Thermo sur Seine

CAHIER D'ACTEUR

Bureau de l'ARQP

ARQP (ASSOCIATION DE RIVERAINS DU QUARTIER DES PENTES)

CONTACT :

ARQPENTES@GMAIL.COM

ARQP.FR

PRESERVATION DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS DU QUARTIER ET DE LA VILLE DE RIS-ORANGIS

L'impact des crues sur le transport fluvial

SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Selon le dossier soumis par la SEMOP pour la concertation préalable, la navigation des barges sur la Seine continue malgré des niveaux de crues « très élevés ». Il est aussi écrit que le terrain choisi pour le projet d'installation du site de stockage du combustible en transit à Ris-Orangis étant situé dans le lit majeur de la Seine, son activité reste possible à 90 % de la crue centennale (1910).

Ces définitions trop vagues méritent d'être approfondies afin de découvrir la réalité sur l'impact des crues dans ce secteur ainsi que les inconvénients qui en découlent.

C'est l'objet de ce cahier.

A PROPOS DES CRUES.

Les crues de la Seine sont enregistrées depuis 1649 jusqu'à nos jours. Elles peuvent être classées en deux groupes, celles avant 1924 et les suivantes. En effet, depuis cette date, l'état a financé la réalisation de quatre bassins de rétention des eaux en amont de la capitale. L'idée étant de stocker les apports des effluents lorsque les précipitations sont abondantes et de vider les bassins en périodes sèches. Avant cette date, les crues s'étendaient d'une hauteur de 7,00 m mini (1764) à 8,80 maxi (1658). Depuis la création des Bassins ; elles ne sont que de 6,10 m (2016) à 7,12 m (1955).

Toutes ces mesures sont faites à Paris à Austerlitz.

Le niveau des eaux est moins élevé à Corbeil Essonne, autre point de référence, du fait de l'apport des eaux de la Marne en amont de Paris, à la hauteur de Nogent sur Marne. Nous enregistrons un différentiel négatif de 40 à 50 cm à hauteur de Corbeil. Ce n'est pas une règle fixe, elle dépend du débit de la Marne qui n'est pas forcément liés à celui de la Seine.

Trois barrages régulent le niveau des eaux entre Corbeil Essonne et Paris (Evry, Ablon et Saint Maurice), ils sont équipés de vannes à hauteur variable commandées par un centre de contrôle situé à Paris Austerlitz. Des écluses permettent aux bateaux de les franchir. Pour aller de Ris-Orangis à Vitry-sur-Seine, Les barges passe par celle d'Ablon-sur-Seine. Cela peut affecter la disponibilité du transport des combustibles destinés à l'incinérateur.

En cas de crue, selon les hauteurs d'eaux relevées à Austerlitz, le centre de contrôle agit sur les vannes pour retenir les eaux en amont des barrages. C'est une manière de réguler les crues en tentant de limiter les débordements, dans la limite du possible.

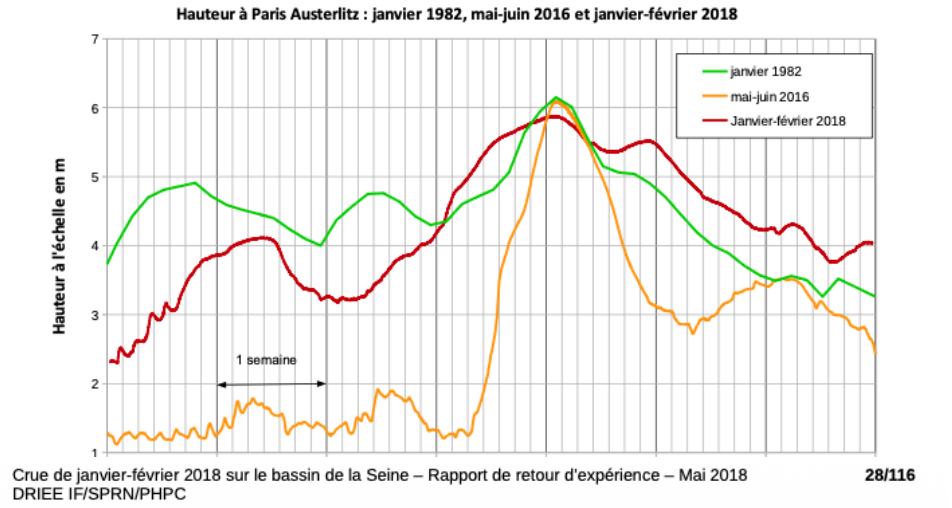
Lorsque certaines limites sont atteintes ou dépassées, la réglementation permet d'appliquer des mesures restrictives de la navigation :

- En dessous de 1,60 m, aucune restriction n'est imposée sous réserve du respect du règlement général de navigation fluviale.
- De 1,60 m à 2,50 m, état de vigilance, la navigation reste possible mais certaines manœuvres sont interdites, les mariniers doivent être équipés d'une radio VHF.
- A partir d'une élévation de 2,50 m et jusqu'à 3,30 m, la navigation continue mais certaines manœuvres sont interdites, les mariniers doivent être équipés d'une radio VHF, et la longueur des convois est réduite.
- A partir de 3,30 m et au-delà, les barrages sont submergés, le centre de contrôle ferme les écluses pour retenir au maximum l'eau, elles ne sont plus franchissables, **la navigation est de ce fait interdite.**

A noter que la hauteur des eaux est prise en compte mais aussi la puissance du courant ce qui est logique (1.500 m^3/s) ainsi que la durée.

Par exemple, en janvier 2018, la hauteur de l'eau atteint 5,84 m. Le VNF (Voies Navigable de France) condamne l'écluse d'Ablon-sur-Seine, la vitesse du courant dépassait les 1.500 m^3/s durant plus de 10 jours. (VNF : rex-spc-smyl-jan-fev 2018-v6 pages 21 et 24) La crue dépasse le niveau critique du 18 janvier au 17 février, soit pratiquement une durée de 1 mois.

NB : depuis 1924, 6 crues remarquables sont enregistrées jusqu'en 2018, elles atteignent toutes une hauteur égale ou supérieure de 6,10 m – Considérant que le niveau de la seine est à 31 m au-dessus du niveau de la mer, que le site du projet de stockage est à 36 m au-dessus soit un différentiel de 5 m (Géoportail). Conclusion, cette parcelle a été submergée, sauf la plateforme surélevée, à chacune crues remarquables.



Source Voies Naviguables de France – crue 2016.

Dans le graphique ci-dessus, il faut remarquer que, selon l'analyse réalisée par VNF, la crue de 2016 ne répond pas aux modèles connus. Alors que les crues antérieures à cette date mettaient de 4 à 7 semaines pour atteindre leur niveau maximum, celle de 2016 est passée de 1,20 m à 6,10 m en seulement 6 jours ce qui a surpris tous les opérateurs. S'agit-il des prémices de ce que vont être les crues du futur subissant le dérèglement climatique ? Bien malin qui peut le savoir.

CONCERNANT LA SITUATION DU TERRAIN ENVISAGE POUR LE STOCKAGE.

Il est écrit dans le document de la SEMOP que la zone prévue pour stockage des déchets en attente d'être chargés dans les barges est située dans le lit majeur de la Seine. Le lit majeur d'un fleuve est défini par la limite de la surface recouverte lors de la crue la plus important enregistrée, en l'occurrence, celle de 1658 qui est de 8,80 m, ce qui est exceptionnel. Par comparaison, celle de 1910 qui a marqué les esprits n'était que de 8,62 m. Cette zone recouvre une grande partie du territoire situé en bord seine à Ris-Orangis.



PPRI préfecture de l'Essonne

Le plan de prévention des risques naturels d'inondation (Ppri) de la préfecture de l'Essonne classe les crues en fonction de leur hauteur et de leur probabilité. Elles sont classées sous forme d'aléas liés à la hauteur de l'eau mais surtout à leur fréquence sur les zones impactées. Trois niveaux ont été définis : un niveau moyen en rose pâle sur la carte ci-contre, un niveau élevé en rose grisé et un niveau très élevé en rose foncé. Nous pouvons voir que la parcelle concernée par le projet est totalement en zone d'aléa élevé et une partie du côté des berges en zone d'aléa très élevé. Il faut noter que l'utilisateur précédent de la parcelle avait pris la précaution de surélever de 80 cm une zone d'activité, ce qui la place au-dessus du niveau de la crue de 1910.

CONCLUSION

Sous les vagues définitions du risque de perturbation du fonctionnement de l'incinérateur lié aux crues du document de la SEMOP se cache une réalité bien moins réjouissante.

L'arrêt de la navigation n'est pas la seule menace qui pèse sur la disponibilité du combustible à l'entrée de l'incinérateur ? L'impossibilité pour les camions d'atteindre le site pour décharger les déchets risque de se produire pour un niveau de crue bien plus bas, ce qui empêchera l'approvisionnement de l'incinérateur plus fréquemment et pour des périodes plus longues.

De même, la violence des événements climatiques présents et à venir remettent en cause les modèles basés sur les crues passées et font douter de la pertinence des mesures de prévention envisagées. La crue de 1910, dite centennale s'est produite il y a 116 ans. L'occurrence de la prochaine crue centennale, dans un avenir proche, ne défierait pas les lois de la statistique. Qui peut être certain que les mesures prises après la crue de 1910 pour limiter les niveaux seront suffisantes pour faire face à des volumes d'eau que nous ne sommes plus vraiment en mesure de prévoir ?

LES QUESTIONS QUE NOUS POSONS.

1. Le chemin latéral que les camions emprunteraient se trouve en dessous du niveau de la plateforme, l'impossibilité d'acheminer le combustible risque de provoquer l'arrêt de la manutention alors que la navigation est encore possible. A quelle durée d'indisponibilité du chemin latéral conduit l'étude faite par la SEMOP ? pourquoi n'est-elle pas mentionnée dans le document de la concertation ?
2. Sauf erreur de notre part, lors du déchargement de remorque type FAM le combustible tombe par gravité, il se trouve donc à un niveau proche du sol, voire sur le sol lui-même, très exposé. Le procédé qui permet de le mettre hors d'atteinte des eaux, s'il existe, doit être décrit avec précision, tout comme l'ensemble de l'installation jusqu'au déversement dans les barges. Des plans détaillés sont nécessaires.
3. Qu'adviendra-t-il en cas de crue très élevée recouvrant l'ensemble du site en projet lorsque l'eau se retirera ? Quels éléments risquent-ils d'être emportés et déversés dans le fleuve ?

4. A quel type de pollution aurons-nous à faire face et comment y remédier ?

------ o ------

Réf : VNF : Voies Navigables de France.

- DRIEAT Île-de-France / SPC SMYL (Direction Régionale Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France).
- Vigicrues.gouv.fr (bulletin d'information).
- Direction Régionale de l'Environnement d'Île-de-France, Bassin Seine Normandie