

**Compte rendu de la sous-commission
locale des usagers de la Loire
du 24 juin 2024**

**Direction
territoriale du
Bassin de la
Seine et Loire
aval**

**Service
Développement
de la voie d'eau**

Bureau
Tourisme et
Service aux
usagers

Objet de la réunion : Sous-commission locale des usagers de la Loire de Nantes à Bouchemaine –
spéciale travaux

Lieu et date : en visioconférence, le jeudi 24 juin 2024

Affaire suivie par : Laure Guillemette (Tél : 07.64.51.13.83– courriel : laure.guillemette@vnf.fr)

Participants : Voir tableau ci-dessous

Rédacteurs : Laure Guillemette

Diffusion : Participants

Présidente de la sous-commission locale des usagers de la Loire	
Madame Stéphanie PEIGNEY-COUDERC	
Participants	
Christophe YVRENOGEOU - CLT et UFMO Giovanni MARINO – Détours en Loire Emmanuel PASQUEREAU – DDTM44/CISF Abdelatif LAGNAOUI – Nantes Métropole Marie BONNAUD – Nantes Métropole Absents excusés : J. BIRGAND – CLD J. LUX – CroisiEurope N. TROUILLARD – OFB	Luc PERROCHEAU - SNCF Réseau Aurélié Vivier – SYSTRA Olivier FOSSE – GTM Ouest
Représentants de VNF	
GAGNOL Séverine (DTBS/UL) MOREAU Anaëlle (DTBS/UL) FEVRE Bertrand (DTBS/UERDS) SPINER Corinne (DTBS /IR_BC)	PEIGNEY-COUDERC Stéphanie (DTBS) GUILLEMETTE Laure (DTBS/SDVE) VALLEE Antoine (DTBS/UL)

Thème	Sous-thème	Points abordés
Introduction de la Direction		Madame Stéphanie Peigney-Couderc remercie la présence des usagers et acteurs du fleuve à cette réunion et invite Madame Gagnol à commencer la présentation.
LES TRAVAUX DU PONT RESAL		<p><i>Présentation par Monsieur Luc Perrocheau</i></p> <p>Le Pont Résal, du nom de son ingénieur, est un ancien pont fait de caissons métalliques recouverts de béton à la suite de destructions pendant la seconde guerre mondiale. Au fil des années, le béton s'est détérioré, l'objectif est donc de reprendre toutes les arches.</p> <p>L'ouvrage date de 1884 et mesure 320 mètres de long – il est composé de 5 arches identiques en partie présentes sur la berge.</p> <p>Les travaux vont commencer le 1^{er} juillet 2024, par l'arche n°5, côté Ile Beaulieu. Les principaux travaux sont la reconstruction du béton, la mise au propre des bétons sous la voute, puis la réparation de la partie armature avant la reconstruction du béton avec une couche final de peinture épaisse ; un liant sera appliqué pour protéger le béton.</p> <p>Les échafaudages seront sécurisés pour limiter les squats sauvages notamment pendant la nuit.</p> <p>Les travaux suivront ensuite avec l'arche 4 puis la 3 (arche navigable) pour reprendre par l'arche numéro 1 et terminer par la 2.</p> <p>L'arche navigable n°3 sera traitée du 1^{er} octobre au 31 mars comme demandé par VNF. La navigation sera déplacée vers la passe n°2 qui sera passée en double sens. Le commandant du Loire Princesse a validé la faisabilité du passage par cette arche par un essai.</p> <p>Les échafaudages qui seront installés seront en escaliers, seules les voûtes sont abimées et non les piliers.</p> <p>SNCF a la charge de mettre les panneaux à jour. Le siège de la direction territoriale bassin de la Seine et Loire aval et l'UTI Loire échangent sur la réglementation en matière de signalisation diurne pour la Loire. L'UTI se renseigne sur la réglementation. Des flash lights, lampes qui émettent des flashes, pourraient être mises en place, A Paris, les mariniers sollicitent une guirlande lumineuse sous les échafaudages.</p> <p>Les usagers présents à la présente sous-CLU ne voient pas d'inconvénient à la mise en place des mesures temporaires présentées le temps des travaux.</p>
TRAVAUX SUR LE PONT ANNE DE BRETAGNE NANTES		<p><i>Présentation par Aurélie Vivier de Systra</i></p> <p>La déclaration des travaux a été faite en octobre 2024 pour que la phase travaux débute fin d'année 2024 ou début d'année 2025.</p> <p>Objectif de création d'une pont-place sur la Loire.</p> <p>Les objectifs de construction de ce pont sont très ambitieux car doivent réussir à cumuler :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'espace piéton avec les coussins herbacés abaissés, - Le nouveau tablier avec le Tramway, - Les pistes cyclables. <p>Une passerelle ciseaux permettra de faire des connexions directes entre les jardins et les passerelles.</p> <p>Les contraintes majeures sur ce projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ligne de Tramway à maintenir - La pente de 4% afin de garder ce pont accessible aux PMR

	<p>- Garder la hauteur de pont pour maintenir sa navigabilité actuelle.</p> <p>Ce pont sera très large une fois les deux tabliers réunis. Il y aura une mise en lumière par réflexion afin de limiter les impacts sur la faune et la flore mais également pour ne pas gêner la navigation.</p> <p>La préfabrication du tablier sera réalisée en Italie et acheminée par bateau (arrivée prévue en décembre 2025) et la pile sur laquelle sera posé le nouveau tablier est quant à elle conçue en Loire.</p> <p>Bascule de la circulation mi 2026 afin de travailler sur le pont actuel pour abaisser le tablier en 2027.</p> <p>Le planning est joint à la présentation.</p> <p>Le RPP devra être mis à jour à la fin des travaux.</p> <p>Il est demandé la raison d'abaisser le pont :</p> <p>Le pont a actuellement une pente de 6%, donc inaccessible aux PMR et impossible à utiliser pour le tramway. C'est à la suite de 2 ans d'étude que les travaux vont pouvoir commencer.</p> <p>Des études de navigabilité, de trajectographie et de courantologie, menées par le CEREMA ont également été réalisées. Celles-ci démontrent un maintien de la hauteur libre sous le pont suffisante.</p> <p>Des études hydrauliques ont également été réalisées et attestent un maintien des conditions actuelles, les piles n'étant pas modifiées. Les conditions de circulation de l'eau et d'embares restent donc inchangées.</p> <p>Des pieux remplis de béton vont être installés avec des chevêtres pour soutenir le tablier ce qui permettra d'éviter l'installation de batardeaux. Le tablier, de 2000 tonnes passera par la méditerranée et le Golfe de Gascogne avant d'arriver à Nantes.</p> <p>Un arrêt de navigation sera à prévoir pour la pose du tablier, probablement deux jours en comptant la préparation et la dépose.</p> <p>Le temps des travaux, des estacades provisoires seront installées. Un périmètre de sécurité sera installé le temps de battre les pieux nécessaires à leur installation.</p> <p>Pendant les phases d'abaissement et de soulèvement du tablier, des arrêts de navigation seront à prévoir.</p> <p>VNF demande la résistance aux chocs des nouvelles piles de pont et à quel type de convoi cela correspond.</p> <p>Madame Vivier (Systra) indique que les piles respectent les normes actuelles, qui sont plus exigeantes que par le passé. Elles répondent notamment à des exigences sismiques poussées.</p> <p>Il a notamment été étudié une résistance à un choc, face à la pile, de 500 tonnes.</p> <p>Il est précisé que les études répondent à des critères de calculs EUROCODE. Cependant l'information précise du type de convoi testé n'est pas définie pour le moment. La demande sera faite au CEREMA et envoyé à VNF pour plus de précision.</p> <p>Les usagers demandent si des études sur les impacts du vent ont été faites.</p> <p>Madame Vivier (Systra) indique que tout le design du pont a été étudié afin d'apporter un confort maximum aux piétons et cyclistes. Les gardes corps sont très hauts pour permettre une sécurité optimum mais également pour briser les vents. Les coussins de végétation vont également permettre, en plus d'apporter des assises complémentaires, de briser les courants venteux tout en limitant les îlots de chaleur.</p>
--	---

	<p>Un choix d'absence d'abri a été fait afin de limiter les frais de dégradation de mobilier urbain mais également de permettre un lien avec les éléments naturels de la Loire.</p> <p>Des précisions sur les affichages pendant les phases travaux sont données. VNF confirme qu'une échelle de hauteur d'eau devra être installée sur une des piles du pont. L'UFMO confirme ce besoin. SYSTRA attend des données (photos et cotes) de la part de VNF pour intégrer cette demande au projet. La Loire étant en crue (à date de la sous CLU et ce depuis plusieurs mois), les relevés de terrain n'ont pu être effectués.</p> <p>Des réflecteurs vont également être installés sur les piles du pont ainsi que sur les estacades. Celles-ci seront démontées en 2026 afin de permettre l'arrivée et l'installation du tablier.</p> <p>A terme aucun éclairage du pont n'est prévu sauf pour la passerelle piétonne qui descend sur les quais. Les seuls éclairages seront dans les mains courantes des gardes corps. Cette lumière sera donc indirecte afin d'être la moins impactante possible pour la faune, la flore et la navigation.</p> <p>La signalisation règlementaire est respectée : le losange jaune pour le sens de navigation et les losanges blancs et rouges pour délimiter le chenal de navigation.</p> <p>VNF confirme qu'il faut installer des feux pour signaler les contours des estacades, les guirlandes lumineuses étant principalement pour les échafaudages. Il faut également prévoir une signalétique avec cartouche « Travaux » avant le pont sur une bouée ou éventuellement sur la passerelle Schoelcher pour les avalants (à définir)</p> <p>Un plan de signalisation sera présenté l'année prochaine pour la nouvelle présentation de l'ouvrage Ouest.</p> <p>La date de pose du tablier ne pourra être calibrée qu'en fonction des aléas de la Loire. Il est prévu 6 semaines de navigation entre le départ de l'Italie et la pose du tablier avec 2 semaines complémentaires en cas d'aléas climatiques.</p>
<p>Rééquilibrage du lit de la Loire</p>	<p><i>Présentation par Séverine Gagnol.</i></p> <p>3 secteurs de travaux. Les travaux du 1^{er}, secteur A Ingrandes-Montjean-sur-Loire, qui se sont déroulés entre 2021 et 2022, sont terminés. Le 2^{ème}, secteur B est situé entre Anetz et Oudon : les travaux ont commencé en 2023 entre Anetz et Ancenis. Les travaux sont en grande partie réalisés. Certains épis restent à terminer car les niveaux de la Loire sont remontés 2 semaines avant la fin des travaux. Ils seront poursuivis en 2024. Les travaux entre Ancenis et Oudon seront menés en 2024 selon les conditions hydrologiques. La Loire est en effet encore très haute pour la saison.</p> <p>Les encadrés rouges de la slide n°8 représentent les zones à terminer, les chantiers ayant dû être repliés plus tôt à cause des conditions de la Loire. Ces travaux sont organisés de façon différente selon les zones. Certains déblais sont évacués par voie fluviale, d'autres via des engins amphibies et d'autres enfin par voie terrestre.</p> <p>Deux bateaux stationnaires vont être déplacés pour ces travaux, les propriétaires sont informés.</p> <p><u>Focus sur les travaux du bras de l'île Neuve-Macrière :</u></p> <p>L'objectif est de garder les épis en entrée de bras mais de retirer la chevrette qui le ferme. Cela pour éviter que trop de sable ne rentre dans le bras, cet épi jouera un rôle de déflecteur. En aval, suppression de la partie triangulaire (rectangle n°7).</p>

VNF travaille étroitement avec les exploitants agricoles de l'île. Aujourd'hui, ils passent par la chevette pour se rendre sur leurs terrains. VNF les accompagne pour qu'ils puissent se doter de bacs agricoles afin d'effectuer la traversée après la suppression de la zone. Deux petits bacs sont en construction pour accéder à l'île Neuve-Macrière et à l'île Meslet.

Cela représente le deuxième intérêt pour les agriculteurs d'avoir une possibilité d'évacuation de cheptel en cas de crue.

Point sur les enrochements à réemployer :

La quantité d'enrochements réemployables est moins importante qu'attendu et souvent d'une mauvaise qualité. Il a été décidé de regrouper les deux phases de transport prévues vers l'Officière, en une seule pendant l'hiver 2024-25.

Des fouilles archéologiques doivent normalement être poursuivies au niveau de l'île Mouchet et à l'entrée du bras de l'île Coton à Ancenis.

Ces chantiers nécessitent un débit très faible et il existe une incertitude sur la possibilité de les mener cette année compte tenu des conditions hydrologiques qui sont encore rencontrées ce jour.

Secteur C. Ouvrages sur le site de Bellevue (Sainte Luce sur Loire, Saint Julien de Concelles) :

En 2023, des travaux préparatoires ont été menés, consistant en l'aménagement d'une zone de stockage et la construction d'une nouvelle estacade au niveau de l'appontement de l'Officière. Cette estacade sera pérennisée et sert déjà pour le chantier de reconstitution de berges à Mangin (Nantes Métropole).

A contrario, l'estacade prévue à Ancenis ne pourra pas être pérennisée dans la mesure où les zones alentours ont vocation à être des espaces naturels et non logistiques. Les échanges se poursuivront avec les collectivités concernées.

En 2024, ce sont les travaux principaux qui commencent pour deux ans. En première année, la construction des ouvrages d'accompagnement (protections des berges, la création d'un tapis de dissipation d'énergie dans le fond du lit ou encore les trois rampes sous fluviales) et en 2025 la construction du duis.

Des ouvrages provisoires seront installés en plus de l'estacade pérenne : un ponton RORO, une passerelle piétonne (environ 660 ouvriers), un tapis convoyeur (pour l'année prochaine) pour permettre les allers-retours des camions et l'utilisation de l'estacade, des pieux d'amarrage provisoires.

En rive gauche les épis vont être démontés et une protection des berges sera installée tout le long. Beaucoup de sable devra être retiré, cela sera fait à l'aide d'une drague aspiratrice. Ces travaux seront majoritairement fluviaux.

Présentation du nouveau chenal de navigation pendant la phase travaux.

Le chenal sera réduit à cause des travaux au niveau du tapis de dissipation. Aujourd'hui deux passes sont navigables sous le pont de Bellevue. Une passe sera fermée et l'autre sera donnée en double sens. Le chenal sera maintenu au maximum à 50 mètres mais avec des zones un peu augmentées pour améliorer la manœuvrabilité.

Beaucoup de traversées d'engins et de stationnement sont prévus, une vigilance extrême sera donc demandée aux sociétés mais également aux navigants.

En 2025, le chenal devra être modifié, avec des passages à la marée. Cf. slide 40, plan de balisage après travaux pour rappel.

	<p>La zone derrière le duis sera interdite à la navigation. Tout d'abord pour des raisons de sécurité mais également pour des raisons de préservation de la faune.</p> <p>Rappel du plan de balisage pérenne de la zone envisagé : création d'un système de bouée sur pieu court. A marée basse le pieu fait office de balisage alors qu'à marée haute, la bouée qui y est accrochée prend le relai de la signalisation.</p> <p>Cette zone est particulière car infranchissable à marée basse en dessous de 600 m3/s, l'enjeu est donc de réussir à informer correctement ceux qui ne connaissent pas le secteur.</p> <p>La Compagnie Nationale du Rhône avait travaillé avec l'UTI en vue de l'installation de panneaux à messages variables afin de tenir les usagers informés des conditions de navigations « en temps réel ». L'UTI continue de travailler sur ce projet.</p> <p>Il est demandé à VNF s'il est possible de mettre à disposition un tableau de navigabilité selon les débits et marées dans la zone de Bellevue, actuellement en chantier.</p> <p>L'UTI prépare la réécriture du RPP à la suite des modifications du rééquilibrage du lit de la Loire, les conditions d'accès au chenal dans la zone de Bellevue y seront précisées.</p> <p>Les usagers demandent d'y inclure les hauteurs libres des ponts et des passes. L'UTI confirme que cela sera fait.</p>
--	--

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

Le présent compte-rendu est diffusé à la liste des membres invités à la sous-CLU.



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

Stéphanie PEIGNEY-COUDERC