

Communiqué de presse

Paris, le 12/07/2023

Digue de Croissy-sur-Seine (78): VNF engage d'importants travaux de confortement



Le 3 juillet 2023, VNF a lancé des travaux de confortement de la digue de Croissy située sur la Seine dans le département des Yvelines. L'objectif ? Garantir la stabilité de cet ouvrage essentiel à la gestion du niveau d'eau de la Seine. Les travaux d'enrochements seront réalisés entièrement depuis le fleuve jusque fin 2024, avec une pause hivernale entre décembre 2023 et mars 2024. D'un montant total de 13,6 millions d'euros, cette opération, cofinancée par VNF, l'Union européenne et la Région Île-de-France s'inscrit dans un important programme de régénération et de modernisation des ouvrages de navigation du bassin de la Seine.

Pourquoi faut-il conforter la digue de Croissy-sur-Seine ?

La digue de Croissy-sur-Seine, **qui joue un rôle de barrage** en maintenant une différence de niveau d'eau entre deux bras de la Seine, le bras de Rivière neuve et celui de Marly, est sujette à plusieurs phénomènes d'érosions qui compromettent sa structure. Après avoir fait l'objet de travaux de confortement du côté du bras de Marly en 2007, **c'est désormais du côté du bras de la Rivière Neuve, où l'état de l'ouvrage s'aggrave, que VNF a décidé d'intervenir.**

Lors de la crue de 2016, **d'importants effondrements s'étaient produits et avaient dû faire l'objet de comblements d'urgence par enrochements**. Depuis, d'autres anses d'érosions se sont créées, au point que le flanc de digue est devenu abrupt par endroits, au lieu de la pente douce historique.

Le risque est donc de voir se créer des **brèches hydrauliques**, notamment lors des phases de crues et décrues de la Seine, **ce qui pourrait provoquer une baisse du niveau d'eau allant jusqu'à 3 mètres sur 30 kilomètres à l'amont**, impactant fortement les nombreux usages de la Seine.

La digue de Croissy, un ouvrage hydraulique avant tout

La digue de Croissy, qui relie l'île des impressionnistes à Chatou et l'île de la Grenouillère à Croissy-sur-Seine, n'est pas une île, **mais un ouvrage artificiel en terre**, construit au cours du règne de Louis XIV. Il contribuait au fonctionnement de la machine de Marly, construite afin de permettre l'alimentation hydraulique du Château de Marly et des jardins de Versailles, en surélevant le bras de Seine dit « de Marly », côté Rueil-Malmaison.

Aujourd'hui encore, la digue maintient une différence d'eau de 3.2 mètres de hauteur entre ces deux bras de Seine. **Elle contribue à la régulation des niveaux d'eau**, tout comme les barrages de Bougival ou de Chatou, pour permettre la navigation et les différents usages de l'eau (eau potable, industries, irrigation, loisirs, etc.).

Pérenniser la stabilité d'un ouvrage indispensable, tout en préservant la végétation

Intégralement réalisée depuis des barges sur le fleuve, les travaux qui viennent de démarrer consistent à **conforter par enrochements tout le flanc de digue côté bras de la Rivière Neuve, sur un linéaire de 680 mètres, pour garantir la stabilité de long terme de la digue**. Après une première phase d'abattage des arbres réalisée en mars 2023 sous contrôle d'un expert arboricole, les travaux principaux de terrassement et de mise en place des enrochements, **se dérouleront de fin mai à début décembre 2023** pour la moitié aval de la digue.

Pour les zones où la conservation de la végétation n'a pas été possible, des replantations auront lieu dès l'hiver 2023. En 2024, un 2ème chantier de confortement sera réalisé sur la partie amont de la digue, précédé à l'automne 2023 par une autre phase d'abattage d'arbres.

Dans le cadre d'une procédure **d'autorisation environnementale**, le projet a fait l'objet d'une **enquête publique** du 25 avril au 10 juin 2022 dans les quatre villes riveraines (Croissy-sur-Seine, Chatou, Bougival, Rueil-Malmaison). Le projet inclut également un volet de préservation de la biodiversité sur l'ensemble du périmètre de la digue de Croissy. **La concertation avec le public s'est poursuivie jusqu'à 2023** et a contribué à **améliorer significativement le projet** en conciliant au maximum l'impératif de confortement de l'ouvrage avec l'enjeu de préservation de la végétation existante.

Un important programme de régénération et de modernisation sur le bassin de la Seine, au cœur du projet Seine-Escaut

Le coût total de l'opération s'élève à 13,6 (13,2 millions d'euros de travaux et 400 000€ d'études).

L'opération est inscrite au contrat de plan interrégional Etat-Région de la vallée de la Seine (qui couvre l'Île-de-France et la Normandie) et soutenue par la Région Île-de-France pour un montant de 1,1 million d'euros. Elle est également inscrite au Mécanisme pour l'interconnexion en Europe et soutenue par l'Union européenne à hauteur de 3,9 millions d'euros **dans le cadre du développement du réseau fluvial Seine-Escaut**, qui couvre 1100 km de voies navigables à grand gabarit afin de relier la France et la Belgique, et 6 régions (Ile-de-France, Normandie, Hauts-de-France, Flandres et Wallonie).

En 2023, plus de dix opérations majeures de travaux sont menées dans le cadre du projet Seine-Escaut sur les ouvrages de la Seine aval :

- rénovation du barrage de Poses et du barrage de Port Mort (Eure),
- changement de la porte tournante de l'écluse de Notre-Dame de la Garenne (Eure),
- confortement et allongement des écluses de Méricourt (Yvelines),
- rénovation du génie civil du barrage d'Andrézy (Yvelines),
- rénovation et modernisation des écluses de Bougival (Yvelines),
- rénovation des radiers du barrage de Chatou (Yvelines),
- enlèvement de déchets sauvages accumulés depuis des dizaines d'années sur les berges de Seine à Epône (Yvelines),
- fiabilisation des barrages de Suresnes (Hauts-de-Seine),
- poses de fibre optique le long de la Seine entre Bougival (Yvelines) et Amfreville-sous-les-Monts (Eure) en vue de la téléconduite des écluses, aménagement de la cabine d'écluse de Notre-Dame-de-la-Garenne (Eure) pour en faire un premier centre de commandes centralisé pour la téléconduite en Normandie,
- et enfin le confortement de la digue de Croissy (Yvelines).

La maîtrise d'ouvrage de l'opération est assurée par Voies navigables de France. Le bureau d'études Safege est maître d'oeuvre. Le groupement Vinci Construction Maritime et Fluvial / GTM Normandie Centre / CDES est titulaire du marché de travaux.

À PROPOS DE

Voies Navigables de France (VNF) est un établissement public opérateur de l'Etat en charge de la transition écologique dans le fluvial.

Il gère un réseau de 6700 km de canaux, fleuves et rivières qui irriguent les territoires et répond à plusieurs usages : environnementaux, sociaux et économiques.

Ses 4000 agents régulent finement la ressource en eau dans l'intérêt général et le respect de l'environnement.

Voies navigables de France crée également les opportunités de développement des activités sur et autour du fleuve et favorise la transition de notre société vers de nouveaux modèles économiques et écologiques : fret bas carbone et tourisme durable.

www.vnf.fr

CONTACT PRESSE

Voies navigables de France - Direction Territoriale Bassin de la Seine et Loire aval :

David GERSEN – 07 60 04 05 20 – david.gersen@vnf.fr / communication.dtbs@vnf.fr