

n° 006670-01

septembre 2009

Canal de la Sambre à l'Oise et Sambre canalisée

Le devenir de cette voie d'eau

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



CONSEIL GÉNÉRAL
DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE

Rapport n° : 006670-01

**Canal de la Sambre à l'Oise et Sambre
canalisée**

le devenir de cette voie d'eau

établi par

Pierre Verdeaux

Ingénieur général des Ponts et Chaussées

juillet 2009

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

Rapport CGEDD n°006670-01 : le canal de la Sambre à
l'Oise

La Défense, le 29 septembre 2009

Note

pour

Monsieur le Ministre d'Etat, Ministre de
l'écologie, de l'énergie, du développement
durable et de la mer, en charge des
technologies vertes et des négociations sur le
climat

Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé des
transports

Par note en date du 20 mars 2009, vous avez demandé au Conseil général d'expertiser la situation du canal de la Sambre à l'Oise, et les conditions de sa réouverture et notamment :

- de préciser la position des différents acteurs ;
- de faire le point sur différentes études conduites sur la réhabilitation de ce canal et sa valorisation ;
- d'évaluer la faisabilité du transfert de ce canal aux collectivités locales ;
- de préciser l'évaluation du projet de reconstruction du pont canal de Vadencourt et du pont canal de Macquigny et les autres travaux de remise en état du canal ;
- et de proposer un plan de financement.

Je vous transmets le rapport établi par M. Pierre VERDEAUX, ingénieur général des Ponts et Chaussées.

La navigation sur le canal de la Sambre à l'Oise est interrompue depuis mars 2006, suite au risque de rupture du pont canal de Vadencourt. A cette date, la Sambre connaissait une activité de tourisme fluvial entre le réseau belge et le réseau français (500 à 700 bateaux par an), mais n'avait plus aucun trafic commercial.

Le coût minimum de remise en état, pour rétablir la continuité de la liaison fluviale de la frontière belge à l'Oise via ce canal et la Sambre canalisée, est évalué à 8 M€ ; cette enveloppe correspond à la reconstruction des deux ponts-canaux et devrait vraisemblablement être accompagnée par des opérations de défense des berges et de rétablissement de la profondeur du lit.

La prise en charge de cette dépense n'est pas prioritaire pour VNF, qui a cependant proposé aux collectivités d'en prendre à sa charge 25% si elles assuraient le complément du financement.

Le rédacteur du rapport a constaté la mobilisation des élus locaux (région Nord Pas de Calais et département de l'Aisne). Les collectivités sont porteuses de projets d'aménagement touristique et de développement liés à la voie d'eau ; celle-ci représente pour chacun d'entre eux un élément de développement du territoire. Après concertations avec les représentants des collectivités concernées, il propose que la région Nord Pas de Calais et le Conseil général de l'Aisne, éventuellement appuyé par la région Picardie, soient appelés à financer les travaux de reconstruction des deux ponts canaux à hauteur de 50%, l'Etat et VNF intervenant à même hauteur.

Cette reconstruction serait conditionnée à l'engagement des collectivités d'accepter le transfert de la voie d'eau, dans le cadre ouvert par les lois de décentralisation, et la constitution entre elles d'une structure de gestion de la voie d'eau autour d'un projet de territoire. A défaut de réalisation du transfert dans un délai raisonnable (la date citée est le 1^{er} janvier 2013), les collectivités s'engageraient à rembourser le financement apporté par l'État (soit environ 4 M€).

Le transfert du domaine public fluvial devrait être accompagné du transfert des personnels en charge de l'exploitation et de la maintenance (actuellement 52 agents), en tenant compte de l'effort de productivité que l'État impose à VNF, et également du transfert d'une dotation d'entretien calculée sur la base d'une moyenne des 3 dernières années.

Dans le cas où vous souhaiteriez retenir cette proposition, une réunion avec les collectivités concernées serait à prévoir à votre niveau pour arrêter les modalités d'établissement d'une convention cadre et le calendrier de la démarche, compte tenu des prochaines échéances régionales.

Je note par ailleurs que l'audit consacré à la mesure RGPP n°150 – rationaliser l'organisation de VNF-, n'envisage pas une décentralisation du canal de la Sambre à l'Oise et de la Sambre canalisée, mais propose que l'Etat prenne en charge les dépenses liées à la gestion hydraulique, les collectivités assurant si elles le jugent nécessaire les dépenses de fonctionnement et d'investissement liées à la navigation. La participation demandée aux collectivités pour les travaux de reconstruction des ouvrages serait dans cette hypothèse de 8 M€ (et non de 50% de ce montant).

Il sera donc nécessaire que vous arrêtiez la position à prendre sur les propositions du rapport d'audit, préalablement à l'engagement de concertations avec les collectivités.

Le Conseil général, et particulièrement M. Verdeaux, est à votre disposition pour vous apporter tout concours que vous jugeriez utile pour la suite à donner à ce rapport.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf instruction contraire de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.



Claude MARTINAND



Présent
pour
l'avenir

www.cgpc-sg@developpement-durable.gouv.fr

Diffusion du rapport n° 006670-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire général	1 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	1 ex
- le directeur des infrastructures de transport	1 ex
- le directeur des services de transport	1 ex
- le sous- directeur du développement et de la gestion des réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements portuaires	3 ex
- le directeur général de voies navigables de France (VNF)	2 ex
- le chef du service de navigation du Nord-Pas-de-Calais	2 ex
- le chef du service de navigation du Bassin de la Seine	2 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- le secrétaire général adjoint du CGEDD	1 ex
- la secrétaire de la 2ème section du CGEDD	1 ex
- le président de la commission permanente des ressources naturelles (CPRN)	1 ex
- le président de l'autorité environnementale (AE)	1 ex
- le conseiller à la vice-présidence	1 ex
- M. Pierre VERDEAUX	1 ex
- archives CGEDD	1 ex

Sommaire

Résumé.....	3
Introduction.....	5
Les origines de cette mission.....	5
L'organisation de la mission.....	5
1. Première partie : Situation de cette voie d'eau.....	7
1.1. Imbrication des réseaux hydrologique et de navigation.....	7
1.2. Etat des ouvrages et des biefs	7
1.3. Travaux de remise en état.....	9
1.3.1. travaux indispensables avant le rétablissement de la navigation de plaisance sur l'itinéraire.....	9
1.3.2. Programme de travaux à échéance de 5 à 20 ans qui correspondent à d'autres enjeux que ceux du tourisme fluvial.....	11
2. Deuxième partie : Activités sur et autour du canal ; le potentiel de développement.....	13
2.1. Activités de tourisme.....	14
2.2. Activités de transport de fret.....	15
2.3. Interface terre/eau ; le rôle des collectivités territoriales	16
3. Troisième partie : position des acteurs ; propositions sur le devenir du canal	19
3.1. Politique et rôle des différents acteurs	19
3.2. Scénario proposé.....	21
3.3. Modalités opérationnelles.....	23
Conclusion.....	25
Annexes.....	27
Annexe 1. Lettre de mission et lettre d'information aux acteurs locaux	29
Annexe 2. Liste des personnes rencontrées.....	33
Annexe 3. Cartographique.....	41
3.4. carte des infrastructures de tourisme fluvial Franco-Belge (source initialité).....	41
3.5. schéma hydrologique du versant Oise (source VNF).....	42

3.6. Projet d'aménagement des rives de Sambre de la communauté Sambre-Avesnois (source communauté).....	43
Annexe 4. Listes des projets réalisés et en pespective.....	45
Annexe 5. Glossaire des acronymes	49

Résumé

La navigation sur le canal de la Sambre à l'Oise est coupée depuis mars 2006 au droit du pont canal de Vadencourt suite à un rapport d'expertise qui constatait le risque d'effondrement de certaines arches de cet ouvrage mettant en péril des vies humaines.

Au travers de cette coupure, c'est toute l'activité de tourisme fluvial de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise, long de 116 km de la frontière belge à Travecy, qui s'est effondrée, passant d'une moyenne de 700 bateaux à la frontière à moins d'un centaine. Cette voie est décentralisable au titre du décret du 16 août 2005 relatif au domaine public fluvial. VNF, gestionnaire de cet ouvrage, a lié la reconstruction de ce pont à un partenariat avec les collectivités territoriales de proximité sur un programme de 12 M€ pour lequel il proposait d'apporter un financement de l'ordre 25 %.

Ces collectivités de proximité qui n'ont pas, seules, la capacité de couvrir un tel financement. Elles ont recherché un soutien financier dans le cadre d'un projet « interreg » avec la Wallonie. Ce projet a été considéré comme trop lourd, pour être retenu par les décideurs de ce programme européen. Bien qu'ayant assuré la maîtrise d'ouvrage de travaux d'aménagement de bord de voie d'eau depuis dix ans pour environ 15 M€ avec de multiples soutiens financiers des départements, des régions et de l'Europe, ces collectivités estiment que leur rôle essentiel est de porter le développement économique et urbain de la voie d'eau plutôt que d'investir sur l'infrastructure elle-même. Toutefois, pour débloquer la situation, elles étaient prêtes à apporter un soutien financier de quelques centaines de milliers d'euros.

Par contre la Région Nord Pas de Calais et le Département de l'Aisne, qui jusqu'à présent n'avaient pas été impliqués dans cette opération, paraissent prêts à titre expérimental, à engager un partenariat avec l'Etat et VNF pour un programme limité de remise en service de cette voie fluviale. Ce programme s'inscrirait dans une relance de la dynamique de ce territoire autour de projets du développement du tourisme et d'aménagement urbain avec les collectivités intéressées dans une perspective de décentralisation de cette voie fluviale.

Le programme de base indispensable pour remettre en service cette voie d'eau est de 8 M€ correspondant à la reconstruction des deux ponts canaux de Vadencourt et de Macquigny. Bien entendu les services de VNF doivent reprendre les travaux d'entretien qui ont été en partie suspendus depuis 2006 pour environ 1 M€.

Les autres travaux d'aménagement de berges et de dragage pour les bateaux de commerce sont à concevoir dans d'autres problématiques, particulièrement dans la définition d'un projet de territoire et dans une politique plus étendue de relance éventuelle du transport par bateaux freycinet ; ils n'ont pas de caractère d'urgence.

Tous les acteurs s'accordent sur l'urgence à formaliser une charte d'engagement dès la rentrée de septembre-octobre 2009 afin de remettre en service cette voie d'eau en 2012 - délais toutefois très contraints et de débloquer tous les projets de collectivités complémentaires à cette remise en service dans une perspective commune.

Cet accord préciserait:

- les engagements financiers de l'Etat/VNF à participer à 50% du montant des travaux sur les deux ponts canaux ; les deux collectivités, Conseil Régional du Nord Pas de Calais et Conseil Général de l'Aisne, apportant chacune 25% sous forme de fonds de concours à VNF ; cet établissement se charge d'effectuer l'ensemble des travaux d'entretien de base qui, en partie, ont été suspendus depuis 2006.
- la mise en place sous la responsabilité de ces deux collectivités, avec l'appui des préfets concernés, d'un syndicat mixte pour la reprise de cette voie d'eau, la structure préfiguratrice de ce syndicat travaillant à la définition de cette reprise dans le cadre d'un projet de territoire.
- la définition des moyens transférés par l'Etat à la structure de gestion de cette voie.

Introduction

Les origines de cette mission

En mars 2006, l'établissement public Voies Navigables de France a été contraint d'interdire la navigation sur le pont canal de Vadencourt situé sur l'itinéraire fluvial composé du canal de la Sambre à l'Oise et de la Sambre canalisée, passant au dessus de l'Oise. Cette décision fait suite à un rapport d'expertise qui signalait le risque de rupture des arches de cet ouvrage dont l'impact pouvait engendrer une lame d'eau mettant des vies en danger au travers d'un camping et d'une école primaire située en aval immédiat de l'Oise sur le territoire de la commune de Vadencourt.

Cette fermeture rompait la continuité d'une des liaisons fluviales entre le réseau des voies d'eau belges et le réseau français. Ainsi, de 700 bateaux de tourisme qui transitaient par cette voie, il y a dorénavant moins d'une centaine de bateaux qui franchissent la frontière belge pour faire un aller et retour sur une partie de cet itinéraire.

Les collectivités territoriales de proximité (communes et communautés), notamment celles du département du Nord, au travers du programme régional de « régénération urbaine » , qui avaient engagé des programmes d'aménagement des bords de Sambre, tant pour le développement du tourisme fluvial que pour le retournement de leurs villes et villages vers une voie d'eau vivante, voyaient leurs investissements passés et leurs projets de développement mis à mal.

L'établissement VNF a lié la réouverture de ce canal à un programme de réhabilitation du canal de 12 M€, pour lequel il se disait prêt à couvrir 25 % des coûts. Impliquées dans une re-dynamisation de leurs territoires autour de cette voie d'eau dans le cadre de financement « interreg » avec la région voisine de Wallonie, les collectivités cherchèrent à trouver des financements européens, sans succès, pour couvrir une grande partie des dépenses de réhabilitation de cette voie .

Fin 2008 et début 2009, les élus concernés ne voyant aucune perspective de déblocage de la situation avaient une entrevue au cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire et ils participaient à une réunion de travail à la DGITM pour que s'engage la résolution de ce problème. Par courrier du 20 mars le directeur de cabinet du ministre demandait au vice président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable la réalisation d'une mission pour établir des propositions. Les acteurs locaux concernés ont été informés par un courrier du directeur des infrastructures le 28 avril 2009 de ma nomination pour conduire cette mission.

L'organisation de la mission

Après avoir rencontré la direction générale de VNF et ses services pour connaître la situation réelle de cette voie et de la position de l'établissement, j'ai participé le 14 mai à une première réunion de prise de contacts avec l'ensemble des élus ou de leurs représentants organisée par la SEM INITIALITE qui porte les réflexions d'ensemble et les projets « interreg » de financement des projets de développement autour de cette voie. Ultérieurement j'ai pris des contacts et j'ai participé à de nombreuses réunions avec les élus territoriaux souvent regroupés en communautés, avec les collectivités départementales et régionales concernées et les deux préfets du Nord et de l'Aisne ainsi qu'avec certains acteurs professionnels et les homologues belges en charge du développement de la Sambre en Wallonie. J'ai été amené à solliciter le CETE du Nord comme expert pour disposer d'un avis sur la stabilité d'un second pont-canal.

Sur la base des positionnements des collectivités et de la situation physique de la voie navigable, j'ai rédigé une note début juillet, destinée aux deux collectivités, la Région Nord Pas de Calais et le Conseil Général de l'Aisne qui me semblent pouvoir être porteuses, à côté de l'Etat et VNF, d'un projet d'engagement sur le devenir de cette voie d'eau. Note qui avait pour but de finaliser la mise au point d'un projet d'engagement entre, d'une part, l'Etat et VNF et, d'autre part, ces deux collectivités, afin d'établir un plan de financement des travaux de remise en service de cette liaison fluviale et de donner une perspective d'avenir au travers d'un projet de territoire dans le cadre de la décentralisation de cette voie de 116 km.

1. Première partie : Situation de cette voie d'eau

La Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise qui vont de la frontière belge à Travecy - limite du réseau magistral - constituent une voie d'eau navigable de 116 km à cheval sur les deux départements du Nord et de l'Aisne et donc des deux régions du Nord Pas de Calais et de la Picardie. Cette voie navigable est gérée par deux directions interrégionales de VNF (Nord Pas de Calais et Bassin de la Seine) dont les limites correspondent à chacune de ces régions.

1.1. Imbrication des réseaux hydrologique et de navigation

Cette voie navigable est étroitement imbriquée avec le réseau hydrographique de la Sambre, de l'Oise et de leurs affluents. Elle participe à la gestion hydraulique de ces sous bassins au travers de 10 barrages associés aux écluses sur la Sambre et de 19 barrages disposant de vannes d'alimentation et de rejets des eaux du réseau hydrographique avec le canal sur le versant Oise. Ces ouvrages ont pour vocation de réguler le débit des eaux transitant par le canal. En effet certains affluents de l'Oise ont été intégrés partiellement dans des biefs du canal de la Sambre à l'Oise.

Ces ouvrages hydrauliques sont en grande partie mécanisés. Ils sont automatisés sur la Sambre canalisée ; ils font l'objet d'une gestion centralisée à partir d'un poste fixe à Berlaimont. (cf schéma hydrologique du versant Oise en annexe 3). Sur le versant Oise du canal , il existe un projet d'automatisation d'environ 5 M€ . Pour être en conformité avec la loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) qui impose une connaissance des débits d'alimentation des canaux et de leurs rejets dans le milieu naturel, une première campagne d'instrumentation des principaux ouvrages (quatre) de prise d'eau et rejet est en cours sur le canal de la Sambre à l'Oise sous maîtrise d'ouvrage de VNF .

1.2. Etat des ouvrages et des biefs

Cette voie comporte 9 écluses sur la Sambre et 37 sur le canal de la Sambre à l'Oise, toutes automatisées. Les derniers travaux d'automatisation ont été terminés fin 2008 après la fermeture du pont canal de Vadencourt. Il reste toutefois la ligne téléphonique fixe à réaliser ; ligne que la subdivision concernée envisageait de faire sur son budget de fonctionnement annuel. **L'état des ouvrages de navigation est dans l'ensemble correct.** Il existe quelques défauts d'entretien sur l' étanchéité des portes d'écluses sur le versant Oise et des travaux de maçonnerie à reprendre sur les ouvrages.

La stabilité des berges n'est pas assurée sur l'ensemble de l'itinéraire. Les biefs de Travecy et de Travecy-Montigny sont constitués d'écrans poreux et l'étanchéité n'est plus totale derrière les rehausses. Une baisse du niveau dans ces biefs 34 et 35 pourrait permettre de différer cet investissement qui ne semble pas vital pour la navigation ni nécessaire immédiatement ; ils font l'objet d'un programme à 5-20 ans de la part des services de VNF. Par ailleurs l'état des berges , toujours sur le versant Oise qui n'a pas fait l'objet de travaux d'aménagement est fortement dégradé, particulièrement entre le pont de Fresny et l'écluse N° 1 d'Etreux sur 5 km ainsi que les biefs allant de l'écluse 20 de Longchamps à l'écluse 25 d'Origny sur 10 km. Toutefois l'état des berges représente davantage une gêne pour la circulation piétonne du bord de voie d'eau. C'est un programme à concevoir dans une autre perspective que le rétablissement de la navigation sur cette voie d'eau. Les promoteurs éventuels d'un tel projet devront préalablement définir l'usage de ces cheminements dans un plan de circulation douce.

Si le maintien du mouillage posait en certains endroits des difficultés pour le croisement des bateaux de commerce, il n'en posait pas pour les bateaux de plaisance nécessitant un mouillage maximum de 1m60. Par contre, du fait d'une absence d'entretien préventif sur le versant Oise depuis la fermeture de Vadencourt, il existe quelques travaux de dragage à reprendre pour garantir ce mouillage.

Cette voie navigable comporte également quatre ponts canaux dont celui de Vadencourt situé au dessus de l'Oise qui, outre sa fonction de continuité de canal, assure l'écoulement hydraulique vers l'aval. Compte tenu du module hydraulique de ses arches, le pont canal de Vadencourt assure une fonction de digue de protection de Vadencourt en cas de montée importante des eaux de l'Oise. Cet ouvrage a été déchargé des eaux de navigation à partir de mars 2006 suite, à un rapport signalant la rupture possible de certaines arches. En cas de rupture de l'une d'elles, le volume d'eau du bief dans lequel il est situé pourrait générer sur le village de Vadencourt une lame d'eau qui mettrait en danger des vies humaines, particulièrement à cause d'une école primaire et d'un camping situés à l'aval du pont canal sur l'Oise. Cette décision a entraîné une rupture dans la continuité de navigation entre la Sambre et l'Oise. Un deuxième pont canal situé à Macquigny, d'un type identique à celui de Vadencourt, dispose de deux voûtes susceptibles de se rompre instantanément d'après une expertise confirmée par le CETE NPC. Toutefois leur rupture risque moins de mettre des vies en danger, compte tenu de l'absence d'équipements ou de villages situés en aval immédiat de la rivière qu'il traverse, c'est pourquoi VNF a laissé ce pont canal en eau. Toutefois des risques pour des individus isolés ne sont jamais à exclure.

Je considère que les travaux de rénovation des ponts tournants et autres ponts routiers, qui appartiennent au maître d'ouvrage de la voie d'eau, sont en dehors du champ de réflexion concernant la remise en état de cette voie fluviale. Des accords entre VNF et le Conseil Général de l'Aisne existent. Ces protocoles d'arrangement devraient être soldés entre ces deux partenaires et être dissociés des négociations sur une remise en service du canal et sur un éventuel transfert de ces canaux.

1.3. Travaux de remise en état

Les coûts des travaux de remise en état de cette voie d'eau ont été affichés par VNF . Après une ultime actualisation de ces coûts de ces travaux (valeur 2009), je les ai classé ci-dessous par niveau d'intérêt:

1.3.1. travaux indispensables avant le rétablissement de la navigation de plaisance sur l'itinéraire

- Reconstruction des deux ponts canaux de Vadencourt et de Macquigny.

Le coût maximum des travaux de rénovation de ces deux ponts est de 8 M€. Pour Vadencourt, l'appel à candidature auprès des entreprises est prêt; pour Macquigny, l'enquête loi sur l'eau n'a pas été réalisée. Toutefois compte tenu des enjeux hydrauliques, la réalisation de ce deuxième pont canal peut être plus rapide. Si les démarches d'appel à concurrence pour la rénovation du pont de Vadencourt et le lancement des procédures d'enquête pour Macquigny étaient lancés dès septembre 2009, la remise en service de cette voie d'eau ne pourrait être effective qu'à partir de mai 2012 au plus tôt. Les échéances des crédits de travaux porteraient sur les années 2010, 2011 et 2012. Cette échéance de mise en service en 2012 est cependant extrêmement tendue ; elle nécessite qu'aucune perte de temps ne soit prise dans le lancement des appels d'offre de travaux.

Ces travaux relèvent pour partie de travaux de sécurité contre les risques naturels, particulièrement le pont-canal de Vadencourt qui sert de digue de protection de ce village contre les crues de l'Oise. Ces deux ouvrages participent au fonctionnement du réseau hydrographique complexe entre le canal de la Sambre à l'Oise et les rivières en partie captées par ce canal.

- Travaux de dragage pour un mouillage à 1M60 pour les activités de tourisme

Chacun des deux services effectue périodiquement l'entretien du chenal navigable pour le passage à minima des bateaux de plaisance. La direction du nord le réalise en régie et a poursuivi l'entretien depuis 2006. La direction du bassin de la Seine fait effectuer ces travaux en entreprises. Depuis 2006 avec une quasi disparition de trafic, les biefs du canal par lesquels transitent les rivières ont fait l'objet de dépôts. Par ailleurs du fait de l'existence d'exutoire dans le canal, et de la restriction d'écoulement il existe un envasement de celui-ci.

Une reprise d'entretien pour la navigation de plaisance est de l'ordre de 200 à 300 000 € . Ces travaux nécessitent toutefois une procédure d'analyse des sédiments, la réalisation d'un dossier au titre de la loi sur l'eau ainsi que l'existence de zones de dépôts. Pour les zones de dépôts, le service du Nord Pas de Calais est bien avancé dans la maîtrise de zones de dépôts, celui du bassin parisien n'est pas avancé . Il est admis par les deux services que les deux années 2010 et 2011 sont nécessaires pour aboutir à gérer ces procédures de façon à pouvoir obtenir un mouillage à 1M60 en 2012.

- Travaux d'entretien des ouvrages de navigation

Toutes les écluses sont manœuvrées plusieurs fois par semaine afin de maintenir en état de fonctionnement des différentes pièces mécaniques. Les ouvrages du service NPC ne posent pas de difficultés ; ceux du BS, plus nombreuses méritent des travaux de gros entretiens qui ont été stoppés depuis la fermeture du pont-canal de Vadencourt. Il s'agit essentiellement des étanchéités de portes et de certains travaux de maçonnerie. Une reprise d'entretien et de leur retard sur les quatre dernières années est indispensable dans le cadre d'un programme prioritaire correspondant au budget non réalisé les années 2006- 2012, date possible de réouverture. Le montant de ces travaux est d'environ 1 M €.

1.3.2. Programme de travaux à échéance de 5 à 20 ans qui correspondent à d'autres enjeux que ceux du tourisme fluvial

- Défense des berges et chemins de halage
Les berges du canal de la Sambre à l'Oise dans le département de l'Aisne sont fortement dégradés ce qui entraîne des éboulements et des disparitions de tronçons de chemins de halage. Les travaux de réfection sont estimés par VNF à 3,5 M€ . Ces travaux doivent par contre se concevoir dans une perspective de réverdure des bords de voie d'eau et de reconstitution des milieux aquatiques, susceptibles de bénéficier de subvention au titre du FEDER. L'aménagement des chemins de halage doivent s'inscrire dans un plan d'itinéraire de grandes randonnées et non dans un programme de navigation s'il ne la gêne pas, d'autant plus qu'il y a un certain nombre de chemins fréquentables le long de cette voie d'eau pour les plaisanciers.
- Travaux de dragage pour le passage des bateaux de commerce
La remise au gabarit d'origine du canal , qui au dire des responsables locaux de la navigation n'est plus assurée depuis la diminution importante des bateaux de commerce, nécessiterait une extraction de sédiments de l'ordre de 220 000m3 de sédiments pour 4 M€. Outre l'absence d'intérêt dans l'immédiat, cette option impliquerait d'avoir des zones de dépôts en conséquence. Des financements des agences de l'eau et du FEDER pourraient être sollicités dans le cadre d'un projet de nettoyage des pollutions historiques et de reconstitution des milieux aquatiques. Il est proposé que ces travaux se fassent dans un cadre plus vaste de relance du transport par bateaux freycinet (cf ci dessous 2.2)
- Automatisation de la gestion des ouvrages hydrauliques sur le versant Oise permettant une diminution des coûts d'exploitation. La présence de rivières captées dans les biefs du canal de la Sambre à l'Oise nécessite une gestion quasi permanente des différentes vannes pour assurer un écoulement optimum entre les besoins d'eau dans le canal et le milieu naturel. Ce travail est réalisé par une présence humaine sur les ouvrages eux-mêmes. Une mécanisation totale de ces ouvrages suivie par une automatisation permettrait une économie des moyens d'exploitation consacrés à cette fonction. Le coût de ces travaux est de l'ordre de 5 M€ pour une diminution d'effectifs estimé entre 5 et 7 agents par les équipes elles-mêmes. Ces travaux, s'ils devaient se réaliser sont à concevoir dans un système de gestion centralisée de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise pour optimiser un seul centre de surveillance et de télécommande en s'appuyant sur l'expérience actuelle de la gestion centralisée des ouvrages de la Sambre à Berlaumont. Par ailleurs, il est indispensable que l'exploitant ait une vision des différents métiers d'exploitation hydraulique, de navigation, de surveillance permettant une optimisation éventuelle de chacune de ces fonctions pour savoir s'il est opportun d'automatiser. Ce projet peut faire l'objet d'une réflexion ultérieure.

Ces différents projets nécessitent une réflexion sur leurs opportunités ; ils entrent dans une mise en perspective de la voie d'eau et de ses modalités de gestion complémentaire à la remise en service de la navigation de plaisance.

2. Deuxième partie : Activités sur et autour du canal ; le potentiel de développement

Historiquement cette voie d'eau était l'infrastructure de désenclavement des industries de la Sambre et de l'Avesnois. Relié au bassin charbonnier belge de Charleroi, elle permettait également d'assurer en partie l'approvisionnement du bassin parisien en énergie. Elle était en partie doublée par la voie ferrée Paris Bruxelles via Maubeuge avant la réalisation de la ligne TGV qui ne transite plus par cette vallée.

Pour les acteurs locaux, « c'était un chemin de vie » qui a repris naissance avec le développement d'un trafic de plaisance fréquenté par des étrangers ; « il ouvrait des villages de la Thiérache sur le monde extérieur ». C'est un territoire qui se sent à l'écart des grands axes de développement moderne.

Avant la fermeture de la liaison continue du canal de la Sambre à l'Oise et de la Sambre canalisée en mars 2006, le trafic de cette voie était marginal en terme de fret, de l'ordre d'une vingtaine de bateaux sur chacun des versants pour environ 3 à 4 000 tonnes de produits chargés ou déchargés. Par contre le trafic de plaisance était plus important, de l'ordre de 700 sur le versant Sambre et de 500 sur le versant Oise.

2.1. Activités de tourisme

La Sambre et le canal de la Sambre à l'Oise sont reliés au grand réseau des voies d'eau européennes du nord-ouest et entrent dans la constitution de boucles de navigation prisées par de nombreux plaisanciers. Cette voie correspondant à l'un des itinéraires les plus directs en provenance de Bruxelles, Anvers et l'ouest des Pays Bas via le canal de Charleroi à Bruxelles. Affluent de la Meuse, elle constitue avec ce fleuve une boucle que la fédération du tourisme de la province de Namur cherchait à promouvoir. Toutefois cette fédération recentre actuellement la promotion du tourisme sur la Meuse, car elle craint l'enlisement des décisions françaises quant à la remise en service de l'axe fluvial Sambre-Oise. Le trafic de plaisance sur la Meuse dans la partie Wallonne est d'environ 4000 bateaux par an, elle est de 3000 sur la partie française.

Le trafic de plaisanciers de la Sambre à l'Oise était composé, avant la coupure, pour moitié de ressortissants belges, 30% de néerlandais, 10 % de français , le reste se répartissant entre britanniques et allemands. Depuis la fermeture, le trafic de plaisance est descendu à moins d'une centaine de bateaux qui passent la frontière belge pour effectuer un demi-tour en France. Une grande partie du trafic semble s'être reportée vers la Meuse puis le canal des Ardennes pour atteindre la région parisienne. Le report sur les voies navigables du nord de la France (canal de St Quentin et canal du Nord) semble modeste. L'attraction de cette voie via la Sambre et l'Oise concerne essentiellement les plaisanciers qui assurent un transit en grande partie du BENELUX vers la France en faisant une boucle pour éviter la monotonie du trajet aller-retour.

Il faut également signaler qu'il y a en moyenne deux cents bateaux provenant du nord qui s'arrêtent à la frontière franco-belge du fait semble-t-il du mode de péage en France. Il n'y a pas de péage en Belgique.

Le secteur traversé par cette voie d'eau est assez prisé par les Néerlandais, les Belges et les Hollandais au travers du tourisme vert. Le département du Nord a créé un parc naturel qui s'investit dans le développement touristique, notamment au travers de nombreux cheminements doux (piétons, deux roues,découverte d'espaces naturels) en continuité avec un réseau belge. Le département a également investi dans une base de loisir à Val Joli, en récupérant une ancienne usine hydro-électrique d'EDF pour créer une grande base résidentielle. Pour le moment il n'existe pas de synergie organisée entre ce développement touristique et celui de la voie d'eau, bien que tous les acteurs locaux le regrettent. Certains estiment que cette coopération ne pourra se faire que lorsque le canal sera géré par les collectivités elles-mêmes.

Du point de vue financier et économique l'intérêt de cette voie navigable est double :

-
- les recettes domaniales en grande partie liées au tourisme (convention d'occupation du domaine au travers les haltes fluviales, maisons éclusières, pêche..) de l'ordre de 185 000 € par an auxquels s'ajoutent 35 000 € de péage (sur la base du trafic avant la fermeture) ;
 - les dépenses engagées par les plaisanciers sont de l'ordre de 100€ par jour et par bateau (base d'une enquête réalisée par le Comité Régional du Tourisme du NPC en 2004). Sur la base d'une moyenne de 600 bateaux qui transitent sur le canal pendant 4 jours à 5 jours, le chiffre d'affaire engendré pour le commerce local avoisine les 200 000 €. Avec une hypothèse de triplement du trafic à terme, l'ensemble des recettes directes et indirectes serait de l'ordre de 800 000 €. Ces perspectives, d'environ 2000 bateaux de plaisance par an, paraissent réalistes, surtout s'il y a une valorisation d'une boucle franco-belge Sambre-Meuse. Ces projections se basent sur une analyse des pratiques des 120 000 propriétaires de bateaux de plaisance néerlandais dont 30 % sont susceptibles d'être intéressés pour transiter par les canaux du nord de la France (-cf étude réalisée lors de la remise en service du canal de Roubaix-). Par contre, cette hypothèse nécessite une promotion ciblée et par ailleurs l'existence d'équipements et d'aménagements en adéquation avec la demande de la population concernée. Il apparaît clairement que seule une autorité gestionnaire de cette voie, promoteur de son développement et coordinatrice des équipements à terre, peut répondre aux conditions d'un tel développement en collaboration avec les autorités wallonne. VNF n'a ni l'autorité complète, ni les moyens pour exercer cette responsabilité.

2.2. Activités de transport de fret

La direction inter régionale de VNF du Nord Pas de Calais a effectué (en 2004) avec quelques partenaires comme la région NPC et la chambre de commerce, des études à l'échelle du territoire de la région qui concluaient qu'il n'y avait pas d'enjeux forts de développement du fret sur la Sambre, compte tenu des possibilités d'assurer un brouettage vers les plateformes situées sur les voies à grand gabarit à proximité de Valenciennes.

Après une rencontre avec un groupe de chargeurs potentiels en juillet 2009 (carriers, céréaliers, métallurgiste, verrier), nous avons pu constater qu'il existe un potentiel d'environ 500 000 tonnes de fret qui pourraient transiter par la Sambre. Beaucoup de ces chargeurs souhaiteraient avoir une solution concurrente de la voie ferrée afin d'équilibrer leurs trafics sur ces deux modes -fer et voie d'eau-, mais à des coûts de transports semblables, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Le blocage n'est donc absolument pas dû à l'infrastructure fluviale de ce canal . Il est dû au coût de revient non compétitif du transports freycinet en comparaison de systèmes concurrents et à l'absence d'une offre de bateaux de fret sur le petit gabarit. Le développement éventuel du fret sur la Sambre ne pourrait se faire que dans des conditions économiques différentes de la situation actuelle et sous réserve d'une offre organisée de cale d'automoteurs au gabarit freycinet susceptibles d'être regroupés en barges sur le grand gabarit. Le recalibrage de cette voie d'eau pour le transport de commerce correspond à une option à étudier ultérieurement et dans une perspective plus large que le transport de fret sur la Sambre.

2.3. Interface terre/eau ; le rôle des collectivités territoriales

En complément du développement de l'activité touristique sur l'eau, de nombreuses collectivités territoriales ont engagé des projets d'aménagements pour assurer une complémentarité entre la vie sur le canal et celle à terre. A titre d'exemple, la communauté d'agglomération de Maubeuge Val de Sambre a investi pour plus de 6,5 millions d'euros dans des aménagements de chemins de halage, des équipements de mises à l'eau et d'aires d'accueil le long de la Sambre (cf annexe 4). Des collectivités de taille plus réduite comme Landrecies, Catillon , Etreux, Vadencourt, Berlaimont.... ont créé des aires d'accueil , des espaces de promenade urbaine le long des rives. Elles ont des projets d'extension de ces espaces comme à Catillon ou d'ouverture de leur territoire sur la voie d'eau au travers des cheminements pour découvrir des richesses ignorées comme à Ors (monument à la mémoire du poète Owen très connu en Grande Bretagne).

Le nombre de passages de piétons recensés à Berlaimont sur le chemin de halage est en moyenne de 10 000 par an. Ces chiffres montrent l'attrait des bords de voie d'eau pour la population locale et celle de passage. Au total, ce sont 56 km de chemins de halage qui sont en superposition de gestion dans le département du Nord.

D'autres collectivités ont conçu des aménagements de bord de rives ou à proximité pour créer une dynamique d'attraction terre-eau: arboretum de Oisy, familistère de Guise, parcours d'interprétation dans le pays de Thiérache ou encore des bases de location de bateaux électriques à Jeumont et Pont sur Sambre. Plusieurs maisons éclésiastiques (quatre pour le moment) font l'objet de convention d'occupation temporaire et ont été réhabilitées en meublés de tourisme.

De nombreuses collectivités ont également « retourné » leur ville ou village vers la voie d'eau – voie d'eau vivante dans l'esprit des élus territoriaux de proximité et de leurs habitants- en transformant des friches industrielles en lieux de vie autour de l'eau représentant comme à Haumont un lieu d'animation urbain.

Au total d'après INITIALITE, ce sont plus de 15 millions d'euros qui ont été investis dans le cadre du contrat de rivières ou des programmations européennes sous maîtrise d'ouvrage des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

Plusieurs projets importants susceptibles de créer des activités et de générer des attractions au bord de l'eau sont en attente de décision, car ils dépendent du devenir de cette voie navigable. Le plus important des projets en instance se situe à Haumont dans le cadre de la communauté de commune de Sambre-Avesnois (cf schéma annexe 4) ; il comporte la création de ports et d'ateliers de maintenance et la constitution d'une véritable vie économique autour du canal avec la récupération de friches industrielles pour développer des zones de commerce et de services. Ces projets sont poursuivis depuis plus d'une décennie avec l'appui d'un cabinet d'architectes-urbanistes qui reconçoit la ville autour de l'eau. La communauté d'agglomération Maubeuge Val de Sambre a pour sa part le projet de développement d'un pôle d'excellence environnementale autour des marais d'Aymerie, projet qui ne peut se justifier qu'en continuité du développement des activités de tourisme et de loisirs sur la Sambre. Des collectivités de taille plus réduite ont des projets à leur dimension. Tous ces projets d'un montant global de plus de vingt millions d'euros, dont une partie en financement privé, sont pour le moment en attente de décision sur le devenir du canal.

Par ailleurs la SEM INITIALITE dont font partie les communautés territoriales de bord de canal, le syndicat mixte de développement de la Thiérache, la province du Hainaut en Belgique et des partenaires privés, notamment des institutions financières, a cherché à mettre en perspective tous ces projets dans un ensemble appelé le « parcours Sambre ». Cette mise en harmonie de ces projets communaux ou communautaires a pour objectifs principaux de leur donner du sens, de trouver des axes de synergie entre eux et avec les projets situés sur la Sambre Wallonne, de valoriser ce territoire par la recherche de complémentarités avec des projets extérieurs à la voie d'eau et de monter des dossiers de financements européens. Le dernier dossier déposé au titre d' interreg IV avec la région belge de Namur est en cours d'examen afin de constituer notamment une signalétique de l'ensemble de la voie et de ses équipements.

Par contre, il n'y a pas eu de mise en perspective d'une structure pour porter la gestion de la voie canalisée. Les collectivités de proximité signalent que cette perspective n'a jamais été abordée avec VNF. Aucune de ces collectivités territoriales n'estiment avoir la capacité d'investir sur le canal lui-même. Ceci est confirmé par les représentants locaux de l'Etat. Par contre, les collectivités font observer que leur rôle est essentiellement d'assurer le développement de l'activité sur et autour du canal, particulièrement en créant une dynamique avec le tourisme situé dans l'arrière pays.

Les collectivités via INITIALITE avaient cherché sans succès à monter un projet européen de soutien financier à VNF pour un programme de travaux de remise en état de l'ensemble de cette infrastructure navigable en 2007. Le montant total du projet d'une douzaine de millions dépassait l'épure des financements possibles. Ces collectivités étaient prêtes à apporter quelques centaines de milliers d'euros pour débloquer la situation.

Les collectivités du Nord Pas de Calais, de part l'implication de la région et du département, ont mis sur pied, avec la direction interrégionale de VNF, un partenariat ancien (contrat trame verte et projet « interreg » de berges végétalisées, chemins multi-services et signalétique pour plus de 7 M€ de travaux au cours des années 1993 à 2001). A titre d'exemple, les chemins de halage ont dans leur majorité été rénovés et sont en superposition de gestion dans le NPC. En Picardie les relations entre les collectivités et le direction inter régionale de VNF du bassin de la Seine sur le canal de la Sambre à l'Oise se font davantage au coup par coup dans le cadre strict de convention d'occupation temporaire (maisons éclusières et haltes nautiques) sans partenariat d'ensemble. Toutefois le département de l'Aisne a apporté son soutien aux collectivités territoriales de proximité pour monter ces projets. La région Picarde n'a pas de politique particulière en faveur de la voie fluviale, malgré tout elle est ouverte, comme elle le fait sur la Somme, à apporter un soutien à des projets organisés de collectivités territoriales de proximité.

3. Troisième partie : position des acteurs ; propositions sur le devenir du canal

3.1. Politique et rôle des différents acteurs

La région du Nord Pas de Calais a arrêté une politique en faveur des canaux à petit gabarit en juin 2009 pour accompagner les collectivités locales qui développeraient un projet en faveur d'une reprise de ceux-ci. Elle estime que le territoire autour de la Sambre est l'un des plus à l'écart du développement de la région et qu'un projet développé autour du canal par les collectivités serait opportun. Elle semble prête à accepter, à titre expérimental, une participation financière à hauteur de 2 M€ pour ré-ouvrir ce canal au trafic de plaisance dès que possible et pour participer à la préfiguration d'un syndicat mixte de gestion du canal dans lequel elle serait partie prenante sur la base d'un projet de développement et de recherche de financement avec les collectivités pour le mettre en œuvre.

La région Picarde s'inscrit davantage dans une logique de soutien à des projets structurants de collectivités ; elle semble disposée, comme elle le fait sur la Somme avec le département du même nom, à apporter un concours au Conseil Général de l'Aisne si celui-ci est porteur d'un projet sur ce territoire dans le cadre de ses procédures actuelles de partenariat.

Le Conseil Général de l'Aisne intervient déjà en soutien à des projets de rénovation d'ouvrages de navigation. Il lui paraît inévitable d'avoir à terme une réflexion sur l'avenir des canaux de petit gabarit qui traversent son territoire. Néanmoins, il reconnaît que cette réflexion n'est pas prête d'aboutir car elle risque de se faire après la mise en service du canal Seine-Nord Europe. Le canal de la Sambre à l'Oise lui semble en meilleur état que les autres canaux du département. Le Conseil Général paraît disposé à assurer une responsabilité et à apporter un soutien à la remise en navigation de cet itinéraire fluvial pour sortir de l'impasse actuelle .

Le conseil général du Nord ne s'est pas exprimé directement ; plusieurs de ses vice présidents ont fait part de son soutien indirect auprès des projets des collectivités de proximité et de son implication sur le développement du tourisme .

Les collectivités territoriales de proximité, au travers notamment de leurs communautés, se sentent porteurs d'un projet de développement du canal ; elles l'ont montré avec les projets réalisés au cours de la décennie passée et des projets en portefeuille. Si elles ne semblent pas capables d'apporter un soutien direct massif à la rénovation du canal, elles paraissent prêtes au travers un syndicat intercommunal, à participer à une gestion plus intégrée de leurs projets de développement.

Certaines collectivités s'interrogent sur la possibilité de regrouper dans un seul syndicat mixte la gestion de la voie navigable et les syndicats de rivières pré-existants compte tenu de l'interférence hydraulique entre ces voies d'eau.

Ces collectivités regrettent l'attitude de VNF, lui reprochant notamment d'avoir organisé des partenariats de développement sur certains territoires de cette voie fluviale sans faire part des risques de blocage ultérieur.

Les échéances électorales de 2010 sont mises en avant par les collectivités régionales comme un éventuel obstacle à des prises de décision qui relèveraient d'une option nouvelle qui n'aurait pas encore été discutée au sein de leurs assemblées. C'est pourquoi, pour qu'un projet soit viable rapidement, il faut qu'il s'inscrive dans les démarches en cours de ces collectivités et qu'il soit mis en délibération avant la fin de l'année 2009.

3.2. Scénario proposé

L'option de fermeture à la navigation du canal dans sa partie centrale, pour ne maintenir qu'une activité hydraulique, est rejetée par l'ensemble des collectivités territoriales car elle ruinerait une grande partie des investissements réalisés dans le passé pour créer un projet de développement de ces pays tournés autour de la voie d'eau. Culturellement ce choix serait mal vécu, car la Sambre, et le canal de la Sambre à l'Oise représentent le dynamisme économique et un « chemin de vie ». Ces voies d'eau sont, pour les collectivités « mouillées », des facteurs d'ouverture sur les autres pays d'Europe au travers des bateaux de plaisance qui créent de la vie pendant au moins cinq mois dans l'année alors qu'elles paraissent de plus en plus à l'écart des autres grandes infrastructures de déplacement.

La seule perspective envisageable, dans le cadre de la vocation décentralisable de cette voie navigable et de l'intérêt d'un portage local des projets sur et autour des canaux, est une mobilisation des collectivités territoriales afin qu'elles se structurent pour porter la rénovation de la voie d'eau et le développement des activités y afférentes. Cependant depuis la fermeture de ce canal en février 2006 et malgré l'assistance d'INITIALITE, cette structuration et ce portage d'un projet d'intérêt commun entre toutes les collectivités ou leurs groupements, ont été limités à une coordination de projets d'aménagement de collectivités ou de leurs communautés.

Il paraît indispensable qu'il puisse y avoir un catalyseur pour aider les collectivités territoriales de proximité au portage d'un dossier fédérateur de rénovation de l'infrastructure fluviale et de pilotage des projets des collectivités autour de la voie. L'Etat et VNF de leur côté devront assumer leurs responsabilités de maître d'ouvrage actuel de la voie d'eau et de bonne application de la loi sur la décentralisation des voies navigables quant aux moyens à transférer.

La région Nord Pas de Calais souhaite pouvoir aider les collectivités à s'organiser autour de projets et se dit prête, à titre expérimental, à apporter un concours. Elle est par ailleurs impliquée dans une politique fluviale. Le département de l'Aisne participe déjà à des actions de soutien des travaux de rénovation d'ouvrages de navigation sur d'autres canaux. Ces deux collectivités pourraient être porteuses de la phase intermédiaire d'émergence d'un projet de territoire inter-régional et de préfiguration d'une structure de reprise de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise.

Les deux préfets concernés (Nord et Aisne) pourraient alors apporter un concours à cette démarche auprès des deux collectivités pilotes dès la signature d'une charte d'engagement de celles-ci avec l'Etat et VNF

L'objectif serait de donner un signe fort pour remettre en état de navigation de plaisance le plus rapidement possible cette voie d'eau , en fonction des délais techniques indispensables. Un partenariat financier Etat/VNF d'une part et région Nord Pas de Calais / conseil général de l'Aisne d'autre part est envisageable pour reconstruire les deux ponts canaux. En parallèle, une mise en perspective globale des volontés des collectivités de proximité, avec des recherches de soutiens serait organisée sous l'égide de la région NPC et du département de l'Aisne, en utilisant, par exemple, INITIALITE comme support technique. Ce partenariat serait assorti d'une condition de mise en perspective de décentralisation de la Sambre canalisée et du canal de la Sambre à l'Oise avec le domaine public et les équipements qui y sont associés, bâtiments, maisons éclusières, en fixant les conditions de cette décentralisation, les responsabilités de chaque partenaire et les échéances. La structure porteuse de cette voie décentralisée pourrait être un syndicat mixte comportant notamment les communautés riveraines des canaux avec régions et départements.

La convention d'engagement de cet accord serait signée par l'Etat propriétaire du domaine et employeur des personnels qui interviennent sur le canal, et par la région Nord Pas de Calais et le département de l'Aisne, agissant conjointement pour garantir le co-financement de la remise en état du canal et la perspective de décentralisation. VNF, maître d'ouvrage des travaux et exploitant de cette voie d'eau, serait également signataire de cette convention qui pourrait prendre la forme d'un protocole d'accord à signer entre septembre et octobre 2009 afin que les collectivités puissent délibérer avant la fin 2009 et que VNF puisse engager les travaux en 2010 permettant de remettre en service le canal pour la navigation en mai 2012.

L'échéancier envisagé pourrait être le suivant:

- Une réunion entre les autorités ministérielles en charge des voies d'eau et les deux collectivités (Région NPC et Conseil Général de l'Aisne) porteuses du projet avec VNF organisée à l'initiative de l'Etat dès septembre 2009 pour valider les clauses de cet accord en vue de signer un protocole dans la foulée de façon à permettre aux collectivités de délibérer sur cet accord avant la fin 2009. La région NPC souhaite que cet accord politique puisse se faire avec les autorités politiques du ministère.
- La poursuite en parallèle des démarches administratives concernant le pont canal de Macquignyet le lancement des consultations d' entreprises pour la reconstruction du pont de Vadencourt par VNF afin de permettre si possible la mise en service du canal en 2012.
- Une seconde réunions dont l'initiative appartiendrait aux deux collectivités porteuses serait organisée avant la fin 2009 avec l'ensemble des communautés territoriales pour les informer officiellement de ces dispositions et pour engager une structure de préfiguration de reprise du canal et de définition d'un projet de territoire autour de cette voie d'eau.

3.3. Modalités opérationnelles

Ce protocole comprendrait les clauses suivantes:

1- Les travaux de rénovation des deux ponts canaux de Vadencourt et de Macquigny indispensables à la pérennité de la navigation au cours des années à venir s'élèvent à 8 M€ maximum (euros courants) ; VNF assure la maîtrise d'ouvrage des travaux pour tenter une remise en service du canal sur la totalité de sa section pour la navigation de plaisance (mouillage à 1m 60) en mai 2012. Sans attendre la signature définitive des collectivités à un fonds de concours à VNF, qui nécessite une décision de leurs instances délibérantes, VNF poursuit les procédures nécessaires à la signature de marchés de travaux et d'élaboration de dossiers d'autorisations administratives.

Le financement de ces travaux se répartit à part égale entre l'Etat et VNF d'une part et la région NPC avec le département de l'Aisne à hauteur de 2M€ chacune sous forme de fonds de concours à VNF d'autre part. Ces collectivités se chargeront, si elles le souhaitent, de faire couvrir une partie de leurs fonds de concours par d'autres bailleurs sans toutefois que ces négociations ou leur issue ne remettent en cause le protocole. La région Picardie dans le cadre de ses procédures d'accompagnement des projets locaux devrait pouvoir apporter un concours au département de l'Aisne.

2- VNF de son côté assurera les travaux normaux d'entretien (étanchéité des portes d'écluses, dragages de maintien du gabarit de plaisance), y compris le rattrapage des travaux d'entretien courant, pour les secteurs qui n'auraient pas été entretenus depuis la fermeture du canal sur le versant Oise du canal. Les travaux d'aménagement de berges et de chemins de halage qui ne sont pas indispensables pour la navigation de plaisance ne font pas l'objet du présent protocole ainsi que les travaux de dragage pour le trafic de commerce.

3- La région NPC et le département de l'Aisne s'engagent à titre expérimental à promouvoir l'organisation d'une structure de gestion du canal autour d'un projet de territoire, de type syndicat mixte, structure que la majorité des collectivités territoriales de proximité concernées semblent appeler de leurs vœux, afin d'assurer un transfert de domanialité et des moyens associés, au plus tard le 1er janvier 2013, faute de quoi elles rembourseraient la part État/VNF de 4 M€ de rénovation des barrages de Vadencourt et de Macquigny au maître d'ouvrage qu'est VNF. Les préfets du Nord et de l'Aisne apporteront leur concours à la mise en œuvre de ce syndicat de portage de la gestion de cette voie d'eau.

4- Parallèlement l'Etat avec VNF réorganisera les unités qui interviennent sur l'ensemble de la Sambre canalisée et le canal de la Sambre à l'Oise pour en faire une seule unité de gestion facilement transférable et pour faciliter une synergie des équipes de travail. Les personnels concernés et la structure préfiguratrice de la gestion du canal seront associés à cette réorganisation.

5- Le transfert du domaine public fluvial sera accompagné des moyens suivants :

- transfert des 52 agents en charge de l'exploitation et de la maintenance, en service en 2009 sur cette voie navigable après l'automatisation des écluses qui s'est terminée en 2008 (avec couverture de la masse salariale correspondante quel que soit le nombre d'agents à la date du transfert), après réduction d'un agent par année calendaire au delà de 2009 jusqu'à la date de décentralisation, compte tenu des efforts de productivité de 2% par an que l'Etat impose à VNF et qui se traduiront sur ce canal par une réorganisation en une seule unité. Ce nombre d'agents sera complété par une masse salariale équivalent à un nombre d'agents affectés sur cette voie d'eau, pour exercer les tâches support (administration, développement et ingénierie d'exploitation et de travaux).

- dotation moyenne annuelle des charges d'entretien et de fonctionnement des années avant la fermeture de 2006, d'un montant de 520 000 €.

- dotation moyenne des investissements réalisés au cours des trois dernières années avant la fermeture (2003, 2004 et 2005) en excluant les travaux d'automatisation des écluses.

Conclusion

Le canal de la Sambre à l'Oise est indissociable de la Sambre canalisée qui constituent ensemble une voie d'eau fluviale de 116 km qui s'intègre dans le réseau des boucles de voies fluviales touristiques de l'Europe du Nord-Ouest. Cette voie est étroitement imbriquée avec la gestion du réseau hydrographique particulièrement dans la vallée de l'Oise. La disparition de la fonction navigable sur cet axe, pour reconstituer une voie d'eau naturelle, nécessiterait de gros travaux de remise en état et, ou le maintien d'un personnel de gestion des ouvrages hydrauliques même réduit par rapport aux effectifs actuels. Cette hypothèse n'a pas été étudiée par VNF, elle est repoussée vivement par tous les élus. La Sambre et la canal de la Sambre à l'Oise représentent une axe de vie sur et autour de l'eau auquel les élus sont culturellement attachés. Plus de 15 millions d'euros ont déjà été investis, sous leur maîtrise d'ouvrage, pour en assurer le développement et pour que cette voie soit un élément fédérateur de leurs aménagements. Des projets de l'ordre d'une vingtaine de millions, autour de cette voie sont bloqués par suite de la rupture de continuité de cet axe fluvial.

La qualité des ouvrages de cette voie est correcte. Il reste des aménagements de berges et de dragage important pour un retour à l'état initial de cette voie qui n'ont pas un caractère prioritaire, car ils rentrent dans d'autres problématiques de création de circuits de grandes randonnées dans lesquels les chemins de halage seraient intégrés et de réorganisation du trafic de fret vers le gabarit Freycinet qui pour le moment n'est pas concurrentiel avec les autres formes de transport. L'automatisation des ouvrages de navigation s'est terminée en 2008, l'automatisation des ouvrages hydrauliques du versant Oise est envisagé par VNF pour réduire ses coûts d'exploitation en dépense de personnel. Le gestionnaire futur de cette voie aura la capacité si cette option lui paraît opportune de le faire et d'en tirer bénéfice au travers de ses gains d'exploitation.

Les investissements principaux pour la remise en service de la navigation de plaisance sont la reconstruction des deux ponts canaux de Vadencourt et de Macquigny. Par ailleurs il est indispensable que les directions régionales de VNF reprennent les travaux d'entretien sur les ouvrages qui ont, en partie, été différés depuis la fermeture du pont canal de Vadencourt.

Au travers de nombreux entretiens avec les élus, la dynamique de reprise et de développement de ce canal correspond à un véritable projet de territoire qu'ils ont commencé à initier avec le concours de la SEM INITIALITE au travers d'un « parcours Sambre » et des multiples projets financés dans les projets interreg.

Je suggère, après avoir testé cette hypothèse auprès des parties prenantes, que les deux collectivités locales les plus impliquées (région Nord Pas de Calais et Conseil Général de l'Aisne) participent financièrement à la reconstruction des deux ponts canaux et qu'elles soient porteuses à titre expérimental, d'une perspective de décentralisation de cette voie , les deux conditions étant liées par une clause de

garantie de la part de celles-ci, selon le scénario et les bases de négociations suivantes,

- Réunion dès septembre 2009 de ces collectivités avec l'autorité ministérielle en charge des voies navigables et VNF pour conclure une charte d'engagement réciproque sur les bases de ce rapport afin qu'elles puissent délibérer sur cet engagement avant la fin 2009 ; VNF sans attendre la signature d'un accord poursuivrait les procédures administratives de reconstruction de ces deux ouvrages jusqu'à la phase de signature de marchés de travaux en vue de pouvoir mettre en service ces ouvrages en mai 2012.
- Reconstruction des deux ponts canaux de Vadencourt et Macquigny sous maîtrise d'ouvrage VNF avec un fonds de concours à hauteur de 25 % de chacune des deux collectivités
- Engagement, sous l'impulsion de ces deux collectivités, avec le concours de l'Etat, de la mise en place d'une structure de portage de cette voie selon les conditions suggérées dans le présent rapport, avec une clause de garantie de leur part.

Pierre Verdeaux



Ingénieur général

des Ponts et Chaussées

Annexes

Annexe 1. Lettre de mission et lettre d'information aux acteurs locaux



COPIE

Le directeur du cabinet

Paris, le

20 MARS 2009

Référence : 009004716

Monsieur le Vice-Président,

Le développement du transport fluvial est une priorité de la politique nationale des transports. Il participe à l'objectif d'augmentation de la part de marché des modes non routier de 25% d'ici 2012 fixé par le Grenelle de l'environnement.

Le contrat de performance qui lie l'État à son établissement Voies navigables de France (VNF) s'attache à concentrer les interventions de VNF sur le réseau magistral, dans une optique de maillage du réseau à grand gabarit et de massification du transport de marchandises.

En comparaison du réseau magistral, qui fait l'objet d'un processus de régénération et de développement, la situation du réseau secondaire présente aujourd'hui certaines difficultés de gestion et d'entretien.

Le canal de la Sambre à l'Oise est représentatif de ce réseau secondaire. Axe de transit Nord/Sud, transfrontalier, ce canal présente pour les territoires du val de Sambre, de l'Avesnois et de Thiérache un intérêt économique significatif dans un contexte de reconversion industrielle, voire un intérêt patrimonial et identitaire compte-tenu de son passé industriel.

Jusqu'à sa fermeture en 2006, à la suite de l'arrêt du 30 mars 2006 interdisant la navigation sur le pont canal de Vadencourt menaçant ruine, le canal de la Sambre à l'Oise accueillait 700 mouvements annuels de bateaux.

Pour relancer cette activité et renforcer l'attractivité de leur territoire en valorisant le parcours Sambre, les élus militent pour une reconstruction rapide du pont canal. Voies navigables de France considère qu'il est nécessaire préalablement d'inscrire cette reconstruction dans un projet global partagé par les acteurs locaux.

Monsieur Claude MARTINAND
Conseil général des ponts et chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DÉFENSE CEDEX

Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Hôtel de Roquencourt - 248, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - Tél. : 33 (0)1 40 81 21 22

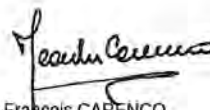
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Aussi, je vous saurais gré de bien vouloir réaliser une mission visant à :

- préciser la position de chacun des acteurs : VNF, gestionnaire de l'infrastructure fluviale à qui est confié cet ouvrage, les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais, les départements de l'Aisne et du Nord ainsi que les collectivités infra départementales ;
- réaliser une synthèse des études conduites par VNF et par les collectivités locales sur la réhabilitation du pont-canal et la valorisation du canal ;
- évaluer la faisabilité du transfert aux collectivités locales du canal de la Sambre à l'Oise en tenant compte des coûts de fonctionnement induits par la gestion de ce canal ;
- préciser l'évaluation du projet de reconstruction du pont canal de Vadencourt et du pont canal de Macquigny, qui présente un état de dégradation similaire, ainsi que des travaux de remise en état du canal de la Sambre (dragage, confortement des digues et berges) ;
- bâtir un plan de financement tenant compte des capacités contributives des différents partenaires.

Compte-tenu de l'urgence de ce projet, qui a été soumis à enquête publique du 6 au 27 janvier 2009, je vous remercie de bien vouloir me transmettre les conclusions de cette mission pour le 15 mai 2009. Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'assurance de ma considération distinguée.



Jean-François CARENCO



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

*direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer*

La Défense, le 28 AVR. 2009

*direction des infrastructures de transport
sous-direction du développement et de la gestion des
réseaux ferroviaires et fluviaux et des investissements
portuaires
bureau des voies navigables et des infrastructures
portuaires et fluviales*

Note

à

Monsieur le Préfet de la région Nord-pas-de-Calais

Référence :
Vos réf. :

Affaire suivie par : François Houix
francois.houix@developpement-durable.gouv.fr
Tél. 01 40 81 71 67 – Fax : 01 40 81 72 90

Objet : Canal de la Sambre à l'Oise – Mission du CGEDD

Le devenir du canal de la Sambre à l'Oise fait l'objet d'une forte mobilisation de la part des élus des départements de l'Aisne et du Nord.

Fermé à la navigation de transit à la suite de l'arrêté préfectoral du 30 mars 2006, interdisant la navigation sur le pont-canal de Vadencourt menaçant ruine, ce canal constitue en effet un atout économique que souhaite valoriser les acteurs locaux.

Au-delà des potentiels du canal en termes de tourisme et de transport de fret, sa fonction hydraulique milite d'autre part pour une intervention rapide sur le pont-canal de Vadencourt et le pont-canal de Macquigny qui présente un état de dégradation similaire.

Le Conseil général de l'environnement et du développement durable, sollicité par M. le Préfet, directeur de cabinet du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire, a ainsi désigné M. Pierre VERDEAUX, ingénieur général des ponts et chaussées, pour mener une mission sur le financement de la réhabilitation du canal de la Sambre à l'Oise et la faisabilité de son transfert aux collectivités locales.

Le directeur des infrastructures de transports

Marc PAPINUTTI

PJ :

Lettre de mission du 20 mars 2009 adressée par le directeur de cabinet du ministre d'Etat au CGEDD
Lettre du 1er avril 2009 désignant M. Pierre VERDEAUX pour la mission Sambre

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

Arche Sud – 92055 La Défense cedex – Tél : 33 (0)1 40 81 22 22

Annexe 2. Liste des personnes rencontrées

Certaines personnes ont été rencontrées à plusieurs reprises ; dans le tableau suivant, elles n'apparaissent que lors de la première rencontre.

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
1 Personnes extérieures à VNF et au MEEDDAT				
Thomas	Jean Jacques	INITIALITE CG Aisne	Président Vice président	13 mai
Etats généraux de la Sambre (élus ou représentants de toutes les collectivités riveraines et communautés + députés+ CR NPC et Picardie)		INITIALITE		14 mai
Hazebroucq	Odile	CCSA	Chef de projet	14 mai
Kreck	Marie Laure	INITIALITE	Chargée de la mission Sambre	14 mai
Perat	Jean Luc		Député du Nord	15 mai
Fratacci	Stephane		Préfet de l'Aisne	18 mai
Sches	Eléodie		Sous-préfète de Vervins	18 mai
Harlé	Denis	C G Aisne	Directeur général des services	18 mai
Maison	Dominique	Tracé Urbain	Architecte-Urbaniste pour le compte de la communauté de Sambre-Avesnois	19 mai

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Marin	Christine		député du Nord	8 juin
Wilmotte	Joël	Haumont/CCSA/ CG 59	maire/président/ conseiller général	8 juin
Devins	Daniel	Haumont	1er adjoint au maire	8 juin
Dubreucq	Danièle	Berlaimont	1ère adjointe au maire	8 juin
Bleuse	Jean Jacques	Sassegnies	1er adjoint au maire	8 juin
Ducroux	Philippe	Catillon	maire	9 juin
Goutin	Pierre	Syndicat de la vieille Sambre	président	9 juin
Salomez	Jean-Pierre	Gisy	maire	9 juin
Delva	Gérard	Ors	maire	9 juin
Noirmsin	Ségolène	Rejet de Beaulieu	maire	9 juin
Couret	Agnès	Landrecies	Élue 2C2M	9 juin
Leblond	Didier	Landrecies	maire	9 juin
Lederle	Bernard	Wassigny	maire	10 juin
Coquart	Maurice	Ribeauville	maire	10 juin
Baly	Daniel	Grougis	maire	10 juin
Wachon	Eric	Vénérolles/SIAB OA	Maire adjoint/président	10 juin
Flamant	Hervé	Grand Verly	maire	10 juin
Dumon	Patrick	CCT Aumale	Vice président	10 juin

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Truyen	Bernard	Etreux	1er adjoint maire	10 juin
La combez	Christian	Villers les Guise	maire	10 juin
Hiernause	J. Claude	Proisy	maire	10 juin
Gruselle	André	Iron	maire	10 juin
Semery	René	Lavaqueresse	maire	10 juin
Paser	Pierre	Macquigny	maire	10 juin
Bazin	M.	Dorenct	maire	10 juin
Bazin	Jean François	Lesquielles St G.	1er adjoint maire	10 juin
Fortin	Marie Claire	Monceau sur Oise	1er adjointe maire	10 juin
Serain	Jean-Marie	Origny Ste Benoite	maire	10 juin
Noisette	Joël	Etreux	maire	10 juin
Huffort	Martial	INITIALITE		10 juin
Le Bitouze	Danièle	Vadencourt	maire	10 juin
Wattelle	Charles	CG 02 / CR Picardie	Conseiller général et régional	10 juin
Cuvelier	Daniel	CG 02/Guise	Conseiller général/maire	10 juin
Mariage	Patrick	Vadencourt	1er adjoint maire	10 juin
Felbach	Jean-Louis	Thièrarche Avenir Tradition	président	10 juin
Destrez	France	Oisy/association TAT	2ème adjoint/	10 juin

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
Regele	Robert	Fesmy le Sars	maire adjoint	10 juin
Decarsin	Evelyne	Vadencourt	Adjoint maire	10 juin
Lequeux	Denis	Audigny	1er adjoint maire	10 juin
Venant	Eric	Proix	Conseiller muni.	10 juin
Lorion	Alain	Grand Verly	Conseiller mini.	10 juin
Rifaut	Gérald	Vadencourt	citoyen	10 juin
Lombard	Caroline	Proix	maire	10 juin
Egret	Jean	Tupigny	maire	10 juin
Gouplin	Odile	Marly Gomont /CC Guise	maire/présidente	10 juin
Pauvros	Rémi	Maubeuge/ CAMVS/ CG 59	maire/président/ V-président	10 juin
Vandierendonck	René	région NPC	V- président	15 juin
Leperre-Verrier	Odile	Région NPC	Conseillère technique	15 juin
Moïses	Christine	Région NPC	Assistante V-Pt	15 juin
Flörke	Béatrice	Région NPC	Direction Europe	15 juin
Marquaille		Région NPC	V-présidente	15 juin
Ryckebusch	Gilles	Région NPC	Directeur transport	15 juin
Bérard	Jean Michel		Préfet du Nord- préfet de région	16 juin

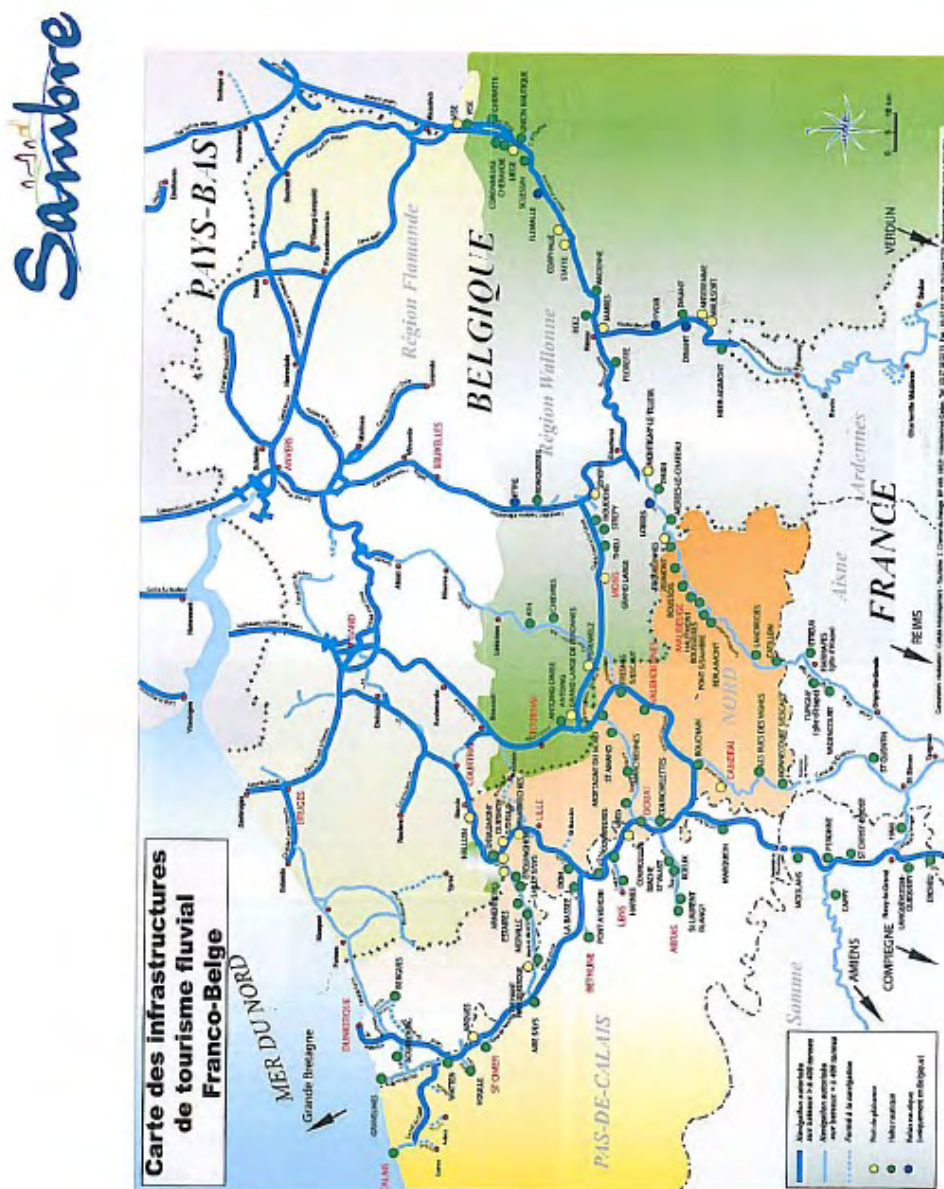
<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
André	Olivier		S/ préfet Avesnes	16 juin
Lalard	Philippe	DREAL NPC	Directeur adjoint	16 juin
Dewas	Matthieu	DREAL/SGAR NPC	Adjoint au dteur	16 juin
Carion	Marie- Christine	Fédé du tourisme de Namur	Cellule stratégie- promotion	16 juin
Libotte	Jean Louis	Voies hydraulique de Namur	Inspecteur général	16 juin
Schepman		Conseil Général du Nord	Vice président	(RDV téléphonique)
Raoult			Sénateur/ pt du cté de bassin/Pt du parc naturel	(RDV téléphonique)
de Labarre	Vincent	Région picarde	DGA transports (en remplacement de la DGS souffrante)	6 juillet
Viconte	Elodie	Région picarde	Chargé de mission	6 juillet
Baudoux	Bernard	Aulnoye- Aymeries	Maire : ancien pt CAMVS	7 juillet
Schillers	Evelyne	CAMVS	Directrice adjointe chargée du développement	7 juillet
Lewandowski	Peter	Vallourec		29 juin
Leonet	Frédéric	Vallourec-		29 juin

<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
		Mannesman		
Pierrot	Etienne	Jean Lefebvre-Eurovia		29 juin
Houard	Bruno	Weber		29 juin
Moreau	Benoît	Coop CERENA		29 juin
Bleuse	Jean Jacques	Vallourec		29 juin
Fontesse	Philippe	CBS carrières du Bourbonnais		29 juin
2 personnes de VNF et du MEEDDAT				
Agoué	Franck	DGITM	s/D voies navigables et ferrées	7avril
Petit Lebrun	Cécile	DGITM	Chef bureau VN	7avril
Vergne	Eric	DGITM	Chargé mission VN	7 avril
Lambert	Patrick	VNF	DGA	7 avril
Thomas-Bourneuf	Gaston	VNF direction bassin Seine	Directeur délégué	28 avril
Brigo	Yves	VNF direction bassin Seine	Chef arrondiss. Picardie	28 avril
Chanterelle	Bernard	VNF direction bassin Seine	Chef de subdivision	28 avril
Rifaut	Jesabel	VNF direction bassin Seine	Chef équipe	28 avril
Bergère	Jean	VNF direction bassin Seine	Adj Chef arr. Picardie	9 juin
Labourie	Laurent	CETE NPC	Expert ouvrages d'art	9juin
Berbain	Antoine	VNF direction	Chef ard grands	24 juin

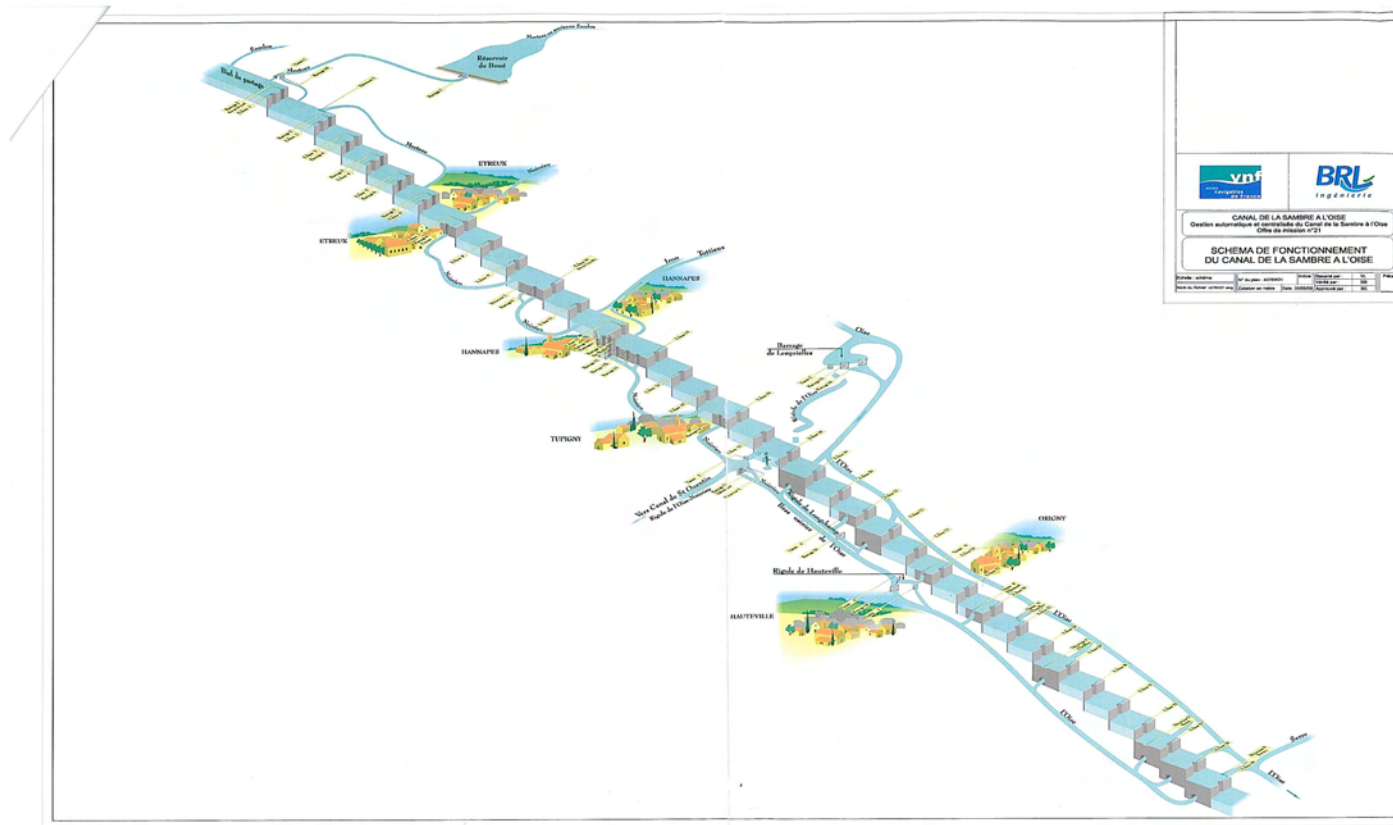
<i>Nom</i>	<i>Prénom</i>	<i>Organisme</i>	<i>Fonction</i>	<i>Date de rencontre</i>
		bassin Seine	travaux	
Le Dall	Jean	VNF direction Bassin Seine	Adjoint au dteur	10 juillet
Defresnes	Jean-Pierre	VNF direction NPC	Directeur	29 avril
Lebeck	Alain	VNF direction NPC	Chef subdivision	29 avril
Debrabant	Didier	VNF direction NPC	Adjoint chef sudi	29 avril
Turpin	David	VNF direction NPC	Arrondissement développement	16 juin
Druelle	Yveline	VNF direction NPC	Arrondissement développement	16 juin
Petit		VNF direction NPC	Arrondissement développement	16 juin

Annexe 3. Cartographique

3.4. carte des infrastructures de tourisme fluvial Franco-Belge (source initialité)



3.5. schéma hydrologique du versant Oise (source VNF)



3.6. Projet d'aménagement des rives de Sambre de la communauté Sambre-Avesnois (source communauté)



Annexe 4. Listes des projets réalisés et en perspective

note R° - Vadencourt

Les projets des communes de l'Aisne sur la Sambre – 24 juin 2009
Vadencourt

Présents :

M.DUMON – Communauté de communes de la Thiérache d'Aumale
M.CUVELIER – Maire de Guise
Mme DESTREZ – Mairie de Oisy
M.FELBACQ – Association Thiérache Avenir Tradition
Mme LE BITOUZE – Maire de Vadencourt
Mme KRESEC – INITIALITE

Suite à la réunion des élus avec M.VERDEAUX le 11 juin dernier, il a été demandé de lister les projets existants et à venir sur les communes axonaises.

Villes	Existant	Projets
Oisy (420 hbts)	Aménagement d'un verger sur les berges du canal (5000 €) Implantation d'un arboretum Fête de la Sambre Rallye touristique à vélo	Création d'un ponton d'accostage (50000 €) Création d'une aire de camping-car
Etreux (1677 hbts)	Halte nautique (eau et électricité) au Gard pour 12 bateaux (120000 €) Rampe mise à l'eau, local avec sanitaires et douche (10000 €) Aire de pique-nique, parkings et stationnement des campings car (40000 €) Entretien régulier des abords Circuit de randonnée autour du canal Club de joueurs	Création d'une 2 ^{ème} halte pour camping car Raccorder Etreux à Oisy par le chemin de halage Relancer le transport par voie d'eau pour la coopérative agricole Céréna (Etreux , Pt Verly, Origny)
Vénérolles		Transport des graisses « Bouvart » par voie d'eau 4000 t / an Réhabilitation d'une ancienne maison éclésièr (230000 €)
Hannapes (283 hbts)	Réhabilitation d'une maison éclésièr en Demeure de Thiérache Rénovation et automatisation du pont	Initier un projet hydraulique autour des moulins dont un appartenant à VNF et le 2 ^{ème} à un privé prêt à le

	levis (2004-2005) Ateliers rénovés appartenant à VNF	restaurer en auberge si réouverture de la Sambre Réutilisation des ateliers pour un musée ?
Tupigny	Relais nautique Réhabilitation d'une maison éclésièrè en Demeure de Thiérache Rénovation du pont-levant Circuit d'interprétation en lien avec la falaise Fête de l'eau	Aménagement d'une halte avec ravitaillement en carburant Possibilité de mise à disposition de véhicules Fête du canal avec aviron, canoë-kayak
Oisy, Etreux, Vénérolles Hannapes	Parcours de santé en forêt d'Andigny Parcours d'interprétation « Pirouette » Joutes nautiques	Dans le cadre du Pays de Thiérache, création de « Bistrots de Pays » Création de sentiers randonnée sur l'ancienne voie ferrée
Lesquièlles	Réhabilitation d'une maison éclésièrè en Demeure de Thiérache (175 000€) Parcours "Sur les pas de Matisse" Création d'un embarcadère canoë-kayak et d'une glissière	Escale Sambre dans le cadre du projet européen ParcourSambre (20 000€)
Vadencourt	Camping municipal Réhabilitation d'une maison éclésièrè en Demeure de Thiérache (230000 €) Relais nautique Sentier d'interprétation dans l'abbaye "les moines et l'eau" Circuits pédestres Embarcadère canoë- kayak Rallye touristique	Création d'une aire de camping-car Escale Sambre (20 000€) Courses en ligne de canoë-kayak
Grand Verly	Maison éclésièrè en mauvaise état Coopérative agricole	
Guisse (6000 hbts)	Projet Utopia autour du Famillistère Godin (42 millions d'€)	

	Création d'un complexe aquatique et de remise en forme Camping municipal Axe vert et nombreux sentiers de randonnée	
Noyales		Création d'un relais nautique

REQUALIFICATION ET VALORISATION TOURISTIQUE DE LA SAMBRE

(Communauté d'agglomération Maubeuge - Val de Sambre)

TOTAL DES TRAVAUX REALISES 6 531 350 €

1 – Requalification des berges :	3 317 850 €
Phase 9 (séquence Maubeuge – Hautmont – St Rémy du Nord)	491 650 €
Phase 16 (séquence Pont sur Sambre - Bachant)	1 073 200 €
Section Aulnoye – Leval	628 400 €
Section Leval Sassegnies	386 800 €
Section Sassegnies – Hachette	363 300 €
Section Hachette – Etoquies	374 500 €
2 – Réfection chemin de halage :	1 000 100 €
Section Aulnoye – Bachant	250 250 €
Section Maubeuge – Louvroil	155 150 €
Section Hautmont	71 650 €
Section Maubeuge	523 050 €
3 – Création d'équipements :	348 300 €
Jeumont Quai + Rampe mise à l'eau	117 700 €
Boussois – Quai	43 050 €
Aulnoye-Aymeries Rampe Mise à l'eau	30 800 €
Barrières de sécurité	156 750 €
4 – Modernisation écluse de Marpent :	293 250 €
5 – Equipements touristiques et loisirs :	1 409 900 €
Aménagement de la maison Huvenoit	487 850 €
Création des aires d'accueil de Boussois, Assevent et Bachant	517 300 €
Gamme de mobilier urbain	170 900 €
Bras mort de Leval	186 600 €
Signalétique Charte VNF	47 250 €
6 – Autres :	161 950 €
Plaquette de promotion	22 450 €
Bateaux électriques (acquisition)	139 500 €

TRAVAUX PREVUS RESTANT A REALISER : 648 050 €

1 – Aménagement du quai de Maubeuge (2005)	396 350 €
2 – Passerelle d'Aulnoye Aymeries (2005-2006)	140 250 €
3 - Aires de repos (aires tartines)	111 450 €

TOTAL GENERAL : 7 179 400 €*

*Non compris les études

Annexe 5. Glossaire des acronymes

<i>Acronyme</i>	<i>Signification</i>
MEEDDAT	Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire
CGEDD	Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable
DGITM	Direction Générale des Infrastructures, des Transport et de la Mer
VNF	Voies Navigables de France
NPC	Nord Pas de Calais
FEDER	Fonds Européens de Développement Régional
CCSA	Communauté de Communes Sambre-Avesnois
CAMVS	Communauté d'Agglomération de Maubeuge Vallée de la Sambre
CC	Communauté de Communes
INTERREG	Initiative européenne pour des projets entre régions européennes
BS	Bassin de la Sèvre
CG	Conseil Général
SEM	Société d'Economie Mixte

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Développement durable
Prévention des risques
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33) 01 40 81 68 12/45