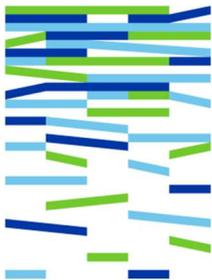




Direction
territoriale du
Bassin de la
Seine et Loire
aval

Service
Développement
de la voie d'eau

Bureau
Tourisme et
Service aux
usagers



Compte rendu de la sous-commission locale des usagers de la Seine aval- Seine amont et échanges sur l'Yonne du 18 novembre 2022

Objet de la réunion : Sous-commission locale des usagers de la Seine aval-Seine amont et échanges sur l'Yonne

Lieu et date : en visioconférence, le vendredi 18 novembre 2022

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 sous-commission locale des usagers de la Seine aval et Seine amont | |
|--|---|
| Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC | |
| Représentants des intérêts de l'activité « Transport » | |
| VANDEBUSSCHE Thomas (CEMEX) | POILLEUX Thibault (Lafarge) |
| MANDELIDES Julien (CEMEX) | SOMERS Sébastien (SOGESTRAN / CFT) |
| CARVALHO Dany (RiverCat) | DELCOURT Olivier (Agir pour le fluvial) |
| ROTTIERS Pascal (E2F) | |
| Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme » | |
| DURMERIN Bruno (ANPEI) | LESAGE Stéphane (CroisiEurope) |
| DUVINAGE Anne&Bruno (SODEPORTS) | |
| Représentants de l'Etat | |
| RAOUT Frédéric (DRIEA) | |
| Autres participants | |
| JAMEY Olivier (CPP) | HUPENOIRE Martin (CROS IDF) |
| Représentants HAROPA | |
| LABEYLIE Marina (HAROPA PORT) | ROBIER Héléne (HAROPA PORT) |
| THUILLIER Marc (HAROPA PORT) | |
| Représentants de VNF | |
| BŒUF Vianney (DTBS/UBS) | WILMORT Hervé (DTBS/USA) |
| ORAIN Didier (DTBS/USA) | PAYET Cédric (DTBS/USA) |
| SALVARY Pauline (DTBS/UBS) | CHEVALIER Vincent (DTCB/UYO) |
| TOULEB Karim (DTBS/UBS) | LACHENAL Sébastien (DTCB/UYO) |

| Thème | Sous-thème | Points abordés |
|---|------------|--|
| Introduction de la Direction | | <p>La direction informe les participants du départ du Directeur de la DTBS, M. Dominique Ritz, qui est nommé Directeur du Port de Rouen et directeur général délégué d'HAROPA PORT à compter du 1^{er} janvier 2023. Elle informe également de l'arrivée de Guillaume Ribein (chef de l'UTI Seine Nord) comme directeur adjoint de la DTBS en remplacement de François Landais, à compter du 21 novembre 2022.</p> |
| Présentation des statistiques | | <p><u>Fret</u> Une légère baisse en tonnes est constatée par rapport à 2021 du fait d'un ralentissement des matériaux de construction (fin de grands chantiers liés au grand Paris express), qui représentent 68% des trafics. Un creux et à prévoir en 2022 et 2023. De même pour les JO, les terrassements ont été effectués en 2021. Les autres secteurs sont tous en augmentation. On notera +20% sur la filière conteneur et une bonne progression sur les produits métallurgiques. La filière céréale est aussi en augmentation par rapport à 2021.</p> <p><u>Tourisme</u> Le choix est fait de comparer la période de janvier à septembre 2022 à celle de 2019. 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. Il faut souligner les chiffres de passages des paquebots fluviaux sur la Seine aval, qui sont meilleurs que ceux de 2019, indiquant une reprise d'activité pleine et entière par la filière. Elle est notamment due au report des nombreuses annulations des années passées. Cette reprise devra être confirmée avec la saison 2023.</p> |
| <u>Itinéraire Seine aval</u> | | |
| Programmation des chômages 2023/2024 et arrêts de maintenance préventive S1 2023 | | <p><i>La présentation est assurée par Vianney Bœuf (Chef de l'UTI Boucles de la Seine, DTBS)</i></p> <p>Une nouvelle demande d'arrêt d'ouvrage pour 2022 est soumise à l'avis des participants concernant l'écluse n°1 d'Andrésy le 12 décembre. Cette demande n'appelle pas d'observations particulières. Les arrêts de maintenance préventive de janvier à mars sont également présentés sans observations particulières.</p> <p>S'agissant des interruptions et restrictions de trafic à prévoir début 2023, les usagers ne sont pas favorables à des arrêts en période de crue. A Andrésy, le site est compliqué pendant les crues, avec les bateaux en chargement en amont de l'écluse. Il est demandé de limiter au maximum les arrêts, avec une vigilance particulière en crue quand le barrage n'est pas encore ouvert à la navigation. VNF indique être tenu par des délais contraints en raison des financements européens sur la réhabilitation du barrage, mais veillera à adapter le planning pour limiter au maximum les incidences lors des phases de crue où le barrage n'est pas donné à la navigation.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>S'agissant de la présentation des chômages 2023 et 2024 sur la Seine aval, les usagers s'interrogent sur les travaux pendant JO. Avec l'alternat il faut pouvoir évacuer les bateaux avalants pour éviter un deuxième « bouchon » sur l'axe.</p> <p>L'UTI répond que les grands travaux sur les écluses de Bougival et Chatou sont prévus en 2023 et prend note du point de vigilance sur la phase JO sur ces deux sites et sur celui de Suresnes.</p> <p>VNF indique un retard sur le calendrier prévu pour la remise en service de l'écluse n°2 de Suresnes, par rapport à ce qui est indiqué sur la présentation (encore quelques semaines de délai pour des problèmes de fourniture de matières premières). VNF veille à ce que l'entreprise fasse ses meilleurs efforts pour remettre en service avant les fêtes de fin d'année. Ces travaux restent compatibles avec l'arrêt de 5 jour sur l'écluse n°3 prévu mi-janvier 2023. Si l'arrêt de l'écluse n°2 était prolongé, le chômage de l'écluse n°3 serait bien sûr décalé.</p> <p>L'information et la capacité à anticiper des retards est un point de vigilance très fort de VNF dans sa relation avec les entreprises de travaux.</p> |
| <p>Point sur les travaux d'allongement et rénovation des écluses de Méricourt</p> | <p><i>La présentation des travaux aux écluses de Méricourt est assurée par Ralid AJABBOUNE (DIMOA/UOP/EGTI)</i></p> <p>Le barrage écluse de 1886 comportait une écluse de 140m (désaffectée). Dans les années 1960 deux écluses ont été reconstruites sur le site:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'écluse 1 de 160ml x 17m - L'écluse 2 de 185ml x 12m <p>Leurs bajoyers sont en palplanches maintenues par des tirants. Trois terres pleins (TP) séparent les deux sas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • TP Berge • TP Central • TP Seine <p>Ces ouvrages nécessitent:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Une rénovation complète • Un allongement de l'écluse n°1 pour accueillir des convois de 180m <p>La nature des travaux implique une reconstruction quasi-intégrale des écluses (terre-plein et bajoyers) et nécessite 4 ans de travaux sans interrompre la navigation sur la Seine</p> <p>Demande de VNF de valider le principe en séance d'un arrêt de navigation pour pallier aux fuites des joints latéraux des portes et lever des réserves avec interventions depuis le sas, idéalement le lundi 12 décembre (sinon le 19 décembre), de 8h à 12h.</p> <p>Les usagers donnent leur accord mais estiment qu'il y a eu beaucoup trop d'arrêt de navigation suite à la réouverture de l'écluse n°1, qui sont très pénalisants pour les navigants. VNF rappelle néanmoins que les travaux de consolidation du bajoyer provisoire sont désormais terminés, ce qui est très positif.</p> |

| | |
|-----------------------------|--|
| | <p>Une question est posée sur la largeur autorisée pour les bateaux dans l'écluse n°1 : cette largeur est limitée à 12 mètres, alors qu'un usager a pu passer avec 12,4 mètres de large (avec deux bateaux à couple : 5,04 mètres + 7,4 mètres). La restriction de largeur à 12 mètres est jugée excessive.</p> <p>VNF va regarder avec le groupement d'entreprises si on a une marge de manœuvre permettant d'autoriser plus que 12 mètres de largeur.</p> <p>Les usagers signalent des fuites sur le bajoyer côté berge. VNF va regarder.</p> <p><i>Les éléments suivants sont ajoutés hors sous-CLU au présent compte-rendu à la demande des usagers :</i></p> <p><i>« La largeur de l'écluse n°1 (avec ouvrage provisoire) est de 13,50 mètres. En état actuel (provisoire) et compte-tenu des études de trajectographie réalisées (nécessité que les bateaux avalants puissent commencer à se pré-positionner favorablement dans l'écluse 1 et qu'ils aient de la marge en entrant dans l'écluse ; difficulté pour les bateaux avalants d'embouquer l'écluse 1 parfaitement alignés), la largeur de bateau de 12m est jugée maximale afin d'éviter tout contact avec l'ouvrage provisoire, en laissant une marge de $1,50m/2 = 0,75m$ à gauche et à droite. »</i></p> |
| <p>Projets Tiers</p> | <p>Projet de stationnement de barges pour l'approvisionnement chantier au niveau de l'île Seguin</p> <p><i>La présentation est assurée par Matthieu Bogard (Val de Seine Aménagement)</i></p> <p>Autorisation obtenue en 2019 lors d'une sous-CLU précédente pour l'utilisation d'un ponton (barge) en phase travaux au niveau de l'île Seguin, suite à la présentation d'études de trajectographie. Utilisation du petit quai côté grand bras de l'île, pour des débits jusqu'à 800 m³/s.</p> <p>Nouveau projet : stockage de barges de 5,7 mètres de large tout au long du quai au nord de l'île, pour la suite des aménagements sur l'île.</p> <p>Planning :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le gros œuvre est prévu en février 2023 - Les travaux seront terminés en 2025 <p>Dans ce cadre, la trajectographie de 2019 a été mise à jour avec la nouvelle configuration.</p> <p>Les conclusions de la trajectographie montrent que ce stationnement est compatible avec la navigation dans le grand bras avec les recommandations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Emprises de 13 mètres entre le quai et le chenal au maximum - Ne stationner les barges que pendant les périodes de chargement et déchargement - Débit maximum de 1250 m³/s : mais Val de Seine aménagement propose de se limiter à 800 m³/s <p>Au regard de la conclusion de cette étude, les usagers sont consultés sur ce stationnement qui s'étendrait sur 40 mois à partir de mi 2023.</p> <p>Les usagers demandent s'il est prévu des zones de stationnement pour les barges, lorsqu'elles ne seront pas en chargement /</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>déchargement. Ce point est normalement déjà pris en compte par Bouygues immobilier en lien avec les entreprises pressenties.</p> <p>Les usagers pointent que la seule zone de stationnement disponible à proximité est celle de Saint Cloud, sachant qu'il est question de l'utiliser en complément pour dé-saturer la zone de stationnement du quai Blériot dans Paris. Les usagers signalent la très forte tension qui va être générée sur la zone de Saint Cloud et demandent un échange E2F / HAROPA / VNF à ce sujet.</p> <p>VNF est conscient de cette tension et va travailler à l'optimisation des utilisations de ces espaces. VNF indique néanmoins que tous les usages commerciaux seront traités avec équité.</p> <p>Les usagers confirment qu'il faudra prendre en compte les contraintes liées aux JO. Il faudra des solutions pour que le chantier soit en autonomie pendant la quinzaine olympique des JO puis des JOP. VNF indique qu'il faut éviter tout report modal vers la route. Le pétitionnaire prend bonne note de ces contraintes.</p> <p>Les usagers s'interrogent sur l'utilisation d'un propulseur d'étrave lors des simulations. Le CEREMA confirme que celui-ci était présent, mais un test a aussi eu lieu sans propulseur d'étrave et le résultat est similaire.</p> <p>Au regard de ces échanges, les usagers donnent un avis favorable à ce projet.</p> |
| | <p>Mise en lumière du pont de Mantes-la-Jolie</p> | <p><i>La présentation est assurée par Florence Charlier (Ville de Mantes la Jolie)</i></p> <p>Le contexte de la présentation est celui d'un plan lumière sur plusieurs monuments et secteurs de la ville. Un lien important existe entre la ville et la Seine d'où la mise en valeur du pont Neuf dans le cadre de ce plan lumière.</p> <p>L'orientation des lumières est pensée pour ne pas créer de gêne pour les usagers routiers et surtout pour les usagers du fleuve. Des sources lumineuses variables et pilotables en terme d'intensité, des casquettes pour éviter les lumières parasites ou éblouissantes. L'éclairage décoratif sera interrompu à partir d'1h du matin, avec extinction progressive.</p> <p>Les usagers souhaitent une grande vigilance par rapport à la lumière pour la conduite la nuit. Il ne faut pas éblouir les navigants. Il est jugé très positif d'éclairer les piles du pont. Il y a des panneaux réglementaires sur le pont (une passe navigable) : il faut veiller à ne pas diminuer la visibilité de l'éclairage réglementaire (lampe rouge ou jaune). Les usagers citent le contre-exemple avec le pont de l'A 14 : l'éclairage du pont au niveau du tablier masque complètement les piles du pont.</p> <p>Des essais préalables sont prévus avant d'établir le cahier des charges définitif de la consultation : les usagers et VNF seront conviés à une séance de présentation.</p> <p>Accord des usagers sur ce projet au regard des éléments présentés en séance.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p align="center">Passage de réseaux sur le pont d'Asnières</p> | <p><i>La présentation est assurée par Vivianne Queffurus (RTE)</i></p> <p>Le projet s'inscrit dans une stabilisation des liaisons électriques de l'Ouest Parisien.</p> <p>Il comprend la pose d'un échafaudage sur l'ensemble du pont, par ceinturage. Il faut passer des tuyaux en PEHD dans des réservations, à la place d'une conduite de gaz qui a été retirée. Il n'y aura pas de modification de la hauteur libre sous le pont après travaux.</p> <p>Les éléments suivants sont précisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Eclairage de jour comme de nuit, guirlande lumineuse sur tout le pourtour + un filet pour recueillir les éléments en cas de chute ⇒ Astreinte 24/7 ⇒ Prévu à l'été 2023, démontage prévu entre le 30 août et le 19 septembre ⇒ Démontage de l'échafaudage en cas de crue pour maintenir une hauteur libre de 5,25 m <p>Ce projet n'appelle pas d'observations particulières des usagers.</p> |
| | <p align="center">Projet de construction du viaduc d'Achères</p> | <p><i>La présentation est assurée par Clément Papon (Conseil départemental des Yvelines)</i></p> <p>Présentation des mesures de sécurité prévues en phase travaux pour la construction d'un pont en béton précontraint de 750 mètres de long, entre Achères et Carrières-sous-Poissy (piles de pont dites « P3 » de grande dimension, dimensionnées pour résister à des chocs de convois de classe VII). Une étude de trajectographie a permis d'établir la largeur de chenal à préserver entre les piles. En phase travaux, un alternat sera organisé du fait de la sur-largeur des batardeaux de chantier.</p> <p>Méthodologie de travaux : des batardeaux en Seine autour des piles, des estacades fluviales pour faire le lien avec la partie terrestre.</p> <p>L'objectif est de limiter le plus possible les risques dus à la présence de batardeaux.</p> <p>Les échanges avec VNF depuis 2020 ont conduit aux préconisations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un alternat de navigation dans la passe navigable pendant les 2 ans des travaux - Le batardeau de la pile P3 sera réalisé en été (6 mois de mise en place), puis la pile P4 (moins gênante pour la navigation) Chantier 5j/7 Batardeaux exploités jusqu'à une crue décennale. Eclairage de tous les éléments de chantier la nuit (mais sans aveugler), bouées. <p>En situation de crue, il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dispositif de production de type duc d'albe pour protéger les piles P3 et P4 de chocs latéraux → Ne paraît pas utile, au regard du coût de ce dispositif. - Renforcement de la signalétique (d'emblée) - Evacuation du chantier dès qu'une situation à risque se présente. |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>Les usagers considèrent que ces modalités d'exploitation conviennent pour la phase chantier.</p> <p>Le MOA interroge les participants sur les procédures de communications adaptées à la situation. La communication par VHF ne semble pas adaptée.</p> <p>➔ Prévoir des procédures de communication entre le MOA, VNF et les navigants (dérive de matériel en Seine, convoi à la dérive). L'écluse d'Andrésey n'est pas loin : prévoir des échanges entre l'écluse et le chantier ou avec les navigants. Par exemple, l'écluse pourrait prévenir le chantier de l'arrivée de gros convois avalants. Les navigants pourraient avoir un numéro d'astreinte du chantier pour communiquer directement avec le chantier en cas de besoin.</p> <p>Lors du précédent passage en sous-CLU les usagers souhaitent décaler le plus à l'extérieur du chenal de navigation possible la P3. Le MOA confirme que le projet en l'état a fait l'effort maximum à ce sujet. L'étude de trajectographie a été réalisée dans ce sens.</p> <p>Accord des usagers sur ce projet au regard des éléments présentés en séance, en approfondissant le sujet des communication MOA / VNF et navigants.</p> |
| | <p>Point d'étape sur les études relatives à la cérémonie d'ouverture sur Seine</p> | <p><i>La présentation est assurée par Arnaud Menesson (Paris 2024)</i></p> <p>1,5 Md de téléspectateurs sont attendus pour la cérémonie d'ouverture des JO (plus grosse audience mondiale). La cérémonie représente 60% de la perception de la réussite des jeux. Evènement totalement inédit et exceptionnel : 160 bateaux, défilé sur 6 km dans Paris. Embarquement entre le quai d'Austerlitz et le pont Nelson Mandela. Des spectacles sur le fleuve et à terre. Arrivée au Trocadéro avec les officiels et les éléments protocoles (flamme olympique notamment). Débarquement entre le pont d'Iéna et le pont du Garigliano (3,35 km). Les athlètes reviennent ensuite à Iéna et la place de Varsovie, avant de retourner au village olympique.</p> <p>Base de données de 170 bateaux, dont 150 viennent du bief de Paris. Des bateaux ont déjà été « validés », d'autres doivent fournir des informations complémentaires. L'agence de production, « Panam 24 », a comme priorité de contractualiser avec les bateaux à partir de décembre 2022 et au 1^{er} trimestre 2023. Autour circuleront des bateaux de sécurité et des officiels.</p> <p>Nécessite des tests / essais et répétition. Une journée de répétition sur le fleuve à l'été 2023 ➔ Un retour est prévu vers les navigants en janvier 2023 sous forme d'une sous-CLU exceptionnelle.</p> <p>La cérémonie mobilise l'ensemble de l'écosystème fluvial : VNF, HAROPA, les services de l'Etat, les navigants (E2F), la CPP. D'autres sous-CLU pourront être organisées pour traiter tout autre sujets en lien avec les JOP, en tant que de besoin.</p> <p>Les participants soulignent que ce projet se caractérise par sa dimension collective. Le mode d'implication et de contractualisation est très innovant.</p> <p>L'ANPEI indique que des kilomètres de pontons vont être créés pour la cérémonie d'ouverture et souhaiterait que l'on profite des</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>JOP et de l'héritage pour créer un linéaire d'accueil pour la plaisance privée (au moins 100 mètres), par exemple, le long de l'île aux Cygnes dans le petit bras de la Seine. Des discussions ont lieu avec la Préfecture. Il faut travailler sur l'héritage.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Retour auprès d'HAROPA PORT sur ce sujet. ⇒ La DRIEAT indique qu'on ne trouve pas de réponse adaptée par rapport à cette demande. <p>Test event sur la partie sportive, et sur la répétition de la cérémonie à l'été 2023 (pour avoir les mêmes conditions qu'à l'été 2024).</p> <p>Le COJO revient vers VNF pour organiser une sous-CLU exceptionnelle en janvier 2023.</p> |
| | <p>2^{ème} projet RTE Dépose LHT VOP</p> | <p><i>La présentation est assurée par Luc Giraud (RTE)</i></p> <p>Dépose à faire avant fin 2023 dans la zone village olympique, lignes aériennes remplacées par une ligne souterraine. Une autre étape avant mi 2024. Les lignes traversent la Seine : pour finaliser la dépose des câbles aériens, un arrêt de navigation est nécessaire. L'objectif est de dégager les pylônes.</p> <p>Dates prévisionnelles : 4 coupures entre début mai et mi-septembre 2023 et avril 2024. Interruption de navigation de 30 minutes par conducteur (numérotés de 1 à 6). Sera prévu de nuit pour limiter la gêne à la navigation (et la gêne à la circulation routière pour la zone 2 et 4).</p> <p>Les usagers donnent leur accord et souhaitent être prévenus avec plusieurs semaines d'avance pour pouvoir s'organiser.</p> |
| | <p>Tests dans le bras secondaire de Gennevilliers pour étude des conditions de navigation pendant les Jeux Olympiques</p> | <p><i>La présentation est assurée par François Houix.</i></p> <p>Il est rappelé le contexte des travaux prévus par VNF, le planning (dragage au 1^{er} trimestre 2023 et création de l'alternat puisque les bateaux ne peuvent pas se croiser sur 5km avec garages à bateaux et supervision par caméra et relai VHF au 3^{ème} trimestre 2023) et le travail de fond mené par VNF sur la gestion des bateaux-logements (déchirage d'épave, déplacement des bateaux susceptibles de gêner la navigation).</p> <p>Le fonctionnement de l'alternat est présenté par VNF : feux de signalisation automatique avec horaires fixes de jour entre 5h et 20h puis à la demande par un déclenchement des feux par VNF en fonction des passages entre 20h et 5h.</p> <p>Il est rappelé la dimension des garages à bateaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aval : 250 ml à Gennevilliers (avec possibilité de stationnement à couple + 450 ml à Villeneuve-la-Garenne + deux postes pour les paquebots - Amont : 450 ml (avec possibilité de stationnement à couple) + deux postes pour les paquebots. <p>VNF souhaite interdire la navigation à partir d'un seuil de débit – très improbable en été – de 500m³.</p> |

| | |
|---|--|
| | <p>VNF soumet à l'avis des navigants la création de la zone de six bateaux-logements à Clichy (RD – PK23,4). Cette zone, située à plus de 10m du chenal, permettra le déplacement temporaire de bateaux-logements à déplacer du bras de Gennevilliers durant les JOP. Elle restera dans l'héritage 2024.</p> <p>Réaction des navigants sur l'interdiction de naviguer au-delà de 500 m3. VNF va regarder si on peut adapter la préconisation pour être moins restrictif qu'une interdiction.</p> <p>Ordre de passage dans l'alternat : en priorité les bateaux de fret. Ensuite les bateaux de passagers et la plaisance.</p> <p>Vitesse limitée à 10 km/h dans le bras secondaire. L'alternat est de 5 km : VNF va vérifier aussi la vitesse minimale à respecter pour le franchir dans le temps prévu.</p> <p>Les usagers demandent à VNF de garantir l'héritage des zones de stationnement en amont de l'île Saint Denis.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ 450 ml de Clichy et 250 ml de Gennevilliers. ⇒ Des questions se posent encore pour la pérennité du stationnement de Villeneuve-la-Garenne : VNF va porter auprès des élus le fait de garder ce linéaire. <p>Les participants demandent si l'alternat est également prévu en héritage pour éviter de devoir contourner toute l'île en cas de besoin d'accéder aux chantiers du petit bras.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ VNF informe que les élus locaux cherchent à généraliser les activités nautiques sur ce bras secondaire ⇒ Les Préfets du 92 et du 93, VNF et HAROPA travaillent sur le sujet pour maintenir une cohabitation d'usages dans le bras secondaire. Le maintien d'un alternat, avec des horaires dédiés aux activités nautiques, pourrait être une réponse adaptée. <p>Les navigants donnent un avis favorable à la création de la zone de bateaux-logements de Clichy (PK 23,4).</p> |
| Questions diverses | <p>Consultation électronique à venir pour régularisation de zone de stationnement à Conflans.</p> |
| <u>Itinéraire Seine amont</u> | |
| Point d'information sur l'arrêt des ouvrages pour les opérations de maintenance préventive | <p>Le tableau est à disposition des usagers dans la présentation.</p> |
| Présentation des travaux et chômages sur l'itinéraire en fin 2022/ prévision 2023 et 2024 | <p><i>La présentation est assurée par Sacha Rybaltchenko.</i></p> <p>Les usagers demandent que, lorsque des bajoyers inclinés sont maintenus dans les écluses secondaires, une solution d'amarrage soit proposée pour les menues embarcations.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Recherche d'une solution à l'aide d'un ponton dans l'écluse. |

| | |
|---|---|
| | <p>⇒ Dans l'attente, une signalétique avec interdiction de l'accès des écluses secondaires de Vives-Eaux et Champagne pour les embarcations de moins de 20 m.</p> <p>⇒ Les usagers de la plaisance demandent un courrier de VNF indiquant quelles sont les écluses secondaires qu'il ne faut pas utiliser pour les menues embarcations.</p> <p>Travaux de rénovation des écluses de Créteil et Saint Maurice : phase de consultation des usagers du port de Bonneuil, et de tous les acteurs intervenant dans la préparation des JOP. Période pressentie : automne 2024, pour un chômage d'une durée de 5 semaines.</p> <p>Pour éviter la multiplication des arrêts de navigation, Les usagers demandent à VNF de réfléchir à une éventuelle réalisation des deux chômages pendant les JO. Mais l'ensemble de l'Ile-de-France sera quasiment paralysée pendant les JO (pas de circulations de poids-lourds), des travaux durant cette période semblent impossibles, surtout à proximité de Paris.</p> <p>Ecluse principale de Vives-Eaux : changement de la porte tournante en octobre / novembre 2024. Les usagers demandent à VNF de regarder si des travaux seraient possible pendant les JOP, car octobre-novembre 2024 sera en plein pendant la reprise des travaux post JOP.</p> <p>Ecluses d'Évry : Ces chômages sont peu impactants pour la navigation, car les écluses sont de dimensions similaires et fermées l'une après l'autre. VNF présente de nouvelles dates mais une erreur s'est glissée au moment de la présentation. Les dates à prendre en compte sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ecluse secondaire : du 16/10/2023 au 30/10/2023 (et non le 30/11) au lieu du 21/08/2023 au 03/09/2023 - Ecluse principale : du 31/10/2023 (et non le 31/11) au 11/12/2023 au lieu du 26/06/2023 au 15/08/2023 |
| <p>Bilan des travaux de gestion des berges au 1^{er} semestre 2022 et prévision 2023 des travaux de services à l'utilisateur</p> | <p><i>La présentation est assurée par Sacha Rybaltchenko</i></p> <p>Barrage de Varennes : les travaux doivent se terminer fin décembre 2022.</p> <p>Travaux prévus en 2023 sur le barrage de Saint Maurice et sur le barrage de Créteil.</p> |
| <p>Bilan des dragages en cours</p> | <p><i>La présentation est assurée par Cédric Payet</i></p> <p>Les dragages sont présentés.</p> |
| <p>Projets Tiers</p> | <p>Baignades</p> <p><i>La présentation est assurée par Yann Bardet (Conseil départemental de l'Essonne)</i></p> <p>Plusieurs sites sont pressentis. Etude de trajectographie en cours, réalisée par Artelia, pour s'assurer qu'il n'y aura pas d'impact sur les activités de navigation professionnelle, sur la base d'un cahier des charges validé par VNF et par la DRIEAT.</p> <p>Les usagers souhaitent ne pas créer de nouvelles emprises mais que soit privilégié les anciens sites de baignades.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>⇒ Objectif de s'orienter vers des structures mobiles (retirées après la saison estivale).</p> <p>La gestion de l'affluence des zones de baignade est pointée du doigt.</p> |
| | Projet de Data Center | <p><i>La présentation est assurée par Mourad Jakiri (Logistics Capital Partners)</i></p> <p>Une première présentation avait été réalisée en sous-CLU en 2021. Le projet a obtenu son permis de construire et l'autorisation environnementale. Début des travaux en mars / avril 2023. Un data center à cheval sur les deux communes, sur un ancien site « IBM ». La proximité de la Seine permet un système de refroidissement utilisant l'eau de la Seine, en utilisant une ancienne station de pompage proche des écluses du Coudray (rive gauche, en amont de l'écluse secondaire).</p> <p>Le pompage se fera par le fond de la rivière. Implantée très proche du pied de talus de la berge (1,5 m), à 3 ou 4 m de profondeur. A 120 mètres en amont de l'écluse secondaire.</p> <p>⇒ Seule difficulté actuellement pour la navigation : quand on rentre avant dans l'écluse secondaire, car les navigants serrent la berge. Mais une implantation à 4 mètres de profondeur ne semble pas poser de difficulté.</p> <p>Les données relatives aux pompages et rejets sont prévues par l'AP d'autorisation de travaux. Le porteur de projet se met en relation avec VNF pour l'élaboration d'une COT et le calcul de la redevance hydraulique.</p> <p>18 mois de travaux sont nécessaires. L'arrêté préfectoral est disponible en ligne.</p> <p>Les usagers donnent leur accord.</p> |
| | Nouvelles zones de stationnement | <p><i>La présentation est assurée par Cédric Payet</i></p> <p>Validation pour la création d'une zone de stationnement dans un bras de la Grande Bosse pour des petites barques réservées aux riverains.</p> <p>Les usagers donnent leur accord.</p> <p>Validation de l'extension de la zone de stationnement supérieur à 1 mois à Villiers-sur-Seine</p> <p>Les usagers donnent leur accord.</p> <p>Validation pour l'extension de la zone de stationnement supérieur à 1 mois à Saint-Fargeau Ponthierry</p> <p>Les usagers donnent leur accord.</p> |
| | Questions diverses | <p>Volonté des usagers de rajouter des zones de stationnement pour le fret.</p> |

| | |
|--|--|
| | <p>VNF signale à Varennes, une problématique d'organes de guidage qui se « dessoudent » au niveau de l'écluse → Recherche d'une solution pérenne qui donnera lieu à une intervention.</p> <p>VNF signale également un problème de fuite à l'écluse de Saint-Maur.</p> <p>Ces interventions dureront une à deux semaines.</p> <p>Projet de pontons Aéroport de Paris devant les locaux de VNF au niveau du quai d'Austerlitz. Le sujet est actuellement en discussion.</p> <p><i>Post réunion : les représentants des navigants indiquent être opposés à tout projet conduisant à réduire l'espace disponible pour le stationnement des bateaux au niveau du quai d'Austerlitz. En effet, il s'agit du seul emplacement libre permettant un arrêt dans Paris pour un stationnement de nuit, l'embarquement / débarquement d'une voiture et le rechargement en eau potable.</i></p> |
| <p><u>Itinéraire Yonne</u></p> | |
| <p>Temps d'échange sur l'itinéraire Yonne</p> | <p>En introduction, est signalé le départ de Franck Delabarre_(adjoint au chef de l'UTI).</p> <p><u>Bilan de l'année 2022</u></p> <p>VNF note un tonnage moins important mais une distance parcourue plus grande. La sécheresse n'a pas impacté le fret sur l'Yonne. Les barrages réservoirs ont bien joué leur rôle.</p> <p>VNF note l'apparition des plantes aquatiques sur l'Yonne amont. Les usagers pointent du doigt la baisse du trafic qui augmente ce phénomène. Des réflexions sont en cours à ce sujet.</p> <p><u>Travaux : chômage 2022, travaux à venir</u></p> <p>Ecluse et barrage de Saint-Marin : souci sur le déversoir fixe mais ne gêne pas la navigation et ne retarde pas la fin du chantier. Barrage de Pêchoir : nouveau prototype de hausses en cours d'installation.</p> <p><u>Dates des prochains chômages</u></p> <p>Programmation prévisionnelle (à affiner en fonction de l'avancement des opérations d'ingénierie) : 2023 : Du samedi 21 octobre au dimanche 19 novembre inclus (4 semaines) 2024 : Du samedi 26 octobre au dimanche 17 novembre inclus (3 semaines)</p> <p><u>Questions diverses</u></p> <p>Les usagers sont surpris par le localisation future du PCC/Pole maintenance (Gurgy) qu'ils jugent trop éloignés du cœur de</p> |

| | |
|--|--|
| | l'activité fret de l'Yonne (Cannes-Ecluses). VNF explique que ce choix est temporaire. |
|--|--|

Mme Stéphanie Peigney-Couderc remercie les usagers pour leur participation et leur attention.



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

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC