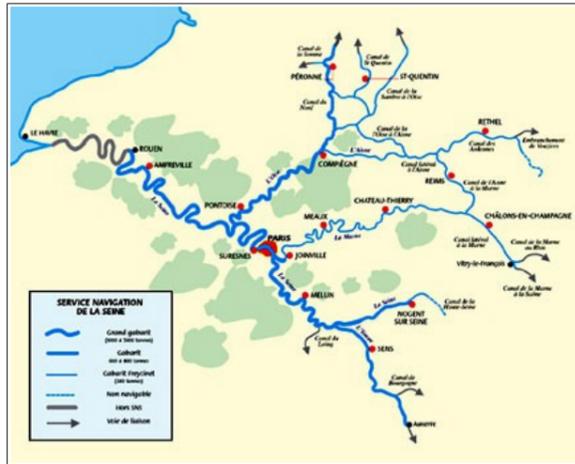


Valorisation du réseau fluvial



Réseau fluvial du bassin de la Seine (Source : VNF)

Le réseau fluvial est particulièrement bien maillé en Picardie, constitué d'un axe structurant Nord/Sud et d'axes à plus petit gabarit. Afin de favoriser le report de trafic de la route vers les modes alternatifs et notamment le mode fluvial, VNF et la Région entendent développer le recours à la voie d'eau.

La présente action vise à réaliser des études et des actions de promotion pour faire connaître le réseau fluvial et opérer une meilleure interaction entre les acteurs du fluvial et le tissu économique régional.

Tableau récapitulatif des montants des opérations fluviales inscrites au CPER 2015 - 2020

Opération	Montant total du projet	Participation Etat (VNF)	Participation Région Picardie	Participation autres financeurs	Union Européenne
Travaux d'approfondissement de l'Oise Creil-Conflans	3,10M€	0,74M€	0,24M€	0,16M€	0,57M€
Etudes de relèvement du pont de Mours	2,47M€	0,59M€	0,19M€	0,12M€	0,45M€
Etude de mise à grand gabarit de l'Oise aval (MAGEO)	19,95M€	4,78M€	1,55M€	1M€	3,65M€
Aire de virement de Longueil-Ste-Marie	3,45M€	0,46M€	0,23M€	1,61M€ (POPI)	1,15M€
Ecluse de Venette	1,73M€	0,77M€	0,38M€		0,58M€
Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite	9,26M€	4,63M€	1,54M€		3,09M€
Remise en navigation du canal de la Sambre	12M€	3M€	1,5M€	1,5M€	
Valorisation du réseau fluvial	0,72M€	0,22M€	0,5M€		

Réalisation et mise en page : Mélanie LIMIER
Sous la direction de Régis AUFFRET

Cartographie : Gauthier CROCHU

La lettre de l'ORT - n°49
Octobre 2015
Directeur de la publication :
Aline BAGUET
Réalisation - impression :
Direction Régionale de
l'environnement et du
logement de Picardie
ISSN : 1299-9733



LA LETTRE DE L'ORT - n°49

Les opérations fluviales inscrites
au CPER 2015-2020 Picardie

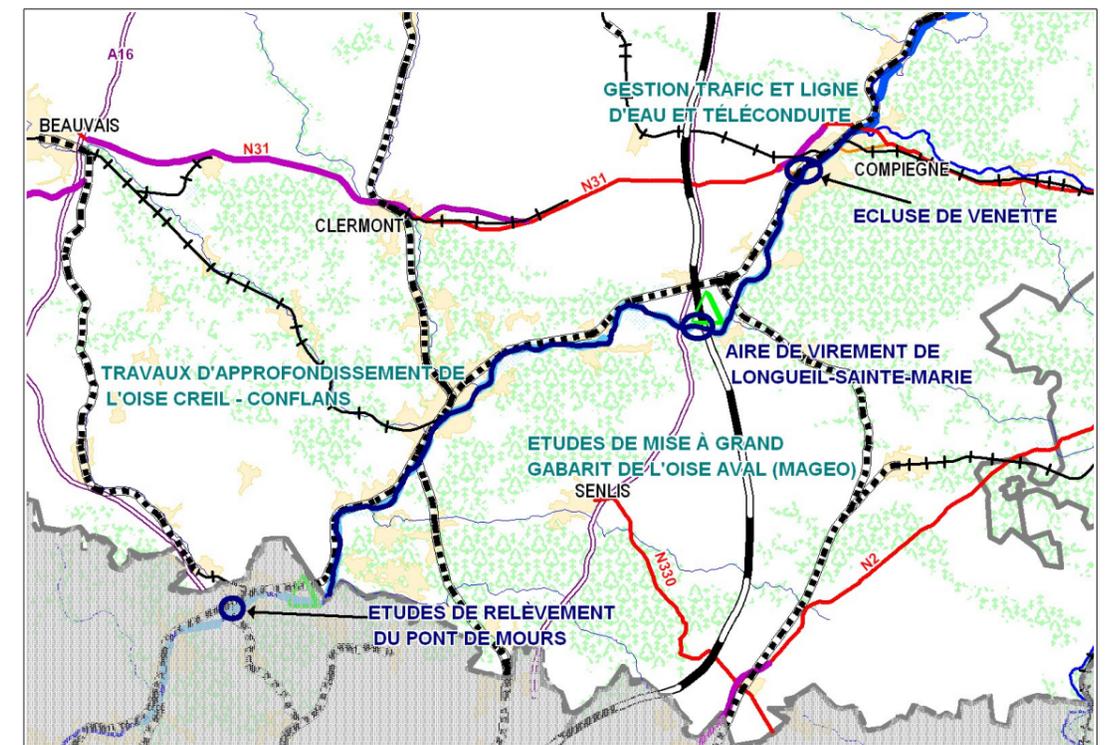
La Picardie bénéficie d'une position géographique privilégiée, au croisement de flux de marchandises européens et nationaux importants : des flux Est-Ouest en provenance ou à destination du Havre et de Rouen et des flux Nord-Sud depuis les ports de la mer du Nord jusqu'au sud de l'Europe. Le réseau fluvial de la Picardie est un réseau à petit gabarit à l'exception de l'Oise, qui offre une excellente connexion de la Picardie au bassin de la Seine.

Le Canal Seine-Nord-Europe permettra de connecter la Picardie aux flux européens à grand gabarit et ainsi de former un vaste corridor de transport de fret à grand gabarit depuis le Havre jusqu'à Dunkerque et au Benelux. Le canal apportera de nouvelles solutions logistiques, une accessibilité des marchandises au cœur des grandes agglomérations, développera les hinterland des ports maritimes français, etc.

Il est nécessaire d'anticiper la future mise en service du Canal Seine-Nord en améliorant dès à présent le niveau de service sur le réseau fluvial à petit et grand gabarit.

I. Les opérations sur l'Oise

Le projet Seine-Escaut est la connexion du bassin de la Seine avec le bassin de l'Escaut. Il vise à établir, sur un axe économique majeur connaissant actuellement une grave congestion routière, un nouveau corridor européen de fret et permettra de constituer ainsi un maillage européen à grand gabarit. Ce projet, retenu par l'Union européenne dans les 30 projets prioritaires au titre du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T), comporte plusieurs sections dont le projet du Canal Seine-Nord Europe entre Compiègne et l'ouest de Cambrai et l'aménagement des prolongements nord et sud. Les aménagements sud sont nombreux et variés sur la rivière Oise.



(Source : DREAL Picardie/SDIT/ATO-ORT)

Observatoire
Régional des
Transports
56 rue Jules Bami
80 040 Amiens Cedex 1
Tél : 03 22 82 25 87
Fax : 03 22 91 73 77
info@ort-picardie.net

L'aménagement de l'Oise

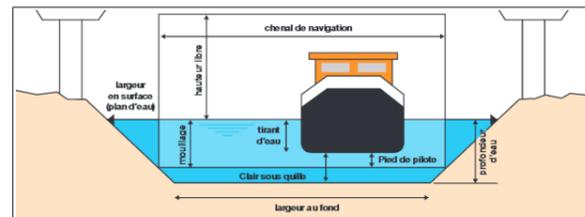
Cet aménagement vise le double objectif de sécuriser les conditions de navigation et d'améliorer la gestion de la retenue normale. Sous maîtrise d'ouvrage VNF, ce programme comprend plusieurs volets :

- La modernisation des ouvrages de navigation - barrages et écluses ;
- L'aménagement du chenal avec les dragages destinés à retrouver un mouillage de 4 mètres dans l'Oise aval ainsi que le projet MAGEO
- Le relèvement du pont ferroviaire de Mours

D'autres aménagements sont prévus au titre du CPER 2015-2020 de Picardie sur l'Oise en complément de ces trois volets.

Ecluse de Venette

Le tracé actuel du chenal rend l'accès à l'écluse de Venette délicat pour les bateaux, avec un risque d'être attiré par le courant vers le barrage et de provoquer, en cas d'accident, des dommages aux bateaux et à l'écluse et une perte de la tenue de la ligne d'eau nécessaire à la navigation. Des études sont en cours pour créer une estacade de guidage d'entrée des convois dans l'écluse afin d'en sécuriser l'accès. Une mise en service est prévu pour 2019.



Rectangle de navigation (Source : VNF)

Travaux d'approfondissement de l'Oise entre Creil et Conflans

Entre 2008 et 2012, entre Conflans-Sainte-Honorine et Creil, des travaux d'approfondissement de l'Oise ont été réalisés afin de garantir un mouillage de 4 mètres. Ceux-ci ont été suspendus en 2013 pour élaborer un plan de gestion pluriannuel des opérations de dragage pour le bassin de la Seine. Suite à l'approbation de ce plan, les travaux ont pu reprendre. Il reste environ 26 000 m³ de dragage à effectuer sur 2 ans.

Etudes de mise à grand gabarit de l'Oise aval - MAGEO

Le projet de mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) est nécessaire pour accueillir le trafic attendu sur la liaison Seine-Escaut. Dans ce cadre, les objectifs de l'opération sont en cohérence et en continuité avec ceux du Canal Seine-Nord Europe. Ce projet consiste en la mise au gabarit européen Vb de la rivière Oise entre Creil et Compiègne soit à un approfondissement de la rivière Oise pour garantir un mouillage de 4 mètres (contre 3 mètres actuellement) et à adapter le chenal de navigation pour permettre le passage de bateaux au gabarit européen (4 400 tonnes, 180 mètres de long et 11,40 mètres de large). Ce projet s'accompagne d'aménagements complémentaires tels que :

- La réalisation de rescindements ponctuels de berges, afin d'améliorer les conditions de navigation ;
- Des travaux de protection des berges ainsi que des travaux de rétablissement de quais ;
- Des travaux d'accompagnement et de mesures compensatoires liées aux impacts résiduels sur l'environnement

Les Contrats de Plan Etat-Région (CPER) 2015-2020 Picardie et Île-de-France financent les études de projet, les acquisitions foncières et les premiers déplacements de réseaux de concessionnaires. Le démarrage des travaux pour pourrait intervenir en 2019.



La liaison fluviale à grand gabarit Seine Escaut (Source : VNF)

Etudes de relèvement du pont de Mours

Le pont de Mours est un pont ferroviaire situé sur l'Oise. Dans le cadre du programme d'aménagement de l'Oise, il nécessite d'être relevé pour garantir une hauteur libre minimale de 5,25 mètres. Ne pouvant interrompre le trafic voyageurs de la ligne Paris-Beauvais, le pont de Mours ne sera pas reconstruit en lieu et place du précédent mais à 20-35 mètres en aval de l'actuel pont-rail avec une hauteur de 7 mètres. Une mise en service du nouveau pont est prévu pour 2022. Les études Avant-Projet - Projet sont financées au titre du CPER.



Vue aérienne du port fluvial de Longueil-Sainte-Marie (Source : VNF)

Aire de virement de Longueil-Sainte-Marie

Le port fluvial de Longueil-Sainte-Marie a été mis en service fin 2013, à proximité de la zone logistique Paris-Oise. L'usage de ce port sera optimisé par la réalisation du projet MAGEO. Dans cette attente, les acteurs locaux estiment nécessaire de disposer d'une aire de de virement pour accueillir les bateaux faisant la navette entre ce site et l'aval. Actuellement, les bateaux doivent remonter jusqu'à la confluence avec l'Aisne pour pouvoir trouver une zone suffisamment large pour se retourner. Cette opération, estimée pour un montant de 3,45M€, est prévue pour une mise en service en 2019.

Gestion trafic et ligne d'eau et téléconduite

Afin que les bateaux puissent circuler tout au long de l'année sur son réseau, VNF régule l'alimentation en eau des canaux en fonction des variations saisonnières et gère la ligne d'eau des rivières grâce aux barrages, ce qui permet de maintenir la navigabilité du réseau en dehors des périodes critiques. Dans un souci de fiabilisation de la ligne d'eau, et en particulier lors des périodes de crues, le CPER prévoit la mise en service d'une gestion centralisée de la ligne d'eau sur l'Oise.

Cette opération, inscrite au CPER, prévoit aussi d'installer un dispositif de téléconduite sur l'Oise. L'objectif est d'améliorer le niveau de service aux usagers de la voie d'eau par l'élargissement de l'amplitude de navigation. L'amplitude de navigation sera portée dans un premier temps à 18h/24h puis à 24h/24h à mesure que la mise en service de Seine-Escaut est proche.

Qu'est-ce que la téléconduite ?

Répondant à une technologie de connexion à distance, la téléconduite permet aux agents, depuis un poste centralisé, de piloter plusieurs écluses et de contrôler le respect des conditions de sécurité. Pour y parvenir, VNF met en œuvre un meilleur suivi du trafic, un système de vidéosurveillance, plusieurs moyens de communication orale avec les usagers, et augmente les niveaux de service.

Trois nouveaux projets sont à l'étude pour une mise en service à l'horizon 2015-2020 : sur la Petite Seine, le canal du Nord versant Picardie, la Moselle et le réseau grand gabarit du Nord-Pas-de-Calais.

II. Autres opérations fluviales

Remise en navigation du canal de la Sambre

La navigation sur le canal de la Sambre à l'Oise est interrompue depuis mars 2006, suite au risque de rupture des ponts canaux de Vadencourt et Macquigny. A cette date, la Sambre connaissait une activité de tourisme fluvial entre le réseau belge et français (500 à 700 bateaux par an).

Afin de permettre aux collectivités locales de porter à nouveaux des projets d'aménagement touristique et de développement liés à la voie

d'eau, les CPER 2015-2020 Picardie et Nord-Pas-de-Calais prévoient une enveloppe de 12M€ pour la remise en navigation du canal de la Sambre.



Pont canal de Vadencourt (Crédit : M. Mahieux)