



Direction
territoriale du
Bassin de la
Seine et Loire
aval

Service
Développement
de la voie d'eau

Bureau
Tourisme et
Services aux
Usagers

Compte rendu de la commission locale des usagers de la DTBS du 20 octobre 2022

Objet de la réunion : Commission locale des usagers DTBS

Lieu et date : en visioconférence, le jeudi 20 octobre 2022

Références :

Affaire suivie par : Raphaël Tillinac (Tél : 01 83 94 44 67 – courriel : raphael.tillinac@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Raphaël Tillinac

Diffusion : Participants



Présidente de la commission locale des usagers DTBS	
Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC	
Représentants des intérêts de l'activité « transports »	
FOQUIER Andy (E2F)	MANCHE Yoni (CEMEX)
DELCOURT Olivier (Agir pour le fluvial)	POILLEUX Thibault (LAFARGE)
Représentants des intérêts de l'activité « tourisme »	
VANDEVILLE Fantzy (Viking Cruises)	HAMMOND Sharon (DBA)
DURNERIN Bruno (ANPEI)	
Représentants institutionnels	
RAOUT Frédéric (DRIEA)	
Représentants des intérêts de l'activité « portuaire »	
JAMEY Olivier (CPP)	
Représentants de VNF	
BÈUF Vianney (DTBS/UBS)	ORAIN Didier (DTBS/USA)
BUTON Jérémie (DTBS/SGVE)	RYBALTCHENKO Sacha (DTBS/USA)
FEVRE Bertrand (DTBS/SDVE)	

Thème	Sous-thème	Points abordés
	Introduction de la Direction	<p>La Direction remercie les usagers pour leur présence.</p> <p>La Direction souligne le contexte actuel porteur pour le fluvial. Le transport fluvial répond aux problématiques actuelles (réduction des émissions, sobriété énergétique) comme évoqué récemment dans différents colloques, notamment « Vert le fluvial ».</p>
Statistiques de trafics	Présentation des statistiques de trafics fret de l'année 2022	<p><i>Présentation assurée par Bertrand Neveux</i></p> <p>Légère baisse en tonnes par rapport à 2021 du fait d'un ralentissement des matériaux de construction par rapport à 2022 (fin de grands chantiers liés au grand Paris express), qui représentent 68% des trafics. Un creux en 2022 et 2023. Idem pour les JO, les terrassements ont été effectués en 2021. Le fluvial est performant sur les grands chantiers : le fluvial est très fiable sur ces grandes opérations.</p> <p>Filière céréale en augmentation par rapport à 2021.</p> <p>Les usagers confirment la bonne récolte céréalière. Les malteries ont également une bonne activité.</p> <p>Côté carburants : dans un contexte de grève des raffineries et dépôts de carburants, approvisionnement possible sur Rouen. Complicé sur l'Oise (peu de livraisons – Guerdin).</p> <p>Les usagers pointent le chômage de novembre et décembre 2022 sur la haute Seine amont qui va impacter la saison céréalière.</p>
	Présentation des statistiques plaisance de janvier-septembre 2022	<p><i>Présentation assurée par Marie-Noëlle Riffaut</i></p> <p>Le choix est fait de comparer la période de janvier à septembre 2022 à celle de 2019..</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seine : Les deux courbes de la plaisance privée se confondent presque → les trafics 2022 sont revenus quasiment « à la normale » ; on peut également constater que, comme d'habitude, les pics des trafics se situent au niveau des écluses les plus proches de Paris. Pour la plaisance professionnelle, on observe une cassure de la courbe au niveau de Suresnes car cette filière est beaucoup plus présente sur la Seine aval qu'amont à travers la filière des paquebots fluviaux Il est intéressant de noter que les trafics 2022 semblent plus importants qu'en 2019, ce qui est corroboré par les opérateurs, avec notamment une clientèle américaine au rendez-vous. Mais ces chiffres attestent aussi d'un effet report des années précédentes ; le vrai indicateur d'une bonne santé de l'activité retrouvée sera en 2023. • Oise : On observe un différentiel important entre les courbes plaisance privée et plaisance professionnelle La plaisance privée connaît en 2022 une croissance plus importante sur l'Oise qu'en 2019.

		<p>La plaisance professionnelle est quant à elle proche de 0 et en deçà du niveau de 2019. En effet, peu de bateaux promenade sont présents (VNF a connaissance de 3 bateaux qui ne passent pas forcément d'écluses) et, contrairement à 2019, il n'y a plus eu de passages de paquebots fluviaux de petite taille le long du canal du nord et de l'Oise ou allant au-delà de la confluence, jusqu'à Pontoise.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marne : <p>Axe dévolu à la plaisance privée → cf. l'écart entre courbes plaisance privée et courbes plaisance professionnelle Même mouvements des 2 courbes de plaisance privée → plus on approche de Paris plus les chiffres ne cessent de croître, avec une activité en 2022 qui n'est pas revenue au niveau de 2019 Les deux courbes de la plaisance professionnelle ne sont pas identiques : à l'amont, au niveau de l'écluse de Cumières, 272 passages recensés en 2019 contre 34 en 2022 → absence des péniches hôtel venant du CAM du fait d'une absence de certaines clientèles telles les clientèles allemandes et suisses du fait du contexte international ; absence de la clientèle anglaise du fait de « l'effet Brexit » et de la chute de la livre sterling. On observe un point de « rupture » au niveau de Meaux : les courbes se redressent légèrement et de façon plus visible au niveau de Neuilly s/Marne du fait de la présence de bateaux promenade venant de la Seine qui proposent une incursion sur la Marne (Canauxrama) ou des croisières du collectif Cap sur la Marne, au départ de Joinville ; il y a en effet une mobilisation forte des collectivités pour proposer une offre touristique fluviale en haute saison et un département du Val de Marne particulièrement actif.</p> <p>Les usagers pointent aussi des difficultés sur le réseau. Le canal Champagne-Bourgogne et le canal de la Marne au Rhin étaient fermés cet été, avec un impact sur les trafics de la Marne et des bateaux ont été bloqués sur la Saône du fait des restrictions d'eau. A partir de la fin juillet / début août, il n'a pas été possible de circuler avec un tirant d'eau de plus d'1m. Le canal latéral à la Loire a été fermé très tôt dans l'été.</p>
<p align="center">Présentation du bilan des travaux de dragage 2022</p>		<p><i>Présentation assurée par Jérémie Buton</i></p> <p>Le service gestion de la voie d'eau (SGVE) explique que les dragages sont externalisés mais contrôlés par l'équipe qui gère la bathymétrie à VNF.</p> <p>Les opérations de dragage sont des opérations encadrées par des plans de gestion pluriannuel des opérations de dragages (PGPOD), qui ne permettent d'intervenir que sur des périodes données, définies en fonction de contraintes environnementales. La période de réalisation des dragages va principalement de fin juillet à novembre. Des opérations ponctuelles restent possibles, notamment pour des raisons d'urgence (suite à une crue par exemple), mais doivent faire l'objet de dérogation auprès de la police de l'eau.</p> <p>Les usagers signalent une zone à draguer sur le canal du Loing (réseau de la DT Centre-Bourgogne) (arrivée de sédiments via des rivières qui se déversent dans le canal).</p> <p>VNF indique que, compte-tenu des contraintes budgétaires, toutes les demandes de dragage ne peuvent être satisfaites et que la priorité est donnée au maintien du mouillage dans les zones à forte navigation.</p>

	<p>¾ des sédiments dragués sont des sédiments inertes. Concernant les sédiments pollués (non inertes) : leur évacuation multiplie par 6 le coût de traitement. C'est le cas notamment des pollutions aux hydrocarbures.</p> <p>Poste de stationnement à Saint-Mammès : les usagers signalent être toujours en attente du dragage prévu à 2,80 mètres sur la bosse de Saint Mammès (présence d'hydrocarbures). Le poste de stationnement devait être adapté pour des bateaux chargés au grand gabarit, pour l'instant ce n'est pas possible. Les usagers demandent de terminer le dragage sur cette zone. VNF confirme que le dragage est prévu fin novembre 2022, avec un mouillage à 3,20 mètres.</p> <p>Les usagers demandent depuis plusieurs années le dragage des quais à Conflans Saint Honorine pour les bateaux chargés. Les bateaux vont être obligés de s'arrêter la nuit (réglementation temps de travail / temps de repos), il faut des postes pour les bateaux chargés.</p>
<p>Modification de la programmation des chômages 2022 Seine amont – Seine aval</p>	<p><i>Présentation assurée par Sacha Rybaltchenko, Vianney Boeuf et Jérémie Buton</i></p> <p><u>Chômage en cours sur l'écluse de La Cave :</u> Retard contenu, mais des aléas sont encore possibles (dus à la pénurie de carburant pour le matériel de chantier et aux difficultés d'approvisionnement).</p> <p><u>Chômage à venir sur l'écluse principale de Champagne :</u> Travaux centré sur le génie civil. Une rénovation complète de l'écluse secondaire est prévue en 2023.</p> <p>Les usagers demandent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une assistance pour l'amarrage au niveau de l'écluse secondaire de Champagne. VNF confirme qu'une assistance à l'amarrage est prévue. - L'application du taux de péage du petit gabarit. Les usagers estiment que cela se justifie car le chômage impose l'utilisation d'une écluse considérée comme du petit gabarit. Les dimensions du grand gabarit ne sont pas garanties (on ne remplit pas le bateau avec les quantités du GG). <p>➔ Le cadre réglementaire établi par le CA de VNF ne permet de dérogation sur le sujet, mais la demande sera une nouvelle fois remontée au siège de VNF.</p> <p>Les usagers estiment que chômage est trop long et que les dates ne sont pas adaptées, car les silos se terminent le 19 décembre et rouvrent le 6 janvier.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Toutes les options ont été étudiées pour réduire au maximum la durée, mais travaux très lourds. ⇒ Durée importante mais dangereux de raccourcir au risque de devoir y revenir rapidement. <p>Les navigants ont demandé de décaler le chômage pendant les fêtes de fin d'année, pendant que les autres entreprises sont fermées. Ils citent les travaux sur le périphérique pendant l'été.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Les conventions collectives des entreprises de travaux qui interviennent ne permettent pas de les faire travailler entre Noël et le nouvel an.

	<p>VNF propose d'associer très étroitement les navigants afin de leur exposer les programmes de travaux, pour les prochains chômages, très en amont.</p> <p><u>Porte tournante de Vives-Eaux</u> : la porte fonctionne actuellement avec un régime de surpression (conçue pour fonctionner avec 30 bars, actuellement 300 bars sont nécessaires pour la faire fonctionner). Intervention urgente. Les opérations dimensionnantes sont celles sur la porte tournante, qui vont nécessiter l'intervention d'une grue pour lever la porte et remplacer le pivot et les joints.</p> <p>Du fait de travaux importants par ailleurs sur la Seine amont, le chômage sur l'écluse principale de la Cave est annulé.</p> <p><u>Ecluse n°3 de Notre-Dame-de-la-Garenne</u> : Problème de disponibilité de matériel rencontré par le groupement de travaux, qui a sollicité un report. Les dates de report en 2023 sont prévisionnelles à ce stade, mais les usagers sont consultés pour savoir si elles conviendraient. Les usagers n'ont pas d'objection avec les nouvelles dates, mais s'interrogent sur la raison invoquée pour un report au-delà de la saison hivernale (risque de crues) pour un chômage qui concerne la tête amont. Il faudrait une très grosse crue pour submerger le chantier. L'UTI BS répond que l'organisation du chantier prévoit une mise en sécurité du chantier à un débit d'alerte avant la submersion, correspondant à une crue plus fréquente (type biennale). Compte tenu des coûts de démobilisation de chantier et du risque d'une immobilisation longue de l'écluse n°3 (avant de pouvoir remettre à sec), il est préférable de ne pas repousser le chômage courant décembre ou sur la période de janvier à mars.</p> <p>L'UTI BS précise que l'intervalle permettra de remettre en service la vanne HS de la tête intermédiaire de l'écluse n°4.</p> <p>⇒ Les usagers confirment le besoin, la bassinée est longue avec les portes intermédiaires en ce moment.</p>
<p>Indemnisation des chômages de plus de 35 jours</p>	<p>Côté indemnisation :</p> <p>VNF a prévu de joindre au présent CR :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La délibération du CA de VNF qui encadre le régime indemnitaire ; - La fiche à remettre pour la demande d'indemnisation.
<p>Présentation de la programmation des chômages 2023/2024</p>	<p><i>Présentation assurée par Jérémie Buton</i></p> <p>Ecluses de Créteil et Saint Maurice : chômage à prévoir en même temps sur les deux écluses. Point de fragilité à Créteil, avec des sujets de préoccupation sur les organes de manœuvre et le GC. Les hypothèses pour l'intervention sont 2024 ou 2025 (contrairement à ce qui apparaît sur les cartes du support). 2024 semblerait préférable du fait des fragilités détectées.</p> <p>Quelle période pour réaliser ces travaux ? La période évoquée en sous-CLU Paris était entre juin et mi-juillet.</p> <p>⇒ Réunion début novembre 2022 avec les utilisateurs du port de Bonneuil et HAROPA Port pour en discuter ; Capacité budgétaire à faire en 2024 à confirmer. Des travaux juste avant mi-juillet 2024 ne semblent pas possibles du fait des JOP 2024.</p> <p>⇒ Durée cible : 5 semaines (au lieu de 7 semaines).</p>

	<p>Les usagers s'interrogent sur la durée de 7 jours pour changer des automates à Varennes. Ils demandent à ce que les travaux soient réalisés plus rapidement.</p> <p>➔ Interruption à Varennes (car une seule écluse) et restriction à la Cave, Vives-Eaux, Coudray. Les travaux sont par ailleurs réalisés en 2023 la même semaine sur les 4 écluses, de sorte à limiter la gêne à l'usager.</p> <p>VNF précise que le déploiement des nouveaux automates permettra d'obtenir de meilleures garanties de sécurité machine et de cybersécurité.</p> <p>VNF répond également que l'expérience des équipes de maintenance montre qu'il faut 5 jours pour un automate. Si les travaux sont in fine plus courts que 7 jours, la navigation sera ré-ouverte de façon anticipée.</p>
<p>Points d'actualité</p>	<p><i>Présentation assurée par Jérémie Buton</i></p> <p>Les usagers rappellent que les règles n'ont pas changé depuis l'ancien RGPNI.</p> <p>Certains usagers témoignent d'un manque d'expérience des éclusiers, dont certains donneraient des instructions incohérentes. Ils rappellent également les difficultés rencontrées sur certains points de passage compliqués, typiquement l'écluse principale de Champagne. Il est relevé au passage que le « quadrillage » de lisses de l'écluse n°1 de Méricourt pose problème, les bateaux y perdent leurs défenses.</p> <p>Le Code des transports (article A. 4241-53-30 relatif au passage aux écluses) indique « des » amarres (donc deux à minima).</p> <p>VNF prend note des points difficiles mais souhaite souligner les situations trop nombreuses où les pilotes stabilisent le bateau par des manœuvres moteur au lieu d'aller poser une amarre. Aussi, il conviendra d'établir une liste avec les usagers de l'ensemble des sas compliqués pour l'amarrage. Partout ailleurs, la règle d'amarrage sera à observer strictement.</p> <p>VNF souhaite également qu'un message soit passé à une petite minorité de mariniers qui manquent malheureusement de respect avec les éclusiers quand ceux-ci rappellent les règles d'amarrage : en imposant l'amarrage, les éclusiers ne prennent pas de décision arbitraire mais appliquent les consignes de la hiérarchie.</p> <p>Extrait de l'article A. 4241-53-30, point 12) du code des transports : « En vue d'assurer la sécurité et le bon ordre de la navigation, la rapidité du passage des écluses ou la pleine utilisation de celles-ci, le personnel chargé de la manœuvre des écluses peut donner des instructions complémentaires ainsi que des instructions dérogoratoires aux dispositions du présent article. »</p> <p>Les usagers souhaitent rappeler également qu'il faut éviter de déclencher les sassées tant que les embarcations de plaisance n'ont pas confirmé leur bon amarrage. Les usagers signalent un incident le 25 juillet 2022 qui aurait pu mal tourner à cause du déclenchement de</p>

		<p>la sassée. Le plaisancier n'était pas parvenu à joindre l'écluse à la VHF. Les usagers réagissent aussi sur le fait que les éclusiers ne sont pas tous proactifs et formés pour placer les bateaux dans le sas, et que la réactivité par rapport à la VHF laisse parfois à désirer.</p> <p>➔ VNF répond que les éclusiers ont l'obligation de répondre. S'ils tardent à répondre, c'est parce qu'ils sont déjà en ligne, ou du fait de problèmes techniques.</p> <p>Sans pouvoir dresser de conclusions sur l'incident du 25 juillet, VNF suggère qu'un message soit passé aux bateaux de plaisance pour s'annoncer à l'avance aux écluses (10-15 minutes), l'expérience montrant que ceux-ci s'annoncent lorsqu'ils arrivent sur les zones d'approche ce qui est trop tard.</p> <p>Extrait de l'article A. 4241-53-30, point 3) du code des transports : « Le passage aux écluses se fait dans l'ordre d'arrivée dans les garages. Les menues embarcations ne peuvent exiger un éclusage spécial. Elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après y avoir été invitées par le personnel chargé de la manœuvre de l'écluse. En outre, lorsque des menues embarcations sont éclusées en commun avec d'autres bateaux, elles ne doivent pénétrer dans le sas qu'après ces derniers. »</p> <p>Il est rappelé qu'il n'y a pas d'obligation générale de s'annoncer aux écluses pour les franchir, même si c'est fortement recommandé. L'obligation existe néanmoins pour le transport de matières dangereuses (Article D. 4241-55) et pour les menues embarcations (article A. 4241-53-30).</p> <p>Les usagers suggèrent que la signalisation en amont de l'écluse principale de Champagne soit revue pour signaler qu'elle n'est pas adaptée aux petits bateaux.</p>
	<p align="center">Point d'avancement et stratégie de déploiement des bornes à eau et à électricité</p>	<p><i>Présentation assurée par Marina Labeyrie et Raphaël Tillinac</i></p> <p><u>Plan de déploiement</u> 1^{ère} phase de déploiement : 78 bornes supplémentaires Marché de fourniture notifié le 25 mai 2022 Phase de test/prototypage en cours : 4^{ème} trimestre 2022</p> <p><u>Supervision nationale</u> Le développement en interne VNF d'une supervision informatique nationale pour communiquer avec l'ensemble des bornes, existantes et à venir, d'alimentation en eau et électricité.</p> <p>Les objectifs de la plateforme usager des bornes :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permettre une expérience sans couture et personnalisée, centrée sur l'utilisateur pour faciliter l'utilisation des bornes électriques • Favoriser la collaboration, la productivité et le confort des gestionnaires • Un outil qui puisse survivre aux changements de prestataires qui auront lieu dans les années à venir

	<p>Informations sur les Jeux Olympiques 2024</p>	<p><i>Présentation assurée par Raphaël Tillinac</i></p> <p>Pour les épreuves de natation à Paris durant les JOP, les navigants indiquent à VNF que l'organisation prévue par le COJOP Paris 2024 pourrait nécessiter des arrêts de navigation dans le secteur Paris centre de 2h du matin à 11h pour les JO et de 2h du matin à midi pour les JP : les usagers demandent donc à VNF que les écluses de la Seine amont fonctionnent plus tard les jours impactés.</p> <p>Les usagers demandent des précisions sur le linéaire réservé aux postes d'attentes pour l'alternat du bras secondaire : en distinguant le linéaire pour les passagers.</p> <p>Stationnement hors paquebots fluviaux : 950 ml de stationnement de fait le linéaire de stationnement semble suffisamment dimensionné pour reprendre le flux maximum augmenté de 50%.</p> <p><u>Amont du bras</u> Garage à bateau de Clichy : 450 ml avec stationnement possible à couple voire à triple. De fait le linéaire de stationnement semble suffisamment dimensionné pour reprendre le flux maximum augmenté de 50%.</p> <p><u>Aval du bras</u> Garage à bateau de Gennevilliers : 100 ml à l'amont et 150 ml à l'aval avec 30 ml de distance vis-à-vis du chenal. Le stationnement est possible à couple à ce niveau. Garage à bateau de Villeneuve la Garenne : 450 ml sans stationnement à couple ;</p> <p>De nombreux autres stationnements non construits dans le cadre des travaux SOLIDEO sont disponibles à proximité du bras de Gennevilliers pour l'attente de l'alternat.</p> <p>Stationnement paquebots fluviaux Linéaire total de 385 ml.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Villeneuve la Garenne : 250 ml sans stationnement à couple, • Clichy : 135 ml avec stationnement à couple.
	<p>Développement de la logistique urbaine fluviale de chantiers</p>	<p><i>Présentation assurée par Bertrand Neveux</i></p> <p>La filière construction bois Une filière en développement du fait notamment des bilans carbone des opérations immobilières en Ile-de-France. En se servant de la vitrine des JO 2024, VNF a accompagné plusieurs entreprises comme Poulingue et Cuiller et bientôt E-Loft et Rubner. D'autres suivront ...</p> <p>Du bois aux autres matériaux du BTP Au-delà de la filière bois, c'est le secteur de la construction qui pourrait être plus largement approvisionné par voie d'eau. Collectivités locales, aménageurs, promoteurs sollicitent de plus en plus le fluvial pour leurs logistiques d'approvisionnement chantier.</p> <p>Comme précisé en introduction, le fluvial est dans une bonne dynamique. Le contexte actuel et les évolutions de réglementation type ZFE va permettre d'accélérer cette dynamique.</p>

	<p align="center">Conventions d'affaires et événements liés à la voie d'eau</p>	<p><i>Présentation assurée par Bertrand Neveux</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Riverdating 2022 au Havre les 30 novembre et 1^{er} décembre ➤ Rencontres Nationales du Tourisme Fluvial à Arles les 8 et 9 novembre 2022 ➤ Colloque Seine en Partage le 14 novembre 2022 ➤ Rencontres de l'axe Seine: Nouvelle rencontre des présidents des 3 métropoles de l'Axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre) + Maire Ville de Paris le 6 décembre 2022 ➤ AMI Logistique Urbaine Fluviale de l'axe Seine
<p align="center">Expression des usagers</p>		<p>Les usagers pointent des retards dans la publication des avis à la batellerie. Normalement le délai de prévenance est de 15 jours, dans les faits c'est plutôt 2-3 jours. VNF est conscient du problème et pointe aussi le non-respect des délais par les pétitionnaires ce qui se reporte mécaniquement sur la publication des avis à batellerie.</p> <p>Question des usagers sur la halte Lacroix à Rouen : 10 résidents qui ont reçu des recommandés les mettant en demeure de quitter les lieux d'ici 6 mois (courrier de la métropole qui reprend la gestion de la halte). A priori il s'agit d'une halte de courte durée.</p> <p>Les usagers formulent une demande d'élagage des arbres au niveau du garage amont de Suresnes.</p>

Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC remercie les usagers pour leur participation.



Voies Navigables de France
Directrice Territoriale Adjointe
Bassin de la Seine et Loire Aval

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC