



Direction
Territoriale du
Bassin de la
Seine

Service de la
Promotion du
Transport
Fluvial

Bureau
Relations et
Services aux
Navigants



Paris, le 20 juin 2019

Compte rendu de la sous-Commission Locale des Usagers du bief de Paris

Objet de la réunion : Sous-Commission Locale des Usagers du bief de Paris

Lieu et date : Site d'Austerlitz, le mercredi 22 mai 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. CWUDDE (Usager) M. FOUQUIER (CNBA – La Glissoire) M. JAMEY (Communauté Portuaire de Paris) M. MALBRUNOT (CNBA) M. MANCHE (CEMEX)	M. MAURISSENS (Fluviófeeder Armement) M. ROLLIN (FNTP) M. SOMERS (CFT – CAF) Mme. VILLEVAUDE (Soufflet)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
M. AMAND (CroisiEurope) M. DELTEIL (Vedettes de Paris) M. GUILLEMARD (AGIS)	M. PAGEOT (Bateaux parisiens – Batobus) M. THIEFFINE (ANPEI)
Autres participants	
Mme. CHASLIN (Ile-de-France Mobilités) M. COLLETTE (ADHF) M. GORGES (DRIEA)	
Représentants de Ports de Paris	
M. MOUYON (Ports de Paris)	
Représentants de la Ville de Paris	
M. DUFAYET (Ville de Paris)	M. BAGUENARD (Ville de Paris)
Représentants de VNF	
M. ALPHAND (DTBS) Mme. RAOUX (DTBS/USA) Mme. ETCHEVERRIA (DTBS/USA) Mme. BASSERY (DTBS/SGVE)	M. BALAZARD (DTBS/SGVE) Mme. RIFFAUT (DTBS/SPTF) M. FOURNIER (DTBS/SPTF)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction	Financements européens	<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 fait actuellement l'objet d'un avenant dont l'objectif est 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, l'allongement et la rénovation des écluses de Méricourt ou encore la rénovation des barrages de la Seine aval seront pris en charge jusque fin 2022 dans le cadre de ce dispositif. A noter que les études pour mener à bien les projets MAGEO et Bray-Nogent sont également concernées.</p> <p>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€. Cette enveloppe supplémentaire correspond notamment à l'ajout des opérations de la Seine amont et à l'augmentation des travaux relatifs aux écluses de Méricourt dont le démarrage est prévu pour le début de l'année 2020.</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 du bief de Paris, on retrouve ces tendances, mais de manière plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (<i>voir présentation</i>).</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 le bief de Paris 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.</p>

		<p>Les usagers ont fait remarquer que la filière agroalimentaire devrait revenir à des niveaux de croissance beaucoup plus modestes dans les mois à venir avec la fin de la campagne céréalière 2017-2018.</p> <p>Au niveau du bief de Paris, on retrouve également ces mêmes tendances, mais de manière plus accentuée qu'à l'échelle du bassin (<i>voir présentation</i>).</p>
	<p>Trafic 2018 des bateaux à passagers en Ile-de-France</p>	<p>On note une relative stagnation du nombre de compagnies et du nombre de bateaux, tant pour l'activité des bateaux promenade que pour celle de la croisière avec hébergement. En revanche on peut souligner la forte croissance entre 2017 et 2018 du nombre de passagers pour l'ensemble des activités : + 2,7 % pour les bateaux promenade et + 6% pour les croisières avec hébergement</p> <p>On retrouve le niveau de fréquentation de 2015, qui avait baissé les années suivantes du fait du contexte d'insécurité dû aux attentats.</p>
<p>Nouveau règlement particulier de police Seine-Yonne</p>		<p><i>NB : Au moment de la sous-CLU bief de Paris, le nouveau règlement particulier de police (RPP) Seine-Yonne n'était pas encore signé par le préfet des Yvelines. Il est désormais approuvé par tous les signataires.</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"> • Passage de la longueur maximale autorisée dans Paris pour les bateaux de passagers et de plaisance de 110 mètres à 125 mètres ; • Interdiction de la navigation dans Paris pour les bateaux non motorisés ; • Correction de l'erreur matérielle concernant le canal de veille VHF (canal 10 et non canal 18 comme indiqué) ; • Utilisation permanent de l'AIS dans Paris pour les bateaux de plaisance de plus de 20 mètres et les bateaux de commerce stationnant dans le chenal, pour les bateaux transportant des matières dangereuses et pour les bateaux à passagers à cabine avec passagers à bord ; • Précision de l'échelle de référence située au pont d'Austerlitz ; • Interdiction de l'accès aux établissements flottants accueillant du public dès la submersion de la berge ou du quai lors des épisodes de crues. <p>Parmi ces différents points, les usagers ont souligné que leur AIS est déjà en état de fonctionnement permanent et ce, même à l'arrêt (obligation de l'Union Européenne dans le cadre des dispositifs de cofinancement de l'AIS).</p> <p>En outre, les représentants de l'activité tourisme regrettent qu'il n'y ait pas eu de concertation au sujet de l'interdiction de l'accès aux établissements flottants dès submersion de la barge ou du quai car ils étudient actuellement la mise en place des dispositifs coûteux et</p>

		<p>sécuritaires pour répondre aux problématiques qui se posent lors de tels événements.</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 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.</p> <p>Sur demande des usagers présents à la sous-CLU, le cahier des charges de l'étude leur sera transmis avec le compte rendu.</p> <p>Les représentants de la CNBA souhaiteraient également que l'on puisse étudier la possibilité d'emprunter la passe n°1 des ponts de Bercy et d'Austerlitz en temps de crue pour les avalants. La largeur du chenal sous les ponts et l'ouverture à la navigation de certaines passes de pont côté terre sont également des sujets à intégrer dans l'étude. VNF transmettra cette demande au bureau d'études.</p> <p>VNF indique qu'une réunion de restitution de l'étude sera organisée une fois que celle-ci sera achevée et avant le début de la révision du RPP.</p>
<p>Programme de dragages 2019 dans le bief de Paris</p>		<p>En 2019, une opération de dragages est prévue à l'amont de l'Ile-Saint-Louis (estimation de 2 000 m3). Cela fait suite à la réalisation d'un relevé bathymétrique réalisé en mai 2019 sur la totalité du plan d'eau, y compris hors chenal.</p> <p>L'intervention est programmée pour le second semestre 2019 et devrait durer une petite semaine. Toutefois, la date précise n'est pas encore connue.</p> <p>Les usagers précisent qu'il y a beaucoup de circulation à cet endroit et souhaitent connaître l'emprise du chantier sur le chenal et les mesures de sécurité qui seront mises en place.</p> <p>A la demande des usagers, VNF transmettra le relevé bathymétrique avec le compte rendu.</p>
<p>Etude de trafic dans Paris intra-muros</p>		<p>Cette étude effectuée entre le 12 août et le 7 octobre 2018 a permis de compter les bateaux circulant dans le bief de Paris. Les données recueillies ont ensuite été analysées.</p> <p>Il ressort principalement que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • La part la plus importante du trafic se concentre dans le secteur Ile Saint-Louis – Ile de la Cité où de nombreux bateaux à passagers, restaurants et autres activités y passent ; • La semaine 37 (du 10 au 16 septembre) est la plus chargée ; • Le samedi est la journée où circulent le plus de bateaux alors que le lundi est celle où il en circule le moins. Le dimanche est une journée moyenne ; • Un pic de fréquentation du secteur Ile Saint-Louis – Ile de la Cité est observé avec 37 bateaux par heure le samedi.

		<p>Cette étude doit aider VNF à formuler un avis justifié en cas de demande de tenue de manifestation nautique.</p>
<p>Actualité des projets réalisés, en cours et à venir</p>	<p>Travaux de signalisation dans le bief de Paris</p>	<p>VNF est revenu sur les travaux de signalisation qui ont eu lieu en 2018 dans le bief de Paris et qui ont permis la mise en place de 140 panneaux supplémentaires et le remplacement de 30 autres panneaux, conformes avec la réglementation déjà en place.</p> <p>Suite à ces installations, il a été constaté un changement de comportement des usagers avec moins de croisements sous des arches trop étroites pour être empruntées à deux et un passage bien centré sur le milieu de la passe du pont.</p> <p>Certains usagers ont souligné que la définition de passages obligatoires a réduit de plus de deux-tiers la passe autorisée sous certaines arches. Dans le cas d'un fort trafic sur la Seine, ces nouveaux passages obligatoires sont très difficiles à respecter. Par ailleurs, ils ont regretté l'interdiction de la quasi-intégralité des passes-à-terre, réduisant ainsi les possibilités de dépassement et impactant de cette manière la fluidité du trafic.</p> <p>VNF fait remarquer que ces travaux de signalisation restent conformes à la réglementation en vigueur et qu'aucune règle de navigation n'a été modifiée. Ce point pourra être ajouté à l'étude de trajectographie menée sur l'ensemble du bief parisien.</p> <p>Les usagers ont ensuite questionné VNF au sujet de la mise en lumière du pont d'Issy car l'éclairage est trop puissant et ne permet pas de voir les feux de navigation. Ce sujet sera abordé lors de la prochaine sous-CLU Seine aval qui aura lieu le 28 juin 2019.</p>
	<p>Projet de concession de services publics du port des Champs-Élysées</p>	<p>Le Port des Champs-Élysées, situé en plein cœur de Paris, est le seul linéaire relevant du domaine public fluvial confié à VNF dans la capitale. Il dispose d'atouts permettant de contribuer au report modal et à la logistique urbaine, mais aussi à accueillir des bateaux-stationnaires et autres activités événementielles. Ce fort potentiel de développement, ajouté à la localisation au cœur de Paris en font un lieu à valoriser dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.</p> <p>C'est pourquoi VNF a décidé de lancer un projet de concession de services publics qui devra répondre aux besoins suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réserver une plateforme dédiée à la logistique urbaine, en réponse à la demande nouvelle et croissante d'exploitation d'un quai au cœur de Paris ; • Permettre la gestion des occupations existantes et en développer de nouvelles ; • Améliorer le service à l'ensemble des usagers (création d'un réseau d'assainissement performant, reprise des amarrages et quais, éclairage, sécurité, etc...). <p>Le concessionnaire retenu devra réaliser les investissements nécessaires pour atteindre ces objectifs et il se rémunérera grâce aux recettes d'exploitation de l'ouvrage public.</p> <p>A noter que le linéaire aval, dédié en partie à la logistique urbaine, fera l'objet d'une expérimentation d'ici la fin de l'année 2019.</p>

		<p>Les usagers ont interrogé VNF au sujet de la mise en place de services tels que les bornes à électricité. Celles-ci devraient être déployées dans les premières années du projet.</p> <p>Des questions ont également porté sur la cohabitation entre la zone pour les piétons et la zone pour la logistique urbaine. VNF assure qu'une zone sera réservée au passage des piétons aux abords du quai de chargement/déchargement. Une rencontre avec la mairie de Paris est prévue sur le sujet.</p>
Manifestations nautiques à venir		<p>L'événement prévu par la Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) entre le quai des Saints-Pères et Javel Bas le 28 juin 2019, et qui avait initialement été retoqué, a finalement été autorisé par le Préfet. Il aura lieu entre 14h15 et 16h15.</p> <p>Comme chaque année, il y aura des restrictions de navigation le 14 juillet 2019 en raison du feu d'artifice de la fête nationale.</p> <p>Aucun projet n'est prévu pour la rentrée.</p>
Travaux de Notre-Dame-de-Paris dans le bras de la Monnaie		<p>Le chantier de reconstruction de la cathédrale de Notre-Dame-de-Paris est emblématique et à proximité immédiate de la Seine. Il est donc important que le transport fluvial fasse partie intégrante du projet, notamment pour le stockage et le transbordement des matériaux de chantier.</p> <p>C'est pourquoi les acteurs du transport fluvial souhaitent se manifester dès à présent en proposant des solutions sur lesquelles pourra s'appuyer le maître d'ouvrage.</p> <p>Il a donc été présenté aux participants les sites envisagés :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Quai des Grands Augustins pour le stationnement d'attente des barges ; • Quai de la Tournelle au niveau des escales pour le transbordement ; • Quai du Marché Neuf entre le pont Saint-Michel et le Petit Pont pour le transbordement directement en quai haut. <p>Il a été suggéré par les participants d'envisager une zone de transbordement au niveau du pont de l'Archevêché (aval rive droite).</p> <p>D'une manière générale, la cohabitation d'une telle zone avec le trafic très dense de ce secteur a été jugée possible. A noter que le matin, jusqu'à 10h00, la circulation est calme.</p> <p>Le principe de ces emplacements a été validé par les usagers. Des précisions seront partagées lorsque le projet aura avancé.</p>
Sujets Ports de Paris	Zones en RD entre l'Hôtel de Ville et Le Louvre	<p>Ports de Paris a présenté le secteur envisagé pour de la logistique urbaine légère entre l'Hôtel de Ville et Le Louvre. Il s'agit de la zone amont du pont Neuf qui permettra d'accueillir des bateaux de 40 à 60 mètres linéaires auto-déchargeants pour des « <i>stop and go</i> » de 45 minutes maximum.</p> <p>Les usagers valident cette proposition.</p>

	<p>Utilisation du quai RD entre les ponts de la ligne 5 et d'Austerlitz</p>	<p>Ports de Paris a émis la possibilité d'utiliser les plans d'eau d'accès difficile depuis le quai en raison de sa faible largeur. Ces plans d'eau pourraient notamment accueillir le port d'attache des bateaux de passagers sans exploitation à quai ou bien de permettre le stationnement d'attente de bateaux de marchandises par exemple.</p> <p>Les usagers valident cette proposition sous couvert que l'emprise des bateaux ne dépasse pas l'alignement de la pile rive droite du pont d'Austerlitz.</p>
	<p>Déplacement de la zone d'attente en amont du quai d'Austerlitz</p>	<p>Les usagers ont été informés du projet de déplacement de la zone d'attente du quai d'Austerlitz par glissement de 40 mètres vers l'amont de celle existante actuellement.</p> <p>L'objectif est de pouvoir créer un emplacement de transbordement pour la logistique urbaine tout en maintenant la zone d'attente des marinières. Le quai d'Austerlitz mesurant au total 170 mètres de long et la zone d'attente étant fixé à 130 mètres, Ports de Paris souhaite utiliser les 40 mètres supplémentaires pour la logistique urbaine.</p> <p>Afin de permettre un fonctionnement optimal de ce quai de chargement/déchargement, en lien avec les pavillons 1 et 2 des anciens magasins généraux voués à devenir un hôtel logistique, il est recommandé de l'implanter sur les 40 mètres les plus en aval ce qui implique le déplacement de la zone d'attente marinières 40 mètres à l'amont.</p> <p>Les représentants de la CNBA se sont opposés à ce projet précisant qu'ils ont besoin de toute la longueur du quai et qu'il s'agit du seul lieu en amont de la zone d'alternat où ils peuvent stationner. Ils souhaiteraient d'ailleurs étendre la zone d'attente à 170 mètres.</p> <p>Ports de Paris et VNF ont rappelé que les 130 mètres dédiés à la zone de stationnement figurent dans le RPP et que les 40 mètres restants peuvent donc légitimement être utilisés pour un autre usage. En outre, un emplacement plus à l'aval, comme le proposent les usagers, éloignerait le quai de logistique urbaine de l'hôtel logistique dont l'installation est prévue sur le quai d'Austerlitz également (après le 20).</p>
	<p>Agrandissement du port de Boulogne-Legrand</p>	<p>Le port de Boulogne-Legrand fait l'objet d'un projet qui doit notamment permettre de réhabiliter les ouvrages portuaires dont le quai à usages partagés, de créer une escale à passagers et de remettre en publicité les amodiations Saint-Anne et Seinario.</p> <p>Pour ce faire, une étude de trajectographie a été réalisée afin de vérifier les conditions de sécurité vis-à-vis des plans d'eau mis à disposition dans les futurs appels à projets avec le trafic de la Seine, la bonne coexistence des activités existantes et futures sur le port et d'établir d'éventuelles adaptations géométriques sur les plans d'eau alloués ou prescriptions de navigation.</p> <p>Ports de Paris a demandé l'avis aux usagers en ce qui concerne la navigation dans le secteur (usages, conditions de manœuvre, cohabitation). Le projet tel que présenté n'a pas suscité de réaction particulière.</p>

Sujets Ville de Paris	Travaux sur le pont d'Iéna	<p>La Ville de Paris est intervenue pour présenter les travaux de réparation des douelles du pont de Iéna.</p> <p>Les travées navigables 3 et 4 seront impactées par ces travaux de mi-juillet à octobre 2019, nécessitant ainsi la mise en place d'un alternat de 00h30 à 09h00 pendant au maximum 3 semaines de 6 nuits, soit 36 nuits au total. A noter que la dépose des cerclages impliquera la fermeture totale à la navigation pour 2 nuits de 01h00 à 06h00. Il y aura une signalisation indiquant que les passes sont fermées.</p> <p>La CNBA propose de faire un alternat à vue, solution qui a déjà fonctionné sur d'autres secteurs de travaux. Cette solution sera étudiée.</p> <p><i>Nota : après une réunion technique avec la Ville de Paris organisée après cette sous-CLU, il n'apparaît pas sécuritaire de réaliser ces travaux sous alternat à vue. Des plans de présentation des travaux et de la signalisation en place seront envoyés aux usagers courant juin.</i></p>
	Travaux sur le pont de Sully	<p>Il s'agit d'une opération complexe et à faire en urgence car l'ouvrage est très fragilisé.</p> <p>Les travaux en eau concerneront l'arche n°2 et dureront de mi-août à octobre 2019. Il est donc prévu de fermer l'arche n°2 pendant 24 nuits (2 fois 2 semaines du dimanche soir au samedi matin) de 00h30 à 09h00 et de reporter la totalité de la navigation sur l'arche n°3.</p> <p>La CNBA indique que pour les avalants il sera compliqué d'emprunter l'arche n°3. Seuls les bateaux à passagers y passent. Il faudra donc s'assurer qu'il y a assez d'eau pour que tous les types de bateaux puissent y transiter. En outre, les usagers ont signalé à la Ville de Paris qu'il était préférable de réaliser les travaux de 00h30 à 07h30 car au-delà, il y a trop de trafic.</p> <p>VNF n'est pas favorable à l'ouverture de la passe n°3 et prescrit une fermeture du bras de la Tournelle de 00h30 à 07h30.</p>
Expression des usagers	Transmission des informations	<p>Lors des 4 heures motonautiques d'Epinay-sur-Seine des 13 et 14 mai 2019, des bateaux se sont retrouvés à l'arrêt, selon eux, sans avoir été prévenus. Un avis à la batellerie a été transmis mais les usagers déplorent leur nombre important. VNF propose que l'information en cas d'interruption de ce type soit bien transmise au niveau des écluses en amont et en aval des événements.</p>
	Question sur les grèves	<p>Lors de grèves, le site de Méricourt a été bloqué. Les usagers s'interrogent sur l'obligation d'un service minimum à assurer.</p> <p>VNF assure que toutes les pistes de remplacement sont recherchées en période de grève et que dans le cas de Méricourt, aucune personne de disponible ne pouvait assurer les manœuvres. Le recours au « maintien à l'emploi » sur certains ouvrages est à l'étude.</p> <p>VNF a également profité de ce point pour prévenir les usagers qu'un avis à la batellerie avait été émis sur les horaires de fermeture du dimanche 26 mai 2019. En effet, ceux-ci ont été avancés pour permettre aux agents d'aller voter aux élections européennes. En contrepartie, l'arrêt du midi a été supprimé.</p>

	Club d'aviron de Boulogne	Les usagers se sont plaints du club d'aviron de Boulogne dont les embarcations naviguent sur le chenal et en-dehors des horaires fixés. VNF va revenir vers le club.

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



