % ;
- Pour les agriculteurs, d'interdiction de l'irrigation des cultures les mardis, jeudis, samedis et dimanches entre 10h00 et 19h00, et tous les jours aux mêmes heures en période de canicule de niveau orange ou rouge ;
- Pour les particuliers et les collectivités, l'interdiction permanente, même nocturne, de l'arrosage des pelouses, des espaces verts et le remplissage des piscines familiales ; l'arrosage des jardins potagers le soir, s'il n'est pas interdit, doit être strictement limité ;
- Interdiction des nouveaux prélèvements dans les voies d'eau, sauf pour les autorisations au titre du code de l'environnement ou pour les usages agricoles, sous certaines conditions.

Pour suivre la situation hydraulique sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais, des comités départementaux se réunissent pour préparer des arrêtés départementaux. Ils sont composés des producteurs d'eau potables, les représentants des SAGE (schéma d'aménagement et de gestion de l'eau), les services de l'Etat (DDTM), les associations (pêche, chasse...), les agriculteurs et les industriels.

Ces arrêtés sont pris suivant les problématiques d'eaux souterraines et d'eaux potables. Il commence à avoir une difficulté à fournir la population en eau potable en qualité optimale. Il y a donc des mesures de restrictions fortes qui sont mises en place. Afin de faire respecter ces arrêtés, les collectivités locales et les services de l'Etat travaillent en coordination. Les contrevenants se voient donc appliquer des sanctions (Contraventions de Grande Voirie).

Quelques situations difficiles ont été relevées sur le réseau navigable.

Secteur de l'AA : fermeture de l'écluse des Fontinettes (entre 3 et 6 m³/seconde d'eau qui transitent du bassin de la Lys vers le bassin de l'Aa) ce qui a induit que toute la section à proximité était aux niveaux des plus basses eaux navigables mais il n'y a pas eu d'impact, la navigation étant arrêtée durant le chômage. Ce secteur est en relation directe avec le marais audomarois extrêmement sensible aux variations d'eau.

Secteur de la Lys Grand gabarit - bief de Comines débit très faible 4 à 5 m³/s (pour 30 m³/s en hiver) il y a donc eu quelques restrictions de mouillage jusqu'au 27 juillet 2019. Le problème était dû en partie à la perte d'étanchéité basse du barrage de Comines (jour de 4 centimètres sous le barrage en permanence). Les autorités wallonnes sont intervenues rapidement pour résoudre ce problème d'étanchéité (3 jours).

Secteur Goeulzin-Pont Malin : Bief que l'on utilise pour fournir d'autres biefs mais qui n'a pas beaucoup d'apport d'eau d'autres biefs. On recycle donc l'eau des bassinées aux écluses de Pont Malin et de Denain (+embranchement de la Selle) et également le canal du Nord. Il y a également la mise en place de regroupement de bassinées.

Il y a également eu un problème de manœuvre à l'écluse des pertuis le 9 juillet, cela a baissé le niveau du canal de Bergues. Cet incident a essentiellement impacté les plaisanciers.

Les perspectives restent préoccupantes mais la situation est sous contrôle. Les recharges de nappes ne se feront que courant octobre (pluie et moins de végétation captant de l'eau). Certains affluents ont des niveaux de débits critiques (Hem, Rhonelle, Solre). Point positif, le réseau réagit vite, ce qui signifie que lorsqu'il pleut le niveau remonte rapidement. De plus VNF optimise ses pratiques : utilisation le plus possible des portes intermédiaires (l'utilisation des portes intermédiaires a deux avantages : la sassée est plus rapide et il y a une réelle économie d'eau), pompages de recyclage mais plus de regroupement de bassinées qui finalement n'apportent pas beaucoup d'économie d'eau mais entraîne beaucoup de gêne pour les usagers.

La prudence est recommandée sur les enfoncements (pas de surcharge de bateaux) car il peut y avoir

ponctuellement des secteurs où il y aura un niveau d'eau un peu plus bas que la normale (restriction de mouillage), et que certains bateaux trop chargés seraient contraints d'arrêter de naviguer.

M. Hye informe que sur le canal de Bruxelles jusque Yttre, les bateaux sont obligés d'être allégés à 2,30 mètres.

M. Matrat indique que la période d'étiage sera terminée entre le 15 et le 30 novembre.

M. Sion fait état des problèmes de faucardage (algues) sur la Lys.

M. Matrat explique que VNF voit avec la DDTM sous quelles conditions il est possible de faucarder en période d'étiage. De plus, il y a la problématique du matériel et de sa disponibilité. Actuellement VNF a un matériel de faucardage qui nécessite de mobiliser beaucoup d'agents (un seul bateau disponible). VNF regarde pour acquérir un bateau plus performant afin de pouvoir faucarder plus régulièrement.

M. Féret indique que cette année, il y a eu de fortes chaleurs et peu de débit d'eau, ce qui a favorisé le développement de ces végétations (espèces envahissantes ex : l'hydrocotyle, la jussie). VNF souhaite que les collectivités locales s'impliquent davantage dans le traitement de cette problématique au titre de leur compétence GEMAPI (Gestion de l'Eau et des Milieux Aquatiques et la Prévention des Inondations).

M. Matrat rappelle que les plantes sont aussi un abri pour la faune piscicole (ou autre : Grèbe castagneux) et il est préconisé par les services de la Police de l'eau le faucardage du tiers central uniquement afin de préserver les milieux naturels durant les périodes de sécheresse.

M. Carpentier demande s'il est possible de faire un avis à batellerie pour expliquer aux bateliers l'importance d'utiliser les portes intermédiaires lors des sassées.

M. Matrat répond qu'il s'agit d'une pratique d'usage et que l'information par Avis à Batellerie n'est pas le moyen ad'hoc. Néanmoins, lorsqu'il y a obligation d'utiliser les portes intermédiaires (manque d'eau) il a été convenu qu'un avis Bat informatif serait diffusé pour inciter les usagers à bien se positionner dans le sas (à la demande de l'éclusier).

M. Féret explique qu'il y a un enjeu majeur dans le futur sur la gestion de l'eau (réflexion à avoir : bassin de stockage ou autre procédé). C'est une réflexion à mener à l'échelle du territoire et donne l'exemple de la situation de Centre Bourgogne où 50 % du réseau n'était plus navigable en septembre par manque d'eau.

La CFNR a fait part de son inquiétude sur le départ de la cale suite aux restrictions de navigation dues à la sécheresse. Les marinières vont apparemment chercher des transports là où l'enfoncement est encore suffisant pour ne pas avoir à voyager à moitié vide. M. Matrat a indiqué que VNF faisait le maximum pour maintenir le niveau d'eau mais que les conditions climatiques exceptionnelles ne facilitaient pas les choses. M. Carpentier a rebondi sur la remarque en indiquant qu'au-delà du niveau d'eau, il arrive très souvent pour des unités de 1 500 tonnes de n'avoir que 1 000 tonnes de chargé car les chargeurs ne proposent pas de « lot » supérieur. C'est donc aussi un problème à régler par les chargeurs de proposer des lots permettant de remplir le bateau à sa capacité maximale.

6 – Présentation des sujets de la Commission Territoriale du 13 novembre 2019 Présentée par M. De Deurwaerder

La Commission Territoriale est une commission présidée par la région et par la préfecture de région (Région Haut-de-France).

Lors de la prochaine Commission territoriale du 13 novembre 2019, les sujets suivants seront présentés :

- Actualité de la profession fluviale – enjeux et perspectives
- Bilan 2018-2019 des activités transport, tourisme et hydraulique
- Présentation d'ALLUVIO, stratégie de gestion et de valorisation des sédiments
- État d'avancement des travaux du volet fluvial CPER Hauts-de-France
- Présentation des réflexions menées sur la gouvernance portuaire

7 – Questions diverses

- Questions diverses

M. Vereecque (GPMD) confirme que certains chargeurs voie d'eau sont inquiets du fait des basses eaux. Du fait du renouvellement des périodes de basses eaux sur le Rhin, il y a une aspiration des bateaux de 1500 - 1800 tonnes vers ce bassin ce qui entraîne des difficultés à trouver de la cale. A priori en Allemagne des mesures sont prises pour draguer plus profondément les rivières pour essayer de limiter le problème. La cale n'étant déjà pas très abondante et les périodes de basses eaux étant appelées à se renouveler si ce type d'unités part sur le Rhin, il deviendra difficile de satisfaire les demandes de chargement.

M. Carpentier complète cette remarque en disant qu'il y a également un problème d'optimisation de la cale (lot proposé inférieur (1050 t) à la capacité du bateau (1500 t). Cela est problématique et se répercute sur les salaires.

M. Féret demande s'il n'y a pas beaucoup de bateaux vides également (retour à vide).

M. Carpentier explique qu'il y a beaucoup d'import et peu d'export.

M. Féret indique que le dragage du Rhin est prévu en 2020 dans le cadre de la convention internationale.

M. Wilson (représentant de DBA - The Barge Association) a évoqué le fait que faire circuler les Freycinets sur le petit gabarit permettait d'entretenir le réseau (herbes, enfoncement, etc ...) et qu'il fallait éventuellement que l'Etat/VNF aide à maintenir cette activité sur le réseau secondaire en les exonérant de péage. Il indique qu'en Europe, le « passage des bateaux » est gratuit mais pas en France. M. De Deurwaerder a indiqué que le CA délibérait sur les

péages et que cela ne pouvait se décider en local. De même, se pose la question d'égalité de traitement des usagers dans le barème du péage et l'exonération complète de certains usagers au motif que leur voyage entretienne le réseau. M. Matrat poursuit en indiquant que les voyages permettent « l'entretien » du réseau quand il s'agit de rivières/fleuves. Dans le cadre d'un canal, prédominant en Nord-Pas-de-Calais, on est sur le principe d'une « baignoire » et donc que le mouvement des bateaux ne règle pas l'enfoncement (les sédiments se déplacent un peu plus loin mais ne quittent pas le bief).

M. Féret complète en disant que néanmoins le passage de Freycinet limite un peu le développement des algues. Il y aurait peut-être la possibilité d'appliquer un tarif modulable. Il s'agit d'une question qui peut être remontée en Commission Nationale des Usagers.

M. Féret remercie les participants et clôt la séance.

Les dates des prochaines réunions de la commission locale des usagers seront :

le **jeudi 9 avril 2020** de 14h30 à 17h30

Le **jeudi 17 septembre 2020** de 14h30 à 17h30

le **jeudi 26 novembre 2020** de 14h30 à 17h30

Elles auront lieu au :

3 rue Jeanne Maillotte

(4ème étage)

59000 Lille