

**COMMISSION DES USAGERS TRANSPORT ET TOURISME**  
**COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 17 septembre 2020**

**Participaient à la réunion :**

<p><b>TRANSPORT :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Représentants d'Entreprises fluviales de France</li> <li>- Représentant de l'Association Française des Ports Intérieurs (AFPI) : 1 représentant</li> <li>- Représentant de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) : 1 représentant</li> <li>- Représentant de l'Union Nationale des Industries des Carrières &amp; Matériaux de Construction (UNICEM) : 1 représentant</li> <li>- Représentant de l'Association Agir pour le fluvial : 1 représentant</li> <li>- Représentant des Transports et Logistique de France (courtier de fret) : 1 représentant</li> <li>- Représentant des bateliers</li> <li>- Représentant de Norlink ports</li> <li>- Représentant des Ports maritimes</li> <li>- Représentant de la filière céréalière</li> <li>- Région Hauts-de-France</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M. Somers - CFT</li> <li>- M. Rottiers - SARL Fluviatrans</li> <li>- M. Delcourt - EI</li> <li>- M. Demailly - Ports de Lille</li> <li>- M. Desmots - Arcelor</li> <li>- Mme Pacory - EUROVIA</li> <li>- M. Vieren</li> <li>- M. Ringot- LALEMANT</li> <li>- M. Lehu - FL Multimodal</li> <li>- M. Carpentier</li> <li>- M. Becquelin</li> <li>- M. Bourbonnaud - Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)</li> <li>- M. Ratel – SICA</li> <li>- M. Ryndak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Excusé</li> <li>- Excusé</li> <li>- Visio</li> <li>- Présentiel</li> <li>- Excusé</li> <li>- Représenté par M. Hye (Visio)</li> <li>- Représenté par Mme Viviane Dubourg (visio)</li> <li>- Excusé</li> <li>- Visio</li> <li>- Excusé</li> <li>- Visio</li> <li>- Représenté par M. Vereecque (visio)</li> <li>- Absent</li> <li>- Présentiel</li> </ul>
<p><b>TOURISME :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures : 2 représentants</li> <li>- Entreprises Fluviales de France : 2 représentants</li> <li>- Fédération des industries nautiques : 1 représentant</li> <li>- Fédération française des ports de plaisance : 1 représentant ;</li> <li>- Comité national olympique et sportif français : 1 représentant</li> <li>- Fédération nationale de la Pêche : 1 représentant</li> <li>- Représentant le CRT</li> <li>- Représentant des activités nautiques : Aviron</li> <li>- Représentant des activités nautiques : Canoë Kayak</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M. Degraeve - ANPEI</li> <li>- M. Guermonprez</li> <li>- M. Carignant</li> <li>- M. Sion – Port de Wambrechies</li> <li>- M. Larivière - FNPFPMMA</li> <li>- M. Leturque - CRT</li> <li>- M. Bosquelle - Ligue Nord pas de Calais d'Aviron</li> <li>- M. Hemar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- représenté par M. Botin (visio)</li> <li>- Présentiel</li> <li>- Excusé</li> <li>- Présentiel</li> <li>- Représenté par M. Gruszecki</li> <li>- Absent</li> <li>- Excusé</li> <li>- Visio</li> </ul>
<p><b>Participants VNF :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- M. Feret – Directeur territorial adjoint</li> <li>- M. Arzul – Chef de Service SDVE (visio)</li> </ul>		

- M. De Deurwaerder – Chef de la cellule OTF (SDVE)
- Mme Abbaci-Carrere – Responsable de la cellule Gestion exploitation du trafic
- M. Thorel – DIMOA - Chef de la Cellule Etudes amont, Stratégie et Prospective
- M. Desbuisson, DIMOA - Chef de la Cellule Qualité-Sécurité-Environnement-Financement (visio)
- M. Meniszez – Adjoint au responsable d'UTI ESQ (visio)
- Mme Szydłowski – Chargée de mission OTF (visio)

M. Feret ouvre la séance en remerciant les représentants en présentiel mais également les représentants en visio conférence pour la première fois.

## 1 – Retour sur la période récente (confinement, post confinement, situation hydraulique de l'été 2020) – Présenté par M. Feret – M. De Deurwaerder, Mme Abbaci-Carrere)

*Cf diaporama*

Le 16 mars 2020, les allocutions du président de la République et du gouvernement relatives à la lutte contre la propagation du virus covid-19 ont confirmé la mise en place d'un confinement renforcé.

Cela a conduit VNF à mettre en place un plan de continuité des activités de navigation (gestion du Fret, assurer la gestion hydraulique, coordination avec les activités portuaires et logistiques) afin que toute la chaîne de transport par la voie d'eau continue à fonctionner durant cette période de confinement.

VNF a pris plusieurs mesures à partir du 18 mars, début de confinement :

- Suppression du Service Spécial d'Éclusage (SSE),
- Modification des horaires de navigation de 8h à 18h avec pause méridienne entre 12h30 et 13h45 (un éclusier en poste par jour, pour éviter tous contacts) sur le bassin du Nord-Pas-de-Calais en cohérence avec le bassin de la Seine, pour protéger et préserver les agents d'exploitation de VNF (gestion des écluses) afin d'assurer la continuité du service 7 / 7 j.
- Fermeture des déchetteries
- Fermeture du réseau pour la plaisance

Lors de la sortie du confinement le 18 mai 2020, VNF a remis en place une amplitude horaire de 14h (6h30 à 20h30, avec 2 postes sur la journée) avec une interruption le midi afin de nettoyer les postes de travail lors du changement d'éclusier.

A partir du 2 juin, le SSE a été rétabli et les déchetteries fonctionnent à nouveau normalement.

L'expérimentation sur les écluses de Don et de Cuinchy (adaptation des horaires de façon à permettre le transfert des activités sur le port de Santes et le port de Béthune) a été suspendue. Les ports se sont aussi adaptés afin de réussir à effectuer les manutentions nécessaires (chargements et déchargements).

### **Echanges :**

**M. Demailly** précise que les adaptations entre VNF et les ports ont très bien fonctionné. Les clients des ports étaient très satisfaits de cette mise en place (transport de volumes très importants de produits pharmaceutiques ou agro-alimentaires).

**M. Feret** souligne qu'il était important pour VNF de garantir l'exploitation du réseau durant cette période compliquée et remercie les agents de VNF mobilisés durant le confinement.

**M. Sion** confirme que les plaisanciers ne pouvaient plus naviguer, ce qui n'est pas trop gênant en soi. L'impact a été plus important pour les sociétés de transport de passagers qui ne pouvaient plus pratiquer leur activité professionnelle et cela rendait la situation économiquement compliquée. M. Feret précise que le pays était en effet soumis à une limite de déplacement dans un rayon de 1km autour de son domicile, rendant impossible un certain nombre d'activités de loisirs.

Après la période de confinement, VNF a différé le démarrage de la haute saison touristique (à partir du 28 juin) mais a maintenu les effectifs de saisonniers sur les itinéraires de la Sambre, de la Lys et du Saint-Quentin afin de favoriser la reprise d'activités pour les professionnels du transport touristique.

**M. Feret** souligne que cette crise du covid 19 a, cette année, et probablement durablement, un impact pour les professions du tourisme. Il précise que plus de 50 % des plaisanciers du réseau Nord-Pas-de-Calais sont belges, hollandais et anglais.

VNF a tenu un observatoire quotidien des trafics durant cette crise sanitaire et il a été observé une certaine résilience pour le transport fluvial. Des informations de conjoncture économique ont été transmises régulièrement à l'État.

## Situation du réseau au dernier jour du confinement (11/05/2020)

- **Pour le transport**

Il a été constaté une baisse des trafics de plus de 16 % en moyenne, avec une baisse plus importante sur l'Escaut, alors que le trafic sur le canal d'Aire s'est maintenu.

Après un début d'année prometteur (janvier, février), les mois de mars à mai ont lourdement été impactés par la crise (-5 %, -26 % et -30 % en tonnes transportées). La sortie du confinement a entraîné une hausse des trafics en juin de 29 % en tonnes et de 57 % en t-km, dopés par les flux céréaliers pour les exportations vers les pays tiers (hors CEE) et le développement de l'activité conteneurs-trajets pendulaires de l'entreprise Roquette.

On peut également noter que sur la période de confinement, les trafics intérieurs au bassin ont augmenté de 37 %, alors que les flux intracommunautaires ont, eux, baissé de 22 %.

Le trafic sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais s'est plutôt bien maintenu par rapport aux autres bassins fluviaux pour le 1<sup>er</sup> semestre 2020 avec un recul limité à -6 % en tonnes et une croissance de +3 % en tonnes kilomètre.

Le transport pour les filières métallurgiques et les matériaux de construction a été fortement réduit du fait du confinement et de l'arrêt des chantiers.

- **Pour le tourisme**

La reprise post confinement pour la plaisance a été très compliquée. On note une baisse de -67 % du trafic de janvier à juillet 2020 (essentiellement due au non-retour des plaisanciers belges, hollandais et anglais).

Par contre, on constate que les activités nautiques ont connu cet été une belle fréquentation (la population se tournant vers des activités de proximité).

Afin de relancer le tourisme dans la région, VNF a mis en place depuis juin plusieurs mesures afin d'accompagner le tourisme fluvial (campagne de communication, annulation des redevances jusqu'au 21 juin des TPE ou des PME, réduction proportionnelle à la durée de la période de crise pour les péages plaisance forfaitaires).

## Situation constatée au 31 Août 2020 pour le transport

On constate, sur les 7 premiers mois d'activité, une légère baisse des trafics de -5 % en tonnes mais une croissance de +4% en tonnes kilomètre pour le Nord-Pas-de-Calais.

### **Echanges :**

**M. Demailly** demande si on connaît la raison du très bon chiffre pour les produits pétroliers (évolution de 209% des tonnes entre juillet 2019 et juillet 2020).

**M. Arzul** indique qu'une partie de l'explication est purement conjoncturelle. Lorsqu'on compare l'année 2019 avec l'année 2020, on a en fonction du climat, des différences assez importantes de trafics. De plus, la filière énergétique est peu significative dans le Nord-Pas-de-Calais, de ce fait la variation sur le volume est tout de suite très forte.

## Situation hydraulique (dernière quinzaine d'août)

La situation hydraulique pour l'année 2020 a été beaucoup moins difficile que celle de 2019. Les nappes phréatiques ont été relativement bien rechargées en hiver. Par contre, les précipitations sont restées, en moyenne, déficitaires en août. Néanmoins, les fortes pluies, fin août, à l'ouest de la région, ont permis de retrouver provisoirement sur les secteurs concernés, une situation confortable.

Les arrêtés sécheresse pris dans le Nord-Pas-de-Calais ont été reconduits les 30 et 31 juillet 2020, permettant de limiter les usages de l'eau, afin d'avoir des ressources en eau suffisantes pour garantir la navigation. Les bassins de la Sambre, de la Sensée et de l'Escaut sont en alerte sécheresse, le reste de la région est en vigilance.

La Sambre a une gestion hydraulique particulière car elle est indépendante. Le reste du réseau étant maillé, cela permet de réguler les circulations d'eau et les pompages entraînant des économies d'eau.

Il faut différencier les eaux de surface pour lesquelles la situation n'est pas dramatique et les nappes d'eau souterraines ayant leurs niveaux bas (niveaux de nappes recensées par le BRGM).

### **Echanges :**

**M. Demailly** demande si, au niveau des nappes phréatiques, le Nord-Pas-de-Calais a un niveau correct ou s'il est déficient globalement ?

**M. Feret** indique que les arrêtés sécheresses sont toujours en vigueur. Suivant les sous-bassins, le Nord-Pas-de-Calais est soit en alerte renforcée, soit en alerte simple. Les nappes phréatiques sont toujours en deçà des niveaux normaux. Néanmoins, VNF a les apports en eau suffisants permettant d'assurer le bon fonctionnement de la navigation.

- **Delta de L'AA**

Dans la mesure du possible, les biefs sont maintenus à + 10 cm en soutien d'étiage. Les pluies tombées dans l'ouest du Nord-Pas-de-Calais fin août, ont permis d'améliorer provisoirement la situation. Les tirages à la mer sont fortement réduits pour maintenir les niveaux.

- **Deûle-Lys**

Le bief Cuinchy-Fontinettes est maintenu à + 10 cm en soutien d'étiage. Les prélèvements d'eau à Cuinchy pour l'alimentation du bief Cuinchy-fontinettes restent cependant élevés. La tension sur les prélèvements reste donc sensible.

Les débits de la Scarpe, principal apport d'eau du secteur, baissent légèrement (4 m<sup>3</sup>/s), mais restent 30 % supérieurs à ceux mesurés à la même époque en 2019 (3m<sup>3</sup>/s).

- **Sensée-Escaut (bief Pont Malin Goeulzin)**

Sur le Canal du Nord, le système de pompage de recyclage en partie sud du tunnel de Ruyaulcourt a été mis en place et reste suffisant à ce jour.

Sur l'Escaut grand gabarit, aucun impact de la baisse significative des débits de ses affluents (Selle, Ecaillon et Rhônelle).

Sur le secteur de la Sensée, le débit mesuré à Iwuy (Escaut canalisé petit gabarit) reste suffisant pour le maintien du Niveau Normal de Navigation (NNN) du bief Pont-Malin-Goeulzin.

**Echanges :**

**M. Gruszecki** demande où en est le projet sur la petite sensée.

**M. Feret** répond qu'une étude est en cours dans le cadre du schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE). Les différents partenaires du SAGE et notamment la société du Canal Seine-Nord sont largement associés à cette étude. Un retour sur les conclusions de l'étude pourra être fait aux usagers.

**M. Feret** indique que le système d'alimentation du canal Seine-Nord se fera principalement par l'Oise et la Somme. Une étude avec les territoires est en cours (réalisation d'un diagnostic de l'ensemble des opérations et des projets pour définir au mieux le fonctionnement hydraulique global). Il sera demandé à la Société de projet du Canal Seine-Nord de venir présenter le fonctionnement hydraulique du futur canal lors d'une CLU.

- **Sambre**

Sur le canal artificiel de la Sambre à l'Oise, les stations de recyclage ont dû être mises en fonctionnement mi-juin et les vannes du barrage ont été fermées afin de maintenir les niveaux du bief.

Sur la Sambre canalisée, les barrages s'ouvrent toujours très peu. La situation reste tendue entre apports naturels, pertes (évaporation et infiltration), prélèvements et navigation.

**Echanges :**

**M. Gruszecki** demande pourquoi la Sambre avait récemment une couleur orange.

**M. Feret** lui répond qu'effectivement il s'agit d'un des événements de pollution évoqués en début de commission (à priori par du sulfate de fer). Aucun impact sur la faune et la flore n'a été relevé. Des mesures ont été réalisées par L'Office Français de la Biodiversité (OFB - établissement public dédié à la protection et la restauration de la biodiversité en métropole et dans les Outre-mer). Elles n'ont pas révélé de variation du PH de l'eau. L'origine de la pollution n'a, à ce jour, pas été identifiée.

Il indique également que la situation hydraulique actuelle (périodes d'étiage importantes, augmentation des températures, périodes de canicule et réduction du trafic) entraîne une prolifération d'espèces envahissantes. L'ensemble du territoire français est concerné (voies navigables, rivières, marais...). VNF effectue des campagnes de faucardage régulières (arrachage d'hydrocotyle sur la Sambre, de la jussie sur la Lys par exemples). Le faucardage est effectué entre fin mai et fin juin, sur la Lys, la Scarpe supérieure, et en amont de Pont-Malin.

**Mme Dubourg** (visio) évoque également la présence de plantes invasives sur le Canal du Nord, malgré le passage important de bateaux, sur le secteur de Palluel au souterrain de Ruyaulcourt. En particulier en aval des écluses et le bassin de virement entre le souterrain et l'écluse n°7 de Graincourt-les-Havrincourt (une partie est également gérée par la Seine).

**M. Feret** remercie les usagers de faire connaître à VNF les nouveaux « foyers » de plantes invasives qu'ils pourraient découvrir afin de les traiter rapidement pour éviter leur prolifération.

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

Cf diaporama

### Chômage 2020 – Modifications

#### Report

- Canal du Nord du 29/04 au 01/05 et du 11/11 au 13/11 remplacé par une période unique du 12/10 au 17/10
- Canal du Nord - micro chômage du 02/06 reporté au 23/06
- Douai : grand sas chômage prévu du 17 /06 au 26/06 reporté du 21 au 29/09 (cause COVID)
- Douai : petit sas chômage prévu du 08 au 16/06 reporté du 30/09 au 09/10 (cause COVID)
- Corbehem : chômage annulé et remplacé par le chômage de Lallaing du 14 au 25/09
- Vaucelles et Cantigneul : Fin le 11/10 au lieu du 24/10 (réduction de la durée du chômage afin de disposer d'un itinéraire disponible lors du chômage du Canal du Nord)

#### Suppression

- Vitry-en-Artois : 14/09 au 12/10 (suppression par absence de financement)
- Le Bosquet : 12/10 au 24/10 (suppression afin d'avoir un itinéraire disponible lors du chômage du Canal du Nord)

### Proposition de chômages pour 2021 :

#### Canal de Calais

- Pont levis d'Hennuin : 25/02 au 26/02 – maintenance mécanique
- Ecluse d'Hennuin : 01/03 au 05/03 – maintenance hydraulique

#### Axe Dunkerque

- Chômage des écluses de Fontinettes et de Flandres : 21/06 au 11/07

#### Scarpe supérieure

- Écluse et barrage de Vitry : 13/09 au 11/10/2021 (Travaux de restauration du génie civil et des rainures à batardeaux).
- Écluse et barrage de Corbehem : 13/09 au 24/09/2021 (diagnostic)

#### Canal du Nord

- sur tout l'itinéraire : 29/04 au 01/05/2021, le 07/09/2021 et du 09 au 11/11/2021

#### Canal de St Quentin :

- Écluse de Crèvecœur 14 au 24/09/2021 et
- Écluse de Vaucelles du 28/09/2021 au 09/10/2021

### **Echanges :**

**M. Delcourt** (visio) demande s'il serait possible de faire passer les bateaux par le sas mécanisé lors des chômages sur le Canal de St Quentin.

**M. Feret** indique que la question a déjà été évoquée lors d'une précédente CLU. VNF a engagé une étude sur le diagnostic des sas mécanisés de cet itinéraire. La non possibilité d'utilisation de ces sas, est due à l'envasement mais également à l'état des portes ou des organes de manœuvre qui datent de fin du 19<sup>ème</sup> siècle.

Il rappelle que VNF assure prioritairement la maintenance préventive des écluses automatisées pour pouvoir optimiser le fonctionnement du réseau. Lorsqu'une écluse a un sas mécanisé en état de fonctionner, il est bien entendu utilisé.

A noter que l'exploitation des sas mécanisés nécessite des moyens humains, qui, sur les itinéraires avec des écluses automatisées, n'ont pas forcément été maintenus en place. Ils ont été redéployés sur d'autres sites ou sur d'autres missions.

**M. Guermontprez** indique qu'il serait peut-être envisageable de prendre des vacataires lors des périodes de chômage car il y a certainement plusieurs sas mécanisés qui pourraient fonctionner avec du personnel supplémentaire.

**M. Feret** indique que sur le Saint-Quentin, l'offre de service est saisonnière. Le passage des écluses est réalisé grâce au recrutement de vacataires durant la haute saison même si le trafic est fortement en baisse sur ce canal.

**M. Germonprez** confirme la baisse de fréquentation. Il donne en partie une raison à cela. L'envasement et le problème de retournement sur certains secteurs du Saint-Quentin, ne permettent pas d'envisager un itinéraire « conséquent et serein » que ce soit pour la plaisance professionnelle ou pour la plaisance de loisirs. Le risque d'être pris dans les sédiments ne favorise pas l'emprunt de ce canal. C'est donc une situation insoluble.

**Mme Abbaci-Carrere** indique que sur la période d'hiver, il y a 2-3 bateaux/jour et que sur la période d'été, il y a 3-5 bateaux/jour.

**M. Germonprez** fait remarquer qu'il y a 50 ans, le Saint-Quentin était un axe principal et qu'à ce rythme, ce canal va être fermé comme le Canal de Bourgoigne.

Il est demandé s'il va y avoir une modification de l'exploitation du souterrain de Riqueval.

**M. Feret** précise la situation sur le Saint-Quentin en signalant que le toueur va s'arrêter d'ici quelques temps. Les modalités d'exploitation du tunnel vont donc changer. Sur la question de la fréquentation du canal de St Quentin, il fait référence à la politique de VNF d'associer les territoires dans l'aménagement et le développement des voies navigables à vocation touristique.

Il cite l'exemple de la Sambre, un itinéraire fermé dans les années 2000, qui va être réouvert grâce à des investissements lourds (VNF et Région pour 23.5 millions d'euros). Ces investissements n'ont pu être mobilisés qu'à la condition d'une implication des collectivités dans un projet de territoire (développement touristique, points d'arrêt pour visiter des lieux culturels, points de restauration, etc....) et de leur participation aux charges de fonctionnement et d'exploitation du canal.

Sur le Saint-Quentin, une étude a été lancée par la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin et associe l'ensemble des EPCI de l'itinéraire afin de construire un projet collectif permettant de valoriser les activités à proximité de la voie d'eau.

VNF ne peut financer seul tous les projets de restauration qui seraient nécessaires.

**Mme Dubourg** demande si les deux chômages sur le canal de Saint Quentin pourraient être réalisés aux mêmes dates.

**M. Menissez** lui indique que ces chômages sont réalisés en régie (travaux réalisés par du personnel VNF), une seule équipe fera ces travaux et ne pourra donc se doubler.

#### Sambre :

- Écluse de Maubeuge : 04/10/21 au 04/11/2021
- Pont rail SNCF à Aulnoye-Aymeries et Leval (dit Pra de Sassegnies) du 11 au 15 novembre situé dans le bief Berlaimont/Sassegnies

#### Escaut canalisée

- Écluse de Denain : du 06/09 au 11/10/2021
- Zone entre Folien et St Saulve du 19 au 21/03/2021 (Contournement Nord de Valenciennes – Nécessité d'un arrêt de navigation Escaut pour lancement Pont de Type Bow String - travaux du département du Nord)

#### La Marque

- Écluse de marquette : 7 au 18/06/2021 diagnostic des portes et appuis + changement joints

Canal de Furnes (travaux de peinture des ponts levis) :

- Pont levis de Ghyvelde du 26/04 au 30/04
- Pont levis de Zuydcoote du 03/05 au 07/05

#### **Echanges :**

**M. Botin** (visio) demande pourquoi la restauration des deux pont levis du canal de Furnes n'est pas réalisée en même temps car cela entraîne 15 jours de fermeture sur l'itinéraire ?

**Mme Abbaci-Carrere** l'informe qu'il s'agit également de chômages réalisés en régie et que les agents VNF font un premier chômage puis l'autre.

#### **Proposition de chômage pour 2022**

##### Rivière de la Lys :

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

##### Canal du Nord :

- grand chômage quinquennal : 19/09 au 07/10/2022

##### Escaut canalisée :

- Écluse de Bruay sur Escaut : 21/09 au 02/10/2022
- Écluse d'Écluse de Fresnes : 19/09 au 09/10/2022
- Écluse de Pont-Malin : 13/09 au 17/09/2022

#### **Proposition de chômage pour 2023**

##### Axe Dunkerque

- Écluses de Cuinchy, de Fontinettes et de Flandres : 26 /06 au 09/07/2023

##### Canal du Nord

- du 18/09 au 06/10/2023

##### Sambre

- Écluse de Marpent et Etoquies : 02 au 29/10/2023

Les chômages sur l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle sont décalés à 2024 – passage du sas de l'écluse de 110 à 144 mètres (travaux réalisés sur 3 années).

**Echanges :**

**Mme Dubourg** demande si, durant la réalisation du Canal Seine-Nord, le canal du Nord va être plus fortement emprunté par le fret.

**M. Feret** explique qu'un travail avec la société de projet du Canal Seine Nord est en cours, afin d'évaluer l'impact (utilisation) sur le canal du Nord. De plus, à la mise en service du Canal Seine Nord, il y aura une réflexion sur le devenir de Canal du Nord. Ce dernier ne devrait pas être maintenu en navigation sur la totalité de son itinéraire. Certaines sections seront encore navigables, d'autres seront vouées à d'autres vocations (touristiques, réserves hydrauliques, comblement de sections). Des concertations avec les territoires sont engagées sur le sujet afin d'associer étroitement les collectivités sur les futures vocations du canal du Nord.

### 3 – Chômages du canal du Nord d'ici Seine Nord Europe - Présenté par M. Meniszez

*Cf diaporama*

Ces différents chômages de maintenance seront destinés à garantir une continuité de l'exploitation pendant la construction du Canal Seine Nord.

En 2019, un diagnostic sur l'ensemble des ouvrages du canal du Nord a été réalisé. Toutes les portes amont et aval étaient dans un état correct.

Les écluses sont équipées de centrales hydrauliques et alimentent tous les organes de l'ouvrage (portes, vannes) par des canalisations. Ces dernières, vétustes, doivent être remplacées. Pour alléger l'impact de ses travaux sur la navigation, il sera mis en place des microcentrales sur les têtes amont.

Concernant les liaisons de génie civil :

- des portes aval, les pousoirs et patins et chardonnets seront remplacés.
- des portes amont, mise en place d'un nouveau système de fixation en partie supérieure. Il sera identique à celui déjà en place sur les écluses 13 et 14 du CDN (coté DTBS).

Les lisses de guidage des estacades détériorées seront également remplacées.

En 2021, une remise aux normes du tableau général basse tension pour l'écluse 1 sera réalisée, les autres ouvrages seront remis aux normes en 2022.

Des travaux de maintenance sur les grilles des bassins de tranquillisation, sur les clapets de sécurité des pompes de refoulement et sur les boîtes d'attaque des vérins seront également réalisés.

Concernant le souterrain, le remplacement des poutres béton, azobés, lisses inférieures et supérieures sera effectué.

Des travaux de défenses de berges du bief restant en navigation après la mise en service du Canal Saint-Nord seront également réalisés.

Les travaux sur les ouvrages nécessitent leur mise à sec et dans les biefs l'abaissement des plans d'eau. Aussi, afin de réduire l'impact de la gestion hydraulique, les deux chômages de trois semaines en 2022 et 2023 seront programmés en septembre.

En 2021, maintien des chômages de 3 jours de mai et novembre. Les micro-chômages sont remplacés par une journée de chômage en septembre 2021.

L'ensemble des dates de chômages est coordonné entre les deux UTI (ESQ et USN) des deux DT (DTNPdC et DTBS).

**Echanges :**

**M. Feret** indique que la Société de projet du Canal Seine Nord viendra présenter aux représentants des usagers, le projet du Canal Seine Nord lors d'une prochaine CLU. Elle présentera l'avancée du chantier ainsi que le calendrier. Ce sujet sera également présenté en Commission Nationale des Usagers.

### 4 – Présentation par la DIMOA de la poursuite de l'étude sur les garages d'écluse- Présenté par M. Thorel.

*Cf diaporama*

Cette présentation a pour but de proposer aux usagers, une hiérarchisation des garages d'écluses à étudier en priorité afin d'y réaliser des travaux d'aménagement.

La méthode retenue pour l'analyse des garages d'écluses et la pré-hiérarchisation des sites sont expliquées dans le présentation jointe à ce compte rendu.

L'écluse de Quesnoy-sur-Deûle a été sortie de l'analyse car les travaux sur les garages de cette écluse seront effectués lors des travaux réalisés pour l'allongement de l'écluse de 110 mètres à 143 mètres. Ces nouveaux garages d'écluses passeront, de 100 mètres aujourd'hui, à 300 mètres après travaux.

Lors de l'analyse de l'offre existante, il s'est révélé que certains garages d'écluses n'avaient pas une largeur disponible (inférieure à 10 mètres) permettant l'accès de Grand rhénan de 11,40 m (sans ou avec une très faible marge de sécurité) avec le chenal de navigation sachant que le trafic à l'horizon de Seine Nord devrait doubler.

**Echanges :**

**M. Demailly** relève que l'écluse de Grand Carré est fortement concernée par cette problématique de garage d'écluse.

**M. Thorel** explique qu'il faut croiser les deux critères : l'offre et la demande donc le nombre de passages et les capacités d'accueil.

Il existe 16 sites éclusiers dans le Nord-Pas-de-Calais, sans Quesnoy-sur-Deûle, il reste 30 garages d'écluses amont et aval.

Après analyse avec les différents critères de l'étude, les garages d'écluse (amont-aval) à faire en priorité 1 seraient :

- Cuinchy-Givenchy (débouché de Bauvin-Lille)
- Holque-Watten
- Fontinettes et Flandres
- Denain

A priori, pour les priorité 1, le passage de la commande pour les études serait fait pour la fin d'année 2020.

En priorité 2, les garages d'écluse (amont-aval) à faire seraient :

- Lille Grand Carré
- Valenciennes Folien

Pour les priorités 2, le passage de la commande pour les études devrait se faire durant le premier trimestre 2021.

**Echanges :**

**M. Thorel** indique qu'en terme de réalisation de travaux, il serait envisageable qu'ils commencent au mieux en 2023, sous réserve de crédits suffisants et d'études réglementaires supplémentaires.

**M. Demailly** relève une incohérence avec les graphiques présentés. Cuinchy, Lille Grand Carré et Don seraient les écluses les plus contraintes suivant l'étude.

**M. Thorel** indique qu'il s'agit d'une analyse multicritère. L'avis et les besoins des usagers valideront ou non ces résultats. Les écluses de Fontinettes et Flandres sont en priorité 1 car il n'y a quasi rien en terme de distance de sécurité pour faire passer les bateaux.

**M. Lehu** demande si les projections ont été effectuées avec une navigation 24h/24 ?

**M. Thorel** répond que ce paramètre n'a pas été pris en compte. Il est difficile d'évaluer quel sera le flux sur telle ou telle écluse dans le cadre de l'ouverture de la navigation 24h/24.

**M. Thorel** demande aux usagers de valider la priorité sur l'écluse de Cuinchy-Givenchy.

**Mme Dubourg** demande qu'un temps d'analyse soit accordé afin de consulter d'autres navigants. Elle évoque également un problème abordé par M. Carpentier (batelier), relatif à l'« accès » de l'écluse de Grand Carré par les bateliers depuis la sécurisation du site.

**Mme Abbaci-Carrere** répond qu'il s'agit d'une problématique de garages d'écluses et donc d'amarrages en vue d'être éclusé. Sur l'écluse de Grand Carré à Lille, des bateliers veulent pouvoir débarquer leur véhicule des péniches mais le site étant maintenant complètement fermé, cela n'est plus possible.

**M. Feret** se souvient d'échanges qui avaient eu lieu lors d'une précédente CLU à ce sujet. M. Feret explique qu'un certain nombre de souhaits des bateliers avaient été pris en compte sur ce site situé en milieu urbain. Une concertation avec la ville de Lille et la MEL sur les accès des riverains, sur la sécurité et la sûreté des installations de VNF a été réalisée avant les travaux. Néanmoins, il propose de revenir vers les usagers afin d'expliquer l'aménagement retenu.

**Mme Dubourg** indique qu'à Denain, il a été mis en place un boîtier sur le portail de l'écluse afin d'offrir la possibilité aux bateliers de débarquer leur véhicule et de sortir de l'enceinte de l'écluse. Cela fonctionne très bien. Elle ajoute que le fait de sécuriser les sites d'écluses est très bien car cela sécurise également les bateaux présents.

**Mme Abbaci-Carrere** complète en indiquant que le souci est le double emploi du garage d'écluse. Aujourd'hui, la navigation n'étant pas encore en 24h/24, les garages d'écluse servent de stationnement, essentiellement la nuit et les bateliers veulent pouvoir débarquer leur véhicule et faire leurs activités.



Les aménagements de l'écluse de Grand Carré ont pris en compte les situations futures de télé-conduite. Pour résoudre la problématique évoquée par M. Carpentier, Mme Abbaci-Carrere s'interroge sur le fait de trouver à proximité, un site permettant aux bateliers de décharger leur véhicule permettant d'accéder facilement au réseau routier.

**Mme Dubourg** explique que le sujet est plus général. Il peut y avoir des périodes d'attente (parfois plusieurs jours) à une écluse en attente de chargement ou de déchargement de fret à proximité.

**M. Thorel** confirme que les garages d'écluse sont censés être utilisés pour attendre l'éclusage pour des bateliers qui ont un transport et non pour du stationnement de longue durée. Le réseau de la DT étant en sous-capacité au niveau stationnement, il est toléré le stationnement la nuit sur les garages d'écluse.

VNF répond que pour cet usage, les bateliers doivent utiliser dans la mesure du possible les zones de stationnement afin de ne pas pénaliser les bateaux en attente d'éclusage. M. Feret indique que VNF est bien conscient qu'il manque des zones de stationnement et c'est pour cela qu'un schéma est en court de déploiement afin de pouvoir satisfaire au mieux la demande. Dans les opérations de régénération des écluses actuelles, l'objectif est de préparer les écluses au passage du 24 h/24, avec sécurisation des sites.

**M. Feret** conclut en disant que temporairement s'il y a des choses à regarder sur les accès, la question sera étudiée et que VNF reviendra vers les usagers.

**Mme Abbaci-Carrere** indique que l'étude de M. Thorel est réalisée à partir du bateau cible type Grand Rhéna compatible avec Seine Nord, et souhaite savoir si le besoin des usagers de garage d'écluse (aval rive gauche) sur Cuinchy, est un besoin de stationnement en attente d'éclusage ou plutôt du stationnement de longue durée. Il semble qu'avec la proximité du port de Béthune, il y a des soucis pour le stationnement de longue durée.

**M. Demailly** répond que les deux sont souhaités mais avec une priorité pour les garages d'écluse.

**M. Thorel** explique qu'il ne faut pas se limiter au nombre de bateaux mais au fait que des bateaux peuvent arriver en même temps sur l'écluse, ce qui congestionne le périmètre.

**M. Lehu** indique que le bief entre l'écluse des Fontinettes et l'écluse de Flandres est très court. La partie intérieure est traitée en priorité. De ce fait, le temps d'attente à l'écluse est beaucoup plus important que le temps de traversée. Il n'y a donc pas d'intérêt à avoir des zones de stationnement entre les deux écluses. Il serait certainement judicieux de jumeler ces deux écluses.

**M. Thorel** confirme que pour ces motifs, les écluses de Fontinettes et Flandres seront traitées en même temps (prise en compte de la problématique de la gestion hydraulique). L'écluse de Fontinettes a une grande hauteur de chute (13 mètres) avec une durée de bassinée beaucoup plus longue (de 25 minutes) que pour les autres écluses ce qui engendre un amas de bateaux. Les écluses de Fontinettes et Flandres font l'objet actuellement d'études de faisabilité technique en vue d'un allongement/doublement ou fusion des deux en une seule écluse dans le but de fiabiliser la desserte fluviale du GPMD et fluidifier au mieux les trafics attendus sous l'impulsion de la mise en service du canal Seine-Nord.

**M. Feret** prend en compte cette remarque et indique que l'étude relative aux garages d'écluses de Flandres et de Fontinettes (garages d'écluse de Flandres amont et Fontinettes aval à étudier) sera approfondie dans ce sens.

**M. Demailly** demande si le nouveau trafic réalisé par le port de Lille a été pris en compte pour cette étude.

**M. Thorel** répond que les trafics pris en compte pour réaliser l'étude sont les chiffres de 2019. La concertation actuelle permettra d'ajuster le choix des écluses à traiter avec prise en compte de ce type de modification.

**M. Feret** propose de transmettre les présentations aux membres de la CLU et que ces derniers fassent un retour à la Cellule Organisation du Transport Fluvial (OTF) au plus tard pour le 15 octobre 2020 (avec doublement du trafic - priori 1 - 4 à 5 écluses max et priorité 2 - 2 ou 3 écluses maximum). Un retour global sera fait à la DIMOA (M. Thorel) pour prise en compte de l'avis des usagers dans la mesure du possible et dans le respect des contraintes budgétaires.

## 5 – Point sur l'exercice de sécurité prévu sur la Lys du 16 octobre 2020 - Présenté par M. De Deurwaerder

Les membres de la commission locale des usagers avaient été sollicités, par saisine du 04/08/2020, afin de recueillir leur avis sur un exercice de sécurité civile incontournable qui devait être effectué sur la Lys en octobre 2020 et qui nécessitait une interruption de la navigation de 12h à 17H30.

Au vu de la situation sanitaire actuelle, la préfecture de Zone de défense Nord et les autorités Belges ont décidé du report de l'exercice pollution accidentelle initialement prévu le 16 octobre prochain et pour lequel la Préfecture avait sollicité une demande d'arrêt de la circulation fluviale de 12h à 17H30. Cette interruption de navigation n'est donc plus d'actualité.

## 6 – Questions diverses

**M. Demailly** indique que la Société Galloo, implantée à Marquette-lez-Lille, lui a signalé que leur quai est très envasé. Cet envasement serait dû au canal de Roubaix qui viendrait, en l'absence de flux, apporter des sédiments. La société souhaiterait avoir l'approche de VNF sur ce sujet.

VNF rappelle que conformément à la COT signée entre VNF et la Société Galloo, « Le cocontractant sera tenu d'apporter à son installation et à ses frais toutes les modifications devenues nécessaires en raison des travaux d'amélioration et d'entretien qui pourraient être exécutés par Voies navigables de France dans les limites du DPF. **De plus, il devra effectuer à ses frais les dragages d'entretien pour assurer aux bateaux, au droit du quai et jusqu'à l'axe du canal, le mouillage fixé sur la voie intéressée. Les produits de dragages seront déposés en dehors des dépendances de la voie navigable.** »

Néanmoins, VNF informe qu'un dragage pour le recalibrage de la Deûle est programmé en 2021 et 2022. Lorsqu'un dragage est programmé, les détenteurs de COT sont informés de la campagne et peuvent commander directement le dragage à leur charge dans ce cadre afin d'optimiser leurs coûts.

La cellule EGT1 de l'UO de Lille, en charge de l'opération, peut communiquer les coordonnées de l'entreprise en charge du dragage afin que le pétitionnaire puisse engager les démarches ad-hoc

Le dragage de recalibrage concerne le rectangle Va double-sens. Un dragage complémentaire à la confluence de la Marque, n'est, ce jour, pas prévu. S'il s'avérait nécessaire, il ne pourrait être programmé que dans un délai de 3 ans (obtention des autorisations réglementaires (PGPOD) + programmation de crédits).

**M. Lehu** insiste sur le fait qu'il serait nécessaire de pouvoir communiquer entre les services belges des voies navigables et VNF concernant tous les sujets et tout particulièrement sur les programmations de chômages. VNF s'y emploie et cherche des solutions pour améliorer les échanges entre les deux structures.

\*\*\*\*\*

**M. Feret** remercie les participants et clôt la séance.

\*\*\*\*\*

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

Jeudi 26 novembre 2020 - 14h30 à 17h00 (sous réserve)

**3 rue Jeanne Maillotte**

**(4ème étage)**

**59000 Lille**