



PROJET de PORT DE TRIEL

Note N°3

3 mars 2011

La visite du port de Limay offrait un grand intérêt sur la façon dont Port de Paris a mené la conception, la construction et le développement du port de Limay.

Elle a permis d'apprécier les différentes techniques d'aménagement des quais, des berges et d'une manière générale du plan d'eau pour assurer une navigabilité satisfaisante. Les discussions ont rapidement évoluées vers les aménagements paysagés et les concepts architecturaux des bâtiments du port, ce qui à notre sens ne constituent pas la première priorité. Nous ne doutons pas des capacités de Port de Paris en matière d'esthétique mais ce débat détourne l'attention du problème fondamental de la conception de la partie fluviale. La priorité est d'assurer le bon fonctionnement d'un plan d'eau à vocation économique tout en respectant au mieux l'environnement.

Cette visite a remis en lumière la nécessité de connaître autant que possible l'utilisation future du port de Triel car, elle conditionne la conception des quais et d'une manière générale du plan d'eau. Limay est un exemple d'une évolution possible assez bien maîtrisée. Selon le degré de connaissance de l'évolution du port de Triel le concept des quais peut évoluer de façon significative. L'existence à proximité d'installation de traitement des ordures ménagères et autres déchets, d'usines de traitement des eaux, de carrières milite pour des quais à pondéreux. Cependant, la présence relativement proche d'usines de production mécanique (véhicules notamment) et de nombreux centres commerciaux, pourrait entraîner le développement d'un trafic marchand conteneurisé ou non.

En fonction de cette connaissance parcellaire de l'usage futur du port, nous sommes partisans de quais classiques polyvalents dans un plan d'eau simplifié (sans estacades) avec une entrée en aval équipée de viroles à axe vertical pour limiter la taille de l'entrée. Les efforts paysagers seraient orientés vers les berges de la Seine (outre les aménagements paysagers, à terre, dans l'enceinte du port).

Un autre point qui nous semble important, est de définir de façon assez précise les types de flotteurs qui auront accès au port. La fixation des dimensions maximales (longueur, largeur et tirant d'eau) des convois fluviaux qui sont des paramètres déterminants permettra de lever certaines ambiguïtés dans la conception du port...

Nous regrettons cependant que cette visite se soit terminée par une séance de style débat public sur une option de port non validée techniquement. Nous avons demandé à ce que le projet alternatif « Villennes » ne soit pas éludé et qu'il fasse l'objet d'une évaluation technique sérieuse. Un débat sur le sujet sans cette étude ne pouvait aboutir qu'à une discussion stérile.

Pour avancer, le projet « Villennes » est techniquement dépendant de la possibilité de rendre le bras rive droite navigable pour les convois fluviaux et dans quelles conditions. En l'absence de cette possibilité, l'option port-canal devient caduque, même en dehors de toute contrainte financière. On ne peut demander

raisonnablement aux marinières de faire marche arrière puis de repartir en avant pour rentrer dans un port-canal. C'est nautiquement aberrant.

Par ailleurs le type de convoi fluvial, s'il doit admettre des longueurs de 110m voire plus, en largeur de 11m (soit 4 conteneurs) ne peut se contenter des dimensions de la darse-canal proposée et des volumes de déblayement indiqués.

Nous maintenons par ailleurs, nos objections concernant la compatibilité de la plaisance et d'un trafic marchand pour des raisons de sécurité de la navigation notamment, à cause des voiliers. La base de Verneuil, proche, peut satisfaire la plaisance dans de meilleures conditions.

Nous confirmons la nécessité de faire évoluer au niveau national, la législation sur les bruits rayonnés par les convois fluviaux puisque la solution existe. Il s'agit certes, d'une opération de longue haleine, (projet de loi et décrets d'application) mais qui devient un objectif majeur dans le cadre du Grenelle de l'Environnement qui préconise, à juste titre, le développement de la voie fluviale (voir notes précédentes).

Nous souhaiterions qu'à l'avenir, soient bien séparées les réunions techniques concernant la conception du port, des discussions sur les choix économiques et financiers qui ne sont pas de même ordre. Cela éviterait les palabres liés au mélange de genres.