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 aval

Objet de la réunion : Sous-Commission Locale des Usagers de la Seine aval
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. DUPRE (CEMEX) M. FOUQUIER (CNBA – La Glissoire) M. GRANIER (CFNR - Rhenus) M. MANCHE (CEMEX)	M. NEYT (CEMEX) M. ROBERT (LAFARGE) Mme. VILLEVAUDE (Soufflet)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
M. AMAND (CroisiEurope) M. TAUPE (River Services)	M. THIEFFINE (ANPEI)
Autres participants	
Mme. BESNOU (Brigade Fluviale de Paris)	M. GORGES (DRIEA)
Représentants HAROPA / Ports de Paris	
M. WIECEK (Ports de Paris)	Mme. LABEYLIE (HAROPA)
Représentants des tiers	
Mme. CARRIE (Vale de Seine Aménagement) M. JULLIN (EPI 78-92)	Mme. RIGOUT (Bouygues Immobilier) M. SIRON (CD 93)
Représentants de VNF	
M. ALPHAND (DTBS) M. BALAZARD (DTBS/SGVE) M. BIAIS (DTBS/SGVE) Mme. COHEN-SOLAL (DTBS/UBS) M. FOURNIER (DTBS/SPTF)	M. GOBERT (DTBS/SPTF) M. HOUIX (DTBS) M. MOREL (DTBS/SPTF) M. PAYET (DTBS/SGVE)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction	**Perspectives de développement sur la Seine**	La Seine est un itinéraire pour lequel les perspectives de développement s'annoncent positives pour deux principales raisons. La première est la bonne dynamique des trafics de marchandises qui ont progressé entre 2017 et 2018 et qui poursuivent leur évolution au premier semestre 2019. Cette tendance devrait continuer, voire s'accentuer, dans les années à venir grâce au grands chantiers franciliens. La seconde concerne l'accélération des opérations de rénovation du réseau grâce à la signature de l'avenant au Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) 2014-2020. Ce dernier a été 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, l'allongement et la rénovation des écluses de Méricourt, la rénovation des barrages de la Seine aval, l'écluse n°2 de Bougival ou encore le confortement de la digue de Croissy-sur-Seine seront pris en charge jusque fin 2022. A noter que les études pour mener à bien les projets MAGEO et Bray-Nogent sont également concernées. Pour la période 2014-2022, la participation européenne aux opérations de la DTBS est donc passée de 62 M€ à 91 M€, soit une augmentation de plus de 29 M€.
Statistiques de trafics	**Bilan 2018 du trafic de marchandises**	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. Au niveau de la Seine aval, on retrouve ces tendances, mais de manière plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (*voir présentation*). A noter que le nombre de bateaux porteurs en activité sur la Seine aval a diminué de 3,7% entre 2017 et 2018 alors que le trafic de marchandises a augmenté de 7,9% en tonnes transportées et de 4,1% en t-kilomètres. L'emport des bateaux a donc augmenté.
	Tendances au 1er trimestre 2019 pour le trafic de marchandises	Les tendances observées en 2018 sur le bassin de la Seine et la Seine aval 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 premier trimestre 2017, cette augmentation est de 26% en tonnes transportées et 18% en t-kilomètres.

		Au niveau de la Seine aval, on retrouve également ces mêmes tendances, mais de manière plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (*voir présentation*).
	Trafics touristiques	Le passage des bateaux de plaisance sur trois sites d'écluses est représenté graphiquement pour rendre compte de l'activité plaisance sur l'itinéraire Seine aval. Ces écluses sont de l'amont vers l'aval : Suresnes, Méricourt et Amfreville. Les graphiques indiquent d'une part les passages mensuels cumulés des bateaux de plaisance privés et des bateaux à passagers pour l'année 2018 et de janvier à mai pour 2019 ; et d'autre part le nombre de passagers transportés par les bateaux de plaisance sur les mêmes périodes. Globalement le bilan sur les 3 sites donne les résultats suivants pour mai 2019 / mai 2018 : • Une diminution d'environ 20% du nombre de bateaux de plaisance privée ; • Une augmentation de 10% du nombre de bateaux à passagers ; • Une augmentation de 17% du nombre de passagers, ce qui indiquerait des bateaux plus remplis ou de plus grande capacité. La saison touristique ne faisant que commencer, ces résultats sont provisoires.
Nouveau règlement particulier de police Seine-Yonne		*<u>NB :</u> Au moment de la sous-CLU Seine aval, le nouveau règlement particulier de police (RPP) Seine-Yonne n'était pas encore signé par le préfet des Yvelines.* 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 : • Rectification et actualisation du tableau des écluses ; • Ajout du mouillage et de la hauteur libre du bras de Marly ; • Augmentation de la largeur hors-tout des bateaux de 0,1 mètre, soit 14,6 mètres ; • Précision sur les conditions de navigation dans certains bras secondaires ; • Ajustement de règles d'annonce, de priorité ou de croisement dans certains points singuliers ; • 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, stationnement sur la halte amont des Andélys) ; • 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, indication de la cote déclenchant la fermeture de chaque

		écluse, possibilité de déplacer son bateau pour des raisons de sécurité en cas d'arrêt de la navigation). Parmi ces différents points, les usagers ont fait remarquer que l'écluse n°2 de Bougival fait très probablement plus de 52,80 mètres, comme affiché dans le RPP, puisque des bateaux de 54 mètres l'utilisent. VNF a indiqué que des mesures complémentaires seront réalisées dans le cadre des études de conception pour la rénovation des écluses de Bougival. Ils ont également réagi sur les cotes d'arrêt des écluses en donnant l'exemple de Poses-Amfreville dont la fermeture est intervenue avant que cette limite ne soit atteinte. C'est la fragilité des rails, qui avaient été réparés en eau en attendant le chômage de septembre 2018, qui a conduit à fermer l'écluse plus tôt que prévu. Concernant la navigation en temps de crue, VNF rappelle qu'il doit se justifier auprès des préfectures pour assurer son maintien en raison des nombreuses plaintes des riverains et élus qui subissent le batillage. 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 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. Les usagers soulignent qu'il conviendrait de créer une zone d'évitage à cet endroit. Il s'agit d'un investissement lourd qui est prévu dans le cadre du projet Bray-Nogent.
Programme des chômages 2019 et 2020	**Chômages 2019**	Le chômage de l'écluse de Chatou a lieu du 24 juin au 27 juillet 2019. Si VNF n'arrive pas à reprendre les puits de vannes pendant cette période, il faudra envisager de courts arrêts ponctuels d'environ 3-4 heures les lundis matin. Cette proposition convient aux usagers. La période pendant laquelle aura lieu le chômage de l'écluse n°2 de Méricourt, initialement programmé du 1er juillet au 2 août a été modifiée. Il se déroulera finalement du 1er au 25 juillet. Dans le cadre de l'opération de rénovation et d'allongement des écluses de Méricourt, un chômage aura lieu en septembre-octobre 2019. Le chômage pour la reprise de la porte tournant de l'écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne devrait avoir lieu en fin d'année 2019 (de mi-novembe à mi-décembre). Les dates restent cependant à confirmer. Par ailleurs, les usagers ont interrogé VNF pour savoir si la petite écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne sera rénovée. En effet, elle permettrait de soulager les deux écluses en service en faisant passer des bateaux à passagers notamment. Elle est inscrite au programme d'investissements de VNF mais ces travaux seront réalisés lorsque le plan de charge des opérations prioritaires sera avancé (écluses de Méricourt, barrages de la Seine aval, barrage de Meaux, ponts-canaux de Vadencourt et Macquigny…).

		HAROPA précise que la nouvelle écluse de Tancarville sera mise en service début août 2019. La rénovation de l'ancienne écluse aura lieu du 30 septembre 2019 au 10 janvier 2020.
	Chômages 2020	Le chômage de l'écluse n°1 d'Andrésy est prévu du 28 septembre au 30 octobre 2020. Des chômages sont également prévus en 2020 avec le lancement des travaux pour la rénovation et l'allongement des écluses de Méricourt (*voir sujet sur l'opération de Méricourt*).
Les travaux VNF sur la Seine aval	**Entretien des berges**	Au premier semestre 2019, VNF a réalisé pour 350 000 euros d'abattage d'arbres. Les usagers ont rebondi sur le sujet pour demander l'abattage d'arbres à l'aval de la grande écluse de Bougival et l'enlèvement de deux arbres qui sont tombés au niveau des pieux de Saint-Denis, empêchant ainsi le stationnement des barges. D'une manière plus générale, VNF insiste pour que les usagers remontent sur ce genre de problèmes afin qu'ils puissent être traités.
	Services à l'usager	Un point a ensuite été réalisé au sujet des demandes des usagers en termes de services proposés. Concernant les portes tournantes, ils souhaiteraient que les feux soient mis plus haut pour les bateaux de grande hauteur afin de garantir une meilleure sécurité visuelle. En outre, ils plébiscitent l'ancien système de barrières mécaniques pour bloquer les bateaux jusqu'à la fin de la manœuvre de la porte (écluse de Champagne-sur-Seine). La mise à double sens des passes du pont de Rueil est actée. Au sujet du pont de Saint-Ouen, VNF va étudier s'il est possible de permettre l'ouverture à la navigation de la passe rive gauche aux avalants. Concernant la passerelle de Bonnières-sur-Seine, celle-ci sera remise en place quand le garage à bateaux aura été rénové. Il a été remonté que les sassées de l'écluse de Bougival sont longues. Cela est la conséquence d'un problème d'automate. Ce dernier a depuis été réglé. Le tableau de suivi des demandes des usagers est joint au présent compte rendu.
	Téléconduite de Chatou-Bougival	VNF a rappelé que le Dossier de Consultation des Entreprises (DCE) pour la réalisation des travaux a été publié. Le mise en service de la téléconduite des sites de Chatou et Bougival est prévue pour mars-avril 2020. Les usagers demandent à ce que l'on garde le même canal VHF que Chatou, à savoir le 18. Cela est bien prévu dans le cahier des charges.

	Rénovation et allongement des écluses de Méricourt	L'opération concernant les écluses de Méricourt a pour principaux objectifs de remplacer les bajoyers des deux écluses navigables, d'allonger l'écluse de 160 mètres à 185 mètres, de rénover la porte levante et de créer un nouveau local commande des écluses et du barrage. La durée des travaux est prévue sur 44 mois de mi-2020 à début 2024. Plusieurs périodes de chômage sont prévues dans le cadre de ce chantier (*voir présentation*). A noter que le chômage du 1er juillet au 2 août a été raccourci en raison de l'impossibilité de faire les investigations complémentaires à ce moment. Elles auraient finalement lieu entre septembre et octobre 2019 sur une dizaine de jours pour chacune des écluses. Il sera étudié la possibilité que la circulation de nuit soit maintenue de 20 heures à 6 heures en demandant que les engins fluviaux se retirent de l'écluse concernée lorsqu'ils ne sont pas en activité (réalisation de sondages). En 2020, le chômage prévu du 18 février au 21 mars est annulé. En septembre 2020, trois semaines de chômage sont planifiées pour permettre la fiabilisation de la porte levante, ce qui impliquera un report de l'ensemble du trafic sur l'écluse de 160 mètres. Il sera étudié la possibilité d'avancer cette période de chômage à l'été 2020. Les autres périodes de chômage permettront de réaliser l'ensemble des travaux prévus en ayant toujours à disposition une écluse de 185 mètres. Une installation de protection sera mise en place dans l'écluse 1 lors de la rénovation de l'écluse 2 ce qui réduira sa largeur à 12,5 – 13 mètres lors de son exploitation. Cette situation durera 16 mois. Les usagers s'interrogent sur la possibilité de mettre à couple des bateaux avec la protection. S'agissant d'un ouvrage provisoire, il conviendra de s'intéresser au choc que peut supporter une telle installation. VNF se rapproche du concepteur-réalisateur pour répondre à ces questions. De nombreuses exigences contractuelles encadrent le chantier de Méricourt de manière à assurer la continuité de navigation (maintenance de la porte levant, astreinte, suivi topographique, pénalité forte et exponentielle en cas d'interruption de trafic). Les usagers ont soulevé la question des embâcles qui posent des problèmes, notamment le week-end. VNF a alors rappelé que l'entreprise est tenue de retirer sans délai les embâcles pendant toute la durée du chantier. VNF a ensuite présenté l'ensemble des services à l'usager qui seront installés sur site dans le cadre de l'opération. Les usagers ont réagi en demandant si les bollards flottants et les croix d'amarrage sont dimensionnés pour des convois de 5 000 tonnes. VNF doit confirmer ce point. En outre, les usagers ont rappelé qu'il faudra bien veiller à ce que les candélabres ne dépassent pas les bajoyers pour ne pas limiter les porte-conteneurs. Au regard des nombreuses questions posées sur le sujet, la direction territoriale de VNF a proposé que l'on soumette le programme des services à l'usager dans le cadre de la prochaine sous-CLU ou d'une réunion spécifique pour le faire valider.
Les travaux de tiers sur la Seine aval	**Marina de Cormeilles-en-Parisis**	La Marina de Cormeilles-en-Parisis est un nouveau quartier en bord de Seine qui va accueillir un port de plaisance d'environ 150 anneaux, entre port intérieur et berges de Seine. Dans le cadre de cet aménagement, une étude de batillage simplifiée a été réalisée pour déterminer les conditions de stationnement sur les berges.

		Les principales conclusions indiquent que les conditions de sécurité des bateaux amarrés sont respectées dans toutes les situations étudiées, que le croisement de 3 bateaux rend l'amarrage très inconfortable d'où la préconisation d'interdire de trémater au droit du site, que le plan des différents postes d'amarrage doit être revu afin de positionner les plus petites unités au droit des sections les plus éloignées du chenal de navigation et que seuls les bateaux de plaisance de plus de 20 mètres pourront amarrer. La DRIEA regrette que l'étude ait été réalisée sur la base de bateaux allant à 14 km/h, sans prendre en compte la vitesse maximale autorisée de 20 km/h. Les usagers se sont prononcés contre l'interdiction du trématage et ont partagé la préconisation de n'autoriser l'amarrage qu'aux bateaux de plus de 20 mètres. Enfin, les usagers ont fait remarquer que des bateaux ont pour habitude de stationner dans la zone du projet car la circulation est difficile la nuit sur cette portion de la Seine (passage du pont de Maisons-Laffitte). Il a donc été demandé à Bouygues Immobilier de compenser cette perte en aménageant une autre zone d'attente dont le linéaire serait de 200 mètres. Elle ne devra pas se trouver en amont du pont de Maisons-Laffitte. Cette demande de compensation est à l'étude. Bouygues Immobilier transmettra l'étude.
	Franchissement de l'Ile Saint-Denis	Le projet consiste à construire un pont à structure mixte reliant Saint-Ouen et l'Ile Saint-Denis. Il sera de biais et laissera 7 mètres au-dessus de la LER sur 42 mètres de large (contre 46 mètres demandés par VNF). Les usagers ont souligné le problème lié à la hauteur de l'ouvrage dans la mesure où elle pourrait remettre en question les bonnes conditions de navigation existantes dans ce secteur. De plus, les autres ponts du secteur sont tous plus hauts. Le CD 93 a répondu que les 7 mètres sont garantis sous les 42 mètres du pont et que l'obstacle au rehaussement de ce dernier réside dans les cotes d'accroche. A la fin de la présentation, il a été convenu que le CD 93, VNF et les usagers rediscutent de ce projet qui ne satisfait, en l'état, ni la profession ni VNF.
	Mise en peinture du pont de Sèvres	La peinture du pont de Sèvres étant actuellement au plomb, l'opération nécessitera la mise en place d'un échafaudage « glissant » qui permettra de toujours bénéficier d'un passage pour la navigation de 35 mètres de long sur 7 mètres au-dessus de la RN. Les travaux auront lieu aux étés 2019 et 2020. Les usagers ont souligné la difficulté de cette installation, particulièrement en crue. Hors réunion, la hauteur libre instantanée la plus contraignante sera indiquée à l'aide d'un affichage lumineux.
	Trajectographie de l'Ile Seguin	Utilisation du ponton RG de l'Ile Seguin et mise en alternat du grand bras Etude pour les bateaux de 135 mètres

		Alternat l'été
Service d'Information Fluvial		La présentation de l'outil n'a pu être effectuée. La première mise en ligne du Service d'Information Fluvial (SIF) aura lieu le 16 juillet.
Bornes eau et électricité		L'installation des 3 premières bornes eau et électricité de Conflans-Sainte-Honorine est en cours de finalisation. Les usagers ont été consultés sur le choix de l'emplacement de la quatrième borne. Deux options ont été proposées et les usagers n'ont pas de préférence.
Logistique des grands travaux		Le sujet n'a pas pu être traité en sous-CLU. Aussi, les documents seront envoyés courant du mois de juillet pour que les usagers puissent s'exprimer sur le projet des emplacements (fait par mail en date du 17/07/2019).
Jeux Olympiques 2024		Paris a fait le choix de localiser le village olympique sur l'Île Saint-Denis et certaines infrastructures accueillant les athlètes sur la rive droite de la Seine à Saint-Denis. Ce choix d'implantation nécessite, pour des raisons de sûreté, la fermeture du bras principal de la Seine durant les Jeux de Paris 2024 et un report de la navigation vers le bras secondaire de Gennevilliers, à condition que ce dernier soit aménagé. Les travaux d'aménagement du bras de Gennevilliers sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France (entièrement financés par les Jeux Olympiques) visent donc à garantir la continuité de la navigation. Dans ce cadre, une étude de trajectographie a été réalisée par le Cerema afin de déterminer si les unités de 135 mètres peuvent transiter par le bras secondaire, d'identifier les éventuels bateaux stationnaires à déplacer et de fournir des éléments de réponse pour la conception du dispositif d'alternat prévu entre le PK 25 et le PK 30. Selon les conclusions de cette étude, les bateaux de 135 mètres peuvent circuler et il est possible d'autoriser le double sens de navigation dans les passes des ponts de l'alternat. La mise en place d'une signalisation adaptée du pont de Saint-Ouen avec un éclairage non éblouissant pour la navigation nocturne est recommandée. Il est également préconisé d'enlever les bateaux du chantier naval situés dans le chenal de navigation. Les navigants partagent les conclusions de l'étude du Cerema, notamment sur la nécessité de déplacer les bateaux des chantiers navals. Les navigants partagent, d'autre part, la localisation pressentie par VNF des postes d'attente de l'alternat : PK 25 en rive droite pour le poste amont et PK 30 en rive gauche pour le poste aval.

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

Le directeur adjoint

Frédéric ALPHAND