



6 février 2011

PROJET DE PORT FLUVIAL de TRIEL - note N° 2
--

Réunion du 3 février 2011 –Commentaires

La réunion du 3 février a enfin permis d'aborder l'aspect principal de ce projet à savoir la conception même du port fluvial souhaité par Ports de Paris. La réunion précédente, à Triel, traitant les problèmes d'environnement sans savoir quel port était projeté, (voir note précédente) fait planer un doute sur le sérieux de l'organisation. Il y a de la part des opérateurs chargés de présenter le dossier un aspect brouillon qui ne va pas dans le sens d'un bon management. Il est pourtant nécessaire à la bonne compréhension, par tous, du projet.

Sur le fond, la présentation de l'étude préliminaire faite par les Ports de Paris démontre qu'un travail non négligeable a été fait sur la circulation actuelle des péniches et sur les difficultés de navigation, d'environnement et de bruit dans cette zone étroite.

Il y a un **paradoxe** dans ce projet de port à Triel.

La plaine offre **d'un point de vue terrestre un intérêt** économique avec la possibilité de réhabilitation d'une zone quelque peu négligée et sous employée actuellement.

D'un point de vue nautique, le port se situe dans une zone extrêmement étroite qui entraîne des difficultés quand aux possibilités de manœuvre de péniches de 115 m (voire de 170 m), au standard européen.

1-Le port actuel

Pour **entrer dans la darse actuelle**, il n'y a que **deux possibilités** et cela a été plus ou moins bien expliqué (donc pas nécessairement compris) :

- L'entrée au ralenti en longeant la rive droite puis en s'appuyant sur un duc d'Albe pour faire tourner la péniche (au risque de détériorer celle-ci).

-La manœuvre rapide qui consiste à longer la rive gauche opposée (ou sont les maisons) et à accélérer pour prendre le virage en visant bien l'entrée. Cette méthode (bruyante) accessible aux bons manœuvriers reste délicate.

-Les autres propositions avancées pour éviter le bruit (limitation de la puissance notamment) ne peuvent être prises au sérieux.

En conclusion, la configuration actuelle de l'entrée n'est plus acceptable pour recevoir en nombre les péniches et convois aux normes européennes.

2- le projet de port fluvial

-L'entrée

Ports de Paris l'a bien compris, en proposant une **modification logique, de l'épi d'entrée** ou celui-ci est d'une part **réorienté** vers l'intérieur de la darse et d'autre part **déplacé vers l'aval** pour permettre aux convois d'entrer avec de la vitesse (impératif à cause du courant). Il doit y avoir de l'ordre de 150 m entre l'entrée et le quai en face pour pouvoir arrêter le convoi en zone protégée (sans courant).

Cette nouvelle entrée réorientée, peut permettre d'éviter toute manœuvre à l'extérieur, source de bruit, avec une trajectoire plus proche de la rive droite donc plus éloignée des habitations.

L'installation de deux à trois roues à axe vertical (procédé courant), aidera les navires pour leur entrée rapide, sans manœuvre et donc sans variation du régime moteur.

-A l'intérieur du port,

Les manœuvres posent moins de problèmes néanmoins, l'ère correspondante est très étriquée. Si un déplacement au mètre près est toujours possible en zone calme pour accoster des convois de 115 mètres (voire 170m) cela reste une perte de temps difficile à admettre pour un nouveau port. Les propulseurs transversaux avant ne seront pas disponibles sur tous les flotteurs.

Dans les schémas remis, l'installation *d'estacades d'accostage* avec « bordure verte » est encore présente. Cette proposition soit disant écologique est saugrenue et sans intérêt pour l'environnement. Ce sera plutôt, de ce point de vue, une zone mal entretenue propice aux déchets. Elle rendra la manœuvre et l'amarrage des convois fluviaux compliqués et diminuera d'autant le plan d'eau déjà étriqué. Quand à l'aspect chargement/déchargement cette solution est aberrante car elle ne permet pas la manutention aisée des conteneurs et la circulation correspondante. Plutôt que de réaliser ces berges coûteuses à l'entretien, il vaut mieux réserver les sommes correspondantes à l'aménagement des bords de Seine et à l'élaboration d'écrans de verdure.

Il faut revenir aux **quais classiques rectilignes** (palplanches) **et terre plein bétonnés** capables de supporter le poids des engins de manutention et des conteneurs de 20 et 40 pieds. Un nouveau dessin réalisé à partir des schémas actuels fait apparaître la possibilité de mettre à quai 7 convois de 115 m ou 5 convois de 115m et un de 170m ou 3 convois de 170m et un de 115m.

Aucune indication n'est par ailleurs donnée sur les **moyens de chargement /déchargement**, portiques ou grues, élévateurs à spreader qui ne seront pas discrets. Ils nécessiteront des rideaux d'arbres dans la zone de stockage, (trois conteneurs gerbés représentent une hauteur de près de 8m).

-La sortie du port

Si elle ne posera pas de problème particulier pour la descente de la Seine, elle restera délicate pour la remontée. La encore, deux solutions :

/ Le convoi descend et fait un demi-tour plus bas dans une zone plus large ce qui ne pose pas de problème hormis l'allongement du trajet.

/ Le convoi amorce la remontée dès la sortie de la darse en manœuvrant en force (forte puissance moteur) pour venir bout au courant. Pendant tout ce temps, le convoi sera bruyant et n'aura pas de solution en cas d'obstacle, péniche descendante ou simple voilier, dans sa zone de manœuvre.

Il est possible d'imaginer une signalisation optique voire un service de veille (capitainerie) pour annoncer la sortie d'un convoi mais statistiquement cette manœuvre restera accidentogène.

3-Port de commerce fluvial et/ou port de plaisance.

L'UFC Que choisir Val de Seine est une association consumériste mais, elle s'intéresse également au transport rationnel et économique des marchandises ainsi qu'à la préservation de l'Environnement. Ayant certaines compétences dans le domaine elle donne des avis sur les solutions proposées mais n'est aucunement chargée de faire la politique économique et environnementaliste et de faire les choix correspondants.

Ainsi se pose le problème de la **compatibilité entre plaisance et navigation commerciale** dans le nouveau port fluvial de Triel. La réponse est très claire, **elle est négative, essentiellement pour des motifs de sécurité**. Si l'on peut admettre les estacades le long de la Seine il faut éviter de créer une circulation transversale de sortie de port mixant des convois fluviaux, lourds et non manoeuvrables et des embarcations de plaisance, notamment des voiliers.

Lorsque l'on voit les difficultés de circulation des péniches en plein été au niveau des Mureaux ou l'on dispose pourtant de beaucoup de places, il n'est pas raisonnable de faire cohabiter les 2 types de flotteurs dans un zone aussi étroite que la Seine à Villennes.

Dans cette zone étroite, ne doit se maintenir que des activités de transit, convois fluviaux montants ou descendants et transit pour les embarcations de plaisance. Il est évident que la zone logique de l'activité de plaisance est en aval au niveau de Verneuil et des Mureaux avec des bassins permettant une navigation de plaisance libérée des contraintes imposées par la navigation commerciale sur la Seine.

Le développement du transport fluvial sur la Seine, axe majeur dans le cadre du Grand Paris, est incontournable. Il vaut mieux développer ce transport fluvial plutôt que d'augmenter le nombre de trains pour lesquels il n'y a pas de solution pour réduire le bruit rayonné.

Nous avons déjà fait part du caractère écologique et économique du transport fluvial avec la possibilité d'améliorer encore la discrétion des convois fluviaux en limitant, par la réglementation, le bruit rayonné. A la différence des trains ou il n'y a pas de solution (seulement des palliatifs plus ou moins efficaces), **il existe techniquement des solutions pour rendre les convois fluviaux silencieux**. Le seul problème est le délai nécessaire pour imposer une réglementation (elle est faite pour les avions) et pour modifier le compartiment propulsion des convois fluviaux.

4-L'option proposée par des riverains.

Le Port de Paris ne peut rejeter, à priori, la proposition de faire un **port canal** parallèle à la Seine. Certes, elle est nécessairement plus onéreuse dans la mesure où il faut creuser ce chenal et manipuler des millions de m3 mais cela peut être fait dans de bonnes conditions. L'essentiel du creusement et de la construction des quais peut être réalisé au sec. Les matériaux qui ne pourront être étalés dans la plaine devront être mis en fond de la darse actuelle la réduisant d'autant. Cette option à l'avantage d'être nautiquement et hydrauliquement plus satisfaisante et moins bruyante pour l'habitat environnant.

5-Il manque dans ce projet le schéma routier d'ensemble pour la circulation des camions et le raccordement au réseau routier notamment à l'A104 **sans lequel il ne peut être donné un avis définitif sur ce projet**. La encore, le management de présentation de l'opération laisse à désirer. Il faut arrêter de distribuer les documents par brides qui ne permet pas d'avoir un vue d'ensemble de ce projet de Port .et de ses implications dans tous les domaines.