RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

vnf Voies navigables de France

Commission Locale des Usagers

23.10.2025

USAGERS DE LA VOIE D'EAU		
Nom	**Prénom**	**Entreprise / Association**
ALEXANDRE	Estelle	Direction tourisme CCPB/Billebaude
ARSIE	Alexandre	La vie en Rose
BAIRSTAW	James	European Waterways
BENSAAD	Riad	CROISIEUROPE
BOSTIN	Mark	Croisières touristiques françaises
CHASSAGNETTE	Muriel	Amis du Canal du Nivernais/Evans Marine
COLLINS	Roger	ANPEI/APFL
COTTET-EMARD	Julie	Responsable locaboat Léger s/ Dheune
CORNET	Valentin	Bateaux Belmond
DURVILLE	Frédéric	Syndicat Mixte Canal du Nivernais
FOSCHINI	Jonathan	Bateaux Belmond
GENESTE	Jacky	V.P Association Du Canal Roanne à Digoin
LESTER	Krishna	ANPEI Nivernais
MEGRET	Olivier	Croisière c'est la vie
POILLOT	Michel	Maire de Vandenesse-en-Auxois
ROLLIN	Dominique	CRCK BFC
SEILLE	Carine	Chargée mission Association Canal du Roanne à Digoin
SPENCER	Hayes	Vitesse de croisière
VAN ASSCHE	Alain	Association Port de Roanne
WOOTTON	Leigh	E2F/Croisières Fluviales de Bourgogne SARL

VNF Direction Territoriale Centre-Bourgogne		
Nom	**Prénom**	**Unité / Service**
DETANGER	Luc	Service territorial Nivernais-Yonne
GRANGE	Loïcia	Développement
MALET	Céline	Développement
PATOUILLET	Bruno	SEMEH
PERROT	Déborah	Service territorial Val-de-Loire-Seine
PONCET	Sébastien	Service territorial Saône-Loire
ROUANET	Nathalie	Service territorial Bourgogne
SMETANIUK	Laurent	SEMEH
TRIGO	Laura	Communication
VADROT	Nicolas	Développement
VUITTENEZ	Lionel	Directeur Territorial

Mots d'introduction

M. Michel Poillot, Maire de Vandenesse-en-Auxois, ouvre la réunion en indiquant qu'il a le plaisir d'accueillir sur le territoire communal des péniches-hôtels et des plaisanciers. Il se réjouit à ce titre de la signature prochaine d'une Charte fluviale à l'échelle de la Communauté de Communes, visant à renforcer et développer les services liés à cette offre fluviale et touristique.

M. Lionel Vuittenez, Directeur Territorial, a pris ses fonctions au début du mois de septembre. Son parcours professionnel, notamment au sein de Voies navigables de France (VNF), lui confère une solide connaissance des problématiques relatives à la gestion et à l'aménagement des voies d'eau.

Bilan de la saison

1 / Réserves en eau *cf. Diaporama*

L'année 2024-2025 a permis une recharge satisfaisante des barrages-réservoirs. Ces stockages ont ainsi permis à Voies navigables de France (VNF) de maintenir, autant que possible, la navigation sur les différents itinéraires jusqu'à la fin de la saison.

Les courbes de suivi des barrages-réservoirs mettent en évidence une utilisation accrue des volumes stockés, ainsi qu'un démarrage plus précoce des opérations de pompage au cours de la saison.

La comparaison des courbes de gestion sur une période de dix ans permet d'observer une tendance générale, en lissant les variations entre saisons sèches et saisons humides. Il convient toutefois de rappeler que deux saisons sèches ne présentent jamais des caractéristiques identiques, et qu'il n'est donc pas toujours pertinent de les comparer entre-elles.

En 2025, le nombre d'arrêtés préfectoraux relatifs à la sécheresse, notamment durant la période de haute saison, a été relativement élevé. Ces arrêtés imposent à VNF des restrictions ou des interdictions de pompage dans les cours d'eau, auxquelles l'établissement ne peut déroger.

2 / Fréquentation *cf. Diaporama*

De manière générale, la plaisance locative et privée présentent une tendance marquée à la baisse. Seul le nombre de péniches-hôtels demeure relativement stable.

Il demeure toutefois difficile d'établir des comparaisons précises d'une année sur l'autre sans disposer d'une connaissance détaillée des problématiques propres à chaque canal.

Aucun report significatif du trafic en provenance des sections fermées (canal du Centre) n'a été observé vers d'autres itinéraires. Le nombre total de bateaux en navigation sur le périmètre de la Direction Territoriale Centre-Bourgogne (DTCB) est en diminution.

Plusieurs propositions d'amélioration de la lecture des données ont été formulées :

- Disposer de précisions sur les avaries et fermetures afin de mieux interpréter les chiffres ;
- Réaliser un lissage statistique sur les cinq dernières années, permettant d'atténuer l'effet des variations saisonnières et de mieux illustrer les tendances de fond ;
- Mettre en perspective la fréquentation au regard du nombre de jours d'ouverture des canaux.

Il est également souligné que la diffusion brute des chiffres peut susciter des inquiétudes et dissuader certains usagers de venir découvrir les canaux de la DTCB. A ce titre les membres de la CLU ne souhaitent pas une diffusion de l'état du réseau au niveau national.

Au niveau national, les données consolidées ne sont pas encore stabilisées, mais les premières tendances indiquent une fréquentation globalement stable du réseau navigable.

M. Van Assche indique que de nombreux bateaux quittent la France pour rejoindre la Belgique, où les ports sont saturés. VNF rappelle que le déficit d'entretien de l'infrastructure est un phénomène ancien, résultant d'un manque d'investissement accumulé sur plusieurs décennies.

Une interrogation est soulevée quant à la traçabilité des trajets des bateaux : certains bateaux quittent-ils temporairement le territoire avant d'y revenir ? À ce jour, VNF ne mène pas ce type d'étude sur les flux de navigation.

- **Communication**

Mme Estelle Alexandre souligne que les réseaux sociaux véhiculent actuellement une image négative des canaux de la DTCB. Elle estime qu'un travail de communication de la part de VNF visant à valoriser les canaux et leurs atouts serait particulièrement bénéfique.

Elle précise que, selon les retours recueillis par les offices de tourisme, les plaisanciers et touristes expriment majoritairement une opinion très positive de leur expérience. Il est enfin noté que certaines collectivités locales contribuent également à renvoyer une image peu favorable des canaux.

3/ Auto-éclusage *cf. Diaporama*

Onze péniches-hôtel ont bénéficié de l'auto-éclusage en 2025. La demande est croissante depuis 2023. Le système est reconduit pour l'année 2026 sur le canal de Bourgogne de l'écluse 1S (Escommes) à 75S (St jean de Losne) + 13Y (Pont Royal). L'auto-éclusage sera aussi proposé aux bateaux-promenade. La formation en amont de la haute saison pour les péniches-hôtel et les bateaux promenade reste obligatoire.

M. James Bairstow demande à permettre un auto-éclusage à partir de 8h45. La réglementation autorise la manœuvre des ouvrages à partir de 9h00. Le SEMEH va voir s'il est possible de répondre favorablement à cette demande.

4/ Gestion des arbres

Cette problématique ressort des échanges. Pas de diapositive dédiée dans la présentation.

La réglementation relative à l'abattage des arbres est particulièrement stricte et fait l'objet d'un encadrement renforcé. En amont de toute intervention, il est nécessaire de réaliser divers diagnostics phytosanitaires, chiroptères (relatifs aux chauves-souris).

Par ailleurs, certaines périodes de l'année interdisent l'élagage ou l'abattage, conformément aux prescriptions environnementales et à la protection de la faune. Ainsi, la durée moyenne des procédures administratives s'étend sur une période de douze à dix-huit mois.

Le service territorial de Bourgogne a récemment conduit une expertise sur trois sites, représentant un total de plus de 900 arbres à abattre. Ces opérations d'abattage s'accompagnent d'une enveloppe budgétaire spécifiquement dédiée à la replantation, garantissant la compensation écologique des interventions menées. Toutefois les replantations ne pourront pas avoir lieu de façon systématique (exp : interdiction de replanter sur une digue classées « sécurité des ouvrages hydrauliques SOH »)

Les usagers de la voie d'eau déplorent toutefois la lourdeur de la réglementation et demandent que les travaux puissent être engagés rapidement, compte tenu des enjeux de sécurité et des gênes occasionnées à la navigation (écluse d'Ouzouer-sur-Trézée).

VNF réfléchi à des pistes de valorisation économique du patrimoine arboré, afin que l'entretien et la gestion de ce linéaire puissent, au moins partiellement, s'autofinancer. VNF s'apprête à lancer différents diagnostics sylvicoles sur des tronçons prioritaires (Dijon Métropole, Plaine Dijonnaise…) afin d'élaborer des documents d'aménagement des espaces ligneux et boisées bords de voie d'eau.

Information : Les orages ont fait de nombreux dégâts sur les arbres. Le service territorial de Bourgogne a dû fermer à la navigation sur une bonne partie du canal de Bourgogne. Réouverture espérée pour samedi 25octobre 2025.

FAITS MARQUANTS

1/ Projet de développement *(cf. Diaporama)*

Parmi un certain nombre de projet de développement, on note entre autres :

- Le projet du contrat canal du Nivernais : Signature au 1er trimestre 2026. Ce dernier comporte différentes thématiques (plantes invasives, ressource en eau) et l'objectif est de finaliser le séquençage notamment en participant à l'amélioration de certain ports et halte (Châtel-Censoir, Auxerre…).

- Convention avec le département de Côte-d'Or : 2 conventions de financement pour le projet de Panthier et la rigole d'alimentation de Chazilly.

- Port de Roanne : En pourparlers pour négocier un avenant de 2 ans à la convention de concession avec SUEZ pour dans un deuxième temps améliorer le port à la marge tout en étudiant la possibilité de réaliser un aménagement immobilier sur le port et la darse.

Ces projets de développement ont tous pour but d'améliorer le service fluvestre tout en impliquant les collectivités à différentes échelles (communes, communautés de communes, département, région).

2/ NavigInfo *(cf. Diaporama)*

Compte tenu de la faible participation des acteurs économiques aux réunions NavigInfo (en moyenne six participants), il est proposé de mettre en place un envoi de compte rendu toutes les deux semaines, complété par un temps d'échange en visioconférence une fois par mois.

Les gestionnaires de péniches-hôtels expriment leur attachement à la tenue régulière des réunions NavigInfo, estimant qu'il est indispensable de maintenir cette instance à une fréquence bimensuelle, en

particulier en fin de saison (août/septembre), période durant laquelle les conditions de navigation peuvent évoluer rapidement.

- **La proposition formulée par VNF est retenue, sous réserve d'une adaptation à la saison de navigation et aux besoins d'information des usagers. Une visioconférence sera proposée en cas de conditions de navigation incertaines, afin de permettre une communication réactive et concertée entre les différents acteurs.**

La Commission Nationale des Usagers (CNU) va évoluer et la représentation des usagers va très certainement être modifiée. M. James Bairstow (société EuropeanWaterwyas) souhaite pouvoir représenter les péniches-hôtel au même titre que M. Bostin. (post-réunion : cette demande a été relayée le 24/10 au siège de VNF).

3/ Partie centrale- Canal de Bourgogne- *(cf. Diaporama)*

La partie centrale du canal concerne le tronçon situé entre Venarey-les-Laumes et Pouilly-en-Auxois.

La proposition soumise à validation en COPIL en décembre prévoit :

- une ouverture sur cinq mois (contre sept mois actuellement), du lundi au vendredi ;
- un passage programmé ;
- la mise en place de l'auto-éclusage pour les professionnels.

Actuellement, un bureau d'études évalue le coût de maintenance de ce tronçon. Il est précisé que l'analyse ne doit pas se limiter à une comparaison économique (bénéfice/coût) entre une navigation de cinq et sept mois, mais doit être considérée dans la perspective d'une navigation maintenue sur cinq mois plutôt que d'une absence totale de navigation.

Des rencontres bilatérales sont programmées avec les trois EPCI pour cibler quelques actions prioritaires et consensuelles émergeant du travail réalisé depuis deux ans autour du projet de territoire. Bien qu'il ne soit pas envisagé de créer une charte fluviale, un travail concerté sera conduit avec l'ensemble des partenaires.

Parallèlement, un travail de coordination est mené avec la Communauté de communes des Terres d'Auxois sur le projet du barrage-réservoir de Pont-et-Massène.

4/ Panthier *(cf. Diaporama)*

L'objectif des travaux est de conforter les digues et remonter le niveau d'eau à la cote historique (+1Mm3 d'eau). Les marchés sont passé et l'entreprise en charge des travaux sera retenue d'ici la fin de l'année 2025.

- **Bien se référer au calendrier du diaporama.**

Un avis à la batellerie sera édité pour demander aux usagers de quitter le secteur. Un avis d'information pourra être rédigée afin que les gestionnaires de péniches-hôtel puissent justifier de ne pas pouvoir naviguer sur le canal de Bourgogne (information aux tours opérateur).

Les barrages de Tillot et Chazilly ne pourront servir qu'à maintenir le niveau d'eau dans les ports.

5/ Dijon Métropole *(cf. Diaporama non présenté en réunion)*

6/ Investissements *(cf. Diaporama)*

TRAVAUX

1/ Travaux réalisés en 2025 *(cf. Diaporama)*

La question des travaux réalisés n'a pas été abordée de façon précise durant la séance.

- **Canal de Bourgogne :**

M. James Bairstow signale qu'à la suite de travaux, plusieurs postes d'amarrage ont été perdus à Escommes. L'Office de tourisme de Pouilly-Bligny propose qu'un lien soit établi afin de permettre, lorsque cela est possible, de positionner une péniche-hôtel en lieu et place de la Billebaude.

Il est également mentionné qu'une possibilité d'amarrage existe sur la rive gauche, toutefois sans accès aux réseaux de fluides (eau, électricité).

Concernant le tunage, il est rappelé qu'il s'agit d'une technique éprouvée et adaptée aux canaux, que VNF utilise depuis de nombreuses années, y compris sur des secteurs fortement navigués. Mme Perrot ne peut cependant pas apporter de réponse spécifique à la dégradation du tunage observée sur le bief 13Y du canal de Bourgogne.

M. Patouillet précise que cette technique sera mise en œuvre partout où cela sera envisageable, dans le respect des enjeux de préservation de la biodiversité.

- **Rivière Yonne, canal du Nivernais :**

M. Detanger tient à saluer le travail remarquable des équipes de VNF lors des travaux réalisés en régie. Il souligne la compétence et l'engagement des agents, qui parviennent à mener à bien des opérations d'importance tout en maintenant la navigation autant que possible.

2/ Canal du Centre -bief de Chagny-*(cf. Diaporama)*

Les travaux de confortement de la digue de Chagny et d'étanchéification de la partie fuyarde constituent des opérations particulièrement encadrées, en raison du classement réglementaire de l'ouvrage en tant que "digue classée". En complément, un dragage d'environ 1 000 m³ sera également réalisé sur le secteur concerné

VNF assure la maîtrise d'ouvrage pour l'ensemble du projet et la maîtrise d'œuvre pour la partie relative à l'étanchéité. De nombreux agents VNF ont été mobilisés en amont pour la préparation et la planification de ces travaux.

La réouverture à la navigation est envisagée pour le 28 mars, *sous réserve des conditions météorologiques et de retards de chantier indépendants de la volonté de VNF*.

Le montant total des travaux s'élève à 1,3 M€.

3/ Canal du Roanne à Digion -bief d'Artaix - *(cf. Diaporama)*

Deux temps de travaux sont envisagés sur le canal de Roanne à Digoin :

- En 2025 : étanchéité de la fuite au pk 15 -100 000€ - le bief sera abaissé dés le début du chômage.
- Second temps : réhabilitation du bief d'Artaix - 5 M€ -

Pour rappel, la Directrice générale de VNF s'est engagée à ce qu'une communication régulière sur les travaux du canal du Roanne à Digoin soit réalisée avec les usagers et collectivités.

4/ Chômages

Attention, **le chômage du canal du Centre a été allongé jusqu'au 28 mars 2026** du fait des travaux.

Possibilité de réagir aux dates de chômage, post réunion faisant part de vos remarques à l'adresse suivante, jusqu'au 30 novembre 2025 : ***developpement.dt.centrebourgogne@vnf.fr***

5/ Travaux à venir *(cf. Diaporama)*

6/ Questions diverses

- **Modernisation -Canal de Briare-**

M. Mégret interroge le service territorial Val-de-Loire–Seine concernant les écluses profondes et les dispositifs d'aide permettant leur franchissement en toute sécurité.

Il est rappelé que la Direction territoriale Centre-Bourgogne est la première à mettre en œuvre les nouveaux standards de modernisation du réseau.

Pour l'année 2026, il est prévu que des vacataires soient à nouveau mobilisés afin d'assister les bateaux lors du passage des écluses. Parallèlement, des solutions techniques pérennes sont à l'étude. M. Mégret suggère que l'installation de bollards flottants constituerait la solution la plus efficace pour faciliter le passage. VNF s'engage à travailler le sujet avec les acteurs concernés.

- **Temps de passage aux écluses modernisées**

Le poste de contrôle centralisé pourrait anticiper l'arrivée des bateaux et préparer les écluses en conséquence (à étudier).Concernant la sensibilité des sondes, il s'agit de paramètres de sécurité ; par conséquent, leur modification n'est pas envisagée.

- **Porte de garde de la Maladerie – Clamecy**

Il est rappelé que le secteur du port de Clamecy présente un risque permanent de débordement. La collectivité concernée a été informée de cette situation, et des solutions alternatives pour l'hivernage peuvent être envisagées, notamment sur les sites de Châtel-Censoir ou de Chevroches.

Voies navigables de France
175, rue Ludovic Boutleux – CS30820
62408 Béthune cedex Tél : 03 21 63 24 24

VNF.fr