

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 jeudi 20 juin 2024**

**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 jeudi 20 juin 2024

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

**Participants :** Voir tableau ci-dessous

**Diffusion :** Participants

<b>Présidence de la sous-commission locale des usagers de la Seine aval et Seine amont</b>	
Monsieur Stéphane BOUSQUET et Guillaume RIBEIN	
<b>Représentants des intérêts de l'activité « Transport »</b>	
Olivier DELCOURT (E2F – Agir pour le fluvial) Andy FOUQUIER (E2F) Arnaud FEGER (Président du directoire SCAT) Thomas VANDENBUSSCHE (CEMEX)	Gildas CORSON (FEEDER) Yoni MANCHE (CEMEX) Sebastien CARPENTIER
<b>Représentants des intérêts de l'activité « Tourisme »</b>	
Stéphane LESAGE (CroisiEurope) Fantzy VANDEVILLE (Viking) Michel TOETSCH (Bateaux Parisiens) Evelyne CIRIEGI (Bateaux De Paris) Benjamin MARTINEAU-FABRE (Bateaux de Paris)	Morgane COLLE (AGIS)
<b>Représentants de l'Etat</b>	
Frédéric RAOUT (DRIEAT) Cindy LEONI (PRIF)	Antoine MARNIER (PRIF) Coralie GERREIRO (UDEAT 75)
<b>Représentants HAROPA PORT</b>	
Hélène ROBIER Eliette DE LAMARTINIE Morgane SANCHEZ	Jean-Yves HARDY
<b>Représentants de VNF</b>	
BŒUF Vianney (DTBS/UBS) Côme PELEE DE SAINT MAURICE (DTBS/UBS) PAGE Fabrice (DTBS/UBS) MOREL Vincent (DTBS/UBS) GABRIEL Jacky (DTBS/SDVE)	Sacha RIBACHENKO (DTBS/USA) WILMORT Hervé (DTBS/USA) PAYET Cédric (DTBS/USA) ANDRE Samuel (DTBS / USA) FEVRE Bertrand (DTBS / SGVE /UERDS)

Thème	Sous-thème	Points abordés
	<b>Introduction de la Direction</b>	<p>Introduction de la sous CLU par Monsieur Stéphane BOUSQUET : annonce d'une grève, localisée principalement sur le secteur de la haute Seine amont.</p> <p>L'avis bat est publié ce jour, 20 juin 2024, pour un début de grève le 25 juin 2024.</p>
	<b>Statistiques des trafics marchandises et plaisance</b>	<p><i>Présentation par Jacky GABRIEL (DTBS / SDVE/ BTM)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Grand Paris Express lignes 15 ouest et Est</b> : de gros volumes vont sortir des tunneliers à compter de 2025. Deux nouvelles infrastructures de chargement sortiront de terre à Sèvres (Ile Monsieur) et aux Caboeufs (à cheval Asnières/Gennevilliers)</li> <li>• <b>VPK Normandie à Alizay</b> : création d'un nouvel appontement pour approvisionner une usine de fabrication de papiers et cartons ondulés + expéditions. Aboutissement prévu fin 2025 avec des volumes de l'ordre de 350 kt/an</li> <li>• <b>Carrières de Vignats à Gaillon</b> : site multimodal, infrastructure en cours de finalisation pour le chargement de granulats à destination de Paris. Les retours serviront à ramener des déblais inertes pour le remblaiement de carrières. Estimation d'une croissance progressive des volumes transportés pour atteindre 250 kt/an.</li> <li>• <b>Eiffage Routes à Rouen (zone du Jonquay)</b> : un projet similaire dans son fonctionnement à celui de Carrières de Vignats. Les infrastructures devraient démarrer en 2025.</li> <li>• <b>SNAAM à Vernon</b> : construction prochaine d'un nouvel appontement pour charger des armatures métalliques pour les chantiers (notamment SNE). Beau projet de report modal, l'entreprise bord à voie d'eau n'utilisait pas encore le transport fluvial.</li> <li>• <b>SYCTOM/SMEDAR Rouen</b> : trafics d'ordures ménagères entre Paris et Rouen. Transfert vers les incinérateurs normands pour cause de sous-capacité francilienne et vide de four côté SMEDAR et SEVEDE. Bel exemple de mutualisation entre les 2 syndicats de traitements des déchets.</li> <li>• <b>SYCTOM/SEVEDE</b> : Projet similaire au précédent mais sur la métropole du Havre.</li> <li>• <b>Ile Seguin</b> : L'aménagement des espaces publics devrait être réalisé par la SPL. La réactivation de l'unique appontement de l'île est en discussion entre HAROPA PORT et VNF. Des volumes de 40 000 tonnes sont attendus. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Projet ayant une vision à long terme. Bouygues est propriétaire des terrains derrière cet espace. =&gt; potentiel futur projet BTP.</li> </ul> </li> <li>• <b>Charenton – Paris</b> : Mise en place d'un service de logistique fluviale porté par ULS. Service connu dans d'autres bassin mais qui arrive sur le bassin de la Seine. Arrivée prévue fin 2024 – début 2025 – 464 m3 journaliers espérés 5j/7j ; soit 141 000 m3 annuel. Equivaut à 17 000 véhicules sur les routes en moins par an.</li> </ul>
	<b>Point sur les JOP 2024</b>	<p><i>Présentation assurée par la PRIF avec Madame Cindy LEONI et Antoine MARMIER</i></p> <p>Les calendriers des jours des épreuves restent inchangés ainsi que les jours de contingence.</p> <p>Les usagers demandent le débit maximum au-delà duquel les épreuves seraient annulées.</p>

VNF informe que Monsieur MAZET de la Fédération Française de Natation indique que les nageurs ne plongeront pas dans un débit supérieur à 200 m<sup>3</sup>/s.  
Les tests de nages devraient être réalisés le 1<sup>er</sup> juillet.

La PRIF rappelle que des analyses d'eau seront réalisées tous les matins pour suivre au plus près la qualité de l'eau avant les épreuves. Les jours de contingence permettront de pouvoir décaler en cas de besoin une épreuve en Seine.

M. MARMIER remercie les équipes de HAROPA PORT et de VNF pour le nettoyage des berges et de l'eau. Il demande une vigilance toute particulière aux usagers sur la gestion de leurs déchets. De ramasser ce qui peut flotter et ne rien déverser dans la Seine.

La PRIF annonce la création d'une commission nationale d'indemnisation qui sera présidée par Madame Dominique LAURENT. Cette commission se mettra en place la semaine suivante [à la sous CLU]. Elle a pour vocation d'établir une doctrine dans l'élaboration d'un dossier de demande d'indemnisation qui sera ensuite déposé auprès de la commission.

Cette commission devra être saisie avant de faire appel à un juge pour discuter et négocier d'une indemnisation pour préjudice subi à cause des JOP2024.

La PRIF précise que la prise en compte de préjudice anormal et spécial est assez rarement admise par l'Etat. La doctrine sera travaillée pour prendre en compte le plus grand nombre de cas de figure et s'adapter au mieux au mode du fluvial.

Les usagers alertent sur la difficulté de juger d'une perte d'activité tant la leur est aléatoire. Ils rappellent également qu'il existe chez VNF un protocole d'indemnisation pour des arrêts en fonction des bateaux et de leur activité.

La PRIF remercie le travail réalisé par HAROPA PORT et VNF sur les arrêts de navigation pendant les jeux ainsi que de la mise en place du point d'entrée unique.

L'arrêt de navigation dans Paris avant la cérémonie d'ouverture est passé de 10 jours consécutifs à 6 jours consécutifs. Une demande de sécurisation du périmètre SILT a été faite engendrant l'installation de barrières fluviales flottantes. Pour cela, une cellule de coordination est mise en place afin de parer à toute complication de navigation entre le 18 et le 19 juillet. Conditions *sine qua none* pour ne pas avoir d'arrêt de navigation sur ces deux jours.

Les conditions de sécurité et de sûreté sont non négociables, cette solution était le seul compromis acceptable.

M. HOUIX (VNF) présente le document récapitulatif des périodes de sécurisation et des conditions de navigation avec les barrières anti-intrusion : 6 passages proposés par jour le 18 et le 19 juillet.

Point d'attention pour la plaisance entre la passerelle au Câble et le Pont du Périphérique aval : arrêt total de navigation.

Rappel du prochain Groupe de Travail (GT) avec les navigants le 3 juillet 2024.

M. MANDELIDES : qu'en est-il des dérogations pour CEMEX et LAFARGE, la barge pourra-t-elle rester et le pousseur repartir ou la barge devra-t-elle être vidée et l'espace libéré dans la foulée ?

VNF + PRIF : la demande a été faite auprès de la PP, la cellule de coordination se réunit chaque semaine. Un retour est escompté pour la semaine suivante (à la sous CLU).

		<p>La PRIF remercie le travail réalisé par les équipes mais également les usagers pendant ces sous CLU qui permettent de faire avancer les réflexions de façon constructive.</p>
<p><b><u>Itinéraire Seine amont + projet PSMO sur l'itinéraire Seine aval</u></b></p>		
		<p><i>Présentation de Monsieur Samuel ANDRÉ, nouveau responsable maintenance et subdivision travaux de l'UTI Seine amont.</i></p> <p>L'UTI Seine Amont a fait le choix de reporter un certain nombre de chômages afin de limiter autant que possible les perturbations avant et pendant les JOP2024.</p> <p>Vigilance sur les arrêts de maintenance sur l'écluse secondaire de Port-à-l'Anglais et Saint Maurice en date du 1<sup>er</sup> juillet qui se sont réduits à 2 heures.</p> <p>De plus, la maintenance de Saint Maurice est maintenant passé au 1<sup>er</sup> juillet et l'arrêt de l'écluse secondaire de Port-à-l'Anglais est programmé au 5 août 2024. L'écluse de Saint Maurice étant une simple, VNF a voulu garantir sa bonne utilisation au plus tôt pour les JOP2024.</p>
<b>Les arrêts de maintenance préventives</b>		
<b>Rappel des travaux en cours</b>	<b>Écluse d'Evry</b>	<p>Rappel des travaux sur l'écluse secondaire de Evry. Devaient se terminer au 21 juin mais des aléas obligent à continuer les travaux sur l'écluse secondaire jusqu'au 15 juillet. Notamment la reprise du mole aval.</p> <p>De plus VNF a été obligé de démonter la station hydraulique afin de la déplacer, ce qui a eu pour conséquence d'augmenter les délais. L'écluse principale reste, quant à elle, opérationnelle.</p>
<b>Programmation des chômages</b>	<b>2024</b>	<p>Chômages dans le cadre de la modernisation et d'un PCC à Vives-Eaux. Nécessité de faire des chômages de 5 jours cf. slide n°5.</p> <p>Chômages initialement prévus en avril mais décalés pour limiter l'impact pendant la période des JOP et post JOP. Les chômages sont décalés sur la période septembre à décembre 2024 mais les plannings ne sont pas encore complètement fiabilisés et concernent les écluses secondaires.</p> <p>En ce qui concerne l'écluse de Varennes-sur-Seine, VNF a concédé à des travaux de nuit mais rappelle que le coût est multiplié par 3.</p>
	<b>2025</b>	<p>Mise en place progressive de la maintenance décennale. Une maintenance préventive plus lourde est prévue, avec, pour objectif, une mise à sec des portes dans le but de remplacer des pièces.</p> <p>Une démarche commencera l'année prochaine avec les écluses principales du Coudray, de la Grande Bosse et de Villiers du 2 au 15 octobre 2025 inclus.</p> <p>Les travaux prévus sont assez lourds cf. slides 17.18.19 et justifient les 15 jours d'arrêts. Ils ont pour objectifs la limitation des chômages futurs et celle des pannes non anticipées.</p> <p>Ces trois chômages seront réalisés en simultané afin de limiter les impacts sur la navigation.</p>

<b>Dragages 2024</b>	<p>1 million d’Euros du budget sur la Seine amont pour les dragages de l’année 2024.</p> <p>Des dragages sont prévus dans Paris le 26 et 28 juin 2024 en rive droite du chenal de l’île Saint Louis.</p>	
<b>Services aux usagers</b>	<b>Entretien des berges</b>	<p>Diagnostic phytosanitaire sur la Marne réalisé.</p> <p>Les opérations d’entretiens des berges se feront à l’automne.</p> <p>Un diagnostic phytosanitaire à venir sur les zones bateaux logements et les sites d’ouvrages au niveau de la confluence entre la Marne et Evry.</p>
	<b>Bornes Electriques</b>	<p>Rappel de la maîtrise d’œuvre passée en mars 2024.</p> <p>Tous les devis de raccordements ont été validés.</p> <p>VNF demande des confirmations d’ajustement des localisations de bornes sur les sites de Champagne-sur-Seine, Marolles-sur-Seine aval et le Vezoult.</p> <p>Pas de réaction des usagers aux propositions, elles sont donc considérées comme validées.</p>
	<b>Services aux usagers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>Marolles-Sur-Seine</u> : allongement du poste de stationnement sur près de 300 mètres avec la pose de 11 bollards complémentaires + réfection du pointis à l’amont de l’île aux moines.</li> <li>- <u>Ecluse de la Grande Bosse</u> : aval RD. Réhausse des pieux du garage à bateaux afin de permettre l’amarrage en cas de dépassement des PHEC et réhausse de 2,80 de 7 ducs-d’Albe et l’ajout de bollards.</li> <li>- Sécurisation du ponton d’attente à Ablon-sur-Seine et d’une passerelle à Port-à-l ’Anglais. Sécurisation importante avant les JOP.</li> </ul>
<b>Projets de tiers – Seine aval</b>	<b>Projet PSMO à Achères – HAROPA PORT de Paris</b>	<p><i>Présenté par Eliette de Lamartinie (Directrice de l’aménagement HAROPA PORT Paris)</i></p> <p><u>Rappel du projet</u> : Terrain de 100 hectares avec une darse unique. Les principaux industriels sont GSM, PSM et LE FOLL.</p> <p>Terrain sur Achères, Conflans et Andrésy à la confluence de l’Oise et de la Seine.</p> <p>Le projet se découpe en 5 phases entre 2025 et 2040.</p> <p>Le port sera opérationnel à la fin de la première phase dont les travaux commencent en 2025.</p> <p><u>Présentation des grands jalons</u> :</p> <p>Depuis 2014, HAROPA PORT acquiert les fonciers de la zone.</p> <p>Depuis fin 2023, c’est la fin des acquisitions auprès de la ville d’Achères.</p> <p>Les travaux préparatoires ont déjà été lancés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Création de nouveaux emplacements pour les bateaux logements.</li> <li>- Installation de nouveaux ducs-d’Albe.</li> <li>- Tirages de câbles.</li> <li>- Création de la zone de découplage avec l’implantation de ducs-d’Albe.</li> <li>- Commercialisation des premières parcelles amodiabiles.</li> <li>- Des travaux de terrains commenceront à l’été 2024 pour se terminer fin 2024.</li> </ul> <p><u>Rappel des études menées en 2018</u> :</p> <p>Etudes de trajectographie en 2018 pour la proposition d’emplacement pour la zone de découplage.</p>

		<p>3 propositions avaient été faites. Les deux premières ont été écartées. La troisième a été retenue avec un premier front pour les bateaux logements et un deuxième front pour la zone de découplage.</p> <p>Cet emplacement pour les bateaux logements n'était pas apprécié non plus, ce qui a conduit à une négociation pour une 4<sup>ème</sup> option.</p> <p>Les conclusions ont validé la solution 3 bis avec deux lignes d'amarrage et non trois. Cette solution satisfait les bateaux logements et la commune de Conflans-Sainte-Honorine</p> <p>⇒ Finalisation de l'implantation de 6 ducs-d'Albe pour la zone de découplage. (Projet final des 6 pieux pour donner suite aux différentes sous CLU, discussions avec les bateliers et études de trajectographies menées en 2024).</p> <p>Les usagers demandent la confirmation d'installation de défenses au minimum 30 cm en dessous de la RN afin d'éviter que les bateaux ne passent en dessous en cas de baisse du niveau d'eau et ne restent bloqués en dessous à la remontée des eaux. (Information à prendre en considération pour toute implantation de pieux).</p> <p>HAROPA PORT confirme à la lecture des plans la bonne disposition des défenses.</p> <p>Les études de trajectographie présentées dans le slide font état de près de 30 scénarios étudiés pour 37 simulations réalisées.</p> <p>VNF demande des précisions sur la motorisation prise en considération lors de cette étude.</p> <p>Mme RAZZEGELLA (Bureau d'études) précise que les études ont été menées avec un bateau muni de deux moteurs à propulsion et un moteur d'étrave. Elle confirme que les études ont été faites sur la base des bateaux attendus au poste de découplage et dans cette zone.</p> <p>A la demande de VNF, HAROPA PORT étudiera les besoins de compléments d'études sur d'autres motorisations. (bi-motorisation non découplée).</p> <p>Aucun stationnement en sortie de port n'est prévu pour ne pas gêner les manœuvres.</p> <p>La nouvelle escale à paquebots croisières prévue à Andrésy fait également l'objet de restrictions d'utilisation en fonction des débits.</p> <p>VNF questionne sur l'utilisation à terme du port et sur le possible transit de matières dangereuses pour lesquelles les conditions de sécurité sont plus drastiques. Par exemple, la distance de sécurité passe de 10 à 50 mètres jusqu'à 100 mètres, rendant la zone de découplage non conforme aux manœuvres de bateaux transportant des matières dangereuses.</p> <p>HAROPA PORT confirme que ce port est à vocation de BTP mais note les spécificités à prendre en considération le cas échéant.</p> <p>VNF demande si l'espacement des pieux n'est pas trop large pour les petits bateaux.</p> <p>HAROPA PORT confirme que cette zone de découplage n'a vocation qu'à l'accueil de double-convois poussés et à découpler, pour faciliter leur entrée dans le port. Les petits bateaux, pourront eux rentrer directement dans la darse.</p> <p>La zone de découplage et la zone de bateaux-logements sont validées en l'état même si les usagers rappellent que les conditions de manœuvre ne sont pas idéales dans la zone.</p>
+	<b>Port de la Tournelle</b>	<p><i>Présentation par Morgane SANCHEZ HAROPA PORT / Agence Paris Seine</i></p> <p>Projet sur le quai de la Tournelle aval situé entre le Pont de la Tournelle et le Pont de l'Archevêché. Quai maçonné historique de Paris.</p>

	<p>Des études subaquatiques ont été menées. Elles démontrent un risque de désordres aux abords du quai. Les bois datent de 1700 et sont extrêmement abimés. Il est nécessaire de battre un panneau de palplanches pour le consolider.</p> <p><u>Deux plannings sont proposés aux usagers :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 1 planning de travaux avec le ponton en matinée à la sortie immédiate du bras de la Monnaie – gêne minimale à la navigation sur ce créneau, les travaux sur le reste du linéaire pouvant être sur la journée complète =&gt; durée des travaux de 50 jours au total.</li> <li>- 2<sup>ème</sup> planning, travaux avec le ponton à la sortie immédiate du bras mais en journée complète =&gt; durée totale des travaux de 25 jours. Gêne à la navigation non négligeable.</li> </ul> <p><u>Les difficultés de ce chantier :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La barge de travail est large et empiète sur le chenal de navigation =&gt; 2 bouées de signalisation + Signalisation sur le Pont Saint-Louis et Pont de la Tournelle.</li> <li>- Travaux bruyants, mais vu le contexte du quartier ils ne peuvent pas être menés la nuit et seront réalisés uniquement le matin.</li> <li>- Inaccessibilité de la zone d'accostage d'urgence pendant la période de travaux</li> </ul> <p>HAROPA PORT est prêt à s'adapter à toutes les propositions : déplacer les bouées de signalisation tous les jours s'il le faut, déplacer la barge le soir sur un autre site de stationnement s'il le faut. Travaux prévus sur les mois d'octobre et novembre 2024 si le débit le permet. HAROPA PORT s'organise en priorité avec Bateaux Parisiens et Bateaux-Mouches (les plus grandes unités à passer dans le bras de la Monnaie). L'escale ne sera plus disponible en semaine mais le sera le week-end.</p> <p>Le marché est en cours de consultation. HAROPA PORT rebouclera les conditions de signalisation avec VNF une fois la consultation terminée et l'entreprise sélectionnée.</p> <p>Les usagers souhaitent demander des ajouts de signalisation sur le projet VERTIPORT. HAROPA PORT confirme les contacter pour cela.</p>
--	---

### Itinéraire Yonne

<p style="text-align: center;"><b>Travaux de chômage 2023-2024 - 2025</b></p>	<p><i>Présentation assurée par Régis KARDES (Yonne subissant un important épisode de crue Monsieur LAVAUX, nouveau chef de l'UTI, était en urgence terrain).</i></p> <p>Les travaux sur les barrages sont délicats avec les débits d'eau actuels.</p> <p><u>Barrage d'Epineau</u> : prévision de reconstruction.</p> <p><u>Installation de la fibre optique</u> : Sujet non encore tranché sur le secteur. L'UTI est en train de chercher un nouveau bureau dans le secteur auxerrois pour l'installation du PCC. Idem pour le secteur de Dijon, l'UTI cherche un nouveau poste pour le PCC transitoire de façon urgente. Reste à déterminer s'il sera à côté du CEMI ou pas.</p> <p>Les usagers demandent où exactement sera localisé le nouveau PCC. VNF n'a pas l'information précise. Les recherches se font dans l'agglomération auxerroise. Cela sera très certainement sur le Canal de</p>
---	---

	<p>Bourgogne. L'ancien site de Gurgy sur l'Yonne a été abandonné car la maison est à désamianter et à reconstruire, les frais à engager sont trop importants.</p> <p>Les usagers demandent que le PCC se situe vers Sens ou Saint-Martin, plus proche de la navigation. Auxerre ne leur paraît pas être pertinent et est trop éloigné. Les délais d'interventions en seraient rallongés.</p> <p>VNF confirme faire remonter l'information aux personnes en charge de la recherche.</p> <p>Les usagers s'inquiètent de la qualité de pose de la fibre et de sa résistance face aux crues. Le fond de la rivière étant emporté avec les eaux, la fibre ne risque-t-elle pas de partir avec ?</p> <p>VNF confirme que l'UTI en est au début du déploiement et qu'elle prend en compte les remarques pour mener à bien la modernisation du réseau.</p> <p>Les usagers plaisance demandent l'installation de pontons avant les écluses, sur les trois écluses avant Laroche-Migennes Les bajoyers étant inclinés cela permettra aux plaisanciers de pouvoir s'amarrer.</p> <p>Les usagers demandent ce qu'implique la modernisation du réseau. Par exemple le barrage de la Brosse (Marolles-sur-Seine) va-t-il voir sa vanne toit réparée ? En effet, à cause de la vanne toit, le débit de l'Yonne passe en rive droite et rend l'entrée dans l'écluse très compliquée.</p> <p>VNF indique que le barrage n'a pas vocation à être reconstruit dans l'immédiat, le fonctionnement ouvert ou fermé reste inchangé.</p> <p>L'UTI fait un état des lieux rapide des conséquences de la crue en cours ce 20 juin 2024 : tout le travail de réparation des berges réalisé à Pâques est parti avec les eaux. Débit de 180 m<sup>3</sup>/s, les équipes sont sur le terrain pour évacuer les bas-côtés. La crue engendre des trous sur les berges, cela va générer beaucoup d'embâcles. Les barrages aussi ont été abîmés. La remise en état pourra prendre entre 3 et 4 semaines.</p>
--	---

### Itinéraire Seine Aval

<p><b>Actualités depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024</b></p>	<p>Déménagement de l'UTI dans l'ancienne bourse de Conflans-Sainte-Honorine. Les représentants des usagers sont chaleureusement conviés à venir voir les rénovations de la salle de la bourse s'ils le souhaitent.</p> <p>Présentations des chômages et travaux réalisés sur l'itinéraire (cf. support).</p> <p>Echanges en séance :</p> <p><u>Ecluse n°3 de NDG</u> : Rénovation des feux de signalisation à l'entrée et à la sortie de l'écluse.</p> <p>Les usagers demandent confirmation qu'il ne s'agit pas de feux éblouissants, comme ceux installés à Andrésy jugés éblouissants en phase d'approche.</p> <p>VNF confirme que les nouveaux feux de NDG disposent d'une luminosité adaptée et que les feux d'Andrésy ont été adaptés pour ne plus être aveuglants, aucune remarque n'a été relevée.</p> <p>Depuis la pose à NDG et l'adaptation à Andrésy, aucune remarque n'a été faite sur la nouvelle signalisation lumineuse aux écluses.</p> <p><u>Ecluse de Chatou</u> : remplacement des échelles de sas et des sorties d'échelles.</p> <p>Certains usagers demandent des explications sur le choix des nouvelles sorties d'échelle, qui ne sont pas identiques à celles du guide national.</p> <p>VNF répond avoir privilégié l'ergonomie dans le choix des nouvelles sorties d'échelle, identiques à celles installées à Amfreville et NDG. Les</p>
--	---



	<p>usagers alertent sur certains bords saillants des plaques des nouvelles sorties d'échelle. VNF installera des dispositifs évitant les bords saillants et tranchants.</p> <p><u>Andrésy</u> : Chômage de 12 jours, pour une importante opération de changement du vérin de la porte tournante.</p> <p><u>Méricourt</u> : fin de la levée des réserves, clôture début juillet 2024. Les usagers alertent sur la présence de triangles dépassant sur de nombreuses palplanches et provoquant des dommages sur les bateaux. VNF confirme avoir fait le choix de maintenir ces anneaux de relevage car ils sont très complexes à retirer. Cependant VNF va en parler avec la maîtrise d'œuvre pour étudier une éventuelle solution rapide.</p> <p>Autres travaux (digues et barrages) :</p> <p><u>Travaux sur la digue de Croissy</u> : similaires à l'année dernière. Le même principe d'enrochement de la digue avec une partie des travaux qui viendront empiéter sur une partie du chenal. Coordination par VHF entre l'atelier fluvial et les bateaux à l'approche, selon le même fonctionnement qu'en 2023.</p> <p><u>Barrage de Andrésy</u> : Echafaudage flottant toujours présent qui continue les travaux sur les poutres. Fin des travaux décalés en raison des forts débits de l'hiver 2023-2024.</p> <p><u>Port-Mort</u> : les travaux sur le système de batardage touchent à leur fin. La suite de l'opération (rénovation et modernisation des systèmes de manœuvre) est en phase d'études de conception.</p>
<p><b>Arrêts de Maintenance Programmée</b></p>	<p><u>Présentation des arrêts du second semestre.</u></p> <p><u>Suresnes</u> : Les 22, 23 et 24 juillet 2024, arrêts de maintenance pendant l'arrêt de navigation des JOP dans Paris. L'objectif est d'avoir une écluse parfaitement fonctionnelle pour la reprise de la navigation dans Paris centre après la cérémonie des JOP (et après les épreuves en Seine).</p> <p>VNF demande aux usagers de valider ce principe de chômage pendant les JOP. Les maintenances prévues étant de 8h pour chaque écluse, cela semble assez opportun pendant la période d'arrêt dans Paris qui correspondra à une fréquentation plus faible.</p> <p>Les usagers valident ce choix.</p> <p><u>Arrêts de maintenance du 4<sup>ème</sup> trimestre.</u></p> <p>VNF souhaite intervenir sur l'écluse n°1 de Méricourt. L'arrêt est déposé pour deux heures mais l'intervention ne devrait pas prendre plus d'une heure. Le besoin est apparu le 20 juin, jour de la sous CLU, intervention prévue le lundi 24 juin.</p> <p>⇒ Les usagers valident cette intervention.</p> <p>Demande de maintenance le mardi 12 novembre, lendemain du lundi 11 novembre férié, pour Méricourt de 8h30 à 10h30. VNF souhaite confirmer cette date exceptionnelle avec les usagers.</p> <p>⇒ Les usagers préfèrent les lundis mais, exceptionnellement, la date étant particulière, avec une communication bien anticipée, les usagers valident.</p> <p>⇒ Les usagers demandent que cette maintenance soit opérée avec la garantie du second sas en état de fonctionnement.</p>
<p><b>Programme des chômages 2024</b></p>	<p>VNF présente les deux modifications apportées aux chômages des 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> trimestres 2024 :</p>

- Modification des dates du chômage de l'écluse n°2 d'Andrésy et prolongation : validé en séance avec les usagers.
- Modification des dates du chômage de l'écluse n°2 d'Amfreville : validé en séance avec les usagers.

Par ailleurs, le chômage vingtenal de l'écluse n°4 de Notre-Dame-de-la-Garenne est reporté sur 2025.

Présentation des travaux prévus pour ce gros chômage.

Echanges sur le programme de travaux :

Les travaux comprennent :

- Dépose des portes busquées amont et intermédiaire, désamiantage, remise en peinture, reprises des pièces fixes, etc.
- Porte levante aval : rénovation des vantelles, changement complet du système de manœuvre, ajout d'équipements permettant la manutention et de la maintenance des équipements sans levage fluvial
- Génie civil :
  - o La poutre de couronnement sera sciée afin de permettre une facilité de sortie de l'échelle.
  - o Changement des croix d'amarrage défectueuses du sas
- Modernisation du système électrique et automatisme en vue de la téléconduite.

VNF est preneur des retours usagers sur cette écluse pour intégrer ce qui peut l'être à son programme travaux.

Les usagers demandent à remettre en service l'éclairage sur le garage d'écluse à l'amont rive gauche des écluses.

⇒ VNF va investiguer ce défaut.

Les usagers informent également que le cuirassement de la chambre de porte est abimé.

⇒ VNF va confirmer que cela figure bien au programme des travaux.

Echange sur la durée du chômage :

VNF présente le calendrier actuel du projet : chômage de 120 jours (4 mois) prévu de juillet 2025 à octobre 2025. Ce choix est présenté pour les raisons suivantes :

- Ampleur des travaux nécessitant un arrêt long (3 têtes d'écluse rénovées) ;
- Difficulté à décaler le chômage vers la fin de l'année du fait du risque de crue.

VNF explique qu'à ce stade d'études, il est difficile d'envisager des travaux moins longs. VNF va faire son possible pour compresser les travaux en faisant jouer la concurrence et l'importance du délai dans les conditions d'obtention du marché pour inciter les entreprises à proposer des délais réduits.

VNF assure que, pendant toute la durée des travaux, l'écluse n°3 de 24 mètres sera disponible et permettra d'absorber les flux.

Les usagers pensent que cela ne suffira pas à absorber les flux de bateaux. En effet, les paquebots de croisière en provenance de Vernon empruntent cette écluse. Celle-ci étant très grande, la sassage prend du temps, et engendre parfois près d'une heure d'attente. Certains bateaux auraient même attendu 11 heures que l'écluse se libère.

Les usagers réclament la remise en service de l'écluse de 17 mètres.

VNF confirme que la réouverture de l'écluse 1 de rive est inscrite au programme pluriannuel de travaux de VNF. Cependant il s'agit d'une opération à part entière, pour laquelle il faut le temps de faire des études et les marchés. Des travaux sur l'écluse n°1 en 2025 ne sont absolument

	<p>pas envisageables de ce fait, de même qu'il n'est pas envisageable pour la pérennité de l'écluse n°4 de retarder les travaux prévus en 2025. VNF précise que les différentes maintenances menées sur l'écluse n°4 ces derniers temps n'étaient pas suffisantes pour la maintenir en bon état de service sans maintenance plus lourde. Ces travaux vont permettre une remise en service fiable et sur le long terme.</p> <p>VNF informe également que le scindement des travaux en deux n'est pas envisageable. L'UTI va faire de son mieux pour restreindre la durée du chômage dans la préparation de l'appel d'offres avec les entreprises, mais juge préférable d'engager dans tous les cas l'arrêt de navigation du sas n°4 en 2025 vu les enjeux de fiabilisation.</p> <p>VNF réaffirme son engagement de fiabilisation des grands sas d'écluses du réseau à l'instar des 7 millions investis dans la grande écluse de Bougival pour la fiabiliser.</p>
<p align="center"><b>Poste de Commande Centralisé NORMANDIE</b></p>	<p>Ce poste de téléconduite à Notre-Dame-de-la-Garenne va permettre de superviser les sites de Poses-Amfreville, Notre-Dame-de-la-Garenne et Méricourt.</p> <p>Le choix de NDG s'est fait suivant une logique de regroupement des équipes et de la supervision des trois sites. Il était plus cohérent de prendre le poste de NDG, qui ne demande qu'un réaménagement des locaux et qui est plus centralisé et moins onéreux. Les cabines locales à Amfreville et à Méricourt seront conservées comme poste de conduite en secours si une difficulté apparaît. L'aménagement des locaux du PCC de NDG seront terminés courant juillet 2024.</p> <p>Les nouvelles caméras installées dans la continuité du projet de modernisation, permettent une vue d'ensemble parfaite des ouvrages, sans angles morts, sécurisant de ce fait les bateaux pendant leur passage.</p> <p>Les canaux VHF ont été maintenus ainsi que les numéros de téléphones. Des interphones (bornes SOS) et des hauts parleurs ont été installés, les interphones étant plutôt à destination des usagers non équipés de VHF.</p> <p><u>Prochaine étape</u> : La bascule de tout le matériel numérique de commande locale. Des essais vont être réalisés pendant plusieurs semaines afin de vérifier la fiabilité avant la mise en service. L'objectif est de ne faire ressentir aucun changement côté usagers.</p> <p>Les usagers s'inquiètent de la disparition des éclusiers et des temps d'interventions rallongées avec la mise en place des PCC. VNF confirme que l'organisation et les équipements mis en place ont été définis pour ne pas impacter la qualité de service aux écluses et également de pouvoir intervenir dans les meilleurs délais en cas de besoin.</p> <p>Les usagers demandent des précisions sur le mode de gestion du PCC. VNF répond que 2 agents auront la charge de gérer les 6 écluses du périmètre et la supervision des 3 barrages. La mobilisation d'un troisième agent sera possible en cas de forte affluence. La reprise en main est prévue en 1 heure.</p> <p>Les réseaux de communication entre écluses et PCC sont doublés afin d'éviter une rupture de service et donc tout impact sur la navigation.</p>
<p><b>Projets Tiers</b></p>	<p><i>Présentation par Fabrice PAGE (DTBS / UBS), Benoit JULLIN (EPI 77) et Mohamed El ALAM (ingénieur travaux SOGEA environnement)</i></p> <p>Lors de la précédente remise en peinture, les ouvriers se sont rendu compte de problèmes sur la charpente du pont.</p>

	<p align="center"><b>Pont de Sèvres</b></p>	<p>Une partie des travaux se localise sur les rives et n'impacte donc pas la navigation.</p> <p>Durée des travaux estimée à 12 mois. Impact très faible sur la navigation. Des panneaux de signalisation seront installés sur le pont dans le sens montant vers le pont d'Issy-les-Moulineaux et dans le sens avalant. Le rectangle de navigation montant sera réduit à 41 mètres au lieu de 49 mètres en temps normal. Et dans le sens avalant le rectangle de navigation sera réduit à 45 mètres au lieu de 52 mètres en temps normal.</p> <p>Une guirlande lumineuse sera installée sous les échafaudages pour la visibilité nocturne. Les usagers demandent la plus grande vigilance sur la luminosité afin de ne pas aveugler les conducteurs.</p>
<p align="center"><b>Manifestation Nautiques</b></p>		<p><u>LIFA</u> : Manifestation similaire aux années précédentes. Les temps d'attentes et d'arrêts de navigations ne sont pas encore connus par les organisateurs. Il y aura sûrement un arrêt de navigation dans Paris et un appel à la vigilance sur le reste du tracé. Les arrêts seront certainement entre le pont de Saint Cloud et l'île Saint Louis comme à l'ordinaire.</p> <p><u>TRAVERSEINE</u> : Manifestation de 7h00 à 12h30 prévue dimanche 22 septembre. Les temps d'arrêt de navigation ne sont pas encore connus.</p> <p>VNF informe que depuis l'année dernière, le préfet de Région impose un arrêt de navigation. Coactivité interdite. VNF demandait un appel à l'extrême vigilance mais qui est transformé en arrêt de navigation par le préfet qui a pouvoir de Police de la navigation. Aussi, le dossier va être étudié de près avec les services du préfet pour limiter les incidences sur la navigation.</p>
<p align="center"><b>Point sur les dragages, signalisations, équipements et services aux usagers</b></p>	<p align="center"><b>Dragages</b></p>	<p>Incertitude sur la campagne de dragage car des enjeux écologiques forts et une réglementation stricte sont à respecter. Des zones habituelles de dragage vont aujourd'hui nécessiter des recherches approfondies avec des plongées pour étudier les espèces présentes. Le calendrier plus affiné sera défini en juillet, y compris pour les zones jugées sensibles.</p>
	<p align="center"><b>Entretien et signalisation</b></p>	<p>Dans le môle amont de l'écluse de Suresnes, un arbuste pousse depuis plusieurs années. VNF prévoit de le retirer.</p> <p>Vers l'île du Roule, un mur est submergé au PK 168,700. La remise en place de la signalisation dans ce secteur a été identifiée dans le programme de signalisation.</p> <p>Les usagers réitèrent leur demande de remise en place du poteau radar au niveau du pont de la SNCF. VNF confirme que la SNCF a programmé courant du second semestre la remise en service du poteau. VNF veillera au respect de cette remise en service.</p>
	<p align="center"><b>Equipement</b></p>	<p><u>Changement des lisses de Rouen</u> : En complément les usagers demandent que des échelles, a minima des barres de maintien, soient installées sur le haut du quai pour faciliter et sécuriser la sortie sur les quais. Notamment en haut du quai Jean Moulin.</p>

		<p>VNF rappelle que la limite au domaine fluvial se trouve au PK 242.000 au niveau du Pont Jeanne d’Arc, ensuite passage sur le domaine de HAROPA PORT.</p> <p>Echange avec les usagers sur les quais d’Elbeuf et les quais de Paris de Rouen.</p> <p>VNF prévoit de réparer les quais en très mauvais état mais pas spécialement d’y installer des places d’amarrage. En effet, les coûts de génie civil seraient bien plus importants, sans que le besoin ne ressorte clairement.</p> <p>VNF rappelle aux usagers qu’il existe des places de stationnement à Amfreville-la-Mi-Voie.</p> <p>Les usagers déplorent cependant que le fond ne permet plus aux chargés de pouvoir s’y arrêter. Il faudrait draguer sur près de 500 mètres, du viaduc d’Eauplet jusqu’aux silos (réaliser une bathymétrie pour plus de précisions) et créer un poste à voiture.</p> <p>VNF va étudier la possibilité de draguer à Amfreville-la-Mi-voie sur plusieurs longueurs plutôt que de consolider les quais de Rouen, l’impact financier étant bien différent.</p>
	<p><b>Services aux usagers</b></p>	<p><b><u>Bornes</u></b> : Confirmation de bornes à eaux au niveau de Notre-Dame-de-la-Garenne, au niveau des pieux plutôt qu’au niveau de la zone de dépose véhicule. Il est également demandé par les usagers une borne à eau au niveau du débarcadère de Rolleboise.</p> <p><b><u>Projet de déchèterie</u></b> : Abandon du projet initial de déchetterie d’Amfreville-sous-les-Monts présenté en 2023, du fait des contraintes réglementaires trop importantes.</p> <p>Redimensionnement du projet, avec la mise en place d’un bungalow pour y déposer les déchets huileux et graisseux sur plusieurs sites. L’expérimentation commencerait sur les sites de Amfreville et Bougival, là où les travaux préparatoires paraissent plus faciles à réaliser.</p> <p>En fonction des résultats de l’expérimentation, l’UTI envisagera dans un second temps les sites de Chatou et d’Andrésy en rive gauche de l’écluse n°1.</p> <p>Pour Chatou il y a des travaux de terrassement et de coulage de dalle béton à réaliser, ce qui explique le phasage en 2° temps.</p> <p>Ce projet permettra à terme de collecter plus de déchets en démultipliant les points de collecte et d’offrir un meilleur service sur l’ensemble de l’itinéraire. Les conteneurs à ordures ménagères seront également présents sur les postes. Des bennes DIB pourront également être installées en fonction de l’espace disponible sur site (ex. Bougival).</p> <p>Le lancement est prévu pour fin 2024 – début 2025, les ramassages seront toutes les semaines au début et seront réajustés en fonction des besoins.</p> <p>Des caméras seront installées autour de la box, les riverains ne pourront pas déposer dans les déchetteries, les sites étant déjà fermés au public, clôturés et sécurisés. Des précisions seront apportées ultérieurement en matière d’exploitation de ces équipements.</p> <p><b><u>Point NAVI VNF</u></b> :</p> <p>Explication et présentation des évolutions de l’application : extension aux voies navigables européennes, implémentation des points d’intérêts touristiques.</p> <p>La géolocalisation du téléphone permettra de savoir où se trouvera le signalement.</p> <p>Le mode collaboratif permettra d’aiguiller les demandes et signalements vers la personne concernée pour résoudre le problème.</p> <p>Il y aura un retour possible sur le signalement avec la mise à disposition du mail de l’usager, afin qu’il soit tenu au courant.</p>

		L'objectif pour VNF est d'engager une expérimentation fin 2024 avec certains usagers volontaires.
--	--	---

M. Stéphane BOUSQUET remercie les usagers pour leur participation.

Po/le directeur territorial



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

**Stéphanie PEIGNEY-COUDERC**