

Compte rendu de la sous-commission locale des usagers de l'UTI Seine Nord du 7 décembre 2022

Objet de la réunion : Sous-commission locale des usagers de l'UTI Seine Nord

Lieu et date : En visioconférence, le mercredi 7 décembre 2022

Références :

Affaire suivie par : Raphaël Tillinac (Tél : 01 83 94 44 67 – courriel : raphael.tillinac@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Raphaël Tillinac

Diffusion : Participants

Président de la Sous-commission locale des usagers de l'UTI Seine Nord	
Monsieur Guillaume RIBEIN	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
PRUVOST Jocelyne (Chantier PRUVOST) CHATEAU Christian (BPE LECIEUX) BRIEST Didier (GRANOR)	DELCOURT Olivier (Agir pour le fluvial) FOUQUIER Andy (E2F)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
NICOLLET HENRY (Sport Nautique Compiégnois)	
Représentants collectivités locales, chambres consulaires	
PAZDZIOR Jean-Charles (Conseil Départemental de l'Oise) RYNDAK Xavier (Région des Hauts de France) RIVIERE Jean René (CCI Oise) BLIN Claire (Département de la Somme)	GUYON Rosine (Syndicat mixte Port fluvial de Longueuil-Sainte-Marie) DESENCLOS Gautier (Conseil Général de la Somme)
Représentants de VNF	
BRIOIS Ingrid (DTBS/UTISN) CAFFIER Lydie (DTBS/UTISN) DEVEYER Arnaud (DTBS/UTISN)	BOURSEAU Mathieu (DTNPDC) SZYDLOWSKI Christine (DTNPC)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction		<p>Accueil par Madame Stéphanie Peigney-Couderc Monsieur Guillaume Ribein a rejoint l'équipe de direction depuis fin novembre. Il préside la présente sous-clu.</p>
Statistiques de trafics	Bilan sur 9 mois, de janvier à septembre 2022 du trafic de marchandises	<p><i>Présentation par Raphaël Tillinac (voir support de présentation)</i></p> <p>L'année 2022 est globalement marquée par des augmentations sur la plupart des filières. Cette tendance est également observée au national. Légère baisse en tonnes par rapport à 2021 du fait d'un ralentissement des matériaux de construction par rapport à 2022. Une bonne progression sur les produits métallurgiques. La filière céréale est aussi en augmentation par rapport à 2021.</p> <p>Les usagers notent une baisse du transport des céréales sur le 2^{ème} semestre 2022 sur le bassin de la Seine due à un manque de commande. Activité ne redémarrera qu'après les JO.</p>
Présentation USN	Bilan des travaux 2022	<p><i>Présentation par Laurent Dufosse (voir support de présentation)</i></p> <p>Les travaux concernent l'exploitation et la maintenance. L'ensemble des travaux effectués à l'occasion des périodes de chômage sont présentés.</p> <p>Les usagers s'étonnent que les travaux sur automates permettent de ne pas arrêter la navigation alors que sur la Seine amont cela entraîne un arrêt de 6 jours. VNF répond que les travaux ne sont pas les mêmes. Des travaux plus importants sont prévus en Seine amont.</p> <p>Les usagers s'étonnent que rien ne soit fait sur la signalisation des ponts et notamment ceux jugés dangereux (pont de Mours, Couvieux, ...) notamment dans le cadre de l'ouverture du Canal Seine Nord. VNF explique qu'il doit passer par les passerelles d'accès des ponts ferroviaires. La SNCF ne donne plus d'autorisation d'accès, sauf à stopper la circulation ferroviaire, moyennant indemnisation. VNF précise que lors des programmes de travaux/maintenance SNCF une demande d'accès est faite. Une autre méthode consisterait à passer par voie fluviale, ce qui aurait un impact temporaire sur la navigation. Ce sont des opérations compliquées. VNF s'engage à mettre en œuvre les conditions favorables à ces travaux en privilégiant l'accès par voie fluviale. VNF pointe aussi le vandalisme cause d'arrachage et de dégradations de ces panneaux. Des éléments de signalisation lumineuse ont été installés sur certains pont de l'Oise, mais sont rapidement dégradés (les feux sont volés après installation).</p> <p>Concernant la prolongation des chômage les usagers pointent un délai de prévenance trop court à l'écluse de Villeneuve Saint Germain. VNF a attendu l'information formelle du retard du chantier de la part de l'entreprise, confirmation arrivée tardivement. Dorénavant VNF informera dans les meilleurs délais du risque éventuel de retard sans attendre la confirmation formelle.</p> <p>Les usagers se plaignent des câbles de la passerelle de Verneuil en Halatte qui sont pendants par rapport au tirant d'air du Pont et de la présence de piquet qui gêne les navigants. VNF voit la commune en début d'année prochaine et fera le point.</p>

	Planification des Chômage 2023-2024	<p><i>Présentation par Hélène Bumbaca, (voir support de présentation)</i></p> <p>Les chômages prévus sont passés en revue.</p> <p>Chômage ROC 2023: restriction de navigation dans le cadre du projet de télé conduite. Marché en cours de notification donc pas encore de date fixée mais VNF prévient dès que connaissance. VNF précise que ce n'est pas un arrêt de la navigation, et qu'il y aura toujours un sas disponible. Les usagers souhaitent que les travaux soient réalisés le lundi car moins de navigation. VNF confirme avoir bien pris en compte la demande.</p>
Présentation USN	Suivi des demandes des usagers	<p><i>Présentation par Sylvie Nouvion Dupray (voir support de présentation)</i></p> <p>En 2022, plusieurs types de travaux en réponse à des demandes des usagers ont été réalisés.</p> <p>Les usagers insistent sur la nécessité d'augmenter les capacités de stationnement sur l'itinéraire. Les usagers pointent un manque de place à Compiègne, Pont l'Evêque et Verberie pour le fret. VNF cherche à clarifier les zones précitées, notamment en procédant à l'enlèvement des bateaux non conformes.</p>
Projet tiers	Point sur Multirégio et le développement du port de Languevoisin	<p><i>Présentation par Romain TEMPEZ (Groupe NORIAP) et par Nicolas BOUR, ATIL Europe</i></p> <p>Projet porté par le Conseil National de l'Industrie. Les étapes clé de 2022 sont présentées. L'AMO sera sélectionné ce jeudi 8 décembre.</p> <p>Depuis 2020, Nicolas Bour accompagne, à titre de consultant, les industriels dans leur développement portuaire.</p> <p>Multirégio est un projet qui associe NORIAP, Vinci construction, Blanchet, Touax et Eiffage. Il s'agit à la fois d'un projet de développement de plateformes multimodale et d'offre nouvelle de cale fluviale. Il vise à proposer une offre logistique globale intégrant le passage portuaire.</p> <p>Principe d'une barge motorisée et une barge non motorisée en convoi. Les barges sont prévues pour que deux barges soient au gabarit canal du Nord (88 mètres de long), avec une capacité d'emport de 500 tonnes par barge. Une déclinaison au gabarit Freycinet sera prévue ultérieurement.</p> <p>Union Euroseine créée en 2012 : regroupe les coopératives agricoles du Nord de la France et 1/3 de la collecte française de céréales. Objectif de développer une plateforme portuaire à Languevoisin. Financement du MIE pour la phase d'étude.</p> <p>Languevoisin occupe une position stratégique, d'ores et déjà avec le canal du Nord, et à l'avenir avec le CSNE. Proximité avec le port de Nesle.</p> <p>Afin de poursuivre le développement du port de Languevoisin, port d'avenir pour la profession céréalière, des travaux avec la SAFER</p>

		<p>depuis 2013 sont en cours pour aboutir à des accords à l'amiable (95% d'accords obtenus pour une future plateforme de 40 hectares).</p> <p>Sur la future plateforme, plusieurs projets qui utiliseront la voie d'eau :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Projet de stockage de 10 000 tonnes de fertilisants - Production d'énergie renouvelable via un méthaniseur de grande dimension et un électrolyseur pour de l'hydrogène <p>Noriap est déjà relié au canal du Nord sur 3 sites (dont Languevoisin), et génère 300 à 400 000 tonnes par an de fret fluvial. Multi-régio permettra une massification avec des lots de 500 tonnes. Demande à maintenir le canal du Nord jusqu'à Languevoisin (2 km entre Noyen et Languevoisin) pour maintenir ses activités sur le long terme.</p> <p>Par ailleurs, un gisement identifié sur la RAC avec le grand Soisson et sur la Marne entre Bonneuil et Epernay.</p> <p>Intervention des usagers qui ont déjà fait savoir que le choix de gabarit de 40 m de long est une aberration. Le canal du Nord ne manque pas de bateaux, et tous les bateaux actuellement présents sur le canal du Nord pourront prendre les nouveaux trafics. Le projet aurait du sens au gabarit Freycinet et avec des bateaux autonomes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Nicolas Bour précise que ce sont les chargeurs qui demandent des unités entre 200 et 800 tonnes. ⇒ Il n'y a pas de logement à bord, les conducteurs changent tous les 100 km → Les usagers indiquent que c'est une aberration, à l'heure où la profession connaît d'immenses difficultés de recrutement. ⇒ Nicolas Bour estime qu'il faut augmenter l'offre de cale pour stimuler le report modal. Les usagers répondent que la cale actuelle sur le canal du Nord est loin d'être utilisée à plein. <p>Les usagers indiquent que les bateaux de fret ne peuvent plus circuler sur le canal de la Somme car il n'y a plus assez de mouillage. Le département de la Somme invite les représentants de la profession à en discuter avec les services du département.</p> <p>Noriap indique que Multi-régio / Languevoisin ne fera pas concurrence aux autres plateformes actuelles, qui ne pourront pas accueillir la profession agricoles (céréales, engrais), pour des raisons de réglementation ICPE.</p>
--	--	--

	<p>Avancement des travaux du Canal Seine-Nord Europe (CSNE)</p>	<p><i>Présentation par la Société du CSNE : M BIET Pierre-Yves (voir support de présentation spécifique)</i></p> <p>Le chantier du CSNE s’inscrit dans le projet européen de liaison Seine-Escaut.</p> <p>La présentation souligne et détaille l’engagement des premiers grands travaux sur le secteur 1 (Compiègne-Passel).</p> <p>La société du CSNE informe que certaines zones interdites au stationnement/débarquement sont quand même utilisées pendant le chantier quai de Ribécourt malgré les avis à batellerie. Les usagers demandent que les zones interdites au stationnement/débarquement même soient aussi signalées par panneau d’interdiction pour les usagers qui ne recevraient pas les avis à batellerie. La société du CSNE confirme que ces aménagements sont en cours.</p> <p>La fluvialisation du chantier est recherchée (enjeux : environ 9 millions de tonnes de matériaux de carrières sur l’ensemble des 107 km + 1M de tonnes de pulvérulents et aussi de l’acier)</p> <p>La société du CSNE indique un nouveau site internet et une chaîne youtube qui permet de s’informer sur les avancées du projet.</p> <p>Les usagers souhaiteraient doubler les écluses et souhaitent savoir s’il est prévu des emprises terrain pour doubler les écluses. La société du CSNE répond que toutes les écluses ont été conçues en ouvrant la possibilité d’un deuxième sas.</p> <p>Le coût du doublement est estimé à 700 M d’€. Le phasage actuel a permis de boucler le plan de financement pour pouvoir avancer. En l’état le canal permettra une capacité de trafic de 19M de tonnes ; 15 M de tonnes sont espérés assez rapidement peu après l’ouverture.</p> <p>Concernant l’écoulement du trafic, l’objectif de conception est que 90% des voyages doivent se réaliser en moins de 21 heures. Dans des conditions normales autour de 17 heures.</p> <p>Le jour où le canal du Nord est arrêté, le CSNE prendra le relais et la réouverture des portions concernées par le CSNE n’est pas prévu.</p> <p>Les participants demandent si l’alimentation du canal par l’Oise va limiter les inondations. La société du CSNE confirme. Le positionnement de l’écluse de Montmacq permet de réaliser un déversoir. Dès que l’Oise atteindra un certain point de crue l’eau se déversera dans le canal qui lui est capable de prendre une charge 3 à 4x supérieur à l’Oise.</p>
--	--	---

<p>Présentation UOP</p>	<p>Avancement du projet MAGEO</p>	<p><i>Présentation par Benjamin Chamberlin (voir support de présentation spécifique)</i></p> <p>La liaison Seine-Escaut est un programme global de liaison fluviale au gabarit européen Vb entre le bassin de la Seine et le bassin de l'Escaut. MAGEO signifie mise au gabarit européen de l'Oise. Le projet concerne la section de la rivière Oise canalisée entre Compiègne et Creil, au débouché sud du CSNE.</p> <p>Un balisage sur la nouvelle zone de haut-fond est demandé par les usagers (Armancourt et Epinette). VNF entend le besoin et veillera à ce point.</p> <p>Les premiers travaux concerneront le site d'écrêtement des crues. Là aussi un objectif de fluvialisation du chantier est recherché.</p> <p>VNF confirme que la passerelle de Verneuil-en-Halatte n'est pas impactée par MAGEO.</p> <p>Les participants s'interrogent sur les déblais. 2 millions de mètre cube de sédiments de dragage. Une étude est en cours sur la valorisation de ces déblais en utilisant notamment la voie fluviale.</p> <p>Les participants alertent VNF en amont sur la question du passage des camions lors des travaux pour travailler à la planification.</p> <p>VNF précise qu'il n'y a pas de projet d'aire/de bassin de virement avec MAGEO mais évoque le projet de Longueuil Sainte-Marie.</p> <p>Les usagers signalent un problème de cohabitation des usages. VNF travaillent avec les différentes parties pour accompagner au mieux toutes les activités.</p> <p>Demande des usagers sur le pont de Mours qui a fait l'objet d'une clu dédiée sur le sujet en début d'année 2022. VNF informe que le stade d'AVP vient d'être finalisé et permettra d'enclencher le lancement de la phase PRO. Des questions sont encore présentes sur l'emplacement précis des piles de pont. VNF anticipe le positionnement de la zone travaux pour impacter le moins possible la navigation. Travaux prévus en 2026 ou 2027.</p>
<p>Points divers et échanges avec les participants</p>		<p>VNF informe que la déchetterie de Bellerive sera fermée plusieurs mois dans le cadre de travaux des ponts alentours. Cette information sera confirmée par avis à la batellerie avec les dates précises.</p>

M Guillaume Ribein remercie les représentants de la Société du Canal Seine-Nord Europe et les usagers pour leur participation et leur attention.