

Paris, le 18 mai 2020

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 mercredi 29 janvier 2020

Références :

Affaire suivie par : Marie-Noëlle RIFFAUT (Tél : 0144066361 – courriel : marie-noelle.riffaut@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Isabelle DEMASSE – Vincent MOREL

Diffusion : Participants



Président de la Sous-Commission Locale des Usagers du bief de Paris	
Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
M. MALBRUNOT	M. MANDELIDES (CEMEX)
M. ZARAGOZA (SCAT)	M. NEYT (CEMEX)
M. BRIDIERS (La Glissoire)	M. JAMEY (CPP)
M. MAURISSENS (FFA)	M. ROTTIERS (E2F)
M. SOMERS (CFT/E2F)	
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
M. THIEFFINE (ANPEI)	
Autres participants	
M. EXCOFFIER (Brigade Fluviale de Paris)	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. MOREL (DTBS/SDVE)
Mme ETCHEVERRIA (DTBS/USA)	Mme DEMASSE (DTBS/SDVE)
M. WILMORT (DTBS/USA)	M. BIAIS (DTBS/SGVE)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction		Mme PEIGNEY-COUDERC s'est présentée aux membres de la commission.
	Bray-Nogent	<p>L'objectif de la liaison BRAY/NOGENT est le grand gabarit pour recevoir des convois de 2 500 tonnes.</p> <p>Deux réunions publiques ont été menées à Bray s/Seine et Nogent s/Seine en décembre 2019.</p> <p>Le rapport du comité d'orientation des infrastructures annexé à la loi d'orientation des mobilités prévoit un financement de l'Etat pour les travaux à partir de 2028, pour une durée de 4 ans. Les collectivités territoriales ont fait connaître à VNF et à l'Etat leur volonté de commencer les travaux plus tôt. A ce stade, le calendrier n'est pas arbitré.</p> <p>Des remarques ont été exprimées par les usagers sur le retard du projet. Le projet est important en terme d'investissements pour VNF et pour l'Etat, et tous les arbitrages nécessaires à sa réalisation n'ont pas encore été rendus. VNF assure toutefois que le projet avance et que toutes les études préalables sont réalisées dans des délais satisfaisants.</p>
	Site Internet de VNF	<p>VNF est doté d'un nouveau site Internet : www.vnf.fr</p> <p>Le ministère de la transition écologique et solidaire a mis en ligne en septembre 2019 un site dédié aux procédures et à la réglementation liées aux transport fluvial et aux professionnels de la voie d'eau : www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr.</p>
	Loi d'Orientation des Mobilités	<p>La Loi d'orientation des mobilités (LOM) a été adoptée en fin d'année 2019.</p> <p>Cette loi est une avancée très positive pour le fluvial. Elle prévoit notamment une programmation pluriannuelle des infrastructures (y compris fluviales) et des préconisations et dispositions portant sur la transition énergétique.</p>
	Engagements pour la Croissance Verte	Des Engagements pour la Croissance Verte du secteur fluvial (ECV) sont en cours de préparation par le ministère avec pour objectif une signature au premier semestre 2020. Le but est de convenir d'engagements communs des acteurs publics et privés en faveur du verdissement du transport fluvial.
	Loi de finances 2020	<p>La loi de finances 2020 est une avancée pour le fluvial :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Détaxation de la TICPE pour toute la navigation intérieure professionnelle (fret, transport passagers, bateaux de service et plaisance , ...) à partir du 1^{er} juillet 2020 (cette détaxation ne concernait auparavant que le transport fluvial de marchandises). - Détaxation de l'électricité à quai (TICFE) pour les navires et les bateaux.

		<p>- Pas de prélèvement de la taxe CNBA pour les voyages chargés effectués en 2019.</p>
Statistiques de trafics	Bilan 2019 du trafic de marchandises	<p>La consolidation des statistiques de 2019 est en cours. En 2019, la tendance globale pour le fret est à la hausse de 20 % entre Melun et Charenton, de 20 % sur les filières construction, et de 15 % sur les céréales. Une très forte augmentation est également observée pour les combustibles minéraux. De très belles perspectives de croissance se dessinent en 2020 avec notamment les chantiers du Grand Paris Express.</p> <p>Ports de Paris a informé la sous-CLU du doublement de tonnage prévue en 2020 à Bonneuil s/ Marne.</p>
	Trafics touristiques	<p>Sur la Seine amont en 2019, une baisse de 30 % est à noter à l'écluse de Varennes sur la plaisance privée (probablement due aux conditions climatiques de cet été sur le Loing et l'Yonne), ainsi qu'une augmentation des bateaux à passagers. Sur la Marne à Saint-Maurice, une augmentation de 7 % pour les bateaux de plaisance privés est constatée, ainsi qu'une augmentation de 13 % pour les bateaux à passagers.</p>
Incidents écluses de Vives-Eaux		<p>Les incidents de l'écluse de Vives-Eaux sont dus au cumul de deux aléas ayant provoqué des arrêts de navigation :</p> <p>Printemps 2018 – la panne principale : Suite à son ouverture durant la crue et à des travaux de métallerie mal exécutés lors du chômage de 2013, la porte tournante de l'écluse principale a refusé de fonctionner. En urgence, l'écluse secondaire arrêtée depuis plus de 20 ans a été remise en service à minima. Cette réparation étant fragile, elle est tombée en panne une semaine fin avril.</p> <p>Finalement, après 2 mois et demi et un chômage improvisé, toutes les pièces métalliques de l'axe de la porte de l'écluse principale ont été remplacées, permettant sa remise en service le 17 mai 2018.</p> <p>Bilan : Ecluse principale à l'arrêt du 9/02 au 22/02 et du 7/03 au 17/05 ; Mouillage réduit entre 2,3 et 2,7 m du 7/03 au 28/04 et du 7/02 au 17/05 (passage par l'écluse secondaire) ;</p> <p>Du 10 au 19 février 2019 – les vannes d'aqueduc : Lors du chômage de l'écluse en 2013, le système de fonctionnement des vannes d'aqueduc de l'écluse principale a été modifié. De nombreux dysfonctionnements persistent, soit du fait de nouveaux éléments mal dimensionnés, soit du fait d'une mauvaise exécution des travaux. En février, alors que les équipes de l'UTI étaient affairées à remettre en service une vanne aval, l'autre vanne aval a lâché subitement, entraînant un arrêt de navigation. Depuis, l'UTI s'emploie à modifier chacune des 12 vannes posant problème. Cette politique se poursuivra en 2020 avec les vannes du Coudray et La Cave.</p> <p>Du 4/10 au 7/10 2019 – la pompe hydraulique : Le 4/10, une nouvelle panne due cette fois-ci au défaut d'une pompe hydraulique s'est produite. La navigation a été de nouveau possible</p>

		<p>partir du 7/10 au soir. Ce problème était difficilement prévisible car la pompe était très récente et aurait dû avoir une durée et vie d'une dizaine d'années. Se pose par contre la question de la gestion des stocks de pièces.</p> <p>Le choix technique proposé par l'entreprise lors de la réalisation des travaux en 2013 (remplacement de galets par des patins mobiles en téflon) n'était pas satisfaisant par rapport aux vannes à galets, système très fiable. Ce système de patin mobile a été remplacé par des patins fixes qui depuis donnent satisfaction.</p> <p>VNF confirme que le fonctionnement de la porte camembert en exploitation normale ne suscite plus aucune inquiétude. VNF précise qu'elle ne sera pas utilisée comme ouvrage de régulation des crues : cette fonction n'est pas inscrite dans le règlement d'eau du barrage et le risque de difficulté à la réouverture est trop important (nettoyage lourd préjudiciable à une reprise rapide de la navigation notamment). A l'occasion d'une prochaine crue, le barrage de Vives-Eaux sera abaissé totalement ce qui n'avait pu être le cas avec le barrage à hausse Aubert en 2018.</p>
Arrêt des ouvrages pour maintenance préventive		<p>VNF a présenté les opérations de maintenance réalisées en 2019 et celles prévues pour le premier semestre 2020 (<i>voir présentation</i>).</p> <p>Les usagers n'ont pas émis de remarque particulière.</p>
Programme des chômages 2020, 2021		<p>En 2020, un seul chômage est programmé à l'écluse de Saint-Maur du 12/10/2020 au 01/11/2020.</p> <p>La possibilité de faire passer les bateaux en manuel réduirait le temps à 15 jours d'arrêt.</p> <p>Pour 2021, VNF a prévu deux chômages : un pour l'écluse secondaire d'Ablon du 06/09/2021 au 10/10/2021 et un pour la grande écluse de Champagne s/ Seine du 04/10/2021 au 24/10/2021. (<i>voir présentation</i>).</p>
Les travaux de VNF sur la Seine amont	Elagages et abattages 2019	<p>La campagne 2019 a permis l'élagage et l'abattage de 1100 arbres pour un volume de 3500 m³ pour un montant global de 387 K€.</p> <p>Les usagers trouvent dommage d'avoir abattu les peupliers en aval de l'écluse de Varennes car ces arbres faisaient un écran naturel pour le vent, ce qui facilitait la navigation des bateaux vides en approche de l'écluse</p> <p>VNF indique que l'état phytosanitaire de ces peupliers rendait leur abattage indispensable.</p>
	Dragages 2019	<p>VNF a présenté les dragages effectués en 2019 (<i>voir présentation</i>).</p> <p>Sur la Seine et la Marne, 12 518.000 m³ ont été évacués pour un budget de 367 945.49 €.</p> <p>Sur la Petite Seine, 12 573.000 m³ ont été évacués pour un budget de 471 120 €.</p>
	Prévisions dragages 2020	<p>VNF a présenté les prévisions de dragages en Seine et Marne et sur la Petite Seine en 2020 (<i>voir présentation</i>).</p>

		Après vérification sur les nouvelles cartes ECDIS, le point haut signalé à l'aval du pont de Corbeil n'est pas dans le chenal de navigation.
	Travaux sur les ouvrages en 2019	<p>VNF a présenté aux usagers les différents travaux réalisés en 2019 sur la Seine amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le remplacement des chaînes de clapets par des chaînes Galle sur le barrage du Vezoult. - La rénovation du système de bâtardage du barrage de la Grande Bosse. - La rénovation des centrales et réseaux hydrauliques, des réseaux de communication, mise en place des feux « intelligents » et de caméras dômes sur l'écluse secondaire de l'écluse de Champagne –sur-Seine. - La réparation de la vanne aval de l'écluse principale et la modification des commandes et le remplacement passerelle amont, reprise des ancrages des articulations supérieures de l'écluse secondaire de Vives-Eaux - Le remplacement des systèmes de guidage et remplacement des galets de la vanne aqueduc amont rive droite et de 2 servomoteurs de vannes de l'écluse du Coudray - Le remplacement de l'automate barrage, des 4 coffres de communication, des câbles de distribution et du circuit de commande, du réseau de communication, des sondes de niveau, du système de commande par un IHM du barrage de Port à l'Anglais <p>Des travaux ont également été effectués sur les écluses de Champagne sur Seine et de La Cave en 2019.</p>
	Travaux sur les ouvrages en 2019-2020	L'écluse secondaire du Coudray est en cours de rénovation complète ; les travaux ont commencé le 12 novembre 2019 pour une mise en service mi-2020.
	Prévisions des travaux sur les ouvrages en 2020	<p>VNF a présenté aux usagers les différents travaux prévus en 2020 sur la Seine amont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le remplacement des vérins de clapets et verrous de chômages et de leurs supports, la refonte du réseau hydraulique y compris centrale, la mise aux normes des réseaux électriques des éclairages, le remplacement de l'automatisme du système d'exploitation du barrage d'Evry ; - La modification des passerelles de portes amont de l'écluse d'Ablon (déport) et la réparation de la passerelle aval de Villiers ; sous réserve de crédits, pourront être réalisées le déport des passerelles des portes aval de l'écluse d'Ablon, de l'écluse de Vigneux, de la petite écluse d'Evry, de l'écluse de Vitry de l'écluse d'Alfortville, des passerelles amont et aval de l'écluse de Créteil

		<ul style="list-style-type: none"> - La rénovation complète de l'écluse secondaire de Vives Eaux à partir de fin 2020 sous réserve de l'obtention des crédits. Le coût des travaux est estimé à 6,6 M€ ; - La rénovation des barrages d'Evry ; <p>VNF étudie la possibilité de donner à la navigation les barrages de Vives-Eaux et du Coudray sous certaines conditions en cas de crue dans le nouveau règlement particulier de police.</p> <p>VNF a informé les usagers d'une campagne d'enlèvement des embâcles sur les barrages.</p> <p>Tous les barrages de la Seine, de Champagne à Port à l'Anglais, seront automatisés pour fin 2021 (barrage de Varennes prévu en 2022, les barrages de la Petite Seine à l'aval du canal de Beaulieu sont déjà automatisés).</p> <p>Le garage à bateau construit à l'aval de Jaulnes en 2019 sera dragué cette année. L'implantation du futur garage amont ne nécessite pas de dragage.</p>
	Prévisions des travaux sur les ouvrages en 2021	<p>Les écluses de Champagne sur Seine et de Jaulnes sont dans un état dégradé, des travaux sont prévus en 2021.</p>
Développement des services à l'utilisateur	Divers	<p>Travaux 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Création d'un poste d'attente en amont rive droit de l'écluse de Jaulnes • Création d'un poste d'attente aval de l'écluse de Varennes sur Seine • Allongement du poste d'attente aval de l'écluse de Marolles sur Seine • Création d'un poste d'attente en amont de l'écluse de Champagne pour compenser la perte d'emplacement au droit du quai effondré • Pose de bornes d'alimentation (eau et électricité) en amont et aval de l'écluse de Marolles • Création d'un poste d'attente quai de la Bosse à Saint Mammès <p>Concernant la création du poste d'attente à l'amont de l'écluse de Champagne, les usagers auraient souhaité des accès bords à quai qui faciliteraient l'accès à des prestataires sur leur bateau. VNF n'a pas pu donner suite à cette demande faute de budget.</p> <p>Les usagers ont demandé d'ajouter des pieux pour amarrer les bateaux la nuit à l'écluse d'Evry. VNF n'est pas favorable à cette demande qui conduirait à stationner des bateaux dans la zone d'approche de l'écluse durant la nuit (risque en cas d'avarie et perspective d'une navigation ouverte H24). VNF s'engage à réfléchir à des pieux supplémentaires dans une zone plus adaptée et est à l'écoute d'une nouvelle proposition de la part des usagers.</p> <p>VNF renouvelle sa demande de propositions des usagers pour l'implantation de zones de débarquement des véhicules : sont proposées en séance Champagne aval et La Cave aval.</p>

		<p>6 bateaux à l'abandon ont été déchirés et un déplacé en 2019. 6 déchirages sont prévus en 2020.</p> <p>Suite à la demande des usagers, des lisses ont été ajoutées à l'amont de l'écluse de Vigneux. L'amont de l'écluse de Vives-Eaux sera traité cette année.</p> <p>Ports de Paris a fait enlever les bateaux « épaves » afin de récupérer le quai pour permettre le stationnement à la Gare d'Eau à Varennes.</p> <p>Le point d'eau à l'écluse de Varennes connaît des problèmes de civisme : pour rappel, le stationnement au droit du point d'eau n'est autorisé que le temps d'utilisation du robinet ou du déchargement/chargement d'un véhicule</p> <p>Le robinet est régulièrement cassé à l'écluse du Veuzolt (robinet réparé en décembre, il est de nouveau cassé). Selon les usagers, le point d'eau serait idéalement placé à l'amont ou à l'aval de l'écluse.</p> <p>Le chemin de halage à l'amont de l'écluse de Vives-Eaux serait fermé aux usagers. VNF vérifie ce point.</p> <p>Les usagers demandent à naviguer par le bras non navigable de l'île de Jaulnes. VNF ne peut donner suite : ce bras est une zone d'apport en sédiments qui nécessiterait de lourds dragages (budget insuffisant) et une autorisation environnementale.</p> <p>Les usagers demandent de baliser le chenal sur les points difficiles (avec écho-radar). Zones critiques identifiées : bief de Samois, Pont de Corbeil, sortie île de Samois, Pont de Valvins. VNF étudiera la question et demande aux usagers de présenter une liste des points critiques.</p>
	<p>Stationnement à l'écluse de Champagne sur Seine</p>	<p>La pérennisation du stationnement à l'amont de la petite écluse de Champagne sur Seine est adopté suite à l'essai positif pendant 6 mois de celui-ci.</p>
	<p>Zones de stationnement pour le BP et les barques</p>	<p>Les usagers ont approuvé les demandes de Ports de Paris pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la régularisation de la zone de stationnement de Villeneuve-saint-Georges ; - la création de 8 zones d'amarrage sur le secteur de Vitry sur Seine suite au trafic des 3 tunneliers du lot T2A de la ligne 15 de la société du Grand Paris. <p>Le stationnement est réservé à CFT qui paie une redevance. Le stationnement en couple est interdit à ces endroits dans le règlement particulier de police.</p> <p>Le futur port de Vitry sur Seine sera en fonction en 2023-2024.</p>
	<p>Equipement des ponts en capteur de hauteurs libres</p>	<p>Afin de fiabiliser et de compléter les informations de hauteurs libres disponibles dans le portail SIF Seine (www.sif-seine.fr), VNF prévoit d'équiper les ponts les plus problématiques pour la navigation en stations de mesure de hauteur libre.</p>

		<p>Une première consultation a été lancée en octobre dernier pour définir la liste des ponts à équiper. Cette liste est soumise à validation des usagers pour l'itinéraire Haute-Seine, Petite Seine et Marne aval (<i>voir présentation</i>).</p> <p>Les usagers ont approuvé cette liste et demandent que le SIF fasse apparaître la hauteur pour la corde de 8 mètres et celle de 12 mètres.</p>
	<p>Bornes</p>	<p>Les bornes à eau et à électricité installées sont sous-utilisées aujourd'hui. Une communication est à reprendre entre VNF et E2F.</p> <p>Concernant le déploiement de nouvelles bornes eau et électricité sur le périmètre de la DTBS, en partenariat avec HAROPA et Ports de Paris en Ile-de-France, les sites retenus sont Saint-Mammès (4 bornes), Marolles (8 bornes) et à l'amont de l'écluse d'Ablon. Les travaux devraient s'échelonner entre 2021 et 2023.</p> <p>A Saint-Mammès, les études sont portées par la commune mais financées en partie par VNF. Une consultation spécifique des usagers sera faite pour l'emplacement de chaque borne. Une étude est en cours et portée par la mairie de Saint-Mammès.</p> <p>Les usagers ont demandé l'installation de bornes sur le Loing au niveau de Saint-Mammès.</p> <p>VNF a proposé aux usagers de décomposer la fourniture d'électricité et d'eau sur les zones de stationnement ; ceci principalement pour des raisons de coûts d'investissement.</p> <p>Des bornes à eau pourraient être installées au niveau des zones d'attente avant écluse. La capacité des bornes à eau passera à 20 m³/heure. Les bornes électriques seront installées sur les zones de stationnement de moyenne durée.</p> <p>Pas de séparation prévue entre l'eau et l'électricité sur les zones portuaires et les débarcadères.</p> <p>Ces propositions sont approuvées par les usagers.</p> <p>Une documentation avec les instructions pour être en conformité avec le branchement à terre est nécessaire pour le transport et la plaisance.</p> <p>VNF a fait un point rapide sur le retour d'expérience des premières bornes de la Seine aval. Il est apparu que le pavé tactile présentait plusieurs faiblesses : point de fragilité de la borne et sensibilité des touches tactiles. Après avoir consulté plusieurs fournisseurs, VNF envisage de s'affranchir du pavé tactile sur la borne et de proposer un système de sms ou d'application mobile pour activer/désactiver la distribution d'eau ou d'électricité.</p> <p>Cette proposition a été accueillie favorablement par les usagers. Les usagers confirment les difficultés liées à l'utilisation du pavé tactile.</p> <p>Le post paiement est privilégié pour les transporteurs, les équipages n'ont pas de carte de paiement.</p> <p>Demande des plaisanciers de pouvoir disposer du pré-paiement.</p>

		Ports de Paris a indiqué que les travaux sur les bornes débuteront en 2020 à Bonneuil.
Points divers et échanges	Domiciliation	<p>Des entreprises de batellerie artisanale sont actuellement domiciliées aux écluses de Champagne sur Seine et de Varennes sur Seine et y reçoivent leur courrier. La responsabilité de VNF est engagée en cas de perte ou de vol des courriers puisque VNF a réceptionné ces courriers sans que cette domiciliation ait fait l'objet d'un contrat de domiciliation commerciale ou d'une autre disposition contractuelle, tel que prévu par le code général des impôts (article 1647 D, paragraphe III). La pratique est également délicate pour VNF en cas de litige avec un marinier.</p> <p>VNF souhaite mettre fin progressivement à cette pratique en laissant le temps aux usagers de s'organiser.</p> <p>Une information spécifique sera faite aux artisans bateliers actuellement domiciliés aux écluses de Champagne sur Seine et Varennes sur Seine.</p> <p>Cependant, le service sera maintenu provisoirement pour un délai de 6 mois afin de leur laisser le temps d'assurer les démarches nécessaires à une nouvelle domiciliation.</p> <p>Les usagers ont fait la demande de pouvoir continuer à recevoir du courrier réexpédié aux écluses.</p>
	Canal de Bernières	<p>L'ANPEI a demandé si les plaisanciers pouvaient naviguer sur le canal de Bernières.</p> <p>VNF leur a signalé que le canal était fermé à la navigation.</p>

Madame PEIGNEY-COUDERC remercie les usagers pour leur participation et leur attention.



Voies Navigables de France
Directrice territoriale adjointe
du Bassin de la Seine

Stéphanie Peigney-Couderc