

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Voies navigables de France

Direction territoriale Rhône-Saône



Programme d'opération
Poste d'attente en amont de l'écluse de Rochetaillée

Version	Date	Modifications apportées
0	29/07/2025	Version initiale UI
1	12/09/2025	Version suite contrôle interne
finale	22/10/2025	Version suite contrôle externe

SOMMAIRE

Table des matières

1. Contexte.....	3
1.1. Contexte.....	3
1.2. Localisation et présentation du site	3
2. Besoins	4
3. Contraintes	5
3.1. Contraintes environnementales	5
3.2. Contraintes techniques	5
4. Exigences	5
4.1. Démarche qualité	6
4.2. Maintenance ultérieure	6
4.3. Conditions hydrauliques à prendre en compte	6
4.5. Respects des coûts objectifs.....	6
5. Organisation de l'opération – Planning – Coûts	6
5.1. Présentation des intervenants	6
5.2. Calendrier prévisionnel.....	7
5.3. Enveloppe prévisionnelle et financements	7

1. Contexte

1.1. Contexte

L'écluse de Rochetaillée sur Saône située sur la Grande Saône au PK 17+080 permet le franchissement du barrage de Couzon.

A l'amont de l'écluse des postes d'attente sont présents afin de permettre aux bateaux de fret, ainsi qu'aux bateaux de plaisance de pourvoir stationner le temps de rentrer dans l'écluse. Des ducs d'Albe en palplanches sont positionnés en rive gauche afin de permettre le stationnement des bateaux de fret. Un ponton flottant en aluminium, aussi situé en rive gauche, permet le stationnement des bateaux de plaisance (plan joint en annexe).

Le 07.04.2024, un bateau chargé de 2500t de blé, a raté l'entrée de l'écluse de Rochetaillée sur Saône occasionnant d'importants dégâts.

En approchant de l'écluse de Rochetaillée sur Saône (à l'amont), le bateau s'est mis en travers et a détruit le ponton d'attente plaisance amont (PK17.35) en rive gauche et a touché à priori 3 ducs d'Albe. Deux ducs d'Albe (à l'amont et à l'aval) sont clairement identifiés comme non utilisables, on ne connaît pas les potentiels dégâts sur la structure du troisième Duc d'Albe (au centre). Le ponton, ainsi que sa passerelle d'accès, sont hors service. Ils ont été déposés.

Un ponton provisoire a été mis en place pour la plaisance.

1.2. Localisation et présentation du site

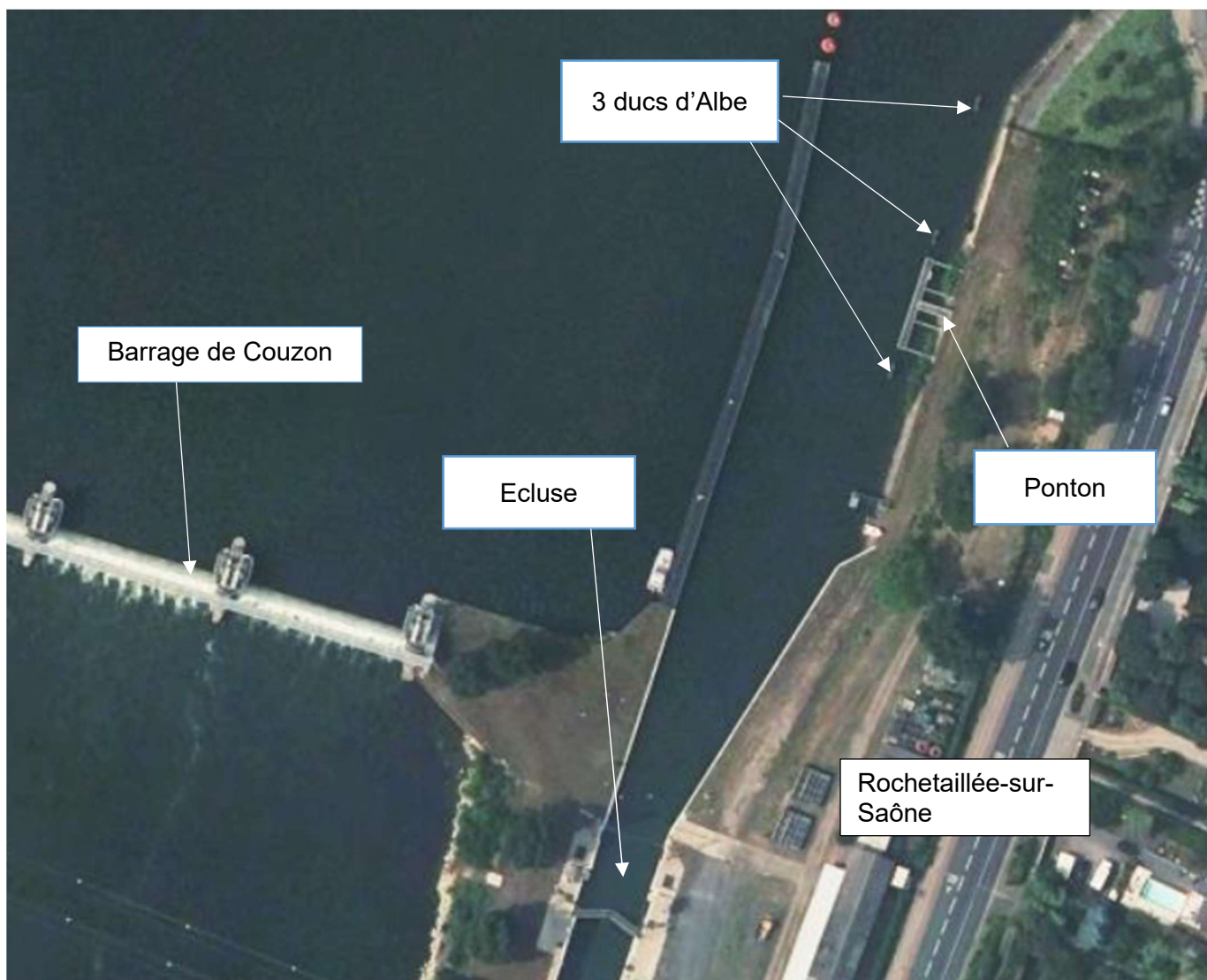


Figure 1: Localisation du projet (source géoportail)

2. Besoins

VNF a la charge de la remise en état ou du remplacement des équipements, conformément aux normes d'usage en vigueur à la date des travaux, et avec des matériels répondant strictement aux mêmes besoins que ceux existants.

À ce titre, un maître d'œuvre accompagnera VNF afin de documenter de manière rigoureuse les dommages résultant du sinistre, la reprise des désordres faisant l'objet par la suite d'un remboursement auprès de l'armateur et de l'assurance du bateau.

Les ouvrages concernant l'amarrage des bateaux de fret devront être dimensionnés afin de répondre à une classe de voie navigable de type Vb. Les ouvrages concernant la plaisance devront permettre l'amarrage de bateaux pouvant avoir une longueur atteignant 20m

Le contenu des missions est détaillé dans le CCP.

En préalable des études de conception, le Maître d'œuvre se prononcera sur la possibilité de réparation totale ou partielle des équipements endommagés.

3. 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.

3.1. Contraintes environnementales et architecturales

Le projet se situant sur et à proximité de la voie d'eau, il devra s'inscrire et respecter :

- la politique de développement durable et les circulaires techniques de VNF ;
- les mesures environnementales qui s'imposent pour tout projet situés en milieu aquatique ;
- les clauses à insérer dans les marchés de travaux pour garantir le respect de l'environnement : risques de pollutions, protection de la faune et de la flore, gestion des déchets de chantier, installations de chantier et dépôts de chantier, etc... ;
- selon la solution technique retenue, des démarches réglementaires seront à envisager auprès des services instructeurs.
- Le site est dans un périmètre protégé par les ABF.

3.2. Contraintes techniques

Les principales contraintes à prendre en compte dès les phases études seront :

- la configuration topographique terrestre et fluviale du site, notamment l'emprise du chenal navigable et la profondeur de la Saône ;
- les caractéristiques géotechniques des couches de sols rencontrées, notamment pour le dimensionnement des ouvrages et le mode opératoire des travaux afin de limiter les nuisances sonores et vibratoires ;
- le débit de la Saône et les fluctuations du niveau d'eau, le site est soumis au PPRI du Grand Lyon
- la présence éventuelle de réseaux dans ou à proximité de l'emprise du projet,

Les principales contraintes à prendre en compte en phase chantier seront :

- le maintien de la navigation fluviale durant les travaux. Des mesures devront être mises en place pour ne pas perturber le trafic et garantir la sécurité de la navigation : le trafic ne devra jamais être interrompu ;
- la gestion des crues et la prévention des inondations ;
- 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.
- la limitation des nuisances sonores et vibratoires.

4. Exigences

Les exigences sont des objectifs spécifiques non réglementaires que s'impose VNF pour le projet.

4.1. 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 (assureurs, AMO, ...).

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

4.2. Maintenance ultérieure

La conception et les choix opérés devront réduire au maximum les frais d'entretien et de maintenance une fois les ouvrages en service.

4.3. Conditions hydrauliques à prendre en compte

Le site est exposé aux fluctuations du niveau et du débit de la Saône, notamment à des risques d'inondation.

Les études de conception et l'exécution des travaux, devront tenir compte des conditions hydrauliques et hydrométriques du site.

L'ouvrage à réaliser ne devra pas avoir d'impact sur l'écoulement de l'eau, notamment en cas de crue de la Saône

4.5. Respects des coûts objectifs

Le Maître d'œuvre 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 des travaux.

5. Organisation de l'opération – Planning – Coûts

5.1. Présentation des intervenants

La Maîtrise d'Ouvrage est assurée par la Direction territoriale Rhône-Saône (DTRS) de VNF.

L'Unité Ingénierie de la DTRS assure la conduite d'opération. Elle a la 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 de la DTRS intervient en tant que représentant territorial de VNF et exploitant de la voie d'eau.

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

5.2. Calendrier prévisionnel

Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :

	2026																								
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10				
AVP (yc investigations complémentaires)																									
Dossier Loi sur l'Eau ?																									
PRO																									
DCE																									
Consultation entreprises travaux																									
Prépa +Fabrication																									
Prépa + Fabrication Ducs d'Albe																									
Travaux ponton																									
Travaux Pieux																									

5.3. Enveloppe prévisionnelle et financements

L'enveloppe financière affectée aux travaux est de 285 332.21€HT, soit 342 398.65€TTC.