

COMMISSION DES USAGERS TRANSPORT ET TOURISME
COMPTE-RENDU DE LA REUNION DU 25 novembre 2021

Participaient à la réunion :

<p>TRANSPORT :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Représentants d'Entreprises fluviales de France - Représentant de l'Association Française des Ports Intérieurs (AFPI) : 1 représentant - Représentant de l'Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) : 1 représentant - Représentant de l'Union Nationale des Industries des Carrières & Matériaux de Construction (UNICEM) : 1 représentant - Représentant de l'Association Agir pour le fluvial : 1 représentant - Représentant des Transports et Logistique de France (courtier de fret) : 1 représentant - Représentant de Norlink ports - Représentant des Ports maritimes - Représentant de la filière céréalière 	<ul style="list-style-type: none"> - M. Somers - CFT - M. Rottiers - SARL Fluviatrans - M. Delcourt - EI - M. Demailly - Ports de Lille - M. Desmonts - Arcelor - Mme Pacory - EUROVIA - Mme Dubourg - M. Ringot- LALEMANT - M. Lehu - FL Multimodal - M. Becquelin - M. Bourbonnaud - Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) - M. Ratel – SICA 	<ul style="list-style-type: none"> - Présent - Excusé - Excusé - Représenté par M. Drapier - Excusé - Représenté par M. Bourbotte - Excusé - Excusé - Présent - Absent - Représenté par M. Vereecque - Excusé
<p>TOURISME :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Association nationale des plaisanciers en eaux intérieures : 2 représentants - Entreprises Fluviales de France : 2 représentants - Fédération des industries nautiques : 1 représentant - Fédération française des ports de plaisance : 1 représentant ; - Comité national olympique et sportif français : 1 représentant Soit : <ul style="list-style-type: none"> • Représentant des activités nautiques : Aviron Soit : <ul style="list-style-type: none"> • Représentant des activités nautiques : Canoë Kayak - Fédération nationale de la Pêche : 1 représentant - Représentant le CRT - Dutch Barge Association 	<ul style="list-style-type: none"> - Mme Ackermans - M. Degraeve - M. Guermonprez - M. Carignant - M. James - M. Bosquelle - Ligue Nord pas de Calais d'Aviron - M. Hemar – comité régional de canoë-kayak - M. Larivière - FNPFPMMA - M. Leturque - CRT - M. Marsland 	<ul style="list-style-type: none"> - Présente - Présent - Excusé - Excusé - Excusé - Excusé - Excusé - Présent - Excusé - Absent - Présent
<p>Participants VNF :</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Matrat – Directeur territorial adjoint - M. Arzul – Chef de Service SDVE - M. Dumortier – Chef de la cellule OTF - M. Couplet – Chef de la cellule EGT2 - M. Decroix – Chargé d'opérations – DIMOA Lille - M. Desbuisson, DIMOA - Chef de la Cellule Qualité-Sécurité-Environnement-Financement - Mme Szydłowski – Chargée de mission OTF - Mme Ricart – VNF Siège – Direction du développement 		

Monsieur Matrat ouvre la séance et excuse Mme Masson, retenue par une autre réunion. Il remercie les participants pour leur présence au Cerema ce jour, afin de pouvoir échanger plus facilement qu'en visio conférence. Il explique que la Direction Territoriale du Nord-Pas-de-Calais a la volonté de renforcer l'intérêt de la commission locale des usagers auprès de ses membres en y apportant des modifications. La commission locale des usagers participe au développement de la concertation entre VNF, tous les usagers de la voie d'eau et les territoires. C'est un lieu de partage d'informations sur les activités de VNF. Cette commission se veut la plus ouverte possible. Au travers des échanges ou des remontées des adhérents de chaque entité présente à cette commission, VNF peut réajuster ou adapter ses projets dans le cadre général du contrat d'objectifs et de performance de VNF (COP).

Interview d'Arnaud Colson, président de la Commission Nationale des Usagers (CNU)

La CNU a pour objectif d'échanger sur les conditions de navigation et les services aux usagers de la voie d'eau. Elle se réunit 3 à 4 fois par an et regroupe à l'échelle nationale des représentants de VNF, de l'activité transport et de l'activité tourisme et loisirs (plaisanciers, sports nautiques, ports).

Ces RDV sont très attendus : c'est un lieu d'échange constructif. C'est avec les usagers que l'activité sur le réseau fluvial existe !

Les usagers comme VNF ont un objectif commun de développement de l'activité fluviale (et fluvestre !) et les échanges permettent d'adapter au mieux notre offre aux besoins des utilisateurs. On y traite de la programmation des travaux et de la définition des périodes de chômage, des conditions de navigation et des services aux usagers, des horaires et jours d'ouverture du réseau, mais aussi de sujets d'orientations stratégiques et de l'actualité du secteur.

Il existe aussi des Commissions locales des usagers (CLU) qui se réunissent 2 à 3 fois par an et ont un périmètre territorial délimité.

M. Matrat invite tous les membres à faire connaître ce film à leurs adhérents et collègues.

1- Proposition de pistes d'amélioration de la Commission Locale des Usagers de la DT Nord-Pas-de-Calais et de dates pour 2022 - Présenté par M. Matrat

Propositions d'amélioration du fonctionnement de la CLU Nord-Pas-de-Calais

Cf diaporama

Il est rappelé rapidement aux membres le fonctionnement actuel de la CLU, en remarquant que lors de ces CLU, il y avait plutôt des informations descendantes, ce qui ne répondait pas forcément aux objectifs d'en faire un lieu d'échange.

Les trois commissions actuelles (avril, septembre et novembre) étaient liées à la vision des chômages sur les années à venir. En septembre, la DT remonte au siège les propositions de programmations budgétaires (demandes de chômages et perspectives larges des arrêts de navigation), en principe en novembre, la DT est censée connaître la programmation de l'année N+1 mais cette année, la DT est dans l'incertitude car le conseil d'administration n'a pas encore délibéré.

Echanges :

M. Arzul demande aux membres quelles utilités trouvent-ils dans la commission locale ?

Mme Ackermans répond qu'elle vient pour améliorer le système actuel et pour faire évoluer la voie d'eau, en remontant ce qui se passe sur le terrain. Elle précise que les usagers doivent être en contact avec les décisionnaires afin de connaître les projets suffisamment en amont, et que les réalisations faites correspondent aux besoins des usagers et pas simplement aux propositions d'un bureau d'études.

VNF a réfléchi à un autre mode de fonctionnement et propose différentes améliorations mais M. Matrat insiste sur la nécessité d'avoir l'avis des membres afin de construire conjointement ce nouveau fonctionnement.

1. Elargissement du collège d'experts sans voix délibérative

M. Somers est favorable à l'élargissement de cette commission à d'autres membres, comme des professionnels de la voie d'eau, des chargeurs, des logisticiens et même des clients. L'intérêt est de partager les bonnes pratiques, qu'elles soient inter région (en France) ou européenne mais il ne faut pas non plus que cela devienne « un fourre-tout ». Ce qui peut être également efficace, serait de créer des groupes de travail sur des sujets particuliers afin de cibler les interlocuteurs concernés. Ces groupes de travail pourraient ensuite rendre compte de leur analyse, à l'ensemble des membres de la commission locale lors d'une CLU.

M. Matrat reprend donc la proposition de M. Somers, si un sujet est abordé en commission locale et que les membres estiment qu'il est suffisamment intéressant pour y consacrer du temps, on identifie un potentiel groupe de travail pour y réfléchir et lors d'une CLU suivante, rendre compte de son avancement. C'est effectivement un travail collaboratif qui pourrait être très intéressant.

M. Drapier indique que le premier intérêt de cette commission est l'information descendante ou ascendante, même si elle est plutôt descendante, ce qui n'est pas gênant car les usagers sont à la recherche d'informations. Le deuxième point est de pouvoir discuter entre membres pour savoir quelles sont les sensibilités différentes d'un problème à un autre. Le fait d'élargir le nombre de membres est intéressant mais il faudrait adapter l'ordre du jour aux membres invités pour éviter que les discussions ne soient pas constructives.

M. Matrat répond qu'il n'est pas possible d'adapter la CLU aux membres invités mais que VNF pourrait informer suffisamment tôt de l'ordre du jour, pour que les membres intéressés puissent se libérer et participer à la commission locale.

2. Sollicitation des membres « élus » sur leur souhait de sujet

M. Arzul demande aux membres comment sont collectées les questions de leurs collègues, à faire remonter auprès de la commission locale des usagers.

M. Somers informe que E2F a un site intranet sur lequel les dates de chaque commission sont rappelées et il est demandé aux adhérents de faire connaître leurs questions ou problèmes. Un rappel leur est également fait. Il regrette que le sujet du retour d'expériences sur des situations dangereuses et d'accidents, ne soit jamais traité. Il lui semble que cette présentation en CLU permettrait de faire progresser les bonnes pratiques, dans le respect de chacun (coté usagers ou gestionnaires). Une fois par an, il sera possible de répertorier les 10 problèmes majeurs rencontrés sur le réseau (problématiques sur les infrastructures pour les usagers ou des exemples d'utilisation anormale (par exemple : deux bateaux sont passés le week-end du 20 novembre 2021 dans le tunnel de Ruyaulcourt pourtant fermé à la navigation).

Mme Ackermans indique qu'en DT Rhône-Saône, il existe une sous-commission sécurité permettant de mettre « au clair » des incidents survenus sur la voie d'eau. Cela permet aux usagers d'exprimer leur point de vue sur une situation dangereuse ou sur un site accidentogène. Cette sous-commission permet de se servir d'événements passés pour faire de la prévention.

3. Réduction à deux CLU par an et organisation de CLU exceptionnelles courtes sur des sujets particuliers si nécessaire.

M. Matrat propose que si on garde le rythme de 3 CLU, il serait envisageable d'en faire 2 en présentiel et une en distanciel. La CLU en distanciel permettrait de mobiliser plus de membres (artisan batelier en chargement par exemple) mais cela réduit le débat.

M. Vereecque indique que deux CLU par an seraient suffisantes car une CLU en septembre/octobre et une en novembre, c'est très proche, sachant qu'au GPMD, il n'y a qu'une réunion annuelle avec les membres de la batellerie.

Mme Ackermans indique que le 15 septembre, c'est trop tôt pour la saison touristique.

M. Matrat demande par rapport aux cycles d'activités de chacun, si la première CLU se tient entre mars et mai, est-ce que caler une deuxième réunion, première quinzaine d'octobre, serait convenable ? Dans ce cas, les informations sur les chômages ne seraient pas transmises aux membres avant cette période.

M. Lehu répond que s'il y a 6 mois entre les deux CLU, le délai est correct. Du côté chargeurs et transporteurs, le point important est la communication avec les services voisins (coté SPW, il y a plusieurs décisionnaires : Comines et Tournai). Les chargeurs recherchent des informations pour anticiper au maximum leur planning et l'intérêt pour VNF est de pouvoir coordonner le plus finement possible les opérations.

M. Matrat résume l'échange en indiquant qu'il faut une CLU plutôt en début octobre que vers le 15 septembre (plaisance) et avant novembre (chargeurs) et si possible en coordination avec les services belges afin de disposer d'une vision transfrontalière des chômages.

4. Formalisation des questions/réponses des usagers avant la CLU.

M. Matrat explique que l'idée est de mettre en place un dispositif où à la fois les questions posées mais également les réponses que VNF peut y apporter, serait consultable afin de donner de la traçabilité et de la lisibilité pour un meilleur suivi.

5. Envoi des convocations environ 1 mois avant la CLU pour rappel

M. Matrat propose d'envoyer la convocation pour rappel (dates transmises l'année précédente) ainsi que l'ordre du jour un mois avant la CLU. Cela permettra à chaque entité d'identifier les personnes les plus « appropriées » pour y participer.

6. Diffusion des supports de présentation avant la CLU

M. Marsland ne comprend pas pourquoi VNF ne veut pas envoyer les supports de présentation avant la CLU.

M. Matrat lui indique qu'aujourd'hui seuls les tableaux de chômages sont transmis aux membres avant la séance mais que l'envoi d'un maximum de supports avant les CLU est une des améliorations que VNF souhaite mettre en place à l'avenir. Il propose donc de transmettre les supports de présentation sur les sujets de fond au moins 15 jours avant la CLU et pour les sujets d'actualités quelques jours avant la séance.

7. Mise en ligne des comptes rendus sur le site de VNF.

M. Matrat propose de mettre en ligne les comptes rendus dans un souci de transparence pour tous les usagers de la voie d'eau.

8. Possibilité aux membres de participer à la CLU en visio conférence suivant les sujets

M. Matrat rappelle que la tenue des CLU en présentiel permet de meilleurs échanges entre les membres mais aussi entre VNF et les membres. Néanmoins, il serait envisageable si la situation sanitaire l'y contraint, de tenir parfois des CLU en distanciel. Il faut rappeler qu'il est difficile d'avoir à la fois une partie des membres en présentiel et l'autre en distanciel.

En conclusion, les dates retenues pour les CLU de 2022 seront les suivantes : 28 avril, 6 octobre, avec la possibilité d'une réunion intermédiaire en visio sur une thématique plus particulière (si besoin d'arbitrage sur des travaux ou sur des chômages par exemple).

2 – Présentation du portail Borne et Eau et déploiement sur le réseau Nord-Pas-de-Calais - Présenté par Mme Ricart

Cf diaporama

Le besoin d'un outil de gestion des bornes, est parti du constat de l'accroissement de ce contexte règlementaire et des pressions au travers de différents textes (code des transports, loi LOM) pour accompagner le verdissement de la flotte.

Différents dispositifs se mettent en place progressivement (zone à faible émission, engagement de la filière fluviale dans la croissance verte). Depuis quelques temps, deux besoins ont été identifiés : le raccordement à quai (alimenter les équipements et usages domestiques à quai et éviter l'usage de groupe électrogène) et la propulsion électrique (permet d'assurer l'itinérance d'une motorisation 100% propulsion électrique ou hybride rechargeable).

Avec l'ensemble des parties prenantes du territoire, pour voir de quelle manière et à l'aide de quel service VNF pourrait les accompagner, avec une méthode basée sur l'usage des différents types d'usagers (fret, tourisme ou plaisance) et de leurs besoins spécifiques.

VNF est engagé sur la stratégie des corridors verts pour 2025 :

- 1- Les principaux axes touristiques du réseau navigable devront être équipés en bornes de recharge pour la mobilité électrique de la plaisance locative et privée,
- 2- Tous les bateaux de fret, bateaux de promenade et bateaux de croisière trouveront le dispositif qui leur convient pour se raccorder à quai et ainsi, ne plus utiliser de groupes électrogènes.

En 2018, une expérimentation a été lancée à l'attention d'une clientèle de bateaux de plaisance locative sur le bassin alsacien. VNF s'est engagé à mailler une partie du linéaire, à savoir sur le canal de la Sarre et le canal de la Marne au Rhin de bornes de recharge, en contrepartie de la production et de la mise en navigation de deux bateaux de plaisance locative (Nicols et Canalou) afin de s'assurer que les attentes allaient bien sur ce type de produit touristique. Au fur et à mesure du suivi qui a révélé un fort taux de satisfaction par la clientèle, VNF a souhaité déléguer la gestion des 10 bornes installées sur ces itinéraires auprès d'un opérateur de recharge plutôt orienté infrastructure de transport terrestre, mais qui a la capacité de gérer pour VNF, la partie fluviale.

En 2021, VNF a signé l'engagement « croissance verte » dont l'objectif est, dans la perspective de la stratégie du corridor vert, de déployer un maillage sur l'ensemble des axes.

En 2022, VNF va déployer le Portail de gestion des bornes : Borne et eau. Dans un premier temps, sur la DTBS puis progressivement sur les autres bassins jusqu'en 2025 sur l'ensemble des principaux bassins touristiques (équipement en bornes de rechargement et en bornes de raccordement pour le fret et la filière croisière).

Une stratégie a été mise en place en s'appuyant sur 4 socles (cf support de présentation) : les différents principes, avoir un maillage adapté aux besoins d'aujourd'hui mais également pour demain, avoir un service fiable, et enfin fournir un service accessible à tous et harmonisé quel que soit le bassin dans lequel on se situe.

Le portail Borne et eau est un service qui existe déjà, déployé par et sur le bassin de la Seine. Il concerne 13 bornes de raccordement à quai entre le périmètre d'Haropa et le périmètre de VNF. L'objectif est de pouvoir intégrer dans un seul et même outil l'ensemble des bornes pour faciliter le parcours de navigation des différents usagers (prochain déploiement de 78 bornes de raccordement sur le bassin de la Seine).

L'objectif de ce portail est double : apporter un service unique et unifié pour les usagers et avoir une vue du besoin d'équipement à mettre en place en terme d'usage, de fréquence et d'implantation pour VNF.

L'utilisateur, par le biais d'une identification (login et mot de passe) va pouvoir suivre la consommation de ses fluides et la facturation qui en découlera, identifier en amont où se trouvent les bornes (caractéristiques techniques de la borne, emplacement sur le réseau, disponibilité, son état (en panne par exemple), etc ...) pour préparer son parcours. Ses consommations lui seront facturées par un système d'abonnement. Dans un second temps, le système permettra à l'utilisateur, de régler ses consommations directement. Cet outil devrait être mis à disposition au plus tôt au printemps prochain pour le périmètre du bassin de la Seine.

Pour le bassin du Nord-Pas-de-Calais, la démarche est inverse. Il existe actuellement un parc de 95 bornes à eau et électricité mais elles ne sont pas communicantes. VNF analyse la faisabilité technique pour les rendre communicantes et de ce fait, pouvoir les intégrer au portail Borne et eau (adaptation du matériel existant si possible). Dans un premier temps, une expérimentation sera effectuée sur une borne, si cela est concluant, l'intégration dans le portail Borne et eau, de l'ensemble des bornes sera réalisé.

En parallèle, concernant le corridor vert, il existe bien deux besoins propres à l'itinérance : les bornes de chargement à quai et les bornes de rechargement pour les bateaux électriques, avec comme axe touristique la Sambre à l'Oise qui fait l'objet d'une projection de maillage en borne de recharge sur l'ensemble de l'itinéraire.

Echanges :

M. Marsland demande quel ampérage sera disponible sur ces bornes.

Mme Ricart lui répond que pour les bornes de recharge électrique, ce sera de 32 Ampères (besoin de la plaisance : pleine batterie de 40 à 60 KW – rechargement en deux heures), ou 63 ampères pour le chargement à quai (pour des péniches hôtels) voire plus pour des bateaux de croisière (jusqu'à 1050 A).

M. Marsland demande si ce sera les mêmes bornes pour les différents types d'usagers.

Mme Ricart indique que les Freycinet ont besoin de la même puissance que les péniches hôtels (bornes actuellement installées sur la DTBS). Les bornes seront donc pour tous les usagers.

M. Marsland demande si les nouvelles bornes auront le même système sur tout le réseau VNF

Mme Ricart répond que le fonctionnement de toutes les bornes devrait être identique sur tout le réseau VNF.

M. Somers insiste sur l'importance du choix de la localisation des bornes, de la nécessité à communiquer sur ce service et son nouveau portail de gestion et sur l'économie en CO2 que cela représente. Il pense que le déploiement d'autres bornes pourrait également être porté sur des secteurs n'appartenant pas à VNF (exemple : Ports, quais, terminaux...).

Mme Ricart lui confirme que ce travail est effectivement en cours (« commission » sur le gain possible en CO2 et financier, aides financières...) auprès des autres interlocuteurs du transport fluvial et maritime.

3 -- Présentation du bilan des travaux service à l'utilisateur réalisé en 2021 sur la Direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais - Présenté par M. Arzul

Cf diaporama

Le programme des travaux service à l'utilisateur est un programme permettant l'amélioration de la qualité d'accueil des navigants sur le réseau. Il est construit de plusieurs manières : soit par des besoins exprimés de nouvel équipement (besoin de passerelle, de bollards etc) ou par des besoins de réparation de certains équipements (lisses..., échelles), ou encore pour mettre en place des équipements déjà présents sur d'autres directions territoriales. Pour exemple, les plaisanciers ont fait savoir qu'il était difficile pour eux de s'amarrer dans certaines écluses car lors de la bassinée, s'il n'y a pas de bollards flottants, les amarrages sont difficiles à enlever des bollards fixes lorsque le niveau varie. Un projet, pour répondre à cette demande, a été mis en place cette année dans le sas de l'écluse de Flandres. Une enquête de satisfaction sera faite ultérieurement afin de recueillir l'avis des usagers sur ce nouvel équipement. S'il convient aux usagers de la plaisance et suivant la « faisabilité » technique des sites, il serait envisagé de le déployer ailleurs. Il existe également d'autres aménagements, plus importants en termes de budget, réalisés le long de la voie d'eau comme la zone de stationnement de Courchelettes, zone comportant deux quais de stationnement et 7 bornes à eau et électricité. VNF s'efforce de répondre au mieux aux différents usagers de la voie d'eau.

Echanges :

Mme Ackermans demande si les angles de l'engravure, où a été posée la barre d'amarrage, ont été arrondis car les cordes d'amarrage risquent de s'user prématurément si cela n'est pas le cas. Elle souhaite également savoir pour quelle taille ou poids de bateau cet équipement est prévu. Elle conseille de mettre un panneau indiquant les bateaux autorisés à utiliser cet équipement. En effet, elle indique que des équipements similaires ont été mis en place sur le canal latéral à la Garonne et que des grands bateaux de plaisance s'y sont amarrés et ont tordu les barres.

D'après l'UTI Flandres-Lys (VNF), des bateaux de 4 à 5 m peuvent utiliser cet équipement. Pour les unités plus importantes, elles peuvent utiliser les croix d'amarrage situées dans le bajoyer et les bollards situés en tête du sas.

4 – Présentation du chantier de réouverture du canal Condé Pommeroeul et de ses récentes adaptations - Présenté par M. Couplet

Cf diaporama

Il s'agit d'une opération du contrat de plan, financé par VNF, la région Haut-de-France, la région wallonne et par l'Europe (pour les études à hauteur de 50 % et les travaux à hauteur de 40 %). Ce canal est envasé depuis 1992. L'objectif est de rouvrir ce canal à la navigation et de le mettre au gabarit 3 000 tonnes (avant envasement, il était au gabarit 1350 tonnes). La réouverture de ce canal, est le plus gros chantier de dragage de France. Il va permettre une liaison directe du réseau grand gabarit au canal du centre en Belgique et faire gagner une demie journée de navigation (soit 30 km) sur le transport fluvial. Cela permettra de développer la zone d'influence du grand port maritime de Dunkerque et également de connecter le bassin d'emploi du valenciennois directement sur le bassin de la région wallonne.

La carte présente dans le diaporama, correspond à l'itinéraire SEINE-ESCAUT, et représente les 1 100 km de voies navigables aménagés dans le cadre d'une décision européenne et dont Seine Nord n'est qu'un élément. Le projet de Seine Nord représente 90 km de voies (pour 4,5 milliards). Autour de Seine-Nord, on aménage l'ensemble du réseau pour l'amener au grand gabarit de 3000 t.

A l'horizon 2030, 1,7 milliards d'euros seront consacrés par les régions Îles de France, Champagne-Ardenne et Hauts-de-France pour le financement de ce projet.

Au total, il sera enlevé environ 1 million de tonnes de sédiments lors de ce dragage (sédiments non inertes, non dangereux faisant certes l'objet d'un traitement encadré mais n'étant pas dangereux pour l'environnement). Il y aura également 500 000 mètres cubes de terre franches extraites. Les sédiments seront déposés dans différents terrains de dépôt (Fresnes sur Escaut, Condé sur Escaut, Maing). Préalablement aux travaux de dragage, des sites de compensations ont été réalisés (anciens terrains de dépôt aménagés en zones humides). Les terres franches seront également déposées sur un terrain de dépôt.

En 2018, le pont de Saint Aybert a été relevé (pont à usage agricole). Ces travaux sont situés dans un secteur très sensible au niveau environnemental entraînant un investissement important (10 à 15 % du budget).

Le démarrage des dragages a eu lieu en septembre 2020, le dragage a été réalisé sur environ 2 km depuis le grand large de Fresnes.

Au printemps 2021 (avril), des traces de présence de castor ont été découvertes. Un travail de collaboration, entre les équipes techniques de VNF et le l'Office Français de la Biodiversité ainsi que la DDTM, a été réalisé, afin de trouver des solutions permettant la reprise du chantier (dépôt d'un dossier de demande de dérogation pour cette espèce protégée en juillet 2021). Des mesures conservatoires ont été mises en place pour ne pas arrêter le chantier trop longtemps.

Un bureau d'études spécialisé a été missionné pour rechercher des preuves de la présence du castor sur le canal (trace de nourritures, trace d'anciennes huttes de castor et mise en place de pièges photo).

Un arrêté préfectoral portant dérogation au titre de l'article L 411-2 du code de l'environnement en vue de la destruction d'habitat et d'individus du Castor européen (Castor Fiber) a été obtenu le 6 aout 2021.

La poursuite du dragage sur la partie centrale ainsi que le terrassement des terres franches sont en cours jusqu'à l'arrêt pour la période hivernale. La plus grande partie des berges est en enrochement. Seuls, un chantier de 126 mètres est en palplanches. Il est situé à la frontière belge. La poursuite des travaux de dragage sera réalisée jusqu'à la frontière belge jusqu'au dernier trimestre 2022, la reprise des terrassements des terres franches et travaux de défense de berges reprendra en mars 2022.

Suite à la découverte de la présence du castor et au retard que cela a engendré, la réouverture du canal devrait se faire fin du premier semestre 2023.

Après la réouverture du canal, l'aménagement des berges sera réalisé. Cela permettra aux collectivités territoriales de disposer d'espaces qui pourront être rendu au public (circulations, lieux aménagés), pour que le canal ne soit pas juste une infrastructure de transport mais quelque chose ayant une valeur environnementale.

Echanges :

M. Lehu demande si les écluses du côté belge seront ouvertes lors de la remise en service du canal Condé Pommeroeul.
M. Matrat confirme en rappelant qu'il s'agit d'un projet réalisé en commun entre la France et la Belgique. Le projet SEINE-ESCAUT mobilise ensemble la France et la Belgique au sein d'un même organe de pilotage (groupement européen d'intérêt économique Seine-Escaut) permettant de suivre l'ensemble des actions et de les coordonner pour que l'axe soit fonctionnel lors de la réouverture du canal.

5 – Point d'avancement du schéma directeur des bassins de virement - Présenté par M. Decroix

La démarche a été la suivante :

- 2019, début des diagnostics des bassins de virement disponibles sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais, pré-hiérarchisation en interne (VNF) ce qui a permis de lancer un schéma directeur toujours en cours actuellement.
- début 2021, définition des priorités 1 où il était urgent d'intervenir,
- fin du second semestre 2021, lancement des marchés de maîtrise d'œuvre et lancement des études préliminaires pour les priorités n°2 pour une réalisation sur du plus long terme pour une mise en service à l'horizon 2025.

Il a été recensé 32 bassins de virement sur la direction territoriale du Nord-Pas-de-Calais (taille, envasement, présence de quai, besoins actuels, projection sur les futurs besoins).

La cartographie incluse dans le diaporama reprend les différents sites recensés et leur priorisation (page 68).

Ces différents recensements ont permis de rédiger trois marché en un : un benchmark. Il s'agit d'un processus d'analyse de ce qui se fait dans le monde et plus particulièrement en Europe pour voir dans quelle condition et comment sont créés les bassins de virement, avec quelle géométrie et comment les adapter. Des éléments ont été extraits de cette étude et ont permis de faire des études de trajectographie et de lancer le marché du Schéma Directeur des bassins de virement. Avec les éléments du benchmark, VNF a testé des géométries retenues à l'aide d'un simulateur 3D et des bateliers qui ont manœuvré dans des conditions très proches du réel. Le choix s'est arrêté sur un trapèze (bassin de virement nommé Cassel) lorsqu'il s'agissait d'une rive. L'entreprise IMDC a retravaillé les tracés des manœuvres de giration en les superposant afin de définir une nouvelle géométrie pour les adapter aux manœuvres des bateaux. Cette trajectoire a été évaluée dans plusieurs simulations avec des vents à 5 beaufort (avec des conditions de courant 4 mètres/secondes) qui est le courant le plus fort qu'on rencontre sur le Nord-Pas-de-Calais. Il répond à l'attente des bateliers, permet un gain d'emprise (- 24 % de terre franches en moins à soustraire) et permet également de rentrer dans des espaces un peu plus exigus. Vu les voies d'eau présentes sur le Nord-Pas-De-Calais, très peu d'emplacement permette la création de bassins de virement (fort contexte urbain).

Sur le planning du schéma directeur du bassin de virement, le benchmark et les dia (diagnostics) et les EP (études préliminaires) pour les priorités 1 sont terminés. La trajectographie est également terminée et va alimenter tout au long le schéma directeur des bassins de virement. Fin novembre 2021, les priorités 2 ont été lancées. Certains projets restent à valider en interne.

La méthodologie de hiérarchisation des priorités 1 a été réalisée, en effectuant l'analyse des trafics actuels et futurs, l'analyse d'une campagne d'interviews auprès des générateurs de trafics (ports de commerce, bateliers), l'analyse des bassins de virement existants au regard des besoins actuels et futurs. La validation des priorités 1 par le Comité technique (COTECH) a eu lieu en décembre 2020 (P1- Bousbecques, Saint-Saulve : opérations engagées, P1.1 - secteurs de Santes et de Béthune : opérations engagées à très court terme et P1.2 - secteur de Arques et de Rouvignies : opération engagées à court ou moyen terme.

Priorité 1 :

Bousbecques : maîtrise d'ouvrage belge

Saint-Saulve : 4 sites toujours en étude (1 site dans le DPF sur la commune de St Saulve et 3 sites hors DPF sur les communes de Fresnes et Escautpont)

Priorité 1.1 :

Santes : 9 implantations potentielles envisagées, mais 3 sites sélectionnés :

- 1- Le premier site est face au parc mosaïque sur la commune de Santes (sur le tracé de l'ancien bassin de virement aujourd'hui impraticable à cause des enrochements). Ce site présente un gros enjeu environnemental en rive gauche car il est situé dans un parc naturel.
- 2- Le second site se situe en aval, en face du port de Santes. Il a comme avantage d'être à proximité du port et d'avoir peu de contraintes. Les géométries optimisées et les géométries sorties du benchmark permettraient de se coller au plus près du rectangle de navigation et d'impacter très peu l'intérieur des terres pour limiter les déblais, par contre, il y aurait une grosse consommation d'emprises agricoles. Le marché de maîtrise d'œuvre est en cours de finalisation. Une analyse Faune, Flore et Habitat (FFH) est en cours.
- 3- Le troisième site est juste à côté du second. Même avantage avec la proximité du port. Même s'il y a la présence d'un pont, la distance nécessaire pour réaliser le bassin de virement est bonne. Il y a une grande ouverture sous le pont permettant une vue dégagée. Le point négatif de ce site est la forte consommation d'emprise agricole également.

Concernant le planning, en juin 2021 a eu lieu la validation des implantations. Le marché sera notifié au 1^{er} trimestre 2022. Au premier semestre 2022, il y aura un retour des études plus approfondies (mise à jour du chiffrage par rapport aux investigations complémentaires). Le but étant de valider un site pour fin 2022, avec plusieurs scénarii.

Béthune. Trois sites ont été retenus : tous se trouvent devant le port.

- 1- Premier site : le bassin de virement actuel qui pourrait être redimensionné.
- 2- Deuxième site : en face du port, se trouvant totalement sur le domaine public fluvial
- 3- Le troisième site : (Egalement face au port) aurait une emprise plus important sur le domaine agricole.

Priorité 1.2

Secteur de *Arques – Aire sur la Lys* : trois implantations possibles.

Secteur de *Denain – Trith-Saint-Léger* : 4 implantations retenues. L'avantage de cette zone est la présence de sept ports dont 3 génèrent plus de 150 000 T de marchandises par an.

Concernant les **priorités 2**, non validé en interne par le comité technique à ce jour.

La cartographie inclus dans le support de présentation (page 88) localise

- en vert les secteurs des priorités 1 validés et présentés ce jour
- en orange les priorités 2, en cours d'études :
 - 1- le secteur d'Aire sur la lys (juste en amont du secteur d'Arques),
 - 2- le bief Grand Carré-Quesnoy-sur-Deûle. Ce secteur est compliqué (milieu urbain, beaucoup de contraintes techniques, peu de places disponibles)
 - 3- le secteur de Annay-sous-Lens est très étendu de par le nombre de ports et la dynamique qui évolue très fortement dans ce secteur.
 - 4- le bief Pont Malin-Denain.

Pour information, un guide des équipements autour des bassins de virement, est en cours de rédaction. Quelques usagers ont été sollicités par le biais du SDVE afin de recueillir leur avis sur la rédaction de ce document. Il ne s'agit pas de standardiser les futurs bassins mais d'une réflexion pour avoir l'avis des usagers sur leurs pratiques et leurs besoins. Cela permet également de faire remonter différentes problématiques non relevées jusqu'à présent sur des équipements qui seraient prévus et pas forcément compatibles avec certains sites. VNF est preneur des réactions des usagers et éventuellement d'échanges sur des sites plus particuliers.

6 – Questions diverses

Plusieurs questions ont été posées post CLU. Les réponses sont apportées en séance. Elles seront jointes à ce compte-rendu.

Echanges :

M. Marsland demande si un dragage sur Merville est prévu cette année et combien de temps se passe entre chaque dragage.

M. Matrat répond qu'un dragage est prévu en janvier-février 2022. La périodicité de dragage est d'environ tous les 3 ans. Il y a une accumulation ponctuelle à Merville apporté par la rivière la Clarence. VNF travaille avec les collectivités territoriales pour qu'elles prennent des mesures pour prévenir le ruissellement de sorte à limiter les dépôts de matériaux.

Pour information, il est désormais possible pour les usagers, d'accéder à l'application « chômage » et suivre les modifications des chômages de l'année en cours via l'adresse suivante : <http://www.vnf.fr/chomage/>
(Identifiant : USAGER – mot de passe : USAGER)

M. Matrat remercie les participants et clôt la séance.

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

Jeudi 28 avril 2022 - 14h30 à 17h00

3 rue Jeanne Maillotte

(4ème étage)

59000 Lille