

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 Loire Du 21 mai 2025

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

Lieu et date : en visioconférence, le mercredi 21 mai 2025

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	
<u>En Visio :</u> Renaud BROSSARD- Mauges-sur-Loire Clothilde HOLMAN - Sainte Luce sur Loire E. LEMOINE MAULNY - Association sauvegarde Loire Angevine Jean-Christophe LOEZ - 1er Adjoint Mauves sur Loire Mathieu TREBOSC, gérant L.A. KAYAK – Représentant club Kayakiste	<u>En Présentiel :</u> AUGEREAU Hugues - Comité pour la Loire de Demain BIRGAND Jacques – Comité Loire de Demain PASQUEREAU Emmanuel – DDTM44/CISF LE ROCH Michel - DDTM44 / CISF THOUMELIN Frédéric- CFT – CLT VAUCHE Sylvain – CroisiEurope ESPADE Luis – CroisiEurope BICHE Olivier – La Toue de Nantes GAUDUCHON Jean-Guy – Mairie de Le Cellier MARINO Giovanni – Détours en Loire
Représentants de VNF	
GAGNOL Séverine (DTBS/UL) MOREAU Anaëlle (DTBS/UL) FEVRE Bertrand (DTBS/UERDS) SPINER Corinne (DTBS /IR_BC) LERAT Chloé (DTBS / UL)	PEIGNEY-COUDERC Stéphanie (DTBS) GUILLEMETTE Laure (DTBS/SDVE) VALLEE Antoine (DTBS/UL) Pierre-Louis GUILLERMAIN (DTBS/SGVE) Corinne SPINER (DTBS/ DIRCOM) Hanah RANDRIAMIARISAO (Stagiaire, UTI Loire)

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 SOUS PONTS		<i>Travaux sous les ponts :</i> <i>Pont RESAL :</i> Travaux sous la passe navigable pendant plusieurs mois. Les travaux continuent dans les passes non navigables => la fin des travaux est prévue pour le 30 octobre 2025. <i>Pont Anne de Bretagne :</i> Travaux dans le bras de la Madeleine qui vont se poursuivre jusqu'en 2027. La passe est réduite à 25 mètres de large. Le tablier va être élargi. Le nouveau tablier va être posé en aval de l'ancien. Le nouveau tablier sera posé en novembre 2025. 5 à 7 jours d'interruption de navigation sont prévus sous le Pont Anne de Bretagne, le bras de la Madeleine sera fermé courant novembre pendant plusieurs jours. La phase d'abaissement du pont engendrera d'autres interruptions. Les avis à la batellerie seront publiés au fur et à mesure ; le bras de Pirmil, restera navigable pendant les jours d'arrêt dans le bras de la Madeleine. Reprise de la présentation de la sous CLU de 2024 pour rappeler les travaux du pont. <i>Pont Aristide Briand :</i> Un échafaudage sera installé sous la passe navigable. Les usagers demandent un maintien de largeur de 25 mètres minimum. Les travaux vont donc être organisés en deux phases : une pendant laquelle l'échafaudage sera installé en rive gauche puis une autre en rive droite afin de maintenir les 25 mètres demandés. Le tirant d'air sera légèrement impacté pendant les travaux. Les travaux sont prévus d'octobre 2025 à avril 2026 pour limiter l'impact à la navigation. Les usagers et VNF alertent sur le besoin de signalétiques lumineuses de nuit sous le pont pendant les travaux. <i>Pont Clémenceau :</i> Changement des canalisations d'eau avec intervention des cordistes. Ces travaux n'auront pas d'impact sur la navigation. <i>Pont de Mauves sur Loire :</i> Travaux cet été, similaires à ceux conduits les années précédentes. Ces travaux n'auront pas d'impact sur la navigation. Travaux prévus de juillet à septembre 2025. Des inspections régulières sont toujours programmées sous tous les ponts. Les usagers sont invités à s'abonner aux notifications d'Avis à la batellerie : https://www.vnf.fr/vnf/services/avisbat/ Les usagers demandent à nouveau une mise à jour de la mission de mesure des tirants d'airs des ouvrages de la Loire. VNF confirme que ce point sera intégré dans le RPP révisé, prévu pour le deuxième semestre 2025.
PROGRAMME DES TRAVAUX DE RÉÉQUILIBRAGE DU LIT DE LA LOIRE		Rappel de la localisation des secteurs d'interventions. Plan de localisation des trois secteurs. Aujourd'hui les travaux dans le secteur de BELLEVUE, secteur C, se poursuivent. Si les débits et niveaux d'eau de la Loire se maintiennent, les travaux pourraient se terminer fin 2025. TRAVAUX DE REMODELAGE DES EPIS (SECTEUR B) Certains épis ont été remodelés et réduits. Les bancs de sables sont en mouvement et sont encore en train de se stabiliser.

	Secteur entre ANETZ et ANCENIS : les travaux sont presque terminés. Secteur entre ANCENIS et OUDON : de grosses interventions sont à prévoir à la suite d'une année 2024 compliquée en raison des fortes précipitations engendrant des débits trop importants pour réaliser les travaux selon le calendrier prévu. Les travaux vont être réalisés par voie terrestre mais également via des ateliers fluviaux sur ponton et barges. Des traversées de barges sont donc à prévoir. Les usagers seront informés par des avis bats d'appels à vigilance deux semaines avant le démarrage des travaux. En 2025, sauf aléas climatiques importants, les travaux doivent reprendre fin août pour une durée de 12 semaines, le débit de la Loire devant rester sous 400m³/s pour permettre les travaux de remodelage des épis. Des transferts d'enrochements ont été menés en janvier 2025, afin d'être réutilisés pour l'aménagement du duis : 2 convois avec un pousseur et une barge sur une quinzaine de jours pour 3 000 m³ acheminés. Les usagers demandent ce qu'advientra des stocks d'enrochements récupérés pendant la suite des travaux entre Ancenis et Oudon. VNF indique que les stocks seront évacués par camion vers des carrières ou valorisés sur place. Ils ne pourront pas être réutilisés sur le secteur C pour des raisons de calendrier. Fouilles archéologiques : <i>Ile Mouchet</i> : les fouilles se poursuivent cette année avec un début prévu aux alentours de fin août selon les aléas climatiques. Le niveau de la Loire devant être bas afin de permettre d'accéder aux vestiges identifiés. TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT DE L'OUVRAGE DE BELLEVUE (SECTEUR C) Pour rappel, les travaux de 2025 ont pour vocation d'aménager un duis (ouvrage immergé). En 2024, tous les ouvrages connexes ont été réalisés : protections de berges côté Bellevue, le tapis de dissipation d'énergie à la sortie du chenal Nord réalisé en enrochement. Les usagers questionnent sur la végétalisation du bras de Thouaré, celui-ci étant très impacté par le développement de la végétation. VNF indique qu'une fois les épis réduits, aucun chantier de dévégétalisation n'est prévu dans ce bras. Des actions pourront peut-être être envisagées dans une Phase II du Plan Loire. Aléas de chantier : Tous les travaux n'ont pas pu être terminés en 2024 pour des raisons climatiques (débit d'eau trop élevé) mais également à cause de la découverte d'épaves. Cela a conduit au rallongement de la durée des travaux et au report de certaines phases. Un tapis convoyeur sera installé afin de permettre de faire traverser des matériaux d'une taille maximale de 80mm limitant d'autant le recours au transport par camions. La partie qui se rapproche du duis (la Zone d'Optimisation Piscicole) en rive gauche et le duis seront construits cette année (2025). Un rideau de palplanches sera installé à ce niveau afin de créer une étanchéité du sol. Les déblais sont réalisés à la drague hydraulique. Ils sont déposés dans le lit de la Loire au bord du chenal et seront repris par les courants. Des analyses ont été effectuées pour confirmer que ces déblais ne seront pas cause d'une pollution. Ils sont principalement constitués de sable. Le suivi de la qualité des eaux du GIP Loire Estuaire (SYVEL) et le suivi des MES réalisé confirment que ces travaux de dragage n'ont aucun impact sur la qualité de l'eau.
--	--

	SECTEUR DE BELLEVUE : DÉPLACEMENT DU CHENAL EN RIVE DROITE : La construction de l'ouvrage de Bellevue conduit à basculer le chenal Sud vers le Nord. Le chenal Sud sera utilisable jusqu'à la fin juin 2025, avant le basculement vers le chenal Nord. Le balisage final est en cours d'installation, le premier pieu a été battu le 21 mai. Le chenal Nord sera ensuite ouvert à la navigation. Pendant le chantier, les conditions de passage garantissant 1 m d'eau seront particulièrement réduites et centrées autour de la marée haute. Lorsque les travaux seront achevés, le passage sera possible entre 1h30 après la basse mer à Bellevue et 3h avant la basse mer suivante. CroisiEurope interroge sur les conditions de navigation. En quittant l'escale d'Ancenis aux horaires de croisières, le bateau arrive à PM+4h à Bellevue, pendant la période d'infranchissabilité. Quelles solutions sont envisagées ? VNF confirme que pendant la période de travaux, la fenêtre de franchissabilité est très réduite. Elle sera de nouveau élargie à l'achèvement des travaux. Une période d'infranchissabilité du chenal Nord sera toutefois maintenue en configuration définitive (a priori aux environ de -3h avant la basse mer à +1h30 après la basse mer, en cours d'affinage). Des études de trajectographies ont été réalisées en collaboration avec les pilotes du Loire-Princesse et montrent que compte-tenu de la présence de dénivelés, de zones de vitesses de courants complexes et de période où la hauteur d'eau à la sortie du chenal Nord sera inférieure à 1m, la navigation ne sera pas possible en tout temps, en dessous de 600 m3/s. Présentation du projet de balisage du chenal Nord : Le balisage du chenal Nord comprend des bouées de type « trackless », équipées d'un écho radar au bout d'une chaîne de 5 mètres accrochée sur un pieu court afin de limiter la divagation de la bouée, ainsi que des pieux longs. Les bouées sur pieux courts doivent permettre de limiter l'impact visuel. La largeur minimale du chenal nord sera de 60 mètres. La largeur du Loire Princesse étant de 15.30m, cela correspond au maintien d'un chenal représentant 4 fois la largeur du bateau le plus large bateau navigant sur le secteur, correspondant aux normes du secteur. Une largeur supérieure sera maintenue à la sortie du chenal pour garantir un espace de manœuvre. Les pilotes du Loire-Princesse s'inquiètent de toucher les pieux en cas de mouvement imprévu du bateau ou de fort coup de vent (voie d'eau possible) et particulièrement les pieux courts qui pourraient représenter un danger fort (effet « ouvre-boîte » sur la coque du bateau). Note post-réunion : Suite à ces échanges, VNF a décidé de suspendre le principe d'amarrage de bouées sur pieu court et de laisser un système de pieux longs pour baliser le chenal Nord, après concertation avec la commune de Sainte Luce-sur-Loire. Les passages du Loire-Princesse suite à la bascule du chenal au Nord montrent toutefois que la sortie aval du chenal reste assez étroite, malgré un premier élargissement. Des réflexions sont en cours pour essayer d'élargir encore davantage cette sortie et donner plus de marge de manœuvre au bateau. VNF rappelle la présence de zones de mouillage en amont et en aval de la zone afin de permettre aux bateaux d'attendre le bon moment pour franchir le passage de Bellevue. CroisiEurope, pour le Loire Princesse, s'inquiète de ses capacités d'évacuation en cas d'incendie si celui-ci se trouve dans une zone de mouillage sans infrastructure de débarquement. VNF confirme qu'il faut réaliser des plans d'évacuation avec le SDIS afin d'étudier les possibilités et prévenir les instances de sécurité des protocoles mis en place. VNF ne peut pas répondre aujourd'hui à ce besoin de stationnement permettant le débarquement pour le Loire princesse. En fonction du retour d'expérience suite aux premiers temps de navigation dans le nouveau chenal, des mesures d'adaptation pourront être envisagées.
--	---

	Les usagers professionnels s'interrogent sur le débit de la Loire à la fin de la construction du duis. L'effet hydraulique devrait permettre de remonter le niveau d'eau à basse mer de 1,80 mètres en amont immédiat de l'ouvrage. O. BICHE demande quelle hauteur d'eau sera disponible à marée basse à Bellevue. G. MARINO s'interroge sur la compatibilité des horaires de passage à Bellevue avec les horaires de franchissement de l'écluse St Félix à Nantes (3h avant et 3h après la marée haute).
RÉVISION DU RPP	Présentation des principales évolutions proposées par VNF dans le RPP : La révision du RPP intégrera une mise à jour des hauteurs libres sous ponts. Une consultation formelle sera organisée auprès des usagers. Des documents seront envoyés au 2^{ème} semestre 2025 (<i>période revue post-réunion, compte-tenu des échanges sur les zones de vitesse</i>). Les usagers auront accès à l'ensemble des documents relatifs à la révision. Ensuite, un arrêté préfectoral sera pris pour fixer le nouveau RPP. Pour la zone de Bellevue un arrêté préfectoral spécifique sera pris pour la phase chantier, afin de préciser les conditions de passage dans le chenal nord. VNF précise que seules les hauteurs libres les plus contraignantes seront indiquées dans le RPP (pleine mer et débit de 3000 m3/s en aval du pont de Mauves et 2630 m3/s en amont). Les différentes hauteurs libres calculées selon les débits ne seront pas affichées dans le RPP mais pourront être données aux usagers au besoin. Modification des vitesses dans le RPP : Dans le RPP actuel, elles étaient de 20km/h dans le chenal, 70km/h en zone de navigation rapide et 6km/h en approche des ponts. Le nouveau RPP prévoira l'obligation de la VHF pour tous les bateaux. Zones de vitesses autorisées : Des usagers du Cellier et la Mairie alertent sur les gênes engendrées notamment le dimanche par des pratiques excessives de jet ski et de ski nautique, notamment en dehors des zones autorisées. Ils souhaiteraient des panneaux spécifiques pour délimiter les zones de vitesses ainsi qu'un flyer à diffuser. VNF confirme que la Brigade fluviale doit être informée de ces pratiques de façon systématique ainsi que les mairies. Les zones de navigation rapides seront bien spécifiées dans le nouveau RPP. VNF propose également de travailler avec les communes pour une communication adaptée dans les territoires concernées (affichage aux cales, et dans les bulletins municipaux). VNF rappelle également que les horaires particuliers sont en place pour mieux cadrer les activités. L'association Sauvegarde Loire Angevine demande si VNF s'est concerté avec les gestionnaires des RPP Vienne et Maine voisins afin d'homogénéiser les textes. La DDTM 44 demande aux différents gestionnaires de cours d'eau de se rapprocher du CISF en DDTM en amont de la révision de leurs RPP afin d'homogénéiser. Le CLD invite VNF à convier le grand port Maritime de Nantes Saint Nazaire aux sous CLU Loire car la Loire aval dépend du Port. VNF et DDTM 44 précisent qu'il y a des Commissions Nautiques Locales (CNL) organisées sur la partie aval de la Loire et que le GPMNSN est bien convié à la sous-CLU Loire.

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