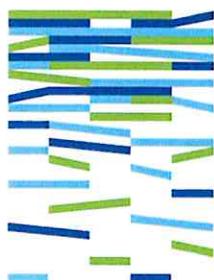




Direction
Territoriale du
Bassin de la
Seine

Service de la
Promotion du
Transport
Fluvial

Bureau
Relations et
Services aux
Navigants



Paris, le 6 août 2019

Compte rendu de la sous-Commission Locale des Usagers de la Seine amont

Objet de la réunion : Sous-Commission Locale des Usagers de la Seine amont

Lieu et date : Site d'Austerlitz, le vendredi 28 juin 2019

Références :

Affaire suivie par : Thibault FOURNIER (Tél : 01 83 94 44 67 – courriel : thibault.fournier@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Thibault FOURNIER

Diffusion : Participants

Président de la Sous-Commission Locale des Usagers du bief de Paris	
Monsieur Frédéric ALPHAND	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
M. DELCOURT (CNBA) M. DUPRE (CEMEX) M. FOUQUIER (CNBA – La Glissoire)	M. MANCHE (CEMEX) M. NEYT (CEMEX)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
M. THIEFFINE (ANPEI)	
Autres participants	
Mme. BESNOU (Brigade Fluviale de Paris) M. GORGES (DRIEA)	M. RAOUT (DRIEA)
Représentants HAROPA / Ports de Paris	
M. FUCHS (Ports de Paris)	
Représentants des tiers	
M. DA SOLLER (Quadran)	
Représentants de VNF	
M. ALLAIN (DTBS/USA) M. ALPHAND (DTBS) M. BALAZARD (DTBS/SGVE) M. BIAIS (DTBS/SGVE) Mme. ETCHEVERRIA (DTBS/USA)	M. FOURNIER (DTBS/SPTF) M. PAYET (DTBS/SGVE) Mme. RAOUX (DTBS/USA) Mme. RIFFAUT (DTBS/SPTF) M. WILMORT (DTBS/USA)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction		<p>Le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020 est un programme européen de financement multi-annuel destiné à subventionner la réalisation de la liaison à grand gabarit Seine-Escaut, dont les axes Seine et Oise font partie intégrante. Les études de conception sont cofinancées à hauteur de 50% de leur montant HT et les travaux à hauteur de 40% de leur montant HT.</p> <p>Ce dispositif a fait l'objet d'un avenant dont l'objectif était à la fois d'étendre la période d'éligibilité à 2022 pour les opérations inscrites dans la décision de cofinancement et de redistribuer une partie des subventions attribuées à la réalisation du Canal Seine-Nord Europe aux autres projets éligibles (dont les projets de la DTBS).</p> <p>Pour la DTBS, cet avenant est l'occasion d'intégrer les opérations de la Seine amont qui ne faisaient pas partie du périmètre de cofinancement initial ainsi que de réajuster les études et travaux de la Seine aval et l'Oise déjà inscrits. Dans ces conditions, les travaux pour la rénovation des écluses secondaires de la Seine amont ainsi que la régénération des barrages de La Cave, Varennes et Evry seront pris en charge jusque fin 2022 dans le cadre de ce dispositif. A noter que les études pour mener à bien le projet Bray-Nogent sont également concernées. Ainsi, une part importante des travaux prévus dans le cadre du plan d'urgence pour la Seine amont va pouvoir être réalisée grâce à ces cofinancements européens.</p>
Statistiques de trafics	Bilan 2018 du trafic de marchandises	<p>En 2018, le trafic de marchandises de la DTBS a progressé de 3,8% en millions de tonnes transportées et de 2,9% en tonnes-kilomètres malgré les crues du début d'année qui ont considérablement affecté le transport fluvial au premier trimestre. Cette dynamique est principalement portée par la filière agroalimentaire (+17% de tonnes et + 19% de t-kilomètres) qui s'appuie sur la reprise des trafics céréaliers de type blé et orge à destination des silos de Rouen et par celle des matériaux de construction (+4,9 de tonnes et +1,9 de t-kilomètres) qui connaît une hausse grâce à la reprise de l'activité BTP et aux prémices des chantiers du Grand Paris.</p> <p>Au niveau de la Seine amont, l'augmentation du trafic de +6,4% est essentiellement portée par la filière agroalimentaire (+37,2%) alors que les minéraux bruts et matériaux de construction ont connu une baisse de 4,7% (<i>voir présentation</i>). A noter que le nombre de bateaux porteurs en activité sur la Seine amont a diminué de 2,2% entre 2017 et 2018 alors que le trafic de marchandises a augmenté de 5,3% en tonnes transportées et de 1,7% en t-kilomètres. L'emport des bateaux a donc augmenté.</p>
	Tendances au 1 ^{er} trimestre 2019 pour le trafic de marchandises	<p>Les tendances observées en 2018 sur le bassin de la Seine et la Seine amont se confirment pour le premier trimestre 2019 puisqu'au global, le trafic de marchandises a augmenté de 46% en tonnes transportées et en tonnes-kilomètres par rapport au premier trimestre 2018. Encore une fois, ce sont les flux liés à l'agroalimentaire (+51% de tonnes et +76% de t-kilomètres) et aux matériaux de construction (+57% de tonnes et +46% de t-kilomètres) qui sont les véritables moteurs de cette croissance. A noter que cette différence très importante avec l'année 2018 s'explique principalement par les aléas climatiques du début d'année 2018. La conjoncture favorable dans le secteur du BTP et les grands chantiers parisiens sont un autre facteur. Rapportée au</p>

		<p>premier trimestre 2017, cette augmentation est de 26% en tonnes transportées et 18% en t-kilomètres.</p> <p>Au niveau de la Seine amont, on retrouve également ces mêmes tendances, mais de manière plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (<i>voir présentation</i>).</p>
	<p align="center">Trafics touristiques</p>	<p>Sur la Seine amont en 2018, le trafic touristique est principalement représenté par les bateaux de plaisance privés dont le nombre ne cesse de croître entre Jaulnes (38) et Port-à-l'Anglais (1 382). En revanche, les bateaux à passagers ne sont que très peu représentés et seul le site de Port-à-l'Anglais enregistre des passages pour ce type d'embarcation (223). Les tendances au mois de mai 2019 sont à peu près équivalentes à celles de 2018, avec toutefois une progression pour le site de Port-à-l'Anglais.</p> <p>Sur la Marne à Saint-Maurice, 1 130 bateaux de plaisance privés ont franchi l'écluse ainsi que 200 bateaux à passagers en 2018. La tendance 2019 est inférieure pour les bateaux de plaisance privés et supérieure pour les bateaux à passagers.</p>
<p align="center">Nouveau règlement particulier de police Seine-Yonne</p>		<p><i>NB : Au moment de la sous-CLU Seine amont, le nouveau règlement particulier de police (RPP) Seine-Yonne n'était pas encore signé par le préfet des Yvelines.</i></p> <p>La version présentée lors de la sous-CLU et dont l'entrée en vigueur est prévue pour l'été 2019 constitue la première étape de la révision du RPP Seine-Yonne. Elle s'appuie sur la consultation lancée en avril 2018 et propose des ajustements de règles accompagnant l'évolution des usages du fleuve, des corrections d'erreurs matérielles et des évolutions qui font consensus et qui ne posent pas de problèmes de sécurité. Les principales modifications apportées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rectification et actualisation du tableau des écluses ; • Augmentation de la largeur maximale autorisée des bateaux sur l'Yonne à partir de Joigny ; • Précision des conditions de navigation (interdiction des bateaux non motorisés en Seine sur le canal de Beaulieu et en Marne sur le canal et dans le tunnel de Saint-Maur) ; • Ajustement de règles de stationnement (interdiction de stationner aux zones d'attente des écluses et aux alternats, sauf en cas de crue lorsque l'ouvrage est arrêté) ; • Evolution des règles liées à la gestion des crues (révision des échelles de référence, interdiction de franchir les barrages donnés à la navigation pour les bateaux à passagers, possibilité de déplacer son bateau pour des raisons de sécurité en cas d'arrêt de la navigation, rajout d'une cote d'eau de 1,60 mètre à la station Vigicrues). <p>Concernant l'article 29.1 zone d'attente des écluses et alternats, les usagers demandent une révision des règles de stationnement sans pour autant qu'elles ne gênent la circulation aux écluses. Une nouvelle rédaction sera proposée lors de la prochaine révision du RPP.</p> <p>La seconde étape de la révision du RPP Seine-Yonne débutera courant 2019 avec la réalisation d'une étude de trajectographie dont l'objectif est d'étudier la possibilité de réviser les conditions de navigation dans Paris (vitesses maximales autorisées, dimensions maximales des</p>

		<p>bateaux, restrictions de navigation en cas de crue). A noter que certaines remarques issues de la consultation d'avril 2018 n'ont pas été prises en compte dans la première révision afin de les objectiver dans le cadre de cette étude. En outre, une étude de trajectographie est en cours sur le secteur Bray-La Grande Bosse pour déterminer si des bateaux de 135 mètres de long peuvent y naviguer. Si tel était le cas, ils pourraient faire demi-tour à Bray au niveau du port. Ports de Paris se dit prêt à réfléchir avec VNF sur le sujet.</p>
<p>Centrale hydroélectrique de Port-à-l'Anglais</p>		<p>Afin de favoriser le développement des énergies renouvelables, le Ministère de la Transition écologique et solidaire a lancé en 2017 un appel d'offres sur la petite électricité pour développer et exploiter de nouvelles centrales hydroélectriques, d'une puissance totale de 105 MW. Cet appel d'offres, qui s'étend sur trois années successives, est ouvert aux nouvelles installations hydroélectriques dont la puissance est comprise entre 1 et 4,5 MW. Dans ce cadre, l'Etat donne un complément de rémunération aux projets élus ce qui garantit ainsi leur rentabilité</p> <p>Voies navigables de France (VNF), gestionnaire de 80% du réseau navigable français et des infrastructures attenantes (dont les infrastructures fluviales), a initié depuis 2016 des partenariats avec des acteurs industriels en vue d'exploiter les chutes de ses ouvrages (barrages, écluses...), qui présentent un potentiel hydroélectrique important. Ces partenariats sont conclus suite à des appels à manifestation d'intérêt portant sur une liste de sites identifiés chaque année.</p> <p>Pour la centrale hydroélectrique de Port-à-l'Anglais, un partenariat a été conclu entre VNF et QUADRAN – Groupe Direct Energie et le projet a été retenu par le Ministère de la Transition écologique et solidaire. Elle sera construite dans la passe rive droite actuellement batardée du barrage et composée de 3 turbines équipées de grilles anti-embâcles et de dégrilleurs. Il n'y aura pas de modification de la navigation en phase exploitation. Pendant les travaux, quelques interventions auront lieu sur le chenal mais elles seront programmées, autant que faire se peut, la nuit ou le week-end. Les opérations de grutage seront réalisées, de manière préférentielle, la nuit ou le week-end pour éviter une quelconque gêne. En période de crues, la centrale ne fonctionnera pas et à l'étiage il n'y aura pas de turbinage.</p> <p>Les études de courantologie menées par Quadran ont démontré l'absence d'effet d'aspiration et un effet très localisé sur le courant au niveau de la centrale.</p> <p>L'enquête publique est prévue d'ici à l'automne 2019 pour l'obtention de l'autorisation en fin d'année 2019. Le début des travaux devrait avoir lieu mi-2020.</p>
<p>Arrêt des ouvrages pour maintenance préventive</p>		<p>VNF a présenté les opérations de maintenance réalisées au premier semestre 2019 et celles prévues pour le second semestre 2019 (<i>voir présentation</i>).</p> <p>Les usagers n'ont pas émis de remarque particulière.</p>

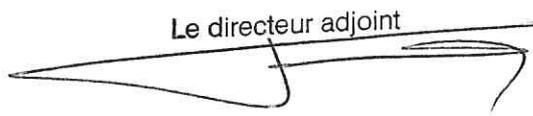
<p>Programme des chômages 2020, 2021 et 2022</p>		<p>En 2020, le chômage programmé sur l'écluse de Créteil a été annulé et reporté après les travaux du Grand Paris. Celui concernant l'écluse d'Evry a également été repoussé car il y a encore des investigations à réaliser sur le radier. Aussi, seul le chômage de l'écluse de Saint-Maur aura lieu en 2020.</p> <p>Pour 2021 et 2022, VNF a indiqué que 4 opérations prioritaires seront présentées à l'automne 2019 au moment de définir les chômages 2021 et 2022. Elles concernent les écluses d'Ablon, d'Evry, de Champagne-sur-Seine et de Jaulnes (<i>voir présentation</i>).</p>
<p>Dragages, élagages et abattages</p>	<p>Elagages et abattages 2018-2019</p>	<p>VNF est revenu sur le programme d'élagages et d'abattages 2018-2019. De septembre 2018 à mars 2019, ce sont près de 400 000 euros qui ont été dépensés. 180 000 euros sont encore programmés d'ici à la fin d'année 2019 (<i>voir présentation</i>).</p> <p>Les usagers ont fait remonter des besoins d'élagages au niveau de la patte d'oie de Vives-Eaux et à l'aval de La Cave où il y a un saule pleureur qui gêne la navigation.</p>
	<p>Dragages 2018-2019</p>	<p>En ce qui concerne les dragages réalisés de septembre 2018 à février 2019, 24 688 m³ ont été enlevés sur la Petite Seine et au droit du pont de Moscou pour un montant de 793 000 euros (<i>voir présentation</i>).</p> <p>La campagne 2019 est en cours de programmation puisque les résultats de levés bathymétriques réalisés sont en cours d'analyse pour déterminer les zones et les volumes à draguer. Des dragages sont déjà prévus à l'aval de l'écluse secondaire du Coudray, à l'amont de l'écluse d'Ablon ainsi qu'à l'aval de l'écluse de Vitry-sur-Seine.</p>
<p>Les travaux de VNF sur la Seine amont Les travaux de tiers sur la Seine aval</p>	<p>Programmation des travaux 2019</p>	<p>VNF a présenté aux usagers les différents travaux réalisés et prévus en 2019 sur la Seine amont.</p> <p>L'intervention sur la vanne aval rive droite de l'écluse principale de Vives-Eaux a eu lieu entre janvier et février 2019. Elle a permis le remplacement du système de guidage ainsi que le remplacement du vérin et de la brimbale. Des travaux de sécurisation des tirants de portes sur l'écluse secondaire sont prévus lors du troisième trimestre 2019.</p> <p>Des travaux de maintenance sur l'écluse principale du Coudray ont permis de remplacer les systèmes de guidage, les galets de la vanne aqueduc amont rive droite et 2 servomoteurs de vannes. VNF a indiqué que la création d'un garage à bateaux en rive gauche est prévue pour 2020.</p> <p>Les usagers ont signalé la présence d'un panneau d'interdiction de stationnement sur La Cave au niveau d'un emplacement utilisé le soir et le week-end. Il faut ajouter un panneau « <i>Pendant horaire de navigation</i> » sous ce panneau.</p> <p>Le barrage du Vezoult a fait l'objet d'une opération visant à remplacer les chaînes de clapets par des chaînes de Galle.</p> <p>En septembre 2019, le système de batardage du barrage de la Grande Bosse sera totalement rénové.</p>

		<p>Le début des travaux de rénovation de l'écluse secondaire du Coudray est prévu pour la fin septembre 2019. Ils dureront 5 mois et concerneront le génie civil de l'écluse, la vantellerie et les organes de manœuvre.</p>
	<p>Programmation des travaux 2020, 2021 et 2022</p>	<p>Entre 2020 et 2022, les travaux inscrits au plan d'urgence 2018-2022 se poursuivront avec les rénovations des barrages d'Evry, de La Cave et de Varennes ainsi que de l'écluse secondaire de Vives-Eaux.</p>
<p>Développement des services à l'utilisateur</p>		<p>VNF a présenté les travaux réalisés en 2018 et au premier semestre 2019 pour le développement des services à l'utilisateur (<i>voir présentation</i>).</p> <p>La programmation prévue au second semestre 2019 a également été abordée. Les usagers ont notamment fait part de leur forte attente concernant la création du poste d'attente en amont de l'écluse de Jaulnes. Ils ont aussi demandé à ce que les ducs d'Albe du futur poste d'attente en amont de l'écluse de Champagne-sur-Seine soient implantés au niveau du quai pour qu'ils ne prennent pas trop de place dans le chenal de navigation.</p> <p>L'ANPEI a renouvelé sa demande d'installation de pieux intermédiaires lors de la création de nouvelles zones de stationnement.</p> <p>Concernant le déploiement des bornes eau et électricité, les usagers ont demandé à ce que les futurs sites soient Saint-Mammès et Marolles. Ce déploiement doit être organisé en partenariat avec Ports de Paris. Par ailleurs, les usagers ont signalé des dysfonctionnements au niveau de l'accès à l'eau sur le site d'Amfreville. Ces problèmes ont bien été identifiés par VNF.</p> <p>Pour la réouverture de la petite écluse de Champagne-sur-Seine, les participants à la sous-CLU se sont mis d'accord sur la définition d'une largeur maximale de 11,50 mètres pour le stationnement au niveau de la zone d'attente. Elle sera en expérimentation pendant 6 mois.</p> <p>VNF a indiqué que l'ensemble du réseau à grand gabarit de la Seine amont sera téléconduit d'ici 2025. Cela nécessitera donc la création de nombreux garages à bateaux selon les usagers.</p> <p>VNF a interrogé les usagers sur leurs besoins en matière de débarquement de véhicules sachant qu'environ 10 emplacements peuvent être créés en 2019/2020. Aucun besoin n'a été mentionné. Les usagers sont invités à faire part de leur(s) proposition(s) par mail à Hervé Wilmort.</p>
<p>Zones de stationnement de barques et de plaisances</p>		<p>VNF a sollicité les usagers pour la validation de plusieurs zones de stationnement barques et plaisances.</p> <p>Concernant la zone de Thomery où 2 bateaux de 25 mètres pourront stationner, les usagers ont simplement signalé qu'avec le faible niveau d'eau les bateaux vont bouger. Hormis cela, le projet ne pose pas de souci.</p>

		<p>Il n'y a également pas eu de remarque particulière au sujet de la création d'un chenal pédagogique et d'une zone aval de stationnement pour les barques (demande des habitants).</p> <p>La pose d'un ponton pour la pratique du paddle en zone non navigable n'a pas suscité de réaction.</p> <p>Concernant la création d'une zone de bateaux-logements à Athis-Mons, les usagers ont signalé de possibles problèmes de remous car elle se situe en sortie de pont.</p>
Expression des usagers et point divers	Portes tournantes	<p>Pour les portes tournantes des écluses principales de Vives-Eaux et La Cave, les usagers souhaiteraient la mise en place d'un système comparable à celui qui existe au niveau de l'écluse principale de Champagne-sur-Seine (barrières).</p> <p>VNF va regarder le coût du dispositif (50 000 euros ?) et pourrait envisager son installation.</p>
	Lisses de guidage	<p>Au niveau de la patte d'oie amont de Vives-Eaux, il faudrait refaire la lisse sur l'ensemble du quai (anciennes défenses en bois). Les futures lisses doivent être sous le niveau de l'eau pendant la crue sachant qu'il y a un contrebas.</p> <p>Il a également été évoqué de remplacer la lisse de Vigneux à l'amont de la sortie d'écluse sur 200 mètres. Les usagers ont une préférence pour la mise en place d'une lisse verticale pas trop épaisse.</p>
	Repérage haut fond	<p>Les usagers demandent la pose d'une signalisation repérant la digue sous-fluviale au niveau de Soisy-sur-Seine (proche cirque).</p>
	Grand Paris	<p>Les chargements à Vitry-sur-Seine dans le cadre du chantier du Grand Paris auront lieu à partir du 22 juillet.</p>
	Pont de Montereau	<p>Des travaux seront réalisés entre septembre et octobre 2019 pour le changement d'un panneau de signalisation.</p>

Monsieur ALPHAND remercie les usagers pour leur participation et leur attention.

Le directeur adjoint



Frédéric ALPHAND

