
Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans le Bief de Suresnes (hors Paris Intra-muros)

Secteur amont

Document d'orientations

Contexte / Enjeux

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans le bief de Suresnes s'inscrit dans la continuité du Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans Paris (SOB), approuvé par le Conseil d'Administration d'HAROPA Ports de Paris en date du 27 novembre 2019.

Le bief de Suresnes couvre le secteur entre l'écluse de Suresnes à l'aval et les écluses de Port à l'Anglais et de Saint Maurice à l'amont.

Ce document établi conjointement par HAROPA PORT | Paris avec Voies navigables de France et la DRIEAT s'attache à définir et préciser la destination des différents espaces gérés par chacun des deux établissements afin de répondre à leurs missions. Il vise à concilier les objectifs de développement du transport fluvial, d'insertion des ports dans la ville, de maintien des services destinés aux usagers du fleuve, de respect des impératifs de sécurité de la navigation, et de participation au développement durable des territoires. Il a vocation à définir également les axes de travail, partagés avec les partenaires institutionnels, en matière de destination et usages des espaces portuaires.

De nombreuses thématiques transversales se rencontrent sur les berges de Seine et font l'objet de documents de cadrage dédiés. A titre d'exemple, les enjeux de qualité des aménagements, des constructions, installations et bateaux sont encadrés par des Cahiers de Prescriptions Architecturales et Paysagères comme c'est le cas à l'amont pour le port d'Ivry-sur-Seine (en cours d'actualisation), ou à l'aval sur le port de Boulogne Legrand (validé) ou encore l'extension de celui de Paris intra-Muros, aux berges du Bois de Boulogne (dossier en cours) ; les enjeux de maîtrise du risque crue sont traités dans le Plan de Prévention du Risque Inondation...

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports ne reprend pas ces thématiques mais s'articulera avec celles-ci dans sa mise en œuvre.

Le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans le bief de Suresnes n'est pas un document de planification au sens réglementaire. Il intègre les ambitions du fascicule stratégique du Schéma d'aménagement fluvial de la Seine, établi par le Préfet de Région d'Ile-de-France dans le cadre du Comité des usages fluviaux, qui identifie les grands enjeux et précise les grandes orientations de la politique de conciliation et de développement des usages de la Seine.

Le présent document a fait l'objet de consultations auprès des collectivités territoriales (communes, Etablissement Public Territoriaux et département), de la Communauté Portuaire de Paris, d'Entreprises Fluviales de France-E2F, de la Fédération des Associations de Défense de l'Habitat Fluvial (ADHF), de l'Association Nationale des Plaisanciers en Eaux intérieures (ANPEI), et des services de l'Architecture et du Patrimoine du département concerné (Val-de-Marne). Sa mise en œuvre fera l'objet d'un suivi régulier partagé avec les acteurs du fleuve.

Le Schéma est constitué d'un état existant de l'occupation des berges et plans d'eau ainsi que d'un volet prospectif déclinant les orientations et axes de travail à horizon de 5 ans.

Le présent document constitue la déclinaison du Schéma sur le secteur amont du bief de Suresnes.

L'amont du bief de Suresnes

Périmètre

Le secteur amont s'étend du pont périphérique amont à l'écluse de Port-à-l'Anglais sur la Seine et à l'écluse de Saint-Maurice sur la Marne. Le territoire concerné comprend les communes d'Alfortville et Charenton-le-Pont en rive droite (et marginalement la commune de Saint-Maurice), ainsi que les communes de Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine en rive gauche.

Toutefois, le linéaire de berges sur les communes de Vitry-sur-Seine et Alfortville, s'étend au-delà du bief. A la demande de l'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre, le document a été étendu à la totalité du linéaire de ses deux communes.

Gestion domaniale

La gestion du domaine public fluvial est répartie entre la Direction territoriale Paris de HAROPA PORT et la Direction du Bassin de la Seine de Voies Navigables de France, **cartographie jointe** (Annexe 1), conformément à leurs missions respectives. HAROPA PORT aménage et gère majoritairement les linéaires accueillant des activités ayant recours au transport fluvial de marchandises et/ou de passagers (à Ivry-sur Seine, Vitry-sur-Seine, Charenton-le-Pont et Alfortville). De son côté, Voies Navigables de France entretient et gère les ouvrages de navigation de Port-à-l'Anglais et Saint-Maurice, ainsi que le chenal de navigation et le linéaire de berges non affecté au développement des activités de transport fluvial.

Les caractéristiques urbaines de ce secteur, marquées par une densité de l'urbanisation et un réseau routier et autoroutier construit le long fleuve, réduisent l'espace disponible en berges et en contraignent l'accès. Sur les 15 km de linéaire de berges, seul 5 km environ permettent aujourd'hui un usage de la berge.

D'autre part, la présence de la confluence de la Seine et de la Marne, ainsi que deux ouvrages de navigation, contraignent l'usage du plan d'eau sur le plan de la réglementation et de la sécurité. Il en résulte que plus de 60% du linéaire de plans d'eau n'est pas exploitable actuellement pour des activités portuaires ou de loisirs.

Usages actuels

L'état existant est décrit au travers **d'une cartographie** (Annexe 2) qui indique la vocation actuelle des linéaires de berges et plans d'eau, et localise les principaux équipements et services portuaires. Il prend en compte la totalité des usages, qu'ils concernent le transport fluvial, les activités de loisirs, l'habitat fluvial, ou les services de la navigation. Chaque type d'activité ou d'occupation et chacun des principaux équipements et services sont détaillés selon **une nomenclature** (Annexe 3) qui précise les conditions d'ouverture des espaces au public. Il définit le type d'activité que le linéaire accueille à l'échelle de chaque port, mais ne détaille pas précisément l'occupation physique des espaces.

Les usages sont répertoriés selon les catégories suivantes :

Les ports :

- Les ports d'activités économiques, logistiques, et services urbains concernent l'accueil d'activités des filières du BTP, des produits valorisables, et de la logistique urbaine.
- Les ports de transport de passagers avec animation-loisir sont des ports d'attache pour les compagnies de transport. Ils accueillent également des activités de restauration, de promenade et de loisir.
- Les ports d'animation et de loisir constituent des lieux dédiés à la promenade piétonne, à la restauration, à l'animation culturelle, et tous autres usages récréatifs

Les équipements en temps partagé :

- Un réseau de Quais à Usage Partagé (QUP) dédié principalement au transport de marchandises.
- Un réseau d'escales en temps partagé entre opérateurs ou affectées à un transporteur selon les cas et les besoins.

Les zones dédiées à la « sécurité de la navigation et services portuaires » : occupation liée à la sécurité et à l'usage des navigants, sur le plan d'eau majoritairement. Elles concernent : les zones d'attente y compris pour l'alternat ou de découplage des convois, les zones d'accostage d'urgence, les zones de positionnement des services de sécurité (type Brigade Fluviale, Sapeurs-Pompiers..) et de services portuaires.

Les zones « inexploitable » actuellement : elles concernent des secteurs contraints de par leur configuration physique, leur accessibilité ou des difficultés liées à la trajectographie.

Ces zones sont répertoriées par numéro et font l'objet d'une **notice explicative** (Annexe 4).

Les habitations fluviales

Les zones d'accueil de bateaux et établissements flottants à usage d'habitation

Répartition des usages

Le Schéma distingue la répartition des usages entre les quais/terre-pleins (TP) et les plans d'eau (PE). Si les activités de transport fluvial sont majoritaires sur les quais et terre-pleins (82%), environ 60% des plans d'eau sont occupés par les zones de sécurité de la navigation et les zones inexploitable actuellement. Cette situation est due majoritairement à la configuration urbaine et géographique de ce secteur. Il est à noter que l'habitat fluvial y est très peu présent.

Usage des quais/terre-pleins(ml)	%
Zone inexploitable actuellement	18%
Zone de sécurité de la navigation et services portuaires	0%
Zone d'habitat fluvial	0%
Port animation-loisirs	12%
Port transport de passagers avec animations-loisirs	10%
Port activités économiques, logistiques, services urbains	60%

Usage des plans d'eau (ml)	%
Zone inexploitable actuellement	31%
Zone de sécurité de la navigation et services portuaires	28%
Zone d'habitat fluvial	4%
Port animation-loisirs	2%
Port transport de passagers avec animations-loisirs	6%
Port activités économiques, logistiques, services urbains	29%

Orientations et perspectives d'évolution à horizon de 5 ans

Au regard des enjeux portés par HAROPA PORT et Voies Navigables de France et des attentes des acteurs du fleuve, le Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans l'amont du bief de Suresnes à horizon de 5 ans se décline autour de sept orientations et axes de travail. Les modalités de mise en œuvre seront déclinées par secteurs de projet au travers des appels à projet pour l'occupation du domaine et les études qui seront échelonnées sur les cinq prochaines années. L'ordre dans lequel sont présentées les différentes orientations et axes de travail ne reflète pas de hiérarchie.

Une cartographie (annexe 5) représente les perspectives d'évolution et périmètres d'études à l'horizon 2026. Les études à mener permettront d'actualiser cette cartographie avec les périmètres associés à chaque orientation. Leur niveau de maturité étant hétérogène au moment de la rédaction du présent Schéma, leur représentation spatiale n'est pas toujours possible.

Orientations et axes de travail :

- 1- **Maintenir les linéaires accueillant des activités ayant recours au transport fluvial (transport de marchandises et de passagers)** et donner la priorité au développement de ces activités sur les zones où la navigation est possible. Il s'accompagnera d'une modernisation des installations au vu des renouvellements prochains des conventions d'occupation du domaine public.
- 2- **Développer les nouveaux usages ayant recours au transport fluvial, et en particulier développer la logistique urbaine en s'adaptant aux besoins de transport de matériaux, déchets et marchandises d'une ville durable.** La diminution de l'impact du transport au cœur des centres de consommation sera recherchée en multipliant les points d'accès au fleuve pour la distribution de biens de consommation, la collecte de déchets mais également pour l'approvisionnement/évacuation de matériaux de chantiers. Les périmètres d'étude identifiés portent sur certaines zones appelées potentiellement à muter.
- 3- **Renforcer la mixité spatiale et temporelle des usages sur un même site afin de favoriser l'acceptabilité de l'activité portuaire,** notamment par les riverains et le grand public, en ouvrant les ports à la ville, en dehors des heures d'exploitation pour les activités de services urbains, et en améliorant leur intégration paysagère, architecturale et environnementale.

- 4- **Etudier l'installation d'activités de loisirs sur les berges et les plans d'eau y compris de nouveaux usages** (nouveaux types de bateaux, ajustement des linéaires navigables en fonction de la manœuvrabilité des bateaux, baignade en Seine, bassin préférentiel pour l'accueil d'événementiels nautiques, etc.). Les périmètres d'études portent principalement sur des zones identifiées comme étant « inexploitable actuellement ». Ces sites feront l'objet d'études destinées à vérifier la faisabilité technique, financière et réglementaire d'une éventuelle mutation.
- 5- **Préserver les espaces d'intérêt écologique identifiés.** Dans cette perspective, il conviendra de maintenir le caractère naturel des berges et ainsi préserver et renforcer leur qualité écologique.
- 6- **Permettre la continuité piétonne sur les berges et accueillir les mobilités douces sur des espaces partagés où cet usage est possible,** en continuité ou en parallèle des aménagements réalisés par les collectivités territoriales (en particulier les voiries).
- 7- **Promouvoir l'innovation et accompagner le verdissement de la flotte fluviale.** Seront engagées des réflexions sur le déploiement des sources d'avitaillement des bateaux en lien avec l'émergence de nouveaux types de motorisation de la flotte, sur la limitation de rejet des eaux usées, mais également sur les services innovants qui pourraient être développés auprès des usagers et du grand public.
- 8- **Améliorer les conditions de stationnement des barges pour faciliter la traversée du bief** par la création de zones d'attente et de découplage pour les convois et de bases arrière pour la logistique des chantiers de construction. Ce point fera l'objet d'études spécifiques afin d'établir les besoins et définir les linéaires nécessaires à cet usage.

ANNEXES

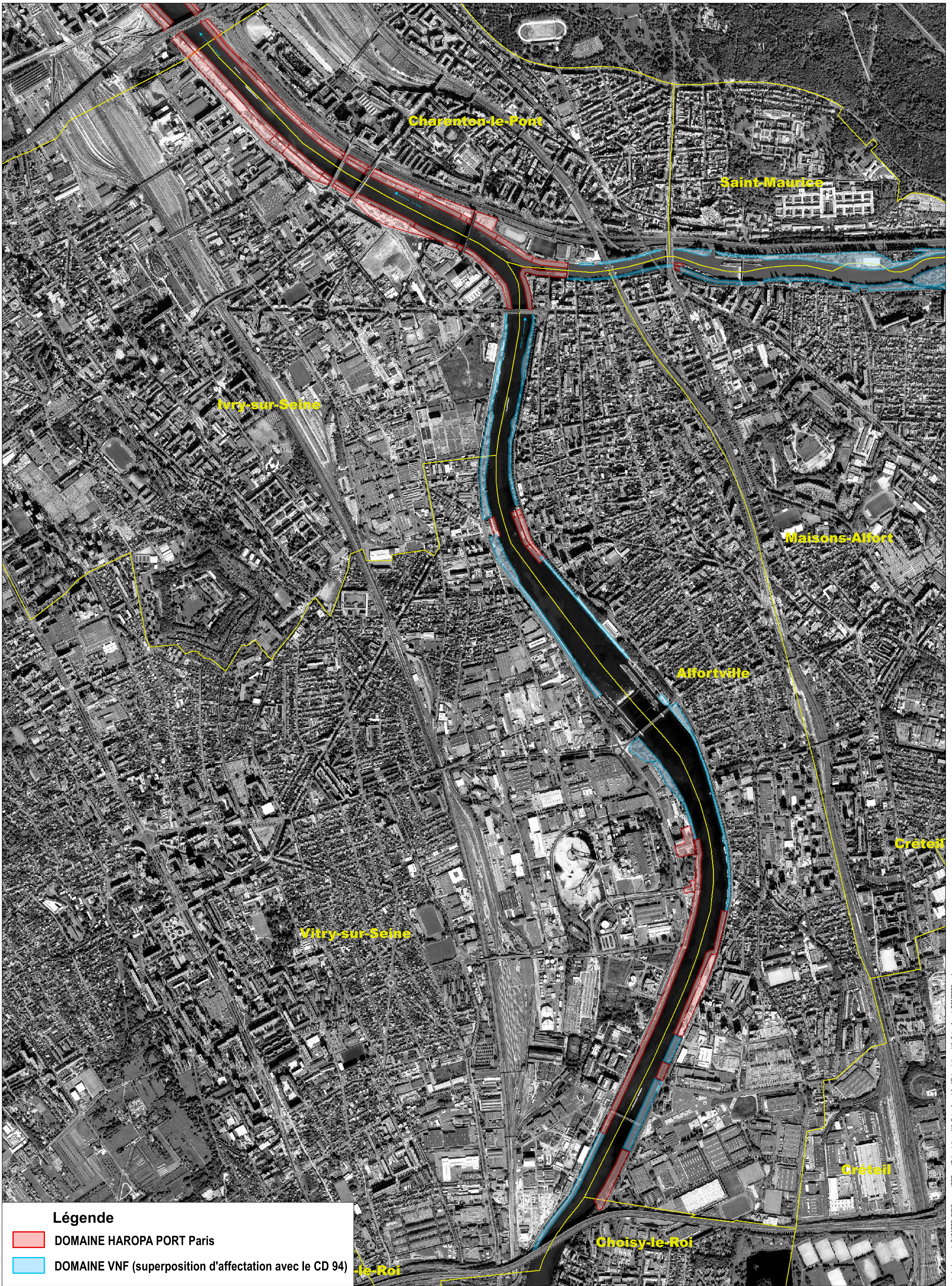
ANNEXE 1 Cartographie gestion domaniale

ANNEXE 2 Cartographie des usages actuels

ANNEXE 3 Nomenclature des usages actuels

ANNEXE 4 Nomenclature des zones rouges et inexploitable

ANNEXE 5 Cartographie des orientations et axes de travail à 5 ans

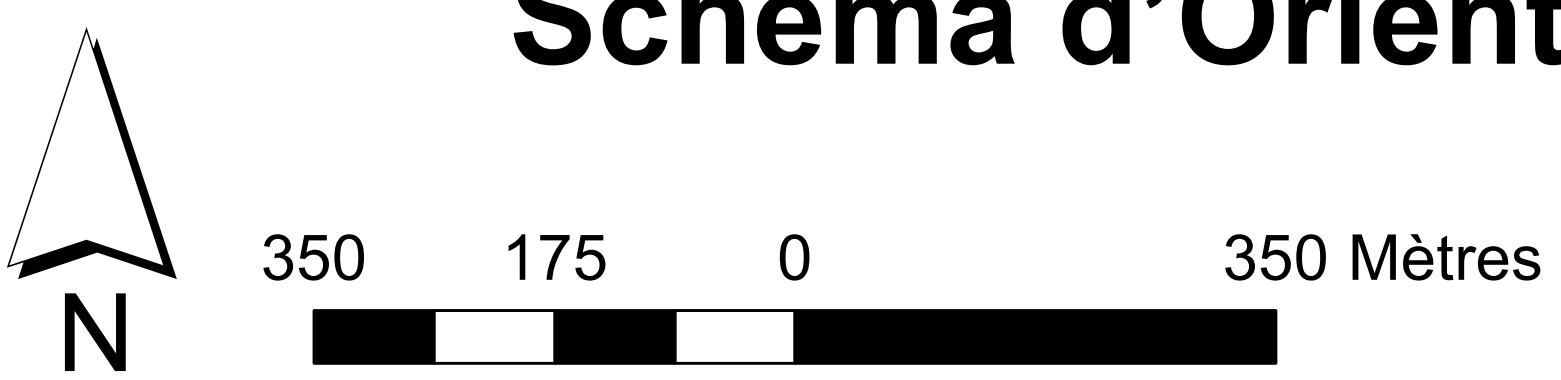


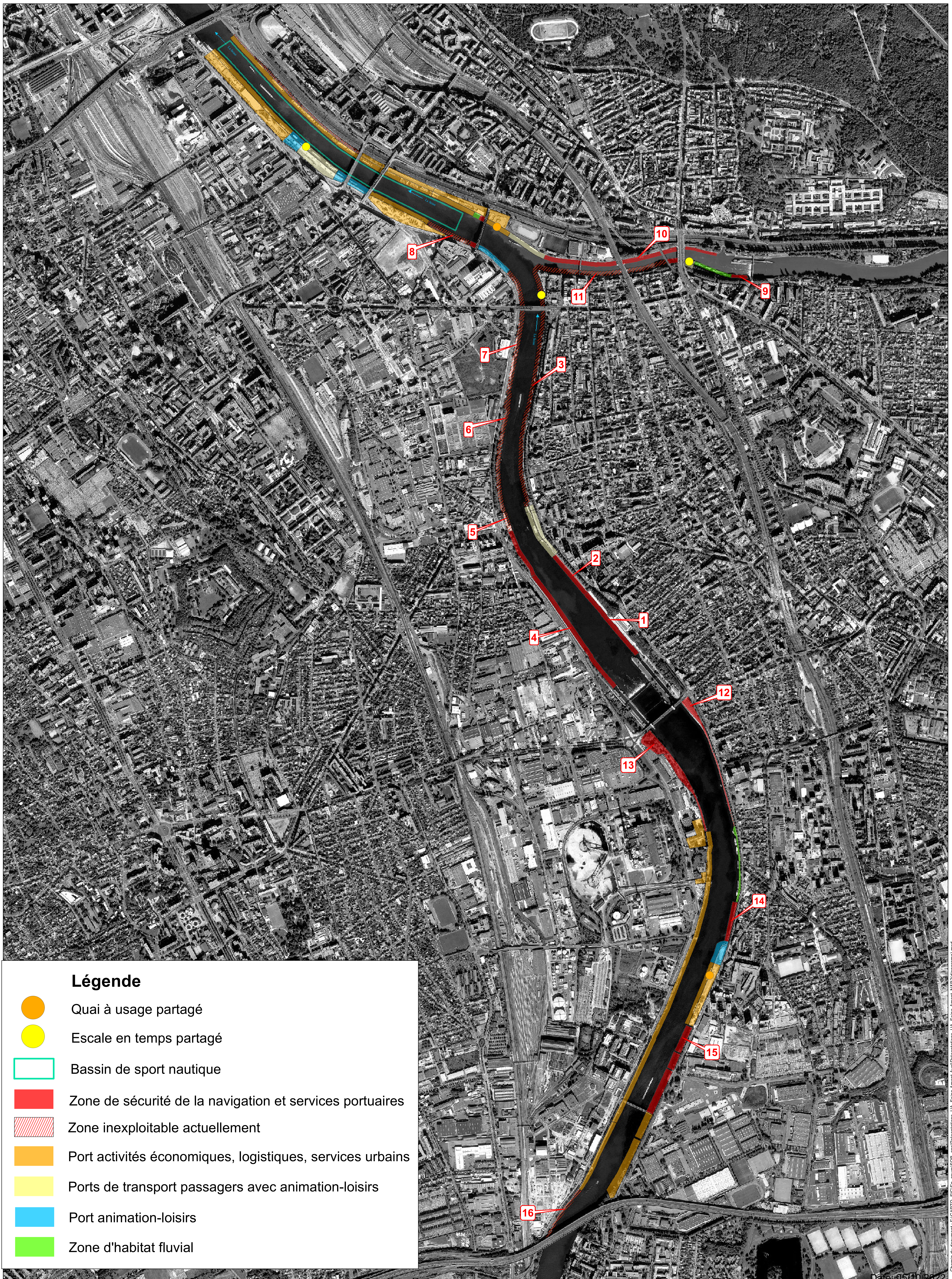
Légende

- DOMAINE HAROPA PORT Paris
- DOMAINE VNF (superposition d'affectation avec le CD 94)

Schéma d'Orientation des Berges et Ports dans le bief de Suresnes (Zone amont)

Gestionnaires du domaine

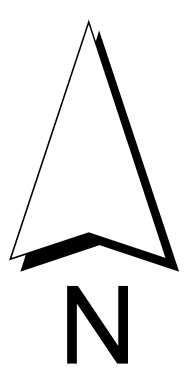




Légende

- Quai à usage partagé
- Escale en temps partagé
- Bassin de sport nautique
- Zone de sécurité de la navigation et services portuaires
- Zone inexploitable actuellement
- Port activités économiques, logistiques, services urbains
- Ports de transport passagers avec animation-loisirs
- Port animation-loisirs
- Zone d'habitat fluvial

Schéma d'Orientation des Berges et Ports dans le bief de Suresnes (Zone amont)



0 110 220 440 660Mètres

Usages actuels







Date: 05/10/2022

Chemin du document: E:\CARTO_SIGLER_cours\SCB_apoc\Presentations_UA_Seine-Amont_MAB2(diorama).mxd

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans le Bief de Suresnes (hors Paris Intra-muros)

Nomenclature des zones d'usages actuels

Annexe 3

Typologie	Activités	Aménagements possibles	Ouverture au public
 Zone de sécurité de la navigation et de services portuaires	Zones d'attente des bateaux, de découplage des convois, d'arrêt d'urgence, brigade fluviale, pompiers, bâtiments VNF, HAROPA	Quai lourd	Sans objet
 Zone inexploitable actuellement	Zones inaccessibles sans aménagement préalable	Exemples de contraintes : quai non accessible, contrainte de navigation	Sans objet
 Port d'activités économiques de type : BTP, logistiques et grands services urbains Exemples :	Centrale à béton	Bâtiment, superstructures sur terre-plein, voirie lourde et stationnement, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation
	Négoce de matériaux	Bâtiment, fosses et casiers de stockage, voirie lourde et stationnements, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation
	Transit de déchets	Bâtiment, superstructure sur terre-plein, fosses de stockage, voirie lourde et stationnement, réseaux divers, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation
 Quai à usage partagé	Chargement/déchargement de marchandises	Voirie lourde et stationnement, quai lourd	Passage possible en bord à quai en dehors des heures d'exploitation






 <p>Port de transport de passagers avec animation-loisir</p>	<p>Port d'attache compagnie, escales passagers et activités animation-loisirs</p>	<p>Bâtiment, voirie et stationnement, terrasses, réseaux divers, postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Escale en temps partagé</p>	<p>Embarquement-débarquement de passagers</p>	<p>Postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Port animation-loisirs</p>	<p>Activités sur le plan d'eau et sur le terre-plein (restauration, location salle, activités culturelles, ludiques, ...)</p>	<p>Bâtiment, voirie et stationnement, terrasses, réseaux divers, postes d'embarquement et de débarquement</p>	<p>Sans restriction</p>
 <p>Bassin de sports nautiques</p>	<p>Activités sur le plan d'eau, régi par le RPP Seine-Yonne</p>	<p>Pas d'aménagement spécifique</p>	<p>Réservé aux clubs nautiques</p>
 <p>Habitat fluvial</p>	<p>Zones d'accueil de bateaux et établissements flottants à usage d'habitation</p>	<p>Voirie et stationnement, réseaux divers</p>	<p>Sans restriction</p>

Schéma d'Orientations des Berges et des Ports dans le bief de Suresnes, à l'amont de Paris

Nomenclature des zones « sécurité de la navigation et services portuaires » et « zones inexploitable actuellement ».

La Seine de l'écluse de Port à l'Anglais au pont périphérique.

- 1 Zone rouge : zone d'approche et de sécurité pour les bateaux empruntant l'écluse d'Alfortville, aucun aménagement ni développement n'est possible sur cette zone.
 - 2 Zone rouge : garage à bateaux pour des usagers en attente de passage à l'écluse (250 ml).
 - 3 Zone inexploitable actuellement : En raison de la configuration de la berge, et de l'impossibilité d'accès direct au plan d'eau depuis la voirie publique. Secteur en convention de superposition d'affectation avec le Conseil Départemental du Val-de-Marne.
 - 4 Zone rouge : Cette zone est réservée pour les bateaux montants en phase d'approche à l'écluse de Port à l'Anglais. La berge est en superposition d'affectation avec le Conseil Départemental du Val-de-Marne.
 - 5 Zone inexploitable actuellement : En raison de l'état du quai existant. Sous réserve travaux et en fonction de la demande cette zone pourrait constituer une zone de transbordement logistique.
 - 6 Zone inexploitable actuellement : zone inexploitable de part la configuration de la berge (berge aménagée et haut fond). La berge est en superposition d'affectation avec le Conseil Départemental du Val-de-Marne.
 - 7 Zone inexploitable actuellement : Zone utilisé auparavant comme zone de dépotage de carburant, pourrait être proposée au développement sous réserve d'une vérification par une étude de trajectographie. Projet de rampe RO-RO en étude par VNF.
 - 8 Zone inexploitable actuellement : En raison de la proximité de l'intersection avec la confluence de la Marne et du bassin de vitesse. Cette zone est très utilisée comme zone de virement par les bateaux provenant de la Seine pour remonter en Marne et inversement. Cette zone pourrait être proposée au développement après réalisation d'une étude de trajectographie pour des activités compatibles avec la présence de la zone de vitesse.
- 8b Zone inexploitable actuellement (PM-SOB Paris intra-muros) : justifiée par l'inaccessibilité à la berge depuis le quai, le barrage de récupération du SIAAP en dessous du pont et la nécessité de laisser un accès en aval du barrage pour permettre l'accès au bateau chargé de son nettoyage.

Bassin de vitesse : Le plan d'eau de Charenton, situé de 200 m à l'aval de la passerelle des câbles E.D.F (PK 164,000) à la limite amont de Paris (PK 165,200), est autorisé à la navigation rapide tous les jours de 9h00 à 20h00. Il est régi par l'article 39 et l'annexe 2 du Règlement particulier de police Seine Yonne précisent la localisation et les modalités de fonctionnement des zones de navigation rapide.

La Marne de l'écluse de Saint Maurice à la confluence.

9 Zone rouge : zone de proximité du barrage

10 Zone rouge : zone interdite au stationnement, exception faite des postes d'attente de bateaux en aval de l'écluse (150ml), en raison de la configuration de la berge, du manque d'accès depuis la voirie publique et de l'étroitesse de la rivière.

11 Zone inexploitable actuellement : cette zone présente des risques de par l'étroitesse de la rivière et du manque de visibilité. Toutefois du stationnement peut être envisagé après étude de trajectographie, du fait d'une bonne accessibilité à la berge depuis la voirie publique.

La Seine en amont de l'écluse de Port à l'Anglais, sur les communes d'Alfortville en rive droite (RD) et Vitry-sur-Seine en rive gauche (RG).

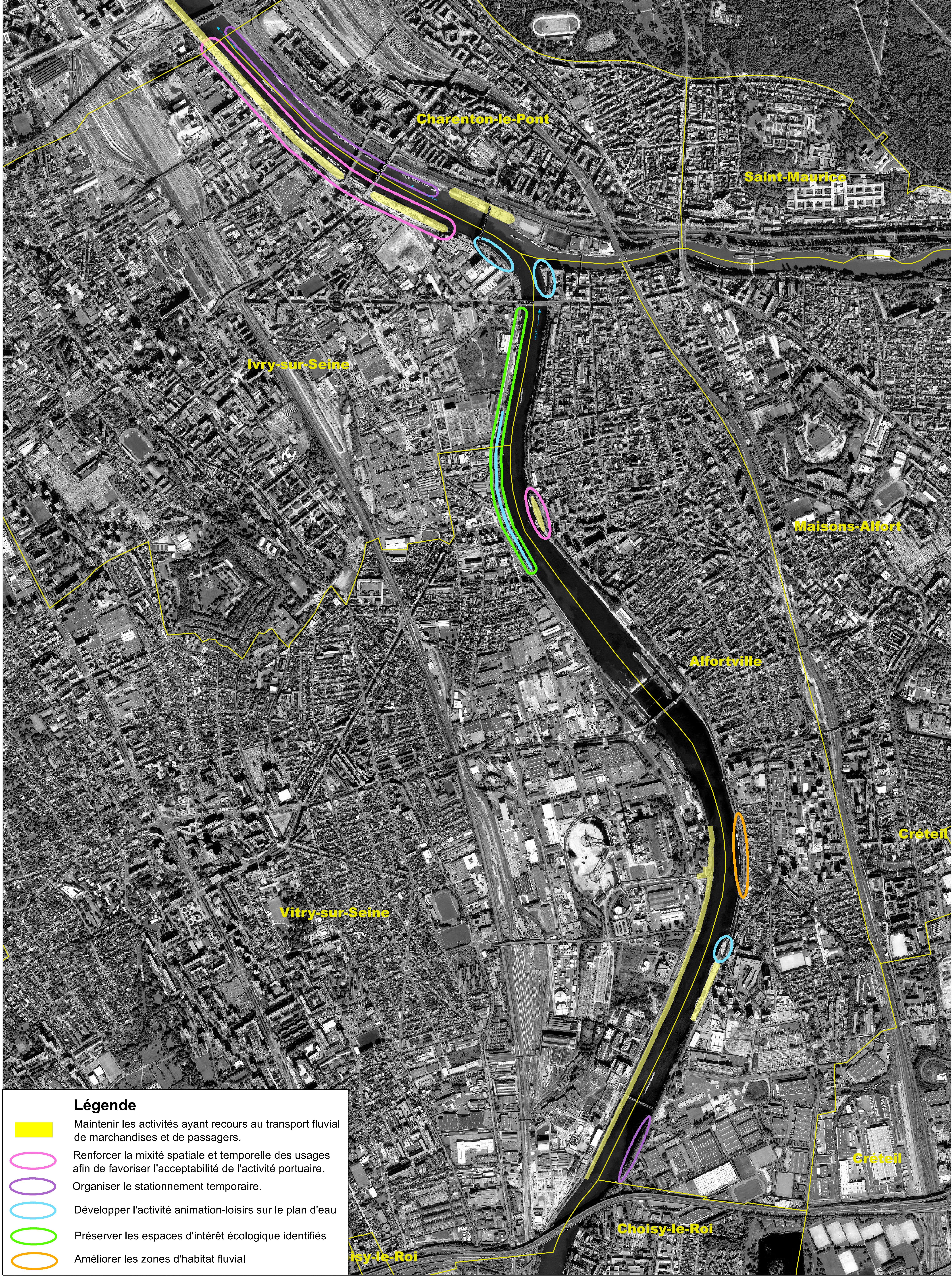
12 Zone rouge RD : zone d'approche et de sécurité pour les bateaux empruntant l'écluse d'Alfortville, aucun aménagement ni développement n'est possible sur cette zone et garage à bateaux pour des usagers en attente de passage à l'écluse (250 ml).

13 Zone rouge RG : Cette zone est réservée pour les bateaux descendants en phase d'approche à l'écluse de Port à l'Anglais.


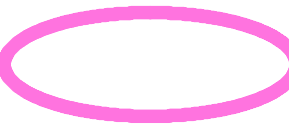


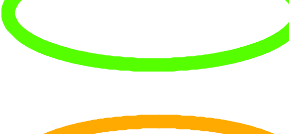

14 Zone rouge : Zone d'évitage (VNF).

15 Zone rouge : Zone d'évitage (VNF).

16 Zone inexploitable actuellement :



Légende

-  Maintenir les activités ayant recours au transport fluvial de marchandises et de passagers.
-  Renforcer la mixité spatiale et temporelle des usages afin de favoriser l'acceptabilité de l'activité portuaire.
-  Organiser le stationnement temporaire.
-  Développer l'activité animation-loisirs sur le plan d'eau
-  Préserver les espaces d'intérêt écologique identifiés
-  Améliorer les zones d'habitat fluvial

Date: 06/10/2022

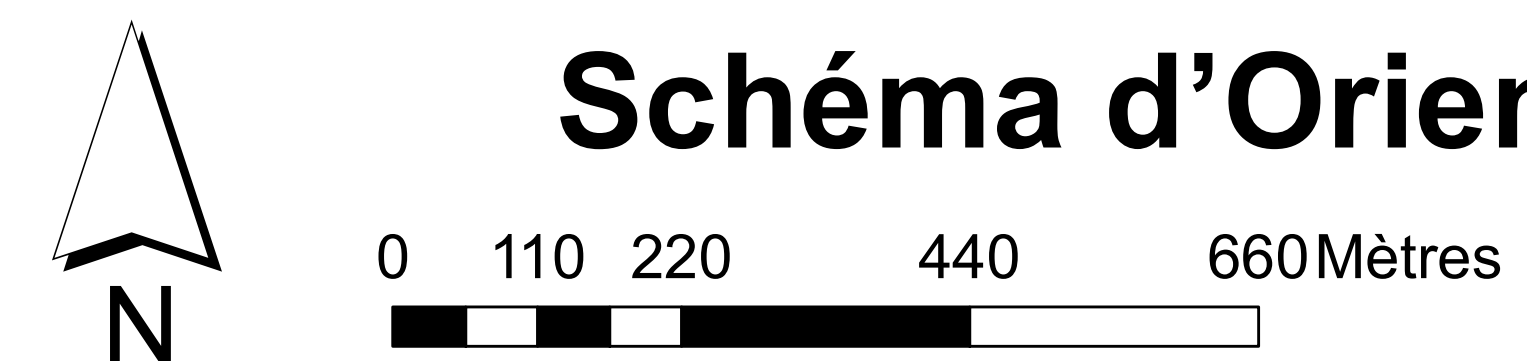


Schéma d'Orientation des Berges et Ports dans le bief de Suresnes (Zone amont)

Orientations et axes de travail à 5 ans

Chemin du document: E:\CARTO_SIGLER_cours\SCB_aps\Presentations_UA_Seine-Amont_NBB1TC3(diaporama).mxd