



Paris, le 15 avril 2021

**Compte rendu de la sous-Commission
Locale des Usagers de la Marne et des
canaux de Picardie et Champagne-
Ardenne**

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

Lieu et date : Visioconférence, le lundi 22 mars 2021

Affaire suivie par : Raphaël Tillinac (courriel : raphael.tillinac@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Raphaël Tillinac

Diffusion : Participants

Président de la Sous-Commission Locale des Usagers CPCA/Marne	
Monsieur François LANDAIS	
Représentants des intérêts de l'activité « Transports »	
M. DELCOURT (E2F) M. DUBOURG (E2F) M. FOUQUIER (E2F)	M. MANCHE (CEMEX) M. SOMERS (CFT)
Représentants des intérêts de l'activité « Plaisance »	
M. DEGRAEVE (ANPEI) Mme HAMMOND (DBA) M. THIEFFINE (ANPEI)	
Autres participants	
M. KOSTRZEWA (CERESIA)	
Représentants de VNF	
M. LANDAIS (directeur adjoint DTBS) Mme. PEIGNEY-COUDERC (directrice adjointe DTBS) M. GATEL (DTBS/UM) M. DULUC (DTBS/UM) Mme LOGEAS (DTBS/UCPCA)	Mme. NOUAILLE (DTBS/UCPCA) M. BALAZARD (DTBS/SGVE) M. GONZALES (DTBS/SGVE) Mme RIFFAUT (DTBS/SDVE) M. TILLINAC (DTBS/SDVE)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction	Contexte/COP	<p><u>Contexte</u></p> <p>Cette sous-CLU intervient près de 2 ans après la dernière (27 mai 2019), l'année 2020 ayant été marquée par la crise sanitaire</p> <p><u>Contrat d'Objectif et de Performance (COP)</u></p> <p>Le COP, contrat passé entre l'Etat et Voies Navigables de France, a été adopté au début du mois de mars 2021. Il fixe pour les 10 ans à venir des engagements et des moyens au service de la voie d'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un objectif principal: augmenter de moitié le volume de fret transporté par voie fluviale d'ici 2030. - Des moyens d'investissement conséquents : augmentation forte de la dotation de l'Etat. Le budget d'investissement est passé de 178 M d'€ en 2019 à 220 M d'€ en 2020. En 2021 et 2022, ce sont 300 M d'€/an qui sont fléchés pour améliorer l'état du réseau. Cette augmentation concerne aussi bien le grand que le petit gabarit. - Une prise de conscience partagée : en plus des moyens financiers, ce COP est aussi révélateur d'une prise de conscience forte concernant un mode de transport en phase avec une époque soucieuse des enjeux écologiques. Il est à noter que VNF travaille de plus en plus en partenariat avec les collectivités au développement des trafics fret, tourisme et plaisance. Cette mobilisation est aussi le signe d'une action au service d'une voie d'eau qui à bien des endroits a souffert d'un sous-investissement ces dernières années, ayant eu pour conséquence directe une dégradation du réseau.
Statistiques de trafics	Bilan 2020 du trafic de marchandises	<p>Au niveau de la Marne et des canaux de Picardie – Champagne-Ardenne, on observe une baisse du trafic de marchandises de 2019 à 2020 (<i>voir présentation</i>). Cette tendance s'explique notamment par le contexte sanitaire.</p> <p>Pour la Marne :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Section Condé-sur-Marne/Bonneuil-sur-Marne : La filière matériaux de construction a subi fortement l'arrêt des chantiers parisiens en 2020 (pour rappel, presque trois mois d'arrêt). Les conteneurs de déchets de VEOLIA navigant entre Gennevilliers et Précy-sur-Marne ont également été touchés par la crise liée à la COVID. On notera cependant une bonne tenue de la filière agroalimentaire avec des flux, certes à la baisse, mais dans une proportion moindre comparativement aux deux filières précédentes. - Section Bonneuil-sur-Marne/Charenton-le-Pont : Les chiffres de l'ensemble des filières sont en augmentation. On notera tout particulièrement la filière matériaux qui, grâce notamment aux travaux du Grand Paris Express, a connu une très forte augmentation des volumes de terres évacuées par la voie d'eau au départ de Bonneuil. <p>Pour les principaux axes de CPCA (canaux de Picardie et de Champagne-Ardenne) :</p> <p>Sur le petit gabarit, on note une baisse des transports de produits agroalimentaires qui ont eu tendance à se concentrer sur le grand gabarit. Les produits métallurgiques ont subi une très forte baisse que l'on retrouve</p>

		<p>au niveau des statistiques globales du bassin de la Seine. L'arrêt des entreprises durant le premier confinement et une consommation moindre de ces produits (notamment dans le BTP) ont impacté cette filière.</p> <p>Le trafic baisse mais résiste, se maintient et se développe même à certains endroits malgré le contexte difficile.</p>
	<p>Bilan 2020 du trafic touristique</p>	<p>La fréquentation 2020 des canaux de Picardie – Champagne-Ardenne et de la Marne par les bateaux de plaisance et les bateaux à passagers est également en baisse (<i>voir présentation</i>).</p> <p>La baisse est particulièrement marquée pour les bateaux à passagers du fait de la dépendance de cette activité à la clientèle étrangère Les perspectives seront directement corrélées à l'amélioration de la situation sanitaire mondiale.</p>
<p>Chômages CPCA et Marne</p>	<p>Bilan des chômages 2020</p>	<p>Pour la Marne, les travaux suivants ont été présentés (<i>voir présentation</i>) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Confortement des berges à Bisseuil • Maintenance du déversoir de Mont-Saint-Père • Travaux de Génie-civil, et de préparation de la rénovation des équipements hydraulique aux écluses d'Isles et de St Jean • Réparation du mur de chute de l'écluse de Neuilly • Réfection des bajoyers aux écluses de Chalifert et de Neuilly <p>Pour CPCA, les travaux suivants ont été présentés (<i>voir présentation</i>):</p> <ul style="list-style-type: none"> • CLM - bief de Vitry-le-François: travaux génie civil (entreprise) • CLM écluse de Châlons: remplacement des joints des portes (entreprise) • Passage Spécial de Riqueval: entretien des lisses – équipe régie (pas d'arrêt de navigation). Les travaux n'ont pas pu être menés du fait du contexte de crise sanitaire. Reportés en 2021. • Tunnel de Bray-en-Laonnois: travaux sur lisses (équipe régie). • CA – Ecluse d'Attigny: étanchéité bois amont et aval + faux busc <p>Selon les usagers, les chômages peuvent parfois donner l'impression d'être finis à la hâte et que la réouverture se fait en urgence. VNF en a bien conscience. L'équilibre à trouver entre la réalisation de l'intégralité des tâches prévues et la nécessité d'avoir des arrêts de navigation les plus courts possibles peuvent parfois donner cette impression. Le principal étant que les travaux soient réalisés.</p>
	<p>Programmation des chômages 2021 et 2022 CPCA et Marne</p>	<p>Présentation des chômages de CPCA et de la Marne (<i>voir présentation et tableau</i>) :</p> <p>Le 2^{ème} chômage prévu sur le canal de l'Aisne à la Marne, pour effectuer les travaux de génie civil sur les écluses 21 (Fosse Rodé) et 22 (Isse), pose question par rapport au périmètre de fermeture s'étendant jusqu'à Sillery. VNF prend note de la remarque et reviendra vers les usagers.</p> <p>Il est précisé que le chômage au niveau du passage de Riqueval n'entraînera pas d'arrêt de la navigation.</p> <p>Les usagers demandent une coordination sur les chômages avec les autres UTI et Directions Territoriales, notamment pour les travaux prévus au niveau de Vitry-le-François. Après vérification pour 2022 les dates de</p>

		<p>chômage pour Vitry le François (du 18/02/2022 au 18/03/2022) sont bien calées avec les dates de chômage de la DT Nord Est, à savoir le canal entre Champagne et Bourgogne (du 18/02/2022 au 18/03/2022) et le canal de la Marne au Rhin (du 21/02/2022 au 27/03/2022).</p> <p>Le support de présentation est modifié suite au signalement par l'UTI Marne d'un arrêt de navigation au niveau du pont de Bisseuil en 2021.</p>
Programme de dragages 2021	Dragages 2021 CPCA et Marne	<p>Présentation des dragages de CPCA et de la Marne (<i>voir présentation</i>).</p> <p>L'essentiel des dragages de CPCA se sont concentrés sur la Canal de la Sambre à l'Oise pour lequel il a fallu draguer plus de 40 000 m3.</p> <p>Les usagers signalent des zones à draguer à Dizy et en amont de Damery/Cumières en plus des zones présentées ce jour.</p> <p>L'ensemble des participants s'accordent sur la nécessité de draguer de façon régulière le réseau.</p> <p>VNF pointe le coût élevé des dragages et évoque des recherches de méthodes alternatives, tel le désenvasement.</p>
Informations sur les travaux	Reconstruction du barrage de Meaux et remise en navigation du canal de la Sambre à l'Oise	<p>Situé sur l'itinéraire Marne, le <u>barrage de Meaux</u> a pour fonction la tenue du bief amont afin de permettre la navigation sur cette section de la Marne. En garantissant la bonne gestion hydraulique de ce bief, il permet l'alimentation en eau potable de l'agglomération meloise ainsi que l'alimentation gravitaire du canal de Chalifert, construit dans le but de pallier les mauvaises conditions de navigation à l'aval immédiat du barrage et dont l'entrée est matérialisée par l'écluse de Meaux. Toutefois, l'état de vétusté des organes de manœuvre et des moyens de bouchure ne permet plus d'assurer convenablement et en toute sécurité la gestion de la ligne d'eau et la maintenance de l'ouvrage. Dans ces conditions, la reconstruction d'un nouveau barrage automatisé pouvant accueillir les équipements d'une microcentrale hydroélectrique a été décidée.</p> <p>Le démarrage des travaux a commencé en aout 2020 au lieu de mars 2020. Ce décalage, dû à la crise sanitaire, a nécessité un recalage intégral de l'opération. La durée des travaux doit dorénavant s'étaler sur 4 ans. La 1^{ère} phase a concerné les travaux sur berges et la passe à poissons. Le montant global de l'opération est estimé à 49 M€. Les travaux n'auront aucun impact pour les usagers.</p> <p>Les usagers souhaitent une vigilance particulière quant à la gestion de la centrale hydroélectrique en période d'étiage.</p> <p>La remise en navigation du <u>canal de la Sambre à l'Oise</u> consiste, pour sa part, à rouvrir la partie nord du canal pour l'activité touristique. Il s'agit d'un projet voulu et porté par les collectivités locales pour rouvrir ce canal fermé depuis 2006 suite à l'effondrement des ponts canaux de Vadencourt et de Macquigny. Pour ce faire, il est prévu la reconstruction de ces ponts-canaux, des travaux de réfection sur les écluses 1 à 22, ainsi que la mise en œuvre d'un programme de dragages. Le coût de l'opération estimé à 12 M€ initialement s'élève dorénavant à 23,5 M d'€.</p> <p>L'objectif de réouverture à l'été 2021 est maintenu malgré le contexte.</p> <p>Les usagers réagissent au fait que le mouillage est garanti à 1,60 m et ne permet pas le trafic des bateaux de fret. VNF souligne que les travaux sur l'itinéraire ont toujours eu pour objectif de rouvrir ce dernier à la seule activité de plaisance, afin de maintenir un équilibre financier entre coûts d'investissement et futures retombées économiques.</p> <p>VNF précise également que le « mouillage garanti » comprend l'enfoncement du bateau avec le pied de pilote.</p>

		<p>Les usagers s'interrogent sur les horaires de navigation prévues, notamment entre 12 et 14h.</p> <p>Un bilan sur les horaires d'ouverture sera effectué après une année de mise en service.</p>
Informations sur l'évolution de l'offre de service	Marne	<p>L'UTI présente deux actions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un quai d'amarrage à l'aval de l'écluse de Vaires (2021-2022) - Mise aux normes de la signalisation aux abords des ouvrages (2021). <p>Les usagers alertent sur la généralisation de l'installation de feux d'entrée et de sortie d'écluses à LED, qui sont aveuglants.</p> <p>VNF prend note du problème et apportera une réponse en lien avec les UTI concernées.</p>
	Canal de l'Oise à l'Aisne	<p>L'offre de service reste inchangée sur le canal, mais les jours de fermeture sont homogénéisés avec le reste du linéaire : à compter du 1^{er} juillet 2021, le 1^{er} novembre sera fermé et le 14 juillet, ouvert.</p> <p>Les usagers réagissent au fait que les délais d'intervention puissent être allongés du fait d'un secteur couvert plus grand.</p> <p>VNF répond que le délai d'1 heure maximum sera respecté, en conformité avec le COP.</p>
	Prototype de réarmement à distance des écluses	<p>Le développement d'un prototype de réarmement des écluses à distance est un projet national mené par VNF. Pour la DTBS, ce projet est développé sur le canal latéral à la Marne. Il a fallu faire passer la fibre optique au fond du canal le long de la berge. La présence de la fibre n'empêchera aucun dragage prévu d'être effectué.</p> <p>Le suivi des pannes devrait s'en trouver amélioré.</p> <p>VNF souhaite d'ailleurs un retour de la part des usagers une fois la mise en service effective pour connaître leurs avis.</p> <p>Les usagers s'interrogent sur la présence d'un seul PC au niveau de Mont de Billy pour dépanner l'ensemble de l'itinéraire.</p> <p>VNF assure que si un site centralise l'ensemble des demandes, les agents resteront réactifs à répondre, car plusieurs équipes seront toujours disséminées sur l'itinéraire.</p>
	Suppression PC de Châlons et du site de Beaumont-sur-Loivre et essais passage libre souterrain de Riqueval	<p>L'offre de service n'est pas modifiée suite au transfert du PC de Châlons et du site de Beaumont-sur-Loivre au Mont de Billy.</p> <p>Des essais sont en cours jusqu'en avril/mai au souterrain de Riqueval pour étudier la qualité de la voûte et les émissions de particule. L'objectif est d'envisager un passage libre fin 2022/2023. C'est un travail commun avec la préfecture et le SDIS. Les bateliers souhaitent être associés à la démarche. Un retour est prévu de l'UTI à l'été 2021 aux bateliers.</p>
Actualité des projets relatifs au développement touristique	Projet à titre expérimental de bateaux électriques sur la Marne	<p>Une convention de gouvernance a été signée avec la communauté d'agglomération Pays de Brie Coulommiers, pour une exploitation multi-sites. Dans le cadre de cette convention, une expérimentation doit être</p>

		menée pour le développement d'une activité de bateaux électriques à la Ferté-sous-Jouarre. Elle nécessite la mise en place d'un ponton de 36 m Une consultation des usagers a déjà eu lieu l'année dernière par voie dématérialisée.
	Canal des Ardennes – Châlons-en-Champagne – Canal de la Sambre à l'Oise	<p>Canal des Ardennes : Réouverture à la navigation de la partie fermée au mois de mai 2021. Un contrat de canal est en cours d'élaboration, sous l'égide du préfet des Ardennes. Des travaux de dragage sont en cours et des bathymétries seront effectuées.</p> <p>Châlons-en-Champagne : Le projet de stades d'eaux vives a été abandonné faute de candidat. Nouveau partenariat en cours avec la communauté d'agglomération.</p> <p>Canal de la Sambre à l'Oise : Pour préparer la réouverture, mise en place d'une stratégie de développement touristique autour de 3 axes : <ul style="list-style-type: none"> - Valoriser le foncier, la patrimoine et l'offre d'accueil des visiteurs - Redynamiser la notoriété de l'axe par la mise en produits - Promouvoir l'intérêt touristique de la Sambre auprès d'un large public </p>
Zones vertes	Cumières	VNF présente l'emplacement à régulariser, déjà utilisé depuis quelques années. Pas de remarques. Avis favorable des usagers.
	Lagny-sur-Marne (port privé)	VNF présente l'emplacement à régulariser ; déjà utilisé depuis quelques années. Pas de remarques. Avis favorable des usagers.
	Lagny-sur-Marne (embarcadère et halte fluviale)	VNF présente l'emplacement à régulariser ; déjà utilisé depuis quelques années. Pas de remarques. Avis favorable des usagers.
	Ferté-sous-Jouarre (halte des 2 rivières)	VNF présente l'extension du périmètre de la zone autorisée. Une vigilance particulière est à apporter sur cette zone pour faire respecter le stationnement. Avis favorable des usagers L'ANPEI rapporte avoir été consultée par le maire de la Ferté : l'association privilégie des catways en biais plutôt que perpendiculaires aux pontons.
	Ferté-sous-Jouarre (halte fluviale de l'Ile Cartier)	Régularisation du périmètre de la zone autorisée pour la halte fluviale. Avis favorable des usagers.
	Bourg et Comin	Installation d'un ponton de 27 mètres pour l'accueil de bateaux électriques, à côté de la halte nautique existante. Les usagers attirent l'attention sur la largeur étroite du canal à ce niveau.
Plan d'actions pour les plantes	Plan d'actions VNF	La réflexion est menée à l'échelle de l'ensemble de VNF concernant les plantes aquatiques invasives. Un travail est en cours à plusieurs niveaux : <ul style="list-style-type: none"> - La connaissance des plantes. L'objectif est de mieux connaître les plantes concernées. Une thèse est actuellement menée avec

<p>aquatiques envahissantes</p>		<p>l'Université de Lorraine pour mieux connaître les processus chimiques en jeu et les meilleurs moyens de luttés.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une phase de test avec l'emploi de techniques différentes sur plusieurs canaux à l'échelle de VNF. - La publication d'un marché à l'échelle des UTI Marne et CPCA pour remédier « dans l'urgence » à la prolifération. <p>Concernant la DTBS, un programme de zones à traiter en priorité a été présenté au Siège de VNF. Les zones retenues pour 2021 devraient être connues le 30 mars au plus tard. Le coût de traitement est très élevé en cas d'arrachage. A titre d'exemple, l'UTI CPCA a investi plus de 200 000 € en 2020 pour deux zones de faible dimension. L'efficacité de la lutte est aussi en question puisqu'on constate un retour des plantes au bout de 2/3 ans. L'ANPEI confirme qu'en effet, plus on coupe, plus ces plantes invasives repoussent, et préconise un arrachage à la racine.</p>
<p>Expression des usagers</p>		<p>Les usagers questionnent la campagne d'élagage et de dragage sur les Canaux de Picardie et Champagne-Ardenne et sur la Marne. Réponse de VNF : Cette année les moyens d'élagage pour CPCA se sont concentrés sur le CSO, les seules interventions seront donc les interventions d'urgence. VNF réalise un programme annuel d'élagage et de dragage, avec chaque année des interventions sur une partie du linéaire concerné. VNF pointe également des difficultés pour les zones sans chemins de service où le seul accès est par voie d'eau (sur le canal de l'Oise à l'Aisne et pour une partie du canal des Ardennes).</p> <p>Les usagers questionnent sur la reprise des lisses de protection sur CPCA. Réponse de VNF : un travail d'inventaire sur la situation est en cours. Une priorisation des travaux de reprise sera faite au 1er semestre 2021 afin de déterminer les estacades qui seront reprises ainsi que la technique de reprise pour un coût soutenable pour VNF.</p> <p>Les usagers rapportent un problème d'amarrage en cas de crues au niveau de l'écluse de Celles-sur-Aisne. Réponse de VNF : Les bateaux avalants ne peuvent plus naviguer du fait d'un arrêt de navigation dès que la cote de 4.80m est atteinte. Le stationnement s'effectue donc à l'amont de l'écluse double de Celles-sur-Aisne. VNF va vérifier la longueur d'amarrage et ajuster si nécessaire.</p> <p>Les usagers souhaitent savoir quand les horaires seront uniformes sur l'ensemble du canal de l'Aisne à la Marne. VNF répond que le sujet sera étudié et traité dans le cadre d'une fusion de secteurs prévue début 2022.</p> <p>Les usagers regrettent le manque d'homogénéité des horaires sur la Marne. VNF précise que les horaires ont été étendus à une durée de 12h / j et qu'ils sont adaptés à la fréquentation des bateaux.</p> <p>Les usagers jugent anormalement long le fonctionnement des écluses de Chalifert, Meaux et Neuilly depuis le changement de système.</p> <p>Les usagers font remarquer qu'une barge gêne au niveau du port de commerce de la Ferté. VNF propose de le signaler à Ports de Paris, gestionnaire de ce port.</p>

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