



Compte rendu de la sous-commission locale des usagers de la Seine aval du 16 novembre 2020

Objet de la réunion : Sous-commission locale des usagers de la Seine aval

Lieu et date : en visioconférence, le lundi 16 novembre 2020

Références :

Affaire suivie par : Bertrand DUPUIS (Tél : 01 83 94 44 67 – courriel : bertrand.dupuis@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Bertrand DUPUIS

Diffusion : Participants

Présidente de la Sous-commission locale des usagers de la Seine aval	
Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC	
Représentants des intérêts de l'activité « Transport »	
FOUQUIER Andy (E2F – la glissoire)	POILLEUX Thibault (Lafarge)
MALBRUNOT Pascal (E2F)	ROTTIERS Pascal (E2F)
MANCHE Yoni (CEMEX)	SOMERS Sébastien (SOGESTRAN / CFT)
MOREL Christine (TLF/SCAT)	VILLEVAUDE Sandrine (SOUFFLET)
NEYDT Clodian (CEMEX)	
Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »	
BEILMANN Léo (AGIS)	DUVINAGE Anne (FFPP)
Représentants ministère	
RAOUT Frédéric (DRIEA)	
Autres participants	
JAMEY Olivier (CPP)	
Représentants de Ports de Paris / HAROPA	
WIECEK Mariusz (Directeur agence seine aval)	
Représentants de VNF	
BŒUF Vianney (DTBS/UBS)	HOUIX François (DTBS/Direction)
DRISSI Sami (DTBS/UBS)	RAOUX Cécile (SGVE)
DUPUIS Bertrand (DTBS/SU)	SALVARY Pauline (DTBS/UBS)
GONZALES Anthony (SGVE/MGT)	TILLINAC Raphaël (DTBD/SGVE/UPIEM)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction	Impact de la crise sanitaire et mesures	Concernant la gestion de la crise sanitaire, VNF a placé en télétravail toutes les personnes pour qui cela était possible, sans aucun changement sur les activités de terrain qui sont maintenues, à l'identique, avec la même qualité de services. Il n'y a eu aucune modification dans les horaires d'ouverture des ouvrages. Quelques agents ont été affectés par la Covid 19. À ce stade cela n'a pas impacté l'exploitation des ouvrages.
Statistiques de trafics	Bilan sur 8 mois, de janvier à août 2020 du trafic de marchandises	Comme évoqué et abondamment commenté lors des précédentes commissions (voir compte-rendu correspondants), le trafic céréales se maintient tandis que le transport des matériaux a subi une baisse.
	Bilan 1^{er} semestre 2020 du trafic de la plaisance privée et professionnelle	De la même façon les statistiques plaisances ont été analysées et commentées dans les CLU / CLU précédentes, avec une forte baisse du trafic plaisance, surtout pour les bateaux à passagers.
Présentation UBS	Arrêts de maintenance préventive	<p><i>Voir support de présentation.</i></p> <p>VNF indique que, comme déjà évoqués en CLU, des arrêts auront lieu tous les premiers lundis du mois, de 8h à 12h soit le créneau le moins navigué de la Seine. Il n'y aura pas d'arrêt de maintenance préventive si cela devait conduire à interrompre la navigation (cas de Méricourt, chômage sur une autre écluse du même site). Les arrêts seront annoncés 3 mois en avance</p> <p>E2F indique que, sur la Seine amont, les arrêts de maintenance préventive sont de 2h et non de 4h.</p> <p>VNF répond que les trafics sont plus importants sur la Seine aval, les ouvrages sont donc davantage sollicités, avec une ouverture 24h/24, 7j/7. Il faut aussi noter que de 10h à midi on ne comptabilise pas beaucoup plus de passage qu'entre 8h et 10h, et que les arrêts ne sont programmés que si au moins un autre sas est disponible, ce qui limite les gênes à la navigation.</p> <p>E2F précise qu'à l'écluse de Notre Dame de la Garenne, les premiers bateaux chargent à 5h ou 6h du matin, un arrêt de navigation de 8h à 12h peut donc être plus gênant que sur la Seine amont, qui est à une extrémité du réseau.</p> <p>VNF rappelle que cette organisation a été mise en place suite aux remarques des usagers et demande de laisser passer quelque temps avant d'évaluer les résultats. Un bilan sera réalisé au bout de 3 mois de mise en œuvre et le dispositif adapté en cas de besoin, par exemple pour tenir compte d'une évolution des trafics.</p>
	Chômages	<p><i>Voir présentation mise à jour concernant les travaux en 2022 sur Notre Dame de la Garenne.</i></p> <p>VNF présente le bilan des chômages réalisés en 2020 : certaines modifications ont eu lieu par rapport au programme prévu.</p> <p>VNF signale quelques défaillances d'ouvrage, sur Amfreville, ainsi que sur Méricourt (quelques arrêts de quelques heures). Sur Méricourt, une convention a été mise en place avec le groupement de travaux pour réduire les délais d'intervention, pour que l'éclusier puisse remettre la porte levante en service en cas d'arrêt de mise en sécurité. VNF est conscient de l'inquiétude des usagers concernant l'écluse de Méricourt qui fonctionne avec un seul sas.</p> <p>Concernant Suresnes, le chômage de l'écluse n°3 avait été reporté en 2021 pour favoriser la reprise de l'activité suite au confinement du printemps 2020 et une vanne (amont rive gauche) est finalement tombée en panne. Elle sera remise en service ce jour (16/11/2020).</p>

		<p>En 2021, le sas n°1 de Méricourt sera indisponible toute l'année en raison des travaux de confortement et d'allongement.</p> <p>S'agissant des chômages annuels, VNF fait remarquer que tout a été regroupé sur 3 périodes commençant respectivement 22/3 31/5 11/10. Tout a été fait pour qu'il y ait très peu de navigation restreinte. Les interventions maintenues sont de 8 heures ou sont des reports qui ne peuvent être de nouveau reportés, par exemple l'écluse de Bougival et l'écluse de 185 mètres de Suresnes dont le chômage était prévue en 2020 ; Andrésy est le seul chômage sur plusieurs journées d'arrêt consécutives qui n'était pas initialement prévu en 2020.</p> <p>Concernant Chatou, un chômage aura lieu pendant 14 jours de nuit, et tout sera fait pour maintenir la navigation H24 (à défaut ce sera une indisponibilité de l'écluse pendant la nuit).</p> <p>Concernant les travaux sur les barrages de Poses et de Port Mort, E2F s'interroge sur l'impact d'une potentielle crue sur les travaux. VNF précise qu'en cas de crue, les entreprises évacuent et qu'ils n'y a donc pas de perturbation à prévoir</p> <p>E2F demande si une réouverture de l'écluse n°3 de Bougival est prévue. VNF précise que, pour l'écluse n°2 de Bougival, des travaux de remise en service sont prévus et débiteront en 2022 ; pour l'écluse n°1 de Notre Dame de la Garenne, une réouverture est à l'étude. Ce n'est pas le cas en revanche pour l'écluse n°3 de Bougival.</p> <p>VNF rappelle en outre le passage en H24 à venir à Bougival avec la téléconduite des sites de Chatou et de Bougival à compter de mars 2021.</p> <p>E2F demande si une antenne relais VHF est prévue sur l'écluse de Bougival ? Peut-on rester sur le canal 22 plutôt que le canal 18 (canal de Chatou) ?</p> <p>VNF assure que tous les moyens techniques nécessaires seront mis en place, avec des tests effectués avant la mise en service de la téléconduite. VNF sera à l'écoute lors de la mise en service en cas de difficultés constatées.</p>
Présentation UBS (suite)	Travaux de nuit	<p>VNF présente la réalisation de travaux de nuit, qui se développe, et qui nécessite une réflexion globale ; l'expérience des travaux de nuit sur Bougival a été positive et sera capitalisée.</p> <p>La CFT demande si, au-delà du gain opérationnel, on a pu mesurer une efficacité plus importante sur ces travaux de nuit.</p> <p>VNF indique que, en termes de plongée en particulier, contrairement à ce qu'on pourrait croire, l'eau est plus claire la nuit car il y a moins de passage, ce qui facilite les inspections subaquatiques.</p> <p>La CFT demande si un calcul pourrait être réalisé pour comparer le surcoût des travaux de nuit et le gain d'efficacité.</p> <p>E2F demande si la plongée de nuit pourrait être étendue en Seine amont.</p> <p>VNF précise qu'une évaluation des travaux de nuit va être réalisée et sera partagée avec toutes les UTI, ainsi qu'avec les usagers.</p>
Travaux tiers	JO 2024 Alternat bras de Gennevilliers	<p><i>Présentation François Houix / François Martin</i></p> <p>Questions et remarques des usagers suite présentation des scénarios :</p> <p>1) La CFT s'inquiète de l'impact de l'alternat et n'approuve pas l'idée de laisser des bateaux logement même sur une seule largeur, du fait du risque de collision en cas d'erreur de trajectoire.</p> <p>VNF a décidé de ne pas déplacer les 65 bateaux logement sur la base des résultats de l'étude de trajectographie. Il est cependant prévu de déplacer les bateaux logement qui n'offrent pas les garanties techniques et juridiques vis-à-vis de leur amarrage. La navigation se fera aussi à sens unique et à vitesse limitée sachant que les débits sont faibles durant l'été, ce qui est un élément de sécurisation</p>

		<p>complémentaire. De nombreuses garanties ont ainsi été prises. En dernier recours il pourrait être envisagé le relogement d'occupants de ces bateaux pendant les JO, mais pas le déplacement des bateaux. VNF indique que, par ailleurs, ce bras n'est pas le seul où il y a des bateaux logement (1800 en Ile-de-France). Y-a-t-il eu dans ces autres sites de stationnement des cas d'avaries recensés ? Pour la CFT, l'évacuation des unités paraît impérative.</p> <p>2) La CFT s'interroge sur les postes d'attente de l'alternat, et les considère sous dimensionnés. François Martin indique que les postes sont définis à partir de l'étude de comptage réalisé durant l'été 2019 avec une prévision de croissance de 30% du trafic d'ici 2024. Sur cette base, le linéaire de postes d'attente (près de 700 mètres) est suffisant, d'autant que les postes de Clichy et de Gennevilliers permettront le stationnement des unités à couple, voire à triple.</p> <p>3) La CFT demande si l'engagement de mouillage est garanti sur ce bief tel que de l'autre côté ?</p> <p>François Martin indique que le mouillage dans le bras secondaire sera bien de 4 mètres.</p> <p>E2F propose un alternat à vue avec priorité aux avalants uniquement sur la partie la plus contrainte du bras, entre Pont de Saint Denis et les chantiers navals. François Martin précise que les études de trajectographie démontrent que les deux points critiques pour la navigation dans le bras secondaire sont justement les chantiers navals et le pont de Saint-Ouen. VNF a déjà réduit l'alternat de 3km par rapport aux premières hypothèses en envisageant les croisements jusqu'à l'aval immédiat des chantiers. Une nouvelle limitation de l'alternat pourrait être étudiée dans le cadre des études de maîtrise d'œuvre en cours mais avec beaucoup de réserves vu les conclusions de la trajectographie du CEREMA.</p> <p>La base nautique, vue sa position, ne pourra vraisemblablement pas être utilisée pendant les JO.</p> <p>La CPP se félicite qu'un arrêt tel qu'initialement envisagé ait pu être évité et demande si les 30% d'augmentation pris en compte dans les modélisations s'appliquent à tous les trafics. François Martin confirme que ces +30% sont sous-tendus par le trafic de marchandise, qui porte l'essentiel du trafic</p> <p>La CPP considère que la question des paquebots (passagers) n'a pas été abordée avec les organisateurs des JO ; il conviendrait aussi de prendre en compte une augmentation de +30% du nombre de paquebots.</p> <p>François Martin indique que les simulations ont été réalisées avec un trafic augmenté de +50% sur les paquebots.</p> <p>La CPP demande des précisions sur le linéaire de zones d'attente. VNF précise que 500 mètres de zones d'attente seront réalisés fin 2020 (phase 1) puis 200 mètres en 2022 (phase 2), pour un total de 700 mètres.</p> <p>La CPP demande si les chantiers navals seront fermés, VNF précise qu'ils fonctionneront de façon allégée.</p> <p>La CPP demande quels seront les impacts sur les autres types de navigation de plaisance, notamment dans le bras secondaire pendant l'alternat.</p> <p>VNF précise que quelques interdictions à des moments spécifiques seront prévues.</p> <p>-L'ANPEI remarque que très peu de plaisanciers sont équipés d'AIS.</p>
--	--	---

		<p>François Martin indique qu'une décision doit être prise ; le club d'aviron est conscient des difficultés, ils suspendront probablement d'eux-mêmes leurs activités.</p> <p>Concernant le fonctionnement de l'alternat, François Martin précise que le scénario le plus optimiste d'un cycle de 2h (pour les deux sens) avec 40 min de feu vert et 20 min d'attente est le double de l'alternat parisien. La coordination avec l'alternat des épreuves de natation semble très complexe, d'autant que le passage des écluses de Suresnes complique les choses.</p> <p>VNF précise qu'il est prévu à ce stade 8 demi-journées de fermeture ; coté VNF, Dominique Ritz s'est mobilisé personnellement pour que les arrêts de navigation dans Paris soient limités le plus possible vu les enjeux économiques (logistique urbaine, export céréales, desserte des centrales à bétons etc.) en les prévoyant très tôt le matin.</p> <p>Un usager indique que, si la récolte céréalière est bonne en 2024, le trafic sera important en août.</p> <p>La DRIEA confirme que la navigation devra être maintenue.</p> <p>E2F insiste pour réduire la longueur de l'alternat et considère qu'il n'y a pas besoin d'alternat au Pont de Saint-Ouen.</p> <p>François Martin indique toutes les remarques seront étudiées. Un test grandeur nature sera réalisé dans les conditions réelles en 2021 / 2022.</p> <p>VNF précise que les dragages du bras secondaires seront réalisés en fin 2021-début 2022, ou courant 2022.</p>
	Projet du pont de l'île-Saint-Denis	<p><i>Présentation du conseil départemental de Seine Saint Denis</i></p> <p>La CFT demande à disposer de l'étude de trajectographie, qui sera envoyée aux participants à la CLU.</p> <p>E2F demande si les entreprises ont une incitation à utiliser le fluvial pour les travaux du pont. Le CD 93 indique que l'assemblage du pont peut être réalisé sur site ou hors site et amené par la voie d'eau. Si la méthode d'assemblage sur site est retenue, la méthode de base sera un acheminement des matériaux par voie fluviale ; ça fait partie des critères de sélection du candidat.</p> <p>De manière générale, il est rappelé que VNF incite fortement les maîtres d'ouvrage à utiliser la voie d'eau.</p> <p>E2F indique que, par expérience concernant la signalisation et l'éclairage des chantiers, l'éclairage n'est souvent pas mis en place. Un éclairage devra être mis en place dès le départ, non éblouissant.</p> <p>Le CD 93 prévoit un contrôle à la réception des ouvrages provisoires.</p> <p>Un point d'étape sur ce projet sera présenté aux usagers en mars 2021.</p>
	Pont Seibert	<p><i>Présentation de l'UTI Boucles de la Seine & de Val de Seine aménagement</i></p> <p>E2F suggère de prévoir un sens interdit (jaune, jaune et noir, rouge et blanche) plutôt qu'une bouée verte ; pour la dernière diapositive de la présentation, il faut prévoir 2 losanges jaune au centre. E2F demande aussi si les entreprises ont une incitation à utiliser le fluvial pour les travaux ?</p> <p>Val de Seine aménagement prendra en compte les remarques sur la signalisation. Pour ces travaux, c'est le mode routier qui a été retenu. Il est précisé que la hauteur libre sous le pont sera de 8,32m par rapport à la RN.</p>

	Viaduc routier d'Achères	<p><i>Présentation de l'UTI Boucles de la Seine et du conseil départemental des Yvelines.</i></p> <p>Un débat s'engage, les usagers sont particulièrement gênés par la pile P3 : les bateaux montants chargés serrent rive droite en raison des courants du bras secondaire (Denouval). Les usagers demandent une étude de trajectographie. Ils confirment leurs réserves et ne valident pas le projet à ce stade.</p>
	Garages à bateaux près de l'Île-Saint-Denis	<p><i>Présentation de l'UTI Boucles de la Seine</i></p> <p>La CFT demande quand le garage au PK25 sera livré. VNF indique que les travaux sont terminés, et que le garage sera réceptionné dans les prochains jours.</p>
Points divers		<p>E2F rappelle qu'un dragage avait été demandé à Conflans sur le quai du marché : qu'en est-il ? En outre, à Conflans, au niveau d'un garage à bateaux sur l'Oise, des palplanches sont à l'horizontal (dessoudés, cassées) et n'ont toujours pas été réparées.</p> <p>E2F regrette la disparition du tableau de suivi « demande des usagers » qui était examiné lors des sous-CLU précédentes.</p> <p>VNF fera un retour aux usagers concernant les désordres signalés à Conflans, et s'engage à reprendre la mise à jour et l'envoi du tableau de suivi des demandes des usagers.</p>

Mme 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