

Paris, le 18 mai 2020

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 mercredi 29 janvier 2020

Références :

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

Participants : Voir tableau ci-dessous

Diffusion : Participants



Président de la Sous-Commission Locale des Usagers	
Mme PEIGNEY-COUDERC	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
M. MALBRUNOT	M. NEYT (CEMEX)
M. BRIDIERS (La Glissoire)	M. MAURISSENS (FFA)
M. ZARAGOZA (SCAT)	M. SOMERS (CFT/E2F)
M. MANDELIDES (CEMEX)	M. POILLEUX (LAFARGE)
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
M. AMAND (CroisiEurope)	M. LEROY (Agis)
M. TOURON (Agis)	M. THIEFFINE (ANPEI)
Autres participants	
M. EXCOFFIER (Brigade Fluviale de Paris)	M. RAOUT (DRIEA)
M. SOULARET (ADHF)	
Représentants HAROPA / Ports de Paris	
Mme. LABEYLIE (HAROPA)	
Représentants des tiers	
M. Flavien SIRON (Département Seine-Saint-Denis)	M. Florian LINDE (CEREMA)
M. Julien DROIN (SOLIDEO)	
Représentants de VNF	
Mme ORLAC'H (DTBS/UBS)	Mme RIFFAUT (DTBS/SDVE)
Mme. COHEN-SOLAL (DTBS/UBS)	M. HOUIX (DTBS)
M. NEVEUX (DTBS/SDVE)	M. BIAIS (DTBS/SGVE)

Thème	Sous-thème	Points abordés
<p>Introduction de la Direction</p>		<p>L'année 2019 se démarque par une croissance du trafic des marchandises à l'échelle nationale de 10% et une croissance du transport des passagers de 4% par rapport à 2018.</p> <p>A la fin de l'année 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a été adoptée. Entre autres, elle entérine différents projets de développement d'infrastructures, telle la mise au gabarit européen de l'Oise (MAGEO) ou le Canal Seine Nord Europe. De nombreux points de la réglementation fluviale ont également été modifiés. VNF propose, lors de la prochaine sous-CLU, d'en faire un point particulier de l'ordre du jour.</p> <p>Certaines mesures adoptées dans le cadre de la Loi de Finances 2020 portent sur la fiscalité énergétique et en particulier sur la de la taxe intérieure sur la consommation sur les produits énergétiques (TICPE) en navigation intérieure. La contrepartie à de telles mesures consiste à ce que les acteurs du transport fluvial, dont VNF, s'engagent fermement en faveur de la croissance verte (utilisation de carburants propres, déploiement des bornes électriques, etc.)</p> <p>Pour une plus grande proximité avec les usagers, VNF propose désormais un nouveau site Internet, plus ergonomique et attractif : www.vnf.fr.</p> <p>De même, le Ministère de la transition écologique et solidaire a mis à disposition des professionnels du transport fluvial un site Internet dédié à la réglementation et aux formalités administratives du secteur du fluvial : www.fluvial.developpement-durable.gouv.fr.</p>
	<p>Bilan 2019 du trafic de marchandises</p>	<p>En 2019, le trafic de marchandises de la DTBS ainsi que celui de la Seine aval ont progressé de 10% en millions de tonnes transportées par-rapport à 2018. Cette dynamique est principalement portée par la filière des produits agricoles (+15,5 % de tonnes transportées) qui s'appuie sur la bonne santé des trafics céréaliers, et par celle des matériaux de construction (+14 % de tonnes).</p> <p>De nouveaux projets de transport de marchandises à forte valeur ajoutée émergent sur le Bassin de la Seine. VNF a pour objectif de les accompagner et de les encourager. La logistique urbaine est particulièrement concernée par ces développements au travers d'entreprises comme Ikéa, Lyreco ou Paprec récemment arrivés sur la voie d'eau. En parallèle et dans l'optique de diversifier les trafics du bassin de la Seine, les filières biomasse, éléments bois, conteneurs ciments sont également expérimentées dans l'optique d'une pérennisation.</p> <p>Pour accompagner ces nouveaux trafics, VNF dispose d'un Plan d'Aide au Report Modal (PARM) permettant d'accompagner les chargeurs dans des études logistiques, des expérimentations et des investissements.</p>
	<p>Trafics touristiques</p>	<p>Les graphiques indiquent les passages mensuels cumulés des bateaux de plaisance privés et des bateaux à passagers pour l'année 2019.</p> <p>Pour le site de Suresnes, on observe entre 2019 et 2018 :</p>

		<ul style="list-style-type: none"> • Une baisse d'environ 5% du nombre de bateaux de plaisance privée ; • Une augmentation de 15% du nombre de bateaux à passagers. <p>Ces tendances sont globalement les mêmes pour les sites de Méricourt et d'Amfreville. En revanche, plus on s'éloigne de Paris, plus le trafic de la plaisance privée diminue.</p>
Programme des chômages 2020		<p><i>Voir la carte des chômages 2020</i></p> <p>Quelques modifications sont proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le chômage de la petite écluse de Notre-Dame- de-la-Garenne, prévu initialement du 8 au 19 juin 2020, doit être reporté à la période du 31 août au 11 septembre 2020, suite à un retard du déroulement de la procédure de marché public. - Le chômage de l'écluse de 185 mètres de Méricourt, prévu initialement du 14 septembre au 4 octobre, sera avancé du 6 au 26 juillet, en accord avec le calendrier proposé par Bouygues, attributaire du marché pour la rénovation et l'allongement des écluses - Le chômage de l'écluse de 160 mètres de Méricourt commencerait quant à lui le 27 juillet, jusqu'à la fin de l'année. <p>Les usagers demandent un temps de battement entre les deux chômages prévus à Méricourt, afin d'être sûr que la porte levante soit fiabilisée.</p> <p>Les usagers s'interrogent sur le fait qu'il n'y ait aucun chômage prévu entre octobre et décembre 2020. VNF indique privilégier les périodes d'étiage pour effectuer ses travaux.</p> <p>Les représentants de l'activité de la croisière avec hébergement alertent sur l'impact négatif des travaux de Méricourt sur leur programmation : les temps d'attente plus longs aux écluses vont entraîner des temps d'escales également plus longs, avec pour conséquence des frais supplémentaires pour les compagnies (taxe d'escale, affrètement de cars, etc.). VNF indique qu'il va falloir communiquer auprès des territoires. Les sites d'escales principalement impactés seraient Vernon et Mantes-la-Jolie.</p> <p>M. Malbrunot souhaite que l'écluse N°1 de 17x141 mètres de Notre-Dame-de-la-Garenne soit remise en état de marche. VNF répond que des études sont en cours mais à un stade très amont et que ces études ne sont pas considérées comme prioritaires.</p>
Point sur les accidents de bateaux		<p><i>Voir le tableau indiquant le montant estimé des travaux pour réparer les dommages aux ouvrages.</i></p> <p>Les usagers indiquent qu'une des causes d'accidents réside dans l'état de fatigue de plus en plus constant du capitaine. En ce qui concerne Notre-Dame-de-la-Garenne, du fait des portes camemberts, il est impératif que, de nuit, les passerelles fonctionnent. Par ailleurs, pour certains, les feux ne sont pas visibles. Ils demandent à les rehausser. VNF signale qu'il existe d'autres causes d'accidents (navigants peu expérimentés, trafics plus importants, etc.)</p>

		<p>La CFT souligne combien il est important de comprendre ensemble, à partir de retours d'expérience partagés, les causes possibles d'un accident et la façon de les éviter. La CFT propose la mise en place d'un groupe de travail pour échanger sur les secteurs accidentogènes et les bonnes pratiques à mettre en place.</p>
Les travaux VNF sur la Seine aval	Entretien des berges	<p>Au premier semestre 2019, VNF a réalisé des abattages d'arbres, pour un montant total de 350 000 euros.</p> <p>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.</p> <p>D'une manière générale, VNF insiste pour que les usagers remontent ce genre de problèmes afin qu'ils puissent être traités dans les meilleurs délais.</p>
	Barrage de Poses	<p>A la fin des années 90 – début des années 2000, de nombreux travaux ont été effectués sur les barrages de la Seine aval, puis il y a eu un coup d'arrêt. Depuis 2015, l'UTI Boucles de Seine met en place au moins un ou deux chômages conséquents par an pour effectuer des travaux d'envergure, avec un budget d'investissement important.</p> <p>Le démarrage des travaux aura lieu au mois de mai 2020. Pour rappel, les travaux portent sur les fondations et sur les organes de manœuvre.</p>
	Barrage de Port -Mort	<p>Les travaux ont démarré (génie civil).</p>
	Ecluses de Méricourt / stationnement	<p>VNF précise que la maîtrise d'ouvrage des travaux des écluses de Méricourt est assurée par la DIMOA (Direction nationale de la Maîtrise d'Ouvrage). Créé par VNF au mois d'octobre 2019, elle est rattachée au Siège de VNF et rassemble l'ensemble des services dédiés aux grands travaux des directions territoriales. Ses objectifs sont de donner plus de capacité d'intervention à VNF en mutualisant les moyens en termes d'ingénierie.</p> <p>Les travaux démarrent avec la fiabilisation de la porte levante de l'écluse de 180 mètres, suivi de la rénovation et du rallongement de l'écluse de 160 mètres, ainsi que de sa restriction en largeur pendant les travaux, afin de pouvoir travailler sur le terre-plein central.</p> <p>Proposition de solution de stationnement pendant le chantier : 1 km de linéaire avec possibilité de se mettre à couple ou à triple (<i>en vert et orange dans la présentation</i>). Un dépose-minute est prévu ; il est interdit aux bateaux de transport de passagers – sauf urgence vitale (<i>en bleu dans la présentation</i>).</p> <p>VNF souhaite organiser une réunion de concertation avec les usagers et les acteurs territoriaux afin d'expliquer le projet et ses conséquences sur le trafic fluvial (plus de bateaux à l'arrêt, utilisation des groupes électrogènes, etc.).</p> <p>VNF va se rapprocher des usagers afin de fixer une date pour la tenue de cette réunion.</p>

		<p>Les usagers s'interrogent sur la possibilité d'installer des bornes électriques. VNF répond que cette question doit être vue avec la Ville. La nécessité de placer les installations électriques hors crue conduirait à l'aval de Méricourt à des installations surdimensionnées.</p> <p>Les usagers interrogent également sur la position des bollards flottants au niveau de Méricourt et la mise en place de lisses de guidage. Les lisses seront conçues afin que le bateau ne se coince pas et le souhait exprimé par les usagers que les bollards soient au plus près des portes d'écluses et de la ligne d'arrêt, ne va pas pouvoir être exaucé ; ils seront positionnés entre 6 et 8 mètres des portes, avec pour conséquence de mettre fin à tout projet de portes intermédiaires. Certains usagers souhaitent privilégier la possibilité de remettre un jour des portes intermédiaires.</p> <p>M. Amand demande si la nouvelle porte aura des vantelles. Les navigants demandent également de mettre en place une signalisation sur les berges pour les garages à bateaux.</p>
	Ecluses d'Andrésey	Mise en œuvre du guide de sécurité des écluses à grand gabarit.
	Ecluses de Chatou/Bougival	<p>La mise en place de la téléconduite à Bougival, avec un poste de commande à Chatou, sera réalisée au 2nd semestre 2020.</p> <p>M. Malbrunot rappelle que la fluidité du trafic passe aussi par le bon fonctionnement de l'écluse n°2 de Bougival, en panne depuis longtemps. VNF indique que les études de projet sont en cours.</p>
Services à l'utilisateur	Signalisation	<p>Mise en place de signalisation :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à double sens de la passe des ponts de Saint-Ouen <p>Cette pratique est déjà en place.</p> <p>Pour rappel, cette zone est très sollicitée, donc il faut que la vitesse soit limitée. Les navigants sont d'accord avec une annonce VHF canal 10 pour l'alternat.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à double sens de la passe centrale du pont de Rueil <p>Les usagers sont d'accord.</p>
	Travaux 2020	<ul style="list-style-type: none"> - Reprise des garages de Bonnière et Bernières à l'étude - Mise en sécurité des pieux de Saint-Denis - Etudes pour la mise en sécurité du quai d'Elbeuf - Réparation du quai amont d'Andrésey - Allongement du garage à bateaux de Triel-sur-Seine <p>La première proposition a été refusée par la Mairie.</p> <p>Un projet d'implantation de stationnement en amont et à l'aval de l'île Saint-Denis est à l'étude avec la Société de Livraison des Ouvrages Olympiques (SOLIDEO).</p> <p>Les usagers interrogent sur la possibilité d'implanter une zone de stationnement à Asnières. VNF répond que pour l'instant les échanges avec la Ville ne laissent pas prévoir un tel projet rapidement.</p> <p>VNF a conscience de l'impératif de rendre ces zones de stationnement disponibles le plus rapidement possible.</p>

	<p align="center">Programme d'équipements des ponts</p>	<p>Après consultation des usagers, une liste des ponts « structurants » a été dressée. Un même marché pour l'ensemble des UTI sera mis en place afin de disposer d'un système de capteurs de hauteur libres standardisé. Le déploiement est prévu à partir de la fin de l'année 2020.</p>
<p align="center">Jeux Olympiques 2024</p>		<p><i>Voir la présentation (calendrier des études de MOE et de la concertation)</i></p> <p>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 JO de Paris 2024 et un report de la navigation vers le bras secondaire de Gennevilliers, à condition que ce dernier soit aménagé.</p> <p>Les travaux d'aménagement du bras de Gennevilliers, sous maîtrise d'ouvrage de Voies navigables de France, visent donc à garantir la continuité de la navigation.</p> <p>Le périmètre dédié aux JO n'a pas encore été totalement arrêté. La fermeture ou non du port et de l'escale de Saint-Denis l'Etoile ne sont pas non plus actées. Les usagers demandent à ce que le port reste ouvert. Le canal de Saint Denis, quant à lui, restera ouvert de façon certaine.</p> <p>Aussi, durant l'été 2019 VNF a mené une étude de comptage des bateaux dans le bras de Gennevilliers, sur 10 semaines. L'étude a révélé qu'aucune saturation n'avait été constatée et évalué à 4000 le nombre de passages, avec des flux équilibrés dans les deux sens. Elle servira de donnée d'entrée au maître d'œuvre pour concevoir l'alternat. Elle sera renouvelée en 2021 pour mesurer l'évolution du trafic.</p> <p>Le périmètre des chantiers navals va être étendu de telle sorte qu'ils ne débordent pas sur le chenal navigable. Au-delà d'une rangée, les bateaux des chantiers navals, tout comme les bateaux-logement, seront déplacés durant les JO pour ne pas gêner la navigation.</p> <p>Les usagers interrogent VNF sur la fiabilité des amarres. VNF indique qu'une cinquantaine de bateaux-logements va rester dans le bras secondaire mais qu'un diagnostic portant sur les amarres et leur solidité va être effectué. Les usagers demandent si un contrôle sera effectué par un organisme agréé. VNF indique que le diagnostic sera diffusé aux propriétaires des bateaux logements, à charge pour eux de déterminer s'ils sont en conformité ou non et si besoin de se mettre en conformité. Certains usagers s'interrogent sur le maintien des bateaux logements dans le bras secondaire.</p> <p>VNF indique qu'au-delà du diagnostic des amarres :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un test instrumenté a été effectuée dans les deux sens en mars 2019 avec un débit de 500 m³ et un convoi de 110 mètres chargé à plus de 1200 tonnes, et s'est révélé être concluant sur la faisabilité de la navigation tout en maintenant les bateaux logement. En revanche, le croisement de convois de plus de 135 mètres sera impossible. Les usagers demandent à ce que les bateaux logement qui demeurent dans le bras secondaire soient cartographiés. - les conclusions de ce test ont été confirmées par une étude de trajectographie réalisée par le Cerema en avril 2019

		<p>recommandant le déplacement de toutes les unités (bateaux-logement, des chantiers navals et du port de Plaisance Sisley) au-delà d'une rangée ;</p> <ul style="list-style-type: none"> - la navigation se fera à sens unique dans le cadre d'un alternat sur les secteurs occupés par les bateaux logement, le port de Plaisance Sisley et les chantiers navals, limitant ainsi le risque de collision ; - les convois de plus de 135 mètres devront se découpler ; - la navigation dans le bras secondaire interviendra par définition en période d'étiage. <p>Les usagers demandent à ce que les bateaux logement qui demeurent dans le bras secondaire soient cartographiés. VNF indique que cette cartographie existe déjà et propose, à l'appui des mesures listées ci-dessus, qu'une formation des occupants des bateaux logement soit prévue avant la mise en navigation du bras secondaire.</p> <p>Le représentant de l'ADHF propose que soit prévue, dans le cadre de cette formation, la possibilité d'utiliser les bateaux logement pour amarrer un bateau ou un convoi en avarie. VNF étudiera cette possibilité si cela s'avère nécessaire.</p> <p>Les usagers interrogent également VNF sur la vitesse maximale autorisée ; lors de l'étude de comptage des bateaux, il s'est avéré que la vitesse moyenne, adoptée naturellement par les bateaux, était inférieure à 10 km/h en moyenne. La vitesse maximale autorisée sera étudiée dans le cadre des études maîtrise d'œuvre en veillant à l'équilibre entre les impératifs de sécurité et de performance du transport fluvial, dans les circonstances de l'alternat.</p> <p>Le bras principal est également concerné par des projets de tiers. Un de ces projets est situé à l'amont immédiat de l'A86 et la mise en place de pontons belvédères ou bateaux activités en rive droite entre le pont de Saint-Ouen et le pont de l'A86. Une étude de trajectographie a également été menée afin d'évaluer les contraintes de navigation (post JO). Pour le pont, le résultat indique que le franchissement ne gêne pas la navigation (les usagers se positionnant au centre du chenal dans cette zone). Pour les aménagements de la berge rive droite, cela implique de laisser une zone libre sur 350 mètres au moins à l'aval du pont de Saint-Ouen. L'objectif était d'évaluer jusqu'où la programmation d'aménagements pouvait aller sans impacter la navigation. Le phasage des travaux sera présenté en sous-CLU de juin 2020 et, par la suite, un point sera fait à chaque sous-CLU.</p> <p>Les navigants demandent un report de l'aménagement en berge sur le bras secondaire (bras de Villeneuve). Ils signalent également qu'il faudra être vigilant sur la hauteur et l'empiètement sur la Seine des pontons pour éviter toute collision avec les marquises. Enfin ils indiquent que les amarrages devront être « solides ».</p> <p>Au mois de septembre 2020, un groupe de travail dédié aux problématiques de navigation durant la période des JO sera mis en place.</p>
<p>Travaux réalisés par des tiers</p>	<p>Pont d'Issy-les-Moulineaux</p>	<p>Une oeuvre d'art sous forme d'éclairage censée dessiner l'intrados et les piles du pont a été mise en place sur le pont d'Issy-les-Moulineaux. Lors d'une précédente consultation, les usagers ont demandé que les piles soient mieux éclairées. Un test d'éclairage des piles de pont est mis en œuvre depuis novembre dernier. Selon les usagers, rien n'a</p>

		changé. La gêne visuelle est toujours présente. L'UTI relancera une consultation à ce sujet.
Points divers et échanges	Garage de Saint Cloud	A la pointe aval de l'île Monsieur, deux bateaux logement sont présents de façon irrégulière depuis longtemps. VNF souhaite les régulariser. Les usagers sont d'accord.

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