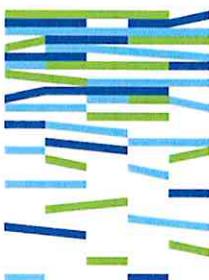




Direction  
Territoriale du  
Bassin de la  
Seine

Service de la  
Promotion du  
Transport  
Fluvial

Bureau  
Relations et  
Services aux  
Navigants



Paris, le 22 octobre 2019

## Compte rendu de la Commission Locale des Usagers du Bassin de la Seine

**Objet de la réunion :** Commission Locale des Usagers du Bassin de la Seine

**Lieu et date :** Site d'Austerlitz, le vendredi 27 septembre 2019

**Références :**

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

**Participants :** Voir tableau ci-dessous

**Rédacteurs :** Thibault FOURNIER

**Diffusion :** Participants

<b>Président de la Sous-Commission Locale des Usagers du bief de Paris</b>	
Monsieur Dominique RITZ	
<b>Représentants des intérêts de l'activité « Transport »</b>	
Mme. CARON (STF)	M. LE GOFF (CFT/CAF)
M. FOUQUIER (STF)	M. ROTTIERS (La Glissoire)
M. GRANIER (CFNR - Rhenus)	M. SOMERS (CFT/CAF)
M. JAMEY (Communauté Portuaire de Paris)	Mme. VILLEVAUDE (Soufflet)
<b>Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »</b>	
M. AMAND (CroisiEurope)	
<b>Autres participants</b>	
M. RAOUT (DRIEA)	
<b>Représentants HAROPA / Ports de Paris</b>	
M. SEIDLITZ (Ports de Paris)	Mme. LABEYLIE (HAROPA)
<b>Représentants de VNF</b>	
M. BIAIS (DTBS/SGVE)	Mme. LAFFARGUE (DTBS/SEGT)
Mme. COHEN-SOLAL (DTBS/UBS)	M. MOREL (DTBS/SPTF)
Mme. DANIEL-DIT-ANDRIEU (DTBS/SEGT)	Mme. NOUVION-DUPRAY (DTBS/USN)
M. FOURNIER (DTBS/SPTF)	M. RITZ (DTBS)
M. LANDAIS (DTBS)	

Thème	Sous-thème	Points abordés																																										
Statistiques de trafics	Bilan du trafic de marchandises au 1 <sup>er</sup> semestre 2019	<p>Comparé au premier semestre 2018, le trafic de marchandises de la DTBS au premier semestre 2019 a <b>progressé de 26% en millions de tonnes transportées et en tonnes-kilomètres</b>. Cette dynamique est principalement portée par la filière agroalimentaire (+34% de tonnes et +46,7% 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 (+32% de tonnes et +23,5% 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>Ces résultats s'expliquent également par les crues du début d'année 2018 qui ont fortement perturbé l'activité fluviale au premier trimestre. Toutefois, si l'on rapporte les chiffres du premier semestre 2019 à ceux de 2017, on constate une hausse significative des trafics avec +19% de tonnes transportées dont +36% pour la filière agricole et +25% pour les matériaux de construction.</p> <p>Au niveau national, l'augmentation sur cette même période est de l'ordre de 8,3% en termes de tonnes transportées et de 13,4% en tonnes-kilomètres. D'une manière générale, les autres directions territoriales connaissent une baisse ou une stagnation de leurs trafics ce qui témoigne de l'importance du bassin de la Seine dans le trafic de marchandises à l'échelle nationale.</p> <p>A noter que les perspectives à venir pour le bassin de la Seine sont positives puisque les céréaliers ont la volonté de recourir de plus en plus au transport fluvial et le secteur du BTP devrait être très dynamique jusqu'à 2023 au minimum. Les tendances observées devraient donc se poursuivre dans les prochaines années, notamment sur la Seine qui est une infrastructure de transport non saturée pouvant absorber de nouveaux flux.</p> <p>Les travaux de modernisation en cours et à venir sur l'ensemble de l'axe Seine doivent améliorer sa fiabilité pour le rendre davantage compétitif. En outre, il a été rappelé que la Seine est une voie d'eau résiliente face au changement climatique grâce à son artificialisation (bief qui ont un effet volume important) et aux lacs de rétention situés à proximité. Dans ces conditions, VNF peut assurer la navigation sans restriction pour des débits allant jusqu'à 10m³/s.</p> <p>Pour le port du Havre, on observe une hausse de 5% pour les tonnages et de 6% pour les conteneurs entre août 2018 et août 2019.</p> <p><b><u>Nombre de bateaux navigant sur le bassin de la Seine par axe en 2018 :</u></b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Barge</th> <th>Moins de 400t</th> <th>De 400 à 650t</th> <th>De 650 à 1000t</th> <th>De 1000 à 1500t</th> <th>De 1500 à 3000t</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Seine Aval</td> <td>223</td> <td>332</td> <td>95</td> <td>96</td> <td>57</td> <td>48</td> </tr> <tr> <td>Paris</td> <td>229</td> <td>303</td> <td>93</td> <td>94</td> <td>54</td> <td>33</td> </tr> <tr> <td>Seine amont</td> <td>135</td> <td>265</td> <td>88</td> <td>86</td> <td>52</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>Oise</td> <td>51</td> <td>348</td> <td>83</td> <td>82</td> <td>41</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>Marne</td> <td>63</td> <td>183</td> <td>70</td> <td>62</td> <td>25</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>		Barge	Moins de 400t	De 400 à 650t	De 650 à 1000t	De 1000 à 1500t	De 1500 à 3000t	Seine Aval	223	332	95	96	57	48	Paris	229	303	93	94	54	33	Seine amont	135	265	88	86	52	28	Oise	51	348	83	82	41	26	Marne	63	183	70	62	25	6
	Barge	Moins de 400t	De 400 à 650t	De 650 à 1000t	De 1000 à 1500t	De 1500 à 3000t																																						
Seine Aval	223	332	95	96	57	48																																						
Paris	229	303	93	94	54	33																																						
Seine amont	135	265	88	86	52	28																																						
Oise	51	348	83	82	41	26																																						
Marne	63	183	70	62	25	6																																						

	<p style="text-align: center;"><b>Trafics touristiques</b></p>	<p>Les trafics touristiques des itinéraires du bassin de la Seine ont été analysés pour 2018 et 2019 sur la période couvrant les mois de janvier à août.</p> <p><b><u>Seine :</u></b>  Sur la Seine, le trafic de passagers est en augmentation entre 2018 et 2019. Pour ces deux années, on constate une forte croissance du nombre de passages sur la section Port-à-l'Anglais – Suresnes, puis une stagnation sur la Seine aval. Selon les usagers, cette situation s'explique en partie par la saturation des stationnements destinés aux paquebots fluviaux sur la Seine aval. Ils estiment qu'il faudrait accueillir davantage de bateaux à passagers, d'autant plus qu'ils sont source d'activités pour les bords de Seine alentours. VNF précise que ce sont, dans la grande majorité des cas, les collectivités qui gèrent ces stationnements.</p> <p>En ce qui concerne la plaisance privée, le trafic est stable entre 2018 et 2019.</p> <p>Pour conclure, les usagers signalent également que les chiffres avancés pourraient être revus à la hausse car on assiste à un développement de déplacements et d'activités qui ne sont pas comptabilisés, comme c'est le cas sur le bief et les canaux parisiens.</p> <p><b><u>Oise et canal du Nord :</u></b>  Les trafics de passagers et de plaisance privée enregistrent une nette progression entre 2018 et 2019, notamment pour le site de Pontoise.</p> <p>Il convient toutefois de prendre les données relatives au site de Cléry avec précaution dans la mesure où la mise en place de la téléconduite sur le canal du Nord a entraîné des problèmes de saisie pour l'année 2018.</p> <p><b><u>Marne :</u></b>  Les chiffres présentés sont en légère progression malgré un début d'année 2019 moins dynamique. Cumières reste un lieu important du trafic de passagers sur l'itinéraire. A noter qu'il n'y a presque aucun bateaux à passagers qui circule entre Meaux et Neuilly-sur-Marne en raison de l'absence d'offre sur cette section.</p> <p><b><u>Canaux de Picardie et Champagne-Ardenne :</u></b>  On observe une augmentation des trafics de passagers et de plaisance privée au niveau de Châlons-en-Champagne. Il est probable que le réaménagement du port ait joué un rôle important dans cette dynamique.</p>
<p style="text-align: center;"><b>Programme des chômages 2020</b></p>		<p>La programmation des chômages 2020 présentée lors de cette Commission Locale des Usagers a fortement évolué par rapport à la première édition.</p> <p>Parmi les points significatifs à retenir, on peut souligner :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beaucoup de changement sur l'est du réseau en janvier et février ;</li> <li>• De nombreux chômages sont prévus en mars et avril sur le canal du Nord, y compris les jours fériés. Toutefois, il s'agit d'interventions de courte durée ;</li> <li>• Importante période de chômage sur la Marne entre le 12 octobre et le 15 novembre. Les représentants de la profession touristique ont demandé s'il ne serait pas possible de décaler les travaux de 2 semaines car la saison arrive à son terme fin</li> </ul>

		<p>octobre. Cette demande ne peut être prise en compte puisque qu'un décalage supplémentaire fait courir le risque que les conditions hydrauliques deviennent moins favorables et remettent en cause le bon déroulement des chantiers ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le chômage de l'Aisne aura en même temps que celui de la Marne ;</li> <li>• Le chômage du canal de l'Aisne à la Marne a, pour sa part, été avancé d'une semaine (du 14 septembre au 11 octobre) pour qu'il ne tombe pas simultanément avec celui programmé sur la Marne.</li> </ul> <p>Les usagers ont interrogé VNF sur un possible chômage en 2020 sur la Loire dans le cadre de la création d'une digue à l'amont du pont de Bellevue. Il n'y en aura pas en 2020, les travaux étant prévus pour fin 2022 et 2023.</p> <p>L'ensemble de la programmation présentée a été validée en Commission Nationale des Usagers. A noter que la demande de la DTBS de décaler le chômage de l'Aisne pour qu'il n'y ait pas simultanéité avec celui de la Marne n'a pas pu être prise en compte par les gestionnaires locaux.</p> <p>Les chômages Seine aval et Seine amont 2020 seront présentés lors des sous-CLU relatives à ces itinéraires programmées en fin d'année 2019.</p>
<p><b>Point sur les grands projets Les travaux de tiers sur la Seine aval</b></p>	<p><b>Redéploiement des crédits du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2014-2022</b></p>	<p>Courant 2019, l'Union Européenne a validé un nouvel 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€.</p> <p>VNF a rappelé que ces financements supplémentaires vont permettre d'accélérer les projets de rénovation et de développement de l'infrastructure fluviale dans la mesure où ils lient l'Union Européenne et l'Etat français. Aussi, ce dernier est amené à donner davantage de ressources d'investissement à VNF s'il ne veut pas perdre les subventions octroyées jusqu'en 2022.</p>
	<p><b>MAGEO</b></p>	<p>VNF a présenté l'avancement du projet MAGEO qui consiste à approfondir le chenal de navigation et rescinder les berges afin de permettre la continuité de circulation des bateaux au gabarit européen Vb sur l'Oise entre Creil et Compiègne.</p> <p>Les études d'avant-projet ont été approuvées par le Ministère en 2017 et l'enquête publique pour l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) devrait débuter mi-2020. Les travaux sont programmés à partir de fin 2023 pour une durée de 4 ans et une mise en service en 2027.</p> <p>Les usagers sont revenus sur les difficultés qu'ils rencontrent sur l'Oise aval et qui ne permettent pas la navigation des plus gros convois dans de</p>

	<p>bonnes conditions (situations accidentogènes, trop d'alternats, complexité des manœuvres...). VNF a indiqué que les études du CEREMA étaient en cours et que les résultats de trajectographie étaient rassurants : les convois de 180 mètres peuvent circuler en sécurité jusqu'à un débit de 200m<sup>3</sup>/s (moins de 5% du temps). Au-delà, les navigants estiment que désaccoupler les barges est préférable. VNF a alors insisté sur la nécessité de mettre en place le projet MAGEO pour assurer le débouché sud du canal Seine-Nord Europe. Une fois que le canal Seine-Nord Europe et MAGEO auront été mis en service, des améliorations pourront être apportées pour optimiser les conditions de navigation sur l'Oise aval.</p> <p>Les usagers ont également demandé si le pont de Mours sera bien reconstruit. VNF a indiqué que ce sera le cas. Les usagers ont demandé à être impliqués dans l'élaboration du projet.</p>
<b>Bray-Nogent</b>	<p>Pour le projet Bray-Nogent, dont l'objectif est de créer une liaison à grand gabarit de 28,5 kilomètres entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine, VNF a indiqué que les travaux pourraient commencer dès 2024.</p> <p>Toutefois, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) prévoit que la mobilisation des financements de l'Etat n'interviendra pas avant 2028. Il faudra donc être attentif et suivre les évolutions éventuelles. Ainsi, l'opération sera tout de même proposée au MIE 2.</p>
<b>Rénovation et allongement des écluses de Méricourt</b>	<p>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.</p> <p>La durée des travaux est prévue sur 44 mois d'avril 2020 à fin 2023. Plusieurs périodes de chômage sont prévues dans le cadre de ce chantier (<i>voir présentation</i>). Un chômage de 3 semaines est notamment prévu en septembre 2020 pour fiabiliser la porte levant de l'écluse n°2, ce qui obligera les convois de plus de 160 mètres à se découpler pour franchir le site éclusier pendant cette période.</p> <p>VNF va organiser une consultation auprès des usagers en ce qui concerne les services et les équipements proposés aux écluses.</p>
<b>Reconstruction du barrage de Meaux</b>	<p>Situé sur l'itinéraire Marne, le barrage de Meaux a pour fonction la tenue du bief amont afin de permettre la navigation sur cette section de la Marne. En garantissant la bonne gestion hydraulique de ce bief, il permet l'alimentation en eau potable de l'agglomération meloise ainsi que l'alimentation gravitaire du canal de Chalifert, construit dans le but de pallier les mauvaises conditions de navigation à l'aval immédiat du barrage et dont l'entrée est matérialisée par l'écluse de Meaux. Toutefois, l'état de vétusté des organes de manœuvre et des moyens de bouchure ne permet plus d'assurer convenablement et en toute sécurité la gestion de la ligne d'eau et la maintenance de l'ouvrage. Dans ces conditions, la reconstruction d'un nouveau barrage automatisé pouvant accueillir les équipements d'une microcentrale hydroélectrique a été décidée. Les études de conception sont terminées et l'appel d'offre pour le recrutement des entreprises travaux a été lancé au premier semestre 2019. Le démarrage des travaux est prévu pour le début de l'année 2020 et ceux-ci s'étaleront sur 3 ans. Ils n'auront aucun impact pour les usagers. Le montant global de l'opération est estimé à 46 M€.</p>

	<p><b>Comblement des fosses amont du barrage de Port-Mort</b></p>	<p>Cette opération consiste à combler les fosses situées à l'amont du barrage de Port-Mort puisqu'elles menacent, à plus ou moins court terme, la stabilité de l'ouvrage. Pour ce faire, un géotextile sera posé préalablement à la mise en place d'enrochements de différentes tailles. Les travaux sont programmés entre octobre et décembre 2019.</p>
	<p><b>Rénovation du barrage de Poses</b></p>	<p>La rénovation du barrage de Poses prévoit le renforcement du radier, la reprise des maçonneries, le comblement des fosses aval par la mise en place d'enrochements, la condamnation de la passe n°1, le remplacement du pont métallique, la rénovation de la vanne de la passe n°6 et le bardeur ainsi que la modernisation des automatismes, de l'électricité et de l'éclairage.</p> <p>Les travaux auront lieu de mai 2020 à 2025 pour un montant total estimé à 33 ME TTC.</p>
	<p><b>Rénovation des écluses secondaires de la Seine amont</b></p>	<p>Le début des travaux de rénovation de l'écluse secondaire du Coudray a commencé au début du quatrième trimestre. Ils concernent le génie civil de l'écluse, la vantellerie, les organes de manœuvre ainsi que les équipements d'amarrage et d'éclairage. La mise en service de l'ouvrage est prévue à l'été 2020.</p> <p>Les travaux relatifs à la rénovation de l'écluse secondaire de Vives-Eaux débiteront quant à eux fin 2020 et permettront d'intervenir sur le génie civil de l'écluse, la vantellerie, les organes de manœuvre ainsi que sur les équipements d'amarrage et d'éclairage.</p> <p>Enfin, les travaux de confortement des écluses de La Cave et Champagne-sur-Seine auront lieu entre 2021 et 2023. Ils seront de même nature que pour les deux précédentes écluses secondaires.</p>
<p><b>Service d'Information Fluvial</b></p>		<p>La première mise en ligne du Service d'Information Fluvial (SIF) a eu lieu le 16 juillet. Il comporte tous les éléments nécessaires à la préparation d'une navigation fluviale, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les niveaux d'eau et hauteurs libres dans le bassin de la Seine ;</li> <li>• L'indisponibilité actuelle et future des écluses ;</li> <li>• Les chômages prévus ;</li> <li>• Les avis à la batellerie en cours et à venir ;</li> <li>• L'offre de stationnement et des services aux usagers sur le réseau ;</li> <li>• Le trafic sur la voie d'eau (localisation des bateaux).</li> </ul> <p>Le 1<sup>er</sup> octobre 2019, des améliorations d'affichage ont été apportées au portail web. De nouvelles fonctionnalités sont à venir pour novembre 2019 avec le suivi des voyages en cours, l'historique des trajets réalisés, le temps d'attente aux écluses, la page « <i>Documentation et réglementation</i> » ainsi que les avis à la batellerie du port du Havre et l'état des ponts mobiles en temps réel.</p> <p>Des actions sont encore prévues en 2020 comme la mise en place d'une application mobile ou encore l'envoi des informations SIF vers les <i>viewers</i> ECDIS.</p>

<p><b>Bornes eau et électricité</b></p>		<p>Au moment de la Commission Locale des Usagers du Bassin de la Seine, les trois premières bornes eau et électricité de Conflans-Sainte-Honorine avaient été installées et mises en service.</p> <p>Suite au retour des usagers consultés par mail au sujet de l'emplacement de la quatrième borne, il a été décidé d'implanter cette dernière au niveau du 16, quai Eugène Le Corre. Elle devrait être mise en service fin 2019 ou début 2020.</p> <p>VNF a également présenté la stratégie de déploiement des bornes qui est en train d'être élaborée avec HAROPA grâce à l'identification des besoins et à la réalisation d'un retour d'expérience en vue de l'installation des prochaines bornes.</p> <p>Sur la Seine aval, les usagers ont préconisé la mise en place de bornes eau et électricité au niveau du garage à bateaux situé à l'amont du site de Méricourt.</p>
<p><b>Les grands chantiers</b></p>	<p><b>Point d'avancement et échanges</b></p>	<p>Le sujet n'a pas pu être traité en CLU.</p> <p>L'objectif était de faire un point sur les grands chantiers qui font appel au fluvial ou présentent un potentiel de fluvialisation. Il s'agit notamment des travaux liés aux grands projets de transport programmés en région Ile-de-France et à l'immobilier. En effet, ceux-ci ont des besoins en approvisionnement importants et génèrent des quantités considérables de terrassements. Ces chantiers se trouvant en milieu urbain dense, le transport par voie routière génère des coûts importants et est à l'origine de nombreuses nuisances d'où l'intérêt d'avoir recours au fluvial. Ainsi, une charte de fluvialisation des chantiers du Grand Paris Express a été signée en octobre 2018. Dans ce cadre, VNF, HAROPA et les Canaux de la Ville de Paris ont travaillé ensemble afin de promouvoir le transport fluvial, rassurer sur la disponibilité de la cale et la capacité du réseau à absorber les flux ainsi que mettre en avant le réseau portuaire interconnecté auprès de la Société du Grand Paris, d'Eole et des chantiers immobiliers.</p> <p>Une démarche similaire est actuellement en cours auprès de la SOLIDEO pour fluvialiser le chantier des Jeux Olympiques de 2024. Plusieurs actions ont déjà été menées par VNF et HAROPA comme la sensibilisation de la SOLIDEO et des promoteurs au transport fluvial. Une charte VNF-HAROPA-SOLIDEO est en cours d'élaboration.</p> <p>Enfin, VNF et la Société du Canal Seine-Nord Europe se sont rencontrés à plusieurs reprises afin d'échanger sur la fluvialisation du chantier.</p>
	<p><b>Modalités d'attribution des postes de stationnement dans le cadre du Grand Paris</b></p>	<p>Les grands chantiers parisiens vont générer, selon les estimations, au minimum 10 millions de tonnes de déblais à transporter par voie fluviale. Dans ce contexte, la demande en emplacements de stationnement a fortement augmenté car il y a d'importants besoins pour le stockage de barges vides, qui doivent être présentes à proximité des chantiers pour assurer un roulement efficace dans un délai de 30 minutes maximum, et de barges pleines destinées à la caractérisation des terres.</p> <p>Face à la pression existante sur les emplacements de stationnement, il est donc envisagé de privatiser certaines zones équipées ou à équiper, via une mise en concurrence, avec possibilité de sous-location. Les critères</p>

		<p>d'attribution pourraient être le trafic engendré ou la réalisation d'amarrages par exemple.</p> <p>VNF a précisé vouloir organiser les choses de manière à ce qu'il y ait de la souplesse et de l'agilité. Les représentants des transporteurs et de la batellerie artisanale ont insisté sur ce point en rappelant que le principal enjeu pour la voie d'eau est d'être en capacité de gérer ces flux logistiques très complexes. Cela est essentiel pour répondre aux besoins des grandes entreprises.</p> <p>Aussi, il est préconisé par les représentants de la profession d'augmenter le linéaire d'accueil des barges et d'enlever les bateaux stationnaires installés illégalement.</p>
--	--	---

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

**Le directeur territorial Bassin de la Seine**

**Dominique Ritz**

**Le Directeur Adjoint**

**François LANDAIS**