

Débat Public
Petite Seine
GRAND GABARIT

4. VNF prévoit la construction de 2 nouvelles écluses à JAULNES et COURCEROY : le stationnement est limité à l'amont et à l'aval de chaque ouvrage à une seule place : aucun éclairage ni possibilité de débarquer un véhicule ne figure au dossier ni même la simple réception des déchets : c'est dire le peu d'intérêt du maître d'ouvrage pour répondre aux besoins des familles batelières.

5. Le bassin de virement des bateaux à BRAY est prévu d'être maintenu à l'entrée de l'ancien chenal à l'amont de l'ancienne écluse de Bray. Les bateaux doivent alors reculer jusqu'au port de BRAY/SEINE sur environ un kilomètre : cette manœuvre est rendue très délicate lorsqu'il y a du courant provoqué par une crue. Il faut donc prévoir un nouveau bassin de virement soit à l'amont du port ou au droit de celui-ci (nous informons le débat public que cette demande a déjà été formulée à VNF à plusieurs reprises dans le cadre des commissions locales des usagers, sans obtenir le moindre résultat).

EN CONCLUSION :

La réalisation d'une section de voie navigable est un investissement qui est fait pour une très longue durée, de l'ordre d'un siècle minimum. Le scénario N°3 nous paraît être un bon compromis, mais ce serait une lourde erreur de vouloir le réaliser à l'économie.

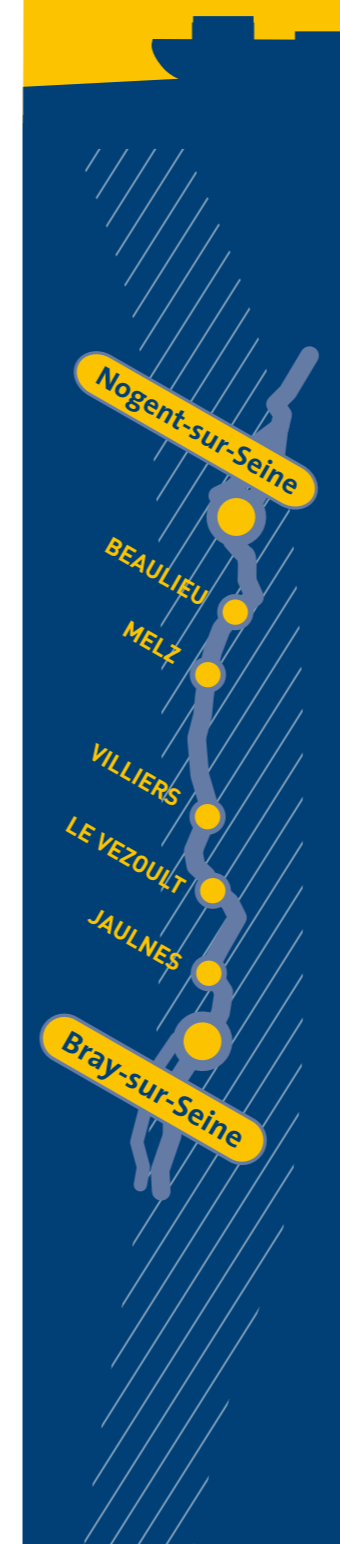
La Directive Ministérielle nous paraît tout à fait appropriée tant pour les largeurs de sections, les profondeurs, les hauteurs libres sous les ponts, les largeurs des passes de pont, les rayons de courbes...

Il nous apparaît essentiel qu'elle soit au moins respectée pour garantir des conditions d'exploitation commerciales les plus régulières qui soient et éviter les dégradations précoces des berges qui se traduiraient par des coûts de maintenance et de remise en état sans commune mesure avec le coût initial d'un ouvrage réalisé dans les règles de l'art et conçu pour durer : c'est le sens des recommandations Ministérielles.

Les transporteurs que nous sommes seront très vigilants à la réalisations des demandes exposées ci-dessous

Le 29 Janvier 2012
Pour les membres du bureau de LA GLISSOIRE

Le Président, Daniel CLAEYS.



SYNDICAT PROFESSIONNEL DE LA BATELLERIE ARTISANALE

Le Syndicat LA GLISSOIRE regroupe 25% des Artisans bateliers dont un nombre important d'exploitants de la vallée de la Seine.

Dans le dernier quart de siècle, le nombre de bateliers artisans est passé de 8000 à 800 : cet effondrement est essentiellement lié à l'état déplorable des voies d'eau en France et au quasi abandon du réseau « Freycinet » âgé de deux siècles. Il est resté dans son gabarit d'origine pendant que le transport routier se développe au quotidien sur un réseau qui bénéficie de financements sans commune mesure avec les budgets lamentables affectés aux voies navigables et qui n'ont même pas permis ces vingt dernières années de maintenir le réseau en état.

Aujourd'hui, le Grenelle de l'environnement affirme vouloir développer la part modale du fluvial : pour y parvenir, il est incontournable d'amener le réseau à un gabarit suffisant et performant pour permettre d'offrir des services attractifs au tissu industriel en garantissant aux exploitants des ressources suffisantes leur permettant de maintenir le matériel au niveau de qualité requis et d'assurer un statut social digne de ce nom pour les bateliers.

Ces réflexions amènent naturellement le syndicat LA GLISSOIRE à mesurer tout l'intérêt que présente le projet trop longtemps différé de mise à un gabarit supérieur de la Haute Seine. Il va au moins créer les conditions pour fidéliser les utilisateurs du fluvial dans le secteur, voire pour en trouver de nouveaux.

Pour tenir compte des difficultés de liaisons résultant de l'itinérance de notre profession, merci d'adresser le courrier en double exemplaire :

Mr Daniel CLAEYS -Président - BP 1 - 77130 MAROLLES SUR SEINE
Mail : calimero-fluvial@hotmail.fr

Mr Jacques DELHAY - secrétaire - 1158 Chemin du halage - 59500 DOUAI
Mail : ms.esmeralda@proximus.be

Les différents scénarios proposés :

Le bureau de La Glissoire rejette les hypothèses 1 et 2 qui manquent de cohérence avec les aménagements de la Seine entre Paris et Montereau et maintiennent Nogent avec une desserte réduite. Ils n'offrent par ailleurs qu'une infime amélioration de la capacité de tonnage pour les exploitants.

Les hypothèses 4 et 5 n'auraient de raison d'être que dans le cadre d'un réaménagement de la Seine amont et de la traversée de Paris, ce qui ne semble pas à l'ordre du jour.

L'hypothèse N°3 retient toute notre attention : elle est en cohérence avec les conditions de navigation jusque Paris et pour la traversée et offre un potentiel de développement fort intéressant en regard des coûts prévisionnels d'investissement.



Ce scénario N° 3 est cependant illogique sur plusieurs points :

D'une façon générale, le projet tel qu'il est présenté ne respecte pas les directives du Ministère de l'équipement données par la Circulaire 76.38 modifiée par la circulaire 95.86 du 6 Novembre 1995 relative aux caractéristiques des voies navigables nouvelles :

1. Il est prévu la reconstruction de 4 ponts ou passerelles avec une hauteur libre (Tirant d'air) de 5m25 : c'est la hauteur conventionnelle minimum pour passer avec 2 rangs de conteneurs. Or, aujourd'hui, avec l'arrivée de nouvelles générations de conteneurs (high cube), c'est d'une hauteur libre de 5m80 dont il faut parler.



La moindre des dispositions serait de prévoir 5m80 au dessus des PHEN (Plus hautes eaux navigables) pour assurer le passage sans restriction de hauteur y compris en temps de crue pour éviter les pertes de tonnage.

S'agissant d'ouvrages neufs, et connaissant les perspectives de développement des trafics conteneurs, il apparaît raisonnable de se donner une marge de sécurité

qui n'entraîne pas un surcoût notoire : nous signalons au débat public que dans la réunion de concertation du 29/03/2010 d'avant projet, les usagers avaient déjà soumis cette réflexion. Mr VERDEAUX du comité de pilotage estimait, lorsqu'une reconstruction de ponts est nécessaire, qu'elle devait être envisagée avec une hauteur libre de 7.00m : ceci nous paraît sérieux et correspond aux directives Ministérielles pour la classe V.

2. L'étude réalisée par le CETMEF pour le passage du pont de port Montain situé en sortie de courbe a conduit le maître d'ouvrage à prévoir des aménagements inadaptés qui ne tiennent pas compte des effets du courant qui imprime sur le site une dérive importante en cas de crue ! Il faut absolument reconstruire le pont sans pile : elle présente un risque d'avaries importantes pour des bateaux de grande longueur.



3. Dans le débat public, la population riveraine est inquiète à juste raison pour l'érosion des berges provoquée par le passage de plus gros bateaux. VNF prévoit le creusement de la rivière à 3.20m (soit 40 cms de pied de pilote entre le fond du fleuve et celui des bateaux chargés à un enfoncement de 2m80) : il est indispensable de creuser le chenal à 4m minimum pour réduire les courants latéraux et les effets de

ressac qui sont d'autant plus destructeurs que la section de la voie est réduite, notamment en profondeur. Il faut noter que les directives ministérielles fixent le pied de pilote à un minimum de 1m00.