

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Voies navigables de France

DTRS



PROGRAMME D'OPÉRATION

Création d'un appontement pour péniches-hôtels à Verdun-sur-le-Doubs

Version	Date	Modifications apportées
VF	24/10/2024	Version validée

1	Contexte	3
1.1	Contexte général.....	3
1.2	Etudes réalisées.....	3
2	LOCALISATION ET PRESENTATION DU SITE.....	3
2.1	Localisation	3
2.2	L'ancien débarcadère.....	4
2.3	Hydrologie	5
3	Besoins.....	5
3.1	Besoin principal.....	5
3.2	Demande de la maîtrise d'ouvrage	6
4	CONTRAINTES.....	7
4.1	Contraintes réglementaires.....	7
4.1.1	Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)	7
4.1.2	Plan Local d'Urbanisme	8
4.1.3	Contraintes architecturales	8
4.1.4	Contraintes environnementales	8
4.2	Contraintes techniques	9
4.2.1	Péniches-hôtels utilisatrices du futur appontement	9
4.2.2	Contraintes liées à l'usage et à l'exploitation de la voie d'eau	9
4.2.3	Gestion des matériaux extraits.....	9
4.2.4	Contraintes de travaux simultanés.....	10
4.2.5	Régime du cours d'eau - protection contre les inondations.....	10
4.2.6	Respect de la qualité des eaux pendant les travaux	10
4.2.7	Contraintes d'accès chantier.....	10
5	EXIGENCES.....	10
5.1	Démarche qualité	10
5.2	Respect des coûts objectifs	11
5.3	Limitation des coûts d'entretien et de maintenance	11
6	ORGANISATION-PLANNING-COUTS	11
6.1	Présentation des intervenants	11
6.2	Calendrier prévisionnel	11
6.3	Enveloppe prévisionnelle et financement	12

1 CONTEXTE

1.1 Contexte général

L'opération vise à créer un appontement pour le stationnement de courte durée de deux péniches-hôtels de gabarit Freycinet à couple, avec services à terre, sur la commune de Verdun-sur-le-Doubs.

La Saône et les canaux adjacents sont des lieux d'échange culturels et touristiques présentant une forte attractivité auprès des tours opérateurs.

Le développement du trafic fluvial –passagers- sur le bassin Rhône-Saône entraîne une augmentation du besoin de stationnement pour les bateaux à passagers relevant de la flotte des « péniches-hôtels » de type Freycinet, avec la nécessité de créer de nouveaux appontements sur l'axe à grand gabarit.

Les besoins en appontements répondent également aux enjeux économiques et de sécurité liés au développement de la voie d'eau.

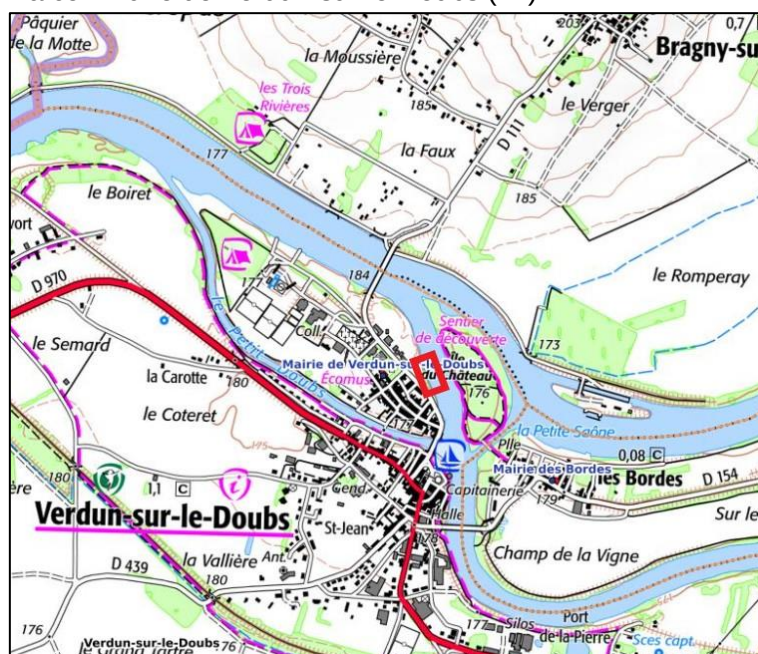
1.2 Etudes réalisées

- 2024, relevé bathymétrique, VNF
- 2024, Etudes préalables appontement péniches-hôtels Verdun sur le Doubs, GROMA INGENIERIE

2 LOCALISATION ET PRESENTATION DU SITE

2.1 Localisation

Le projet est situé sur la commune de Verdun-sur-le-Doubs (71).



Il remplacera l'ancien débarcadère présent sur le site.



Figure 2 : Localisation du projet et contexte local (Géoportail)



Figure 3: Vue sur le site projet

2.2 L'ancien débarcadère

L'ancien débarcadère se compose de deux pieux principaux Φ 325 mm, d'un pieux de renfort amont Φ 220 mm (relié au pieu principal amont par deux IPN) et d'une plateforme en béton armé d'environ 2.30 x 2.80 m (cote supérieure :173.66).



Figure 4 : Vue sur l'ancien débarcadère : plateforme et duc d'Albe aval

2.3 Hydrologie

Les niveaux d'eaux caractéristiques sont les suivants :

RN : 172.06 m NGF

RNPC : 176.92 m NGF

Q10 : 178.80 m NGF

Q100 : 179.97 m NGF

3 BESOINS

3.1 Besoin principal

L'appontement doit permettre le stationnement de courte durée de deux péniches-hôtels de gabarit Freycinet (38.5 m) à couple.

Etant donné la flotte actuelle des péniches-hôtel susceptibles d'utiliser l'appontement, il pourra être aussi utilisé par des péniches-hôtels de longueur inférieure, allant jusqu'à 31 m.

Les péniches-hôtels utiliseront leur propre passerelle pour débarquer.

L'appontement sera utilisé durant la saison touristique, de début avril et à fin octobre.

L'accès à l'appontement sera sécurisé.

Un cheminement sécurisé et adapté aux personnes à mobilité réduite reliera l'accès à l'appontement et la voie d'accès à la rampe de mise à l'eau.

Les péniches-hôtels bénéficieront de services à terre avec la fourniture d'eau potable et d'électricité. VNF étudie la possibilité de confier la gestion et l'exploitation à l'office de tourisme de Verdun sur le Doubs.

L'installation doit permettre l'accostage de péniches-hôtel de gabarit Freycinet jusqu'au niveau RNPC. Les ducs d'Albes resteront visibles à la crue centennale.

L'ancien débarcadère sera déconstruit.

L'implantation de l'apportement permettra la mise en place éventuelle d'un second stationnement à couple. Ce second stationnement, qui ne fait pas partie de la présente opération, serait dans l'alignement du premier et aurait les mêmes caractéristiques.

3.2 Demande de la maîtrise d'ouvrage

Le contenu des missions est précisé dans l'Annexe du CCP.

En phase étude, il est demandé au titulaire de la MOE de consolider et dimensionner une solution technique basée sur la solution développée à l'issue des études préalables.

Cette solution technique repose sur la mise en œuvre de :

- deux ducs d'Albes avec bollards,
- d'un quai formé d'une plateforme en aluminium fondée sur pieux,
- d'un accès piéton vers ponton sécurisé formé d'une partie plateforme en aluminium fondée sur pieux et d'un cheminement en béton
- d'une borne d'alimentation électrique et d'alimentation en eau potable, située hors crue Q10 utilisable avec rallonges standards par les exploitants de péniches hôtel, avec système de gestion à définir avec le futur gestionnaire.

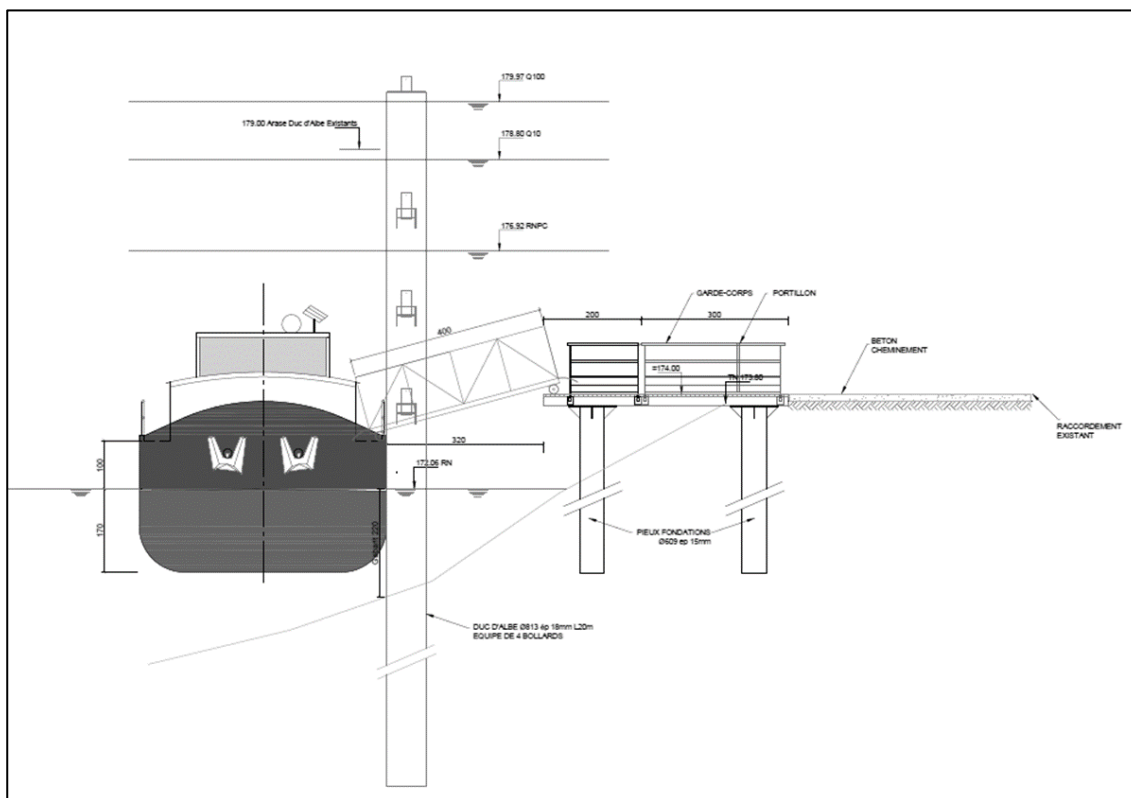


Figure 5 : Coupe solution études préalables (GROMA INGENIERIE)

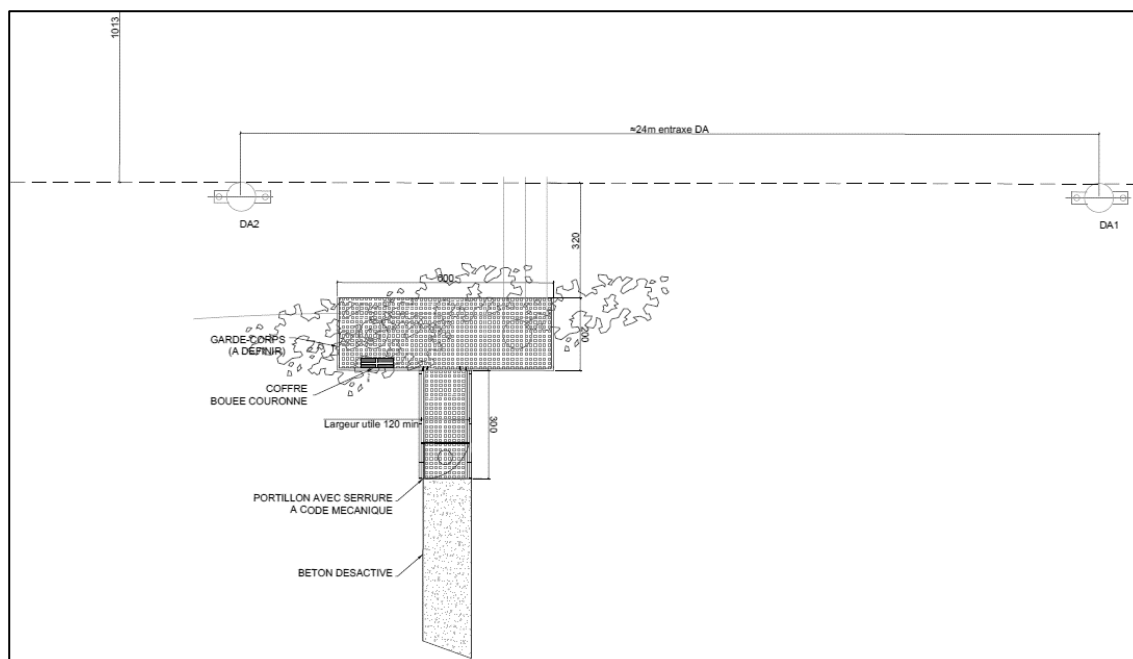


Figure 6 : Vue en plan solution études préalables (GROMA INGENIERIE)

Le MOE devra définir les investigations complémentaires à mener nécessaires à la conduite de ses missions et établir l'intégralité des cahiers des charges.

Les cahiers des charges techniques devront permettre au maître d'ouvrage de consulter les entreprises dans les règles fixées par le CCP.

Le titulaire devra intégrer dans les cahiers des charges l'ensemble des éventuelles remarques du maître d'ouvrage.

4 CONTRAINTES

Les principaux textes réglementaires sont cités à titre indicatif et la liste devra être mise à jour par le maître d'œuvre suivant les travaux retenus.

4.1 Contraintes réglementaires

Afin d'appréhender les impacts des projets, le maître d'œuvre devra intégrer au contenu de sa mission la nécessité de connaître les caractéristiques des milieux en place et d'en apprécier les contraintes urbanistiques et environnementales.

4.1.1 Le Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI)

Le règlement du Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Saône – Secteur de la confluence Saône-Doubs, approuvé par arrêté préfectoral le 22 mars 2019 et le zonage associé sont disponibles sur internet :

<https://www.saone-et-loire.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Risques-naturels-et-technologiques/Les-Plans-de-Prevention-du-Risque-Inondation-PPRI/Verdun-sur-le-Doubs>

Les aménagements étudiés devront respecter le règlement en vigueur et notamment le chapitre II «

REGLEMENTATION DE LA ZONE ROUGE » précisant les interdictions, autorisations et prescriptions liées au site d'étude.

4.1.2 Plan Local d'Urbanisme

Le MOE devra définir si les travaux sont concernés par le PLU de la commune. Le cas échéant, le MOE devra réaliser les démarches réglementaires qui y sont liées.

4.1.3 Contraintes architecturales

Le projet ne fait pas partie de zones réglementaires liées à l'architecture ou au patrimoine.

4.1.4 Contraintes environnementales

4.1.4.1 Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA)

Les travaux consécutifs au programme seront réalisés dans le lit mineur de la Saône. De fait, ils pourront avoir des incidences sur le fleuve.

Le présent projet est soumis à une rubrique au titre de la Loi sur l'eau et les milieux aquatiques (LEMA) :

- Rubrique 3.1.2.0

Rubrique 3.1.2.0

Installations, ouvrages, travaux ou activités conduisant à modifier le profil en long ou le profil en travers du lit mineur d'un cours d'eau, à l'exclusion de ceux visés à la rubrique 3.1.4.0, ou conduisant à la dérivation d'un cours d'eau.

1. Sur une longueur de cours d'eau supérieure ou égale à 100 m : (A) [projet soumis à autorisation](#)
2. Sur une longueur de cours d'eau inférieure à 100 m : (D) [projet soumis à déclaration](#)

Le lit mineur d'un cours d'eau est l'espace recouvert par les eaux à pleins bords avant débordement.

Arrêtés de prescriptions

- [Arrêté DEVO0770062A du 28/11/2007](#) [🔗](#) fixant les prescriptions générales applicables aux installations, ouvrages, travaux ou activités soumis à déclaration en application des art. L214-1 à L214-6 du code de l'environnement et relevant de la rubrique 3120 (2°) de la nomenclature annexée au tableau de l'art. R214-1 du code de l'environnement modifié.

Le MOE devra réaliser le dossier de déclaration ainsi que les démarches réglementaires qui y sont liées.

Evaluation environnementale

Selon la nomenclature du code de l'environnement (article R122-2), le projet est soumis à un formulaire cas par cas (rubrique 9.d - Zone de mouillage et d'équipements légers). Il est attendu du MOE de remplir le formulaire et de répondre aux éventuelles prescriptions de l'autorité environnementale.

4.1.4.2 Habitats et espèces protégées

Le Code de l'Environnement (articles L411-1 et L411-2) protège à la fois :

- les individus d'espèces protégées (contre la destruction, capture, perturbation intentionnelle...),
- les habitats de repos et de reproduction d'espèces protégées.

Le MOE devra identifier :

- Les enjeux "habitats et espèces protégées" du site
- Les impacts du projet sur ces enjeux
- Les mesures nécessaires d'évitement, de réduction et éventuellement de compensation des impacts du projet.

Le MOE devra être force de proposition dans les mesures d'évitement et de réduction afin de limiter les impacts résiduels du projet. Si des impacts résiduels devaient tout de même être envisagés, le MOE devra proposer les mesures compensatoires nécessaires à la réalisation du projet dans le respect de la réglementation.

Le MOE devra réaliser l'ensemble des démarches réglementaires nécessaires afin d'obtenir les autorisations des services de l'Etat.

4.1.4.3 Zone Natura 2000

Les travaux ne sont pas situés en zone Natura 2000.

4.2 Contraintes techniques

4.2.1 Péniches-hôtels utilisatrices du futur appontement

Le MOE devra s'assurer que les installations permettent d'accueillir les péniches-hôtels utilisatrices du futur appontement.

Au stade des études préliminaires, cinq péniches-hôtels ont été identifiées, avec certaines caractéristiques variables, notamment :

- longueurs comprises entre 31m et 39 m ;
- francs-bords compris entre 1.10m et 1.70 m ;
- passerelles situées à l'avant ou au centre du bateau.

La localisation de la borne eau-électricité devra se faire en concertation avec les futurs utilisateurs.

4.2.2 Contraintes liées à l'usage et à l'exploitation de la voie d'eau

Le projet étudié ne devra pas gêner la navigation (emprise du chenal navigable et utilisation de la rampe de mise à l'eau) tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Les fluctuations du Doubs en cas de crue sont importantes sur le site (marnage supérieur à 6 m). Il n'est cependant pas prévu l'exploitation, à savoir l'embarquement ou le débarquement de passagers, en période de crue.

Les différents niveaux d'eau dimensionnant pour l'installation devront être consolidés par le MOE en relation avec le MOA.

Les modalités de réalisation de l'appontement devront tenir compte des fluctuations du niveau d'eau.

4.2.3 Gestion des matériaux extraits

La gestion des matériaux extraits devra être étudiée par le maître d'œuvre.

4.2.4 Contraintes de travaux simultanés

Le maître d'œuvre tiendra compte dans ses projets, des travaux qui seraient susceptibles d'être réalisés dans ou à proximité de l'emprise de ses études. Il effectuera toute démarche préalable de recherche en ce sens.

4.2.5 Régime du cours d'eau - protection contre les inondations

Les travaux devront être menés de manière à avoir le moins d'impact possible en période de crue, afin de ne pas aggraver l'effet des inondations.

A ce titre, les travaux et leur phasage respecteront les prescriptions du service chargé de la police de l'eau.

L'impact sur la ligne d'eau en amont des ouvrages de chantier susceptibles de gêner l'écoulement des crues devra être évalué si nécessaire.

4.2.6 Respect de la qualité des eaux pendant les travaux

Aucun rejet dans les plans d'eau ne seront autorisés pendant la réalisation des travaux.

Toutes les précautions d'organisation des chantiers devront être prises pour éviter les pollutions accidentelles et limiter au maximum les impacts sur les milieux, notamment en ce qui concerne :

- le stockage des hydrocarbures ;
- les travaux de levage ou de démolition ;
- les travaux de génie civil et de bétonnage (réalisation de manière à éviter tout déversement de laitance dans le milieu naturel) ;
- la conformité des matériels ;
- l'évacuation des déchets (mise en décharge agréée par le maître d'œuvre et au fur et à mesure de l'avancement des chantiers) ;
- les travaux dans le lit mineur ;
- la gestion des déchets ;
- le suivi des MES.

4.2.7 Contraintes d'accès chantier

Les études devront permettre de déterminer les accès chantier ainsi que l'acheminement des matériels et matériaux nécessaires à la réalisation des travaux. Ces accès devront prendre en compte l'ensemble des contraintes du site, y compris d'un point de vue environnemental.

5 EXIGENCES

5.1 Démarche qualité

Dans le cadre de la circulaire VNF en date du 9 mai 2017 relative à l'élaboration, à la démarche qualité et à l'approbation des projets d'investissement sur le réseau des voies navigables confié à Voies navigables de France, une démarche qualité interviendra tout au long de l'opération.

Un contrôle qualité intégré est prévu à toutes les phases d'études. Ce contrôle intégré se traduit par la consultation formalisée des différents services de VNF, ainsi que de prestataires extérieures (partenaires, usagers, AMO, ...).

Le maître d'œuvre devra donc intégrer les exigences résultant de cette démarche qualité au contenu de sa mission.

5.2 Respect des coûts objectifs

Le concepteur de l'ouvrage devra s'attacher à respecter l'ensemble des fonctionnalités attendues des futurs ouvrages ainsi que les contraintes identifiées. Il s'assurera cependant d'optimiser le coût financier de l'opération.

5.3 Limitation des coûts d'entretien et de maintenance

La conception et les choix opérés quelle que soit la solution, doivent réduire au maximum les frais d'entretien et de maintenance une fois les ouvrages en service.

6 ORGANISATION-PLANNING-COUTS

6.1 Présentation des intervenants

La Maîtrise d'Ouvrage est assurée par la Direction Territoriale Rhône Saône de VNF.

La direction du Développement de la DTRS assure la maîtrise d'ouvrage stratégique de l'opération.

L'unité Ingénierie de la DTRS assure la maîtrise d'ouvrage opérationnelle et est en charge de la bonne exécution et de la qualité technique, administrative, financière et organisationnelle de l'opération. Elle assure notamment le pilotage de la maîtrise d'œuvre.

L'Unité Territoriale d'Itinéraire Grande Saône la Direction territoriale Rhône Saône intervient en tant que représentant territorial de VNF et exploitant de la voie d'eau.

Suivant les besoins, l'équipe de Maitrise d'Ouvrage pourra être complétée par des AMO (contrôleur technique, ...).

Conformément aux directives VNF relatives aux opérations d'investissement et s'agissant d'études de travaux faisant appel notamment à des technicités spécifiques (génie civil, hydraulique, architecturale et intégration paysagère), il a été retenu de faire réaliser la conception et le suivi de l'exécution de cette opération par un maître d'œuvre externe à VNF pouvant regrouper l'ensemble de ces technicités et facilitant l'obtention d'une vision globale de ces différents aspects de l'opération.

Les services de l'État seront associés dès les phases de conception afin d'intégrer leurs préconisations dans l'élaboration du projet.

Le titulaire devra associer le plus en amont possible le futur gestionnaire (en cours de définition) de la borne d'alimentation électrique et d'alimentation en eau potable à la conception de celle-ci.

6.2 Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

	2024		2025				2026			
	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4
Conception										
Consultation travaux										
Travaux										

L'objectif du MOA de mettre cet équipement en exploitation durant la saison 2026.

6.3 Enveloppe prévisionnelle et financement

L'enveloppe financière affectée aux travaux est de 300 000€ HT, soit 360 000 € TTC, valeur 2024.

L'opération est financée sur les ressources propres de VNF avec cofinancements (FNADT, région, collectivité ?).