

Questions reçues le 04 mars 2011

1 A ce stade de la concertation publique, plusieurs questions se posent pour l'ADRESP (Deux rives environnement et services publics) tant en ce qui concerne le principe même de création de ce port, que ces modalités d'exécution.

Un port mono-modal ?

Lors de la visite du port de Limay, il a été souligné qu'il s'agissait d'un exemple de port multi-modal réunissant un trafic fluvial, routier et ferroviaire. Vous avez indiqué qu'il n'en serait pas de même des "ports urbains". Or dans le seul exemple de "port urbain" que vous avez donné, celui de Saint Ouen l'Aumone, il y a bien une desserte ferroviaire qui pénètre jusque dans l'intérieur du port. Au surplus, il y a une proximité avec la future autoroute A 104.

La question donc de la faisabilité financière, économique et écologique d'un port urbain sans ferroviaire et sans desserte autoroutière reste posée, et il ne semble pas que vous ayez donné d'exemple à ce jour, de port urbain en Ile de France qui serait enclavé comme le serait celui de Carrières-sous-Poissy Triel, un port "mono-modal", puisqu'il n'existe pas de desserte routière pour les poids lourds, ni de desserte ferroviaire.

Monsieur CARDO qui est le Président de la Communauté d'Agglomération mais aussi le Président de l'ARAF ne peut pas ignorer que le ferroviaire est indissociable de toute activité portuaire.

Or l'actuel projet ne comporte pas de desserte ferroviaire et il est donc fortement contestable de ce point de vue, qui est essentiel.

Un port "mono-modal" n'existe pas en tant que tel. Tout ouvrage portuaire est à minima bi-modal, dans la mesure où il concilie transport par voie d'eau ou par voie routière.

La faisabilité d'un port urbain non embranché fer à Triel-sur-Seine a été vérifiée dans le cadre de l'étude-socio économique (synthèse consultable sur le site www.paris-ports.fr).

De nombreux exemples de ports urbains non embranchés fer existent en Ile de France, dans Paris intra-muros (Port de Tolbiac, port Victor/Issy-les-Moulineaux, port de Javel, port de Bercy...) et en proche couronne (Nanterre, Asnières, Boulogne, les Mureaux, Pontoise, Ivry-sur-Seine...).

2 La question des bateaux habitables et du maintien d'une zone habitable dans le futur port.

On peut regretter en premier lieu qu'en marge de la concertation, certains élus locaux aient cru devoir s'immiscer publiquement en termes peu amènes dans un débat purement privé entre le bailleur et le locataire du port actuel quant à la présence de bateau habitables dans ce port depuis de très nombreuses années, et avant même d'ailleurs l'arrivée de son actuel gestionnaire dans les années 1990. Il existe de nombreux ports habités en Ile de France y compris au coeur même de la capitale. Il n'y a donc rien d'anormal ni de choquant à ce que certains bateaux puissent être habités dans un port fluvial de tourisme, sauf naturellement si le bail de l'exploitant l'interdit expressément. Rien n'indique que ce soit le cas en l'espèce. Le gestionnaire ne peut donc pas être montré du doigt comme on l'a vu pour des fautes contractuelles qu'il n'a pas commises.

La question du maintien d'un port de tourisme reste posée et on ne peut être que surpris de voir que VNF a été totalement absente des réunions. Par contre, VNF a négocié directement avec le maire de Carrières-sous-Poissy, pendant la concertation et sans même attendre l'issue de celle-ci, la création d'une zone de stationnement de 14 péniches dans le canal de la Dérivation. Une telle précipitation est choquante, car rien ne permet à l'heure actuelle que le port industriel se fera à l'emplacement de la Marina, ni que les bateaux du ports seront exclus, même si on a bien compris qu'il s'agit de votre hypothèse de départ.

Il faut savoir que les 14 emplacements (7 réservés au libre choix du maire, 7 réservés à la liste d'attente VNF) sont situés en zone marron-vertes du PPRI, en zone non-constructibles du PLU, en zone protégée du Plan de développement Durable de la commune. Il n'existe aucun réseau électrique, gaz, assainissement de prévu pour ce port de péniches dans un canal où l'eau est souvent stagnante, notamment l'été. Le "guide de l'habitat fluvial" ne prévoit pas que les maires disposent de coupe-file pour la liste d'attente de VNF et le système ainsi mis en place ne garantit pas que les bateaux choisis par le maire et ceux de la liste VNF seuls soumis à une commission consultative obéiront aux mêmes règles et normes en matière de sécurité et d'assainissement notamment. Rien ne démontre qu'il y aurait 7 bateaux de la Marina habités à reloger. Il semble qu'il n'y en ait que moins de 5, et on voit mal pourquoi ne pas répartir ces 3 à 5 bateaux entre les 4 communes de la communauté d'agglomération : Andrésy (qui dispose d'un bras de la Seine), Triel sur Seine, Verneuil sur Seine, et Carrières. Voies Navigables et Ports de Paris ne mettent pas à la disposition des péniches habitées de la Seine, de service public pour la collecte et le traitement des eaux usées noires et grises des bateaux d'habitation, et l'initiative privée semble également totalement défailante. Dans ces conditions d'insuffisance de l'initiative publique et privée, les risques de rejets en Seine d'eaux non traitées ou insuffisamment traitées sont considérables. L'article 1-15 du règlement de Police de la navigation est lui-même d'ailleurs totalement insuffisant à prémunir les riverains des pollutions liées aux assainissement des bateaux puisqu'il n'évoque que les rejets portant atteinte à la navigation, ce qui n'est d'ailleurs pas le cas des rejets d'eaux d'assainissement.

VNF a manifestement "forcé la main" du maire de Carrières pour qu'il consente à 16 emplacements supplémentaires (dont 14 dans le canal) sur la Commune alors qu'il y aurait probablement moins de 5 bateaux de la Marina à reloger et répartir entre 4 communes de la CA2RS, puisque la ZAC est une ZAC de la CA2RS et non une ZAC de Carrières.

Il faut souligner que la Marina et son gestionnaire privé seraient prêts à recevoir jusqu'à 20 péniches d'habitation de 38 mètres de la liste de VNF ou des maires, et que les actuels occupants, qui ont leur propre association pour parler en leur nom, ne semblent pas avoir un intérêt à quitter un port surveillé, fermé et gardé pour être déplacés dans des endroits ouverts sans aucune sécurité ni confort, ni services.

3 **Au niveau de l'île de la Dérivation, une pétition a été rédigée et circule pour s'opposer à la création de la zone d'habitation et de stationnement de 14 péniches dans le canal de la Dérivation.**

Le bailleur (GSM) s'est engagé à vendre l'emprise (darse + terrain) libre de toute occupation à Ports de Paris.

Afin de gérer la relocalisation des bateaux logements, les collectivités locales se sont saisies du dossier et ont rencontré les personnes habitant sur les bateaux stationnés dans la marina Port Saint-Louis pour rechercher, avec VNF, des solutions de relogement.

VNF n'a pas été associé, de manière officielle, à la démarche de concertation réglementaire, qui porte exclusivement sur le programme portuaire industriel et ses hypothèses d'aménagement. Ports de Paris suit, néanmoins, de près ce sujet et est en contact avec VNF et les élus concernés qui sont seuls compétents sur ce sujet.

Solutions alternatives à la forme actuelle du projet de port de Triel

Il convient d'étudier toutes les solutions alternatives possibles.

On sait que la Marina Port Saint Louis se situe en ZNIEFF, comme d'ailleurs l'étang Cousin, qui est également en ZNIEFF. L'étang Cousin présenterait l'avantage d'être éloigné des habitations de Carrières-sous-Poissy et la zone naturelle sensible qui sera aménagée par le Département. Cet étang constituerait donc une solution alternative intéressante d'autant qu'il est à vendre par son actuel propriétaire, lequel devra prendre à sa charge sa dépollution conformément à la réglementation. L'étang cousin est situé au centre d'une zone industrielle où l'on trouve le SIAAP et AZALYS dont la proximité serait cohérente avec le port.

Il convient pour toute ZNIEFF de rechercher les solutions adaptées sur le plan écologique pour offrir les compensations nécessaires. Par ailleurs, la solution proposée par le collectif de Villennes sur Seine doit aussi être approfondie en conservant toutefois, comme ce groupe l'a demandé, l'activité de port de tourisme.

La faisabilité d'un port sur l'Etang Cousin s'avère impossible techniquement non pas du fait de la présence d'une ZNIEFF mais en raison de la différence de niveau d'eau entre l'étang et la Seine, établie entre 1.5 et 2.5 m selon la saison.

Il faut noter également que le niveau moyen du fond de l'étang se trouve au dessus de la cote de Retenue Normal (= le niveau moyen de la Seine).

Créer une liaison hydraulique entre les deux reviendrait donc à assécher plus de la moitié de la surface de l'étang, détruisant ainsi la plupart de l'écosystème en place et mettant à jour les boues polluées qui en constituent le fond (celles-ci ont l'avantage aujourd'hui de stagner et de ne pas se disperser, d'où son relatif bon état écologique actuel).

Vouloir créer un port reviendrait également à évacuer entre 3 et 5 m de boues polluées sur 35 ha. C'est une solution qui au-delà de la question des multiples responsabilités des pollutions présentes ici depuis des dizaines d'années, présenterait un coût exorbitant tout autant qu'un intérêt écologique discutable. occupation à Ports de Paris.

Afin de gérer la relocalisation des bateaux logements, les collectivités locales se sont saisies du dossier et ont rencontré les personnes habitant sur les bateaux stationnés dans la marina Port Saint-Louis pour rechercher, avec VNF, des solutions de relogement. VNF n'a pas été associé, de manière officielle, à la démarche de concertation réglementaire, qui porte exclusivement sur le programme portuaire industriel et ses hypothèses d'aménagement. Ports de Paris suit, néanmoins, de près ce sujet et est en contact avec VNF et les élus concernés qui sont seuls compétents sur ce sujet.