



PSMO – Port Seine-Métropole Ouest

VERBATIM DE LA RÉUNION PUBLIQUE

Présentation du projet - Focus sur l'environnement, les travaux, le phasage

Conflans-Sainte-Honorine, le 7 octobre 2014 (20h-23h)

(295 auditeurs)

En tribune

Commission particulière du débat public :

- Michel GAILLARD, président
- Bruno de TRÉMIOLLES, membre
- Lucie DEMONDION, membre
- Jacques ROUDIER, membre

Maîtrise d'ouvrage :

- Etienne DEREU, Directeur de l'Aménagement de Ports de Paris
- Marc REIMBOLD, Directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest
- Frédérique GUILBERT, Responsable de l'environnement de Ports de Paris

Intervenants :

- Dominique DUVAL, Présidente de l'association Ile-de-France Environnement
- Thierry HAUCHARD, Chef du service Foncier et Environnement de GSM
- Gilles CHERIER, Chef de service Milieux aquatiques et Agriculture, Direction Territoriale des Rivières d'Ile-de-France de l'Agence de l'Eau Seine- Normandie

Michel GAILLARD, Président de la Commission particulière du débat public :

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Si vous le voulez bien, nous allons débiter cette rencontre. Monsieur le Maire a quelques minutes de retard, nous lui passerons la parole dès son arrivée.

Je voudrais tout d'abord et avant d'engager la présentation du projet et le débat lui-même, faire un rappel sur ce qu'est la Commission nationale du débat public, et pourquoi nous sommes réunis ce soir.

Qu'est-ce qu'un débat public ?

En France, il y a un certain nombre de textes de loi qui ont une traduction dans le Code de l'environnement et qui font qu'un certain nombre de projets d'infrastructures ayant une valeur minimale d'investissement ou ayant des caractéristiques telles qu'elles ont un impact sur le cadre de vie des gens, sur l'environnement, doivent faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public, Commission nationale qui est une autorité administrative indépendante, dont l'un des vice-présidents est présent ce soir, Jacques Archimbaud. Cette Commission nationale créée en 1995 par la loi Barnier fait donc l'objet de saisine de la part des maîtres d'ouvrage.

Quelle est la mission de cette Commission nationale ?

C'est d'appliquer la mise en œuvre des lois qui visent à ce que les populations, le public, soient informés sur la nature, le contenu des projets portés par des maîtres d'ouvrage. Ces avis, que le public exprime, sont recueillis en amont de toute décision sur la réalisation des projets. Donc, on est bien dans une phase où il y a moyen d'influencer sur un projet, puisqu'on est en amont. Ces débats publics portent sur un point essentiel, mais pas seulement, sur l'opportunité du projet, autrement dit : est-ce que ce projet est utile ? Est-il nécessaire ? C'est la grande question du débat public.

Par ailleurs, le débat porte aussi sur les caractéristiques du projet et sur ses objectifs poursuivis.

Principes du débat public.

Il est ouvert à tous. Bien sûr, c'est la transparence du débat, toute l'information est portée à la connaissance du public et sur le projet dont on traite tous les documents sont apportés à la connaissance de nos concitoyens.

Principe d'équivalence : dans un débat public, il n'y a pas un avis qui pèse plus que l'autre. Tous les intervenants ont le même poids dans le débat.

Enfin, argumentation des avis. La théorie voudrait que quand on intervient pour donner un avis, on l'argumente. Ce n'est pas toujours facile, mais cela fait partie des règles.

Pourquoi un débat sur le projet Port Seine-Métropole Ouest, qui nous réunit ce soir ? Parce que Ports de Paris, le maître d'ouvrage, a saisi la Commission nationale en décembre, que le 8 janvier la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser un débat public pour les motifs suivants : importance de ce projet dans le cadre de la démarche globale de Seine Aval, importance des enjeux socioéconomiques, des enjeux environnementaux de ce projet.

Je salue l'arrivée de M. le Maire

Qui anime ce débat ?

La Commission nationale du débat public en décidant d'organiser un débat, elle le confie à une Commission particulière du débat public, dont elle nomme le président. Elle m'a donc nommé comme Président de cette commission. Elle a nommé également des membres de cette commission : Jacques ROUDIER, Lucie DEMONDION, Bruno de TRÉMIOLLES, Anne-

Marie CHARVET qui n'est pas là ce soir. Quel est le rôle de ces membres ? Leur rôle consiste d'abord à préparer ce débat. Depuis que nous avons été nommés, nous avons rencontré un certain nombre d'acteurs sur le terrain à la fois pour prendre la mesure de l'enjeu de ce projet et de sa nature afin d'organiser ce débat de la meilleure manière possible.

Notre rôle, c'est évidemment de diffuser, de faciliter l'information sur cette organisation du débat et c'est, pendant le débat public lui-même, d'animer et de veiller à ce que chacun puisse réellement s'exprimer.

Le maître d'ouvrage dans un débat public met à la disposition du public un dossier de présentation du projet. En réunions publiques et sur le site Internet, il lui appartient de répondre aux questions du public et d'apporter tous les éclairages demandés. A l'issue du débat, il lui appartient de prendre une décision sur les suites qu'il compte donner à ce projet.

Comment participer au débat ?

Essentiellement, par les réunions publiques qui représentent le face-à-face important entre le maître d'ouvrage et le public. Puis, le site Internet qui devient de plus en plus un outil fondamental à la fois pour télécharger l'information, poser des questions, avoir des réponses et déposer les avis que l'on souhaite faire connaître.

Nous avons prévu 8 réunions pour ce débat public. C'est aujourd'hui la seconde réunion, la réunion d'ouverture s'étant tenue le 2 octobre à Achères. Quatre d'entre elles ont un focus particulier, celle de ce soir concernant les aspects environnement, travaux, phasage du chantier. Je m'empresse d'ajouter que ce n'est pas parce qu'une réunion a un focus particulier que les seuls avis à émettre concernent ce focus. Dans une réunion publique, on aborde les sujets que l'on veut, du moment qu'ils concernent le projet. C'est important de le souligner. Nous tiendrons une réunion générale à Carrières-sous-Poissy qui n'a pas de focus particuliers, une audition publique à Poissy où l'on va auditionner les acteurs économiques intéressés et concernés par ce projet, et une réunion de clôture à Andrésy.

Trois rendez-vous singuliers au cours de ce débat public :

Tout d'abord un atelier technique que l'on va organiser à Andrésy sur la question de l'insertion du port dans le tissu urbain. Cet atelier va précéder la réunion publique du soir à Andrésy où l'on abordera ce thème, et cela peut permettre à une quarantaine de personnes qui le souhaitent, sur inscription (et c'est un appel que je fais) sur le site Internet de participer à cet atelier. Il sera animé par l'Atelier d'architecture de Cergy.

La visite du port de Limay et du site du projet, organisée par Ports de Paris est programmée le samedi 11 octobre. Certaines personnes nous ont fait remarquer que le samedi n'était pas un jour très judicieux. S'il y a des demandes, on pourra envisager d'organiser une nouvelle visite un mercredi par exemple. Si vous voulez faire cette visite, inscrivez-vous sur le site Internet ou contactez la commission. Il y a encore des places.

Enfin, une rencontre avec l'université de Cergy qui bénéficie d'un Master logistique transport environnement. Nous avons associé les étudiants de ce master à ce débat, à la réflexion sur ce projet. Donc, il y aura une réunion, qui sera publique, à l'université de Cergy pour débattre avec les étudiants le 24 novembre sur la démarche publique d'une manière générale et ce projet en particulier.

Calendrier du débat public :

Les délais légaux prévoient que le débat public dure trois mois, il s'arrêtera donc le 15 décembre. Ensuite, la commission aura deux mois pour rédiger son compte rendu, et le président de la CNDP en tirera un bilan, ces documents seront évidemment publics et mis en ligne sur le site du débat. Enfin, Ports de Paris, maître d'ouvrage, aura trois mois pour prendre sa décision et l'annoncer publiquement. Tout ceci est très codifié.

Avant de poursuivre et passer la parole à Jacques ROUDIER, membre de la commission, qui va animer la suite de la soirée, je voudrais passer la parole à M. le Maire. Il est de tradition dans nos débats publics que le maire de la commune d'accueil prononce quelques mots républicains.

Laurent BROSSE, Maire de Conflans-Sainte-Honorine :

Bonsoir à tous, désolé pour mon léger retard, cela m'apprendra à faire confiance au transport ferroviaire, peut-être que dans un futur un peu lointain, le transport fluvial sera plus aisé que le transport ferroviaire, mais ce n'est pas encore le cas pour l'instant.

Dans la nouvelle municipalité de Conflans, je suis heureux de vous accueillir ce soir dans le cadre du débat public sur le projet de Port Seine-Métropole Ouest. Ce débat qui s'ouvre, c'est un bon exemple de démocratie locale et de transparence de la cité, ce dont je me réjouis. Je tiens à remercier vivement le président de la commission, M. Michel GAILLARD, d'avoir accepté d'organiser cette réunion publique à Conflans-Sainte-Honorine. C'est aussi l'occasion pour la population conflanaise et tous les acteurs du fleuve de se réunir et d'échanger sur un projet économique majeur pour notre territoire. La capitale de la batellerie qu'est Conflans-Sainte-Honorine ne pouvait pas rester indifférente à la création d'une telle infrastructure fluviale qui est destinée à s'implanter sur l'ouest de la RN184. J'insiste sur ce point, car même si ce n'est pas le sujet ce soir, je souhaite préciser qu'à titre personnel, je ne suis pas favorable au possible deuxième projet de port de 300 ha, qui serait situé à l'Est de la RN184, en face de Conflans-Sainte-Honorine. Il me semble démesuré et problématique en termes de production, de l'environnement. La municipalité conflanaise souhaite ainsi défendre le cadre de vie de notre territoire.

Nous avons la chance néanmoins aujourd'hui de voir se développer dans notre pays le transport fluvial. C'est un atout économique auquel Conflans va apporter toute son énergie. Aussi, il me semble important de souligner que la voie fluviale bénéficie d'un fort potentiel de développement énorme, et le transport fluvial est d'ailleurs un moyen écologique, un moyen rapide et un moyen fiable pour répondre aux besoins des entreprises du BTP. C'est d'ailleurs dans cette démarche que s'inscrit le Port Seine-Métropole Ouest, puisque l'objectif à terme est de répondre aux besoins en matériaux du Grand Paris.

Ce projet de nouveau port de 100 ha qui vous est présenté ce soir par Ports de Paris vient s'inscrire dans le développement des voies navigables en France et en Europe. Aussi, je ne peux que soutenir le projet d'intérêt national du canal Seine Nord Europe qui pourra relancer l'activité batelière en France, en ouvrant l'accès au réseau grand gabarit avec une prévision de 13 millions de tonnes transportées en 2020. Je salue donc la décision du gouvernement et de Manuel VALLS, annoncée en septembre dernier, de lancer la construction du canal Seine Nord Europe en 2017, avec une mise en service prévue en 2023.

Conflans-Sainte-Honorine a la chance de se situer au débouché de ce futur canal, de s'affirmer ainsi comme la porte d'entrée des Yvelines et de la Vallée de Seine, puis ensuite de déboucher vers la Normandie. Ce sera un atout pour la grande intercommunalité que la Vallée de Seine, intercommunalité qui sera créée – je vous le rappelle – au 1^{er} janvier 2016. La ville de Conflans travaille ainsi activement avec tous ses partenaires institutionnels pour voir aboutir ce projet de Port Seine-Métropole Ouest pour la période de 2020-2040.

Je vous laisse maintenant à nouveau la parole, M. le président, pour animer le débat. Merci à tous.

(Applaudissements.)

Michel GAILLARD :

Merci M. le Maire. Je passe tout de suite le micro à Jacques ROUDIER qui va poursuivre l'animation de la soirée.

Jacques ROUDIER, membre de la Commission particulière du débat public :

Merci président. Bonsoir à tous, c'est donc moi qui vais assurer l'animation de cette séance, en commençant par vous donner rapidement le programme de la soirée qui sera divisée en quatre temps.

D'abord, une présentation du projet par le maître d'ouvrage, Ports de Paris, et une première intervention de Dominique DUVAL, Présidente de l'association Ile-de-France Environnement, qui donnera les considérations un peu générales sur ce projet. A l'issue de ces deux interventions, nous aurons un premier échange avec la salle, qui permettra de recueillir un certain nombre de questions et d'avoir des éléments de discussion. Nous passerons ensuite à une deuxième partie de cette séance avec un deuxième groupe d'interventions : d'une part Thierry HAUCHARD, Chef du service Foncier et environnement de GSM, qui nous parlera plus particulièrement des conditions d'exploitation de la carrière et d'extraction des granulats. D'autre part, nous écouterons l'intervention de Gilles CHERIER, chef du service Milieux aquatiques de l'Agence de l'Eau Seine-Normandie, qui interviendra sur la restauration des milieux aquatiques et le développement des territoires. Nous aurons ainsi deux éclairages qui ne couvrent pas tout le champ des questions qui sont à notre programme, mais deux éclairages sur ces questions de travaux, de phasage et d'environnement. Après, nous aurons une plus longue séance d'échanges entre la salle et les différents intervenants.

Après vous avoir donné le programme de notre soirée, je passe tout de suite la parole au maître d'ouvrage, Ports de Paris. Etienne DEREU, Directeur de l'aménagement et ses collaborateurs vont se partager cette présentation.

PRÉSENTATION DE LA GENÈSE, FONDEMENTS ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

Etienne DEREU, Directeur de l'aménagement de Ports de Paris :

Bonsoir à tous, je suis donc Etienne DEREU le directeur de l'aménagement de Ports de Paris et je suis accompagné aujourd'hui de Marc REIMBOLD, directeur du projet Port Seine-Métropole Ouest et Frédérique GUILBERT, responsable de notre service environnement.

Avant de vous présenter le projet, en quelques mots, je vous propose de vous indiquer qui nous sommes.

Qu'est-ce que Ports de Paris ?

Ports de Paris est un établissement public de l'Etat. Néanmoins il faut noter que dans son Conseil d'administration, la gouvernance est partagée avec les collectivités territoriales dans une logique de partage des informations et des décisions.

Quel est le rôle de Ports de Paris ?

Ports de Paris a un rôle triple, bien sûr un rôle d'aménagement des ports, d'un réseau de ports représentant 70 ports (ports urbains et plateformes), également un rôle d'exploitant dans la durée et dans la proximité (écoute et échanges dans les territoires). 4 agences territoriales sont implantées avec des collaborateurs présents sur le terrain justement pour réaliser ce travail d'exploitation au quotidien. Aussi un rôle majeur : permettre, assurer, rendre possible le report modal, c'est-à-dire le transfert de marchandises usuellement sur la route vers des modes plus respectueux de l'environnement, à savoir bien sûr le trafic fluvial mais aussi le trafic ferroviaire.

Par ailleurs, nous sommes un établissement à taille humaine avec 200 collaborateurs répartis sur l'ensemble du territoire.

Si nous venons vous présenter ce projet, c'est que nous sommes convaincus que le mode fluvial est un mode d'avenir, et que c'est une possibilité d'offrir des solutions de développement dans le territoire. Pour ce faire, nous avons appris à travailler sur le site en question, à l'étudier, à connaître la diversité des enjeux de ce territoire, les contraintes mais

aussi les opportunités. C'est donc en ayant étudié ces différents sujets que nous venons proposer un projet qui est celui de Port Seine-Métropole Ouest.

Pourquoi présentons-nous ce projet ici ?

Ce projet est inscrit depuis longtemps dans les réflexions du territoire, par exemple il est inscrit dans le Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) mais aussi dans les Plans locaux d'urbanisme (PLU). A l'origine, on était sur une ambition de 100 ha, c'est-à-dire la zone de Port Seine-Métropole Ouest actuelle que nous envisageons. A l'occasion des réflexions du Grand Paris, certains architectes comme Antoine GRUMBACH, ont pu envisager d'élargir la réflexion effectivement sur un port plus large de 400 ha, dont 300 ha auraient une composante logistique. Immédiatement, on s'est rendu compte d'une incompatibilité manifeste dans le cas où l'on faisait de la logistique, tout simplement à cause d'un défaut de desserte routière.

Le projet qui vous est présenté ici est celui que Ports de Paris porte aujourd'hui. Il concerne bien le port de 100 ha situé à l'Ouest de la RN184. Ce port est orienté vers les projets de développement du BTP, secteur d'activité qui est le plus respectueux de l'environnement, au sens où il utilise le plus les modes massifiés.

Objet du débat en lui-même.

C'est effectivement un port de 100 ha que nous devons dimensionner de telle sorte qu'il soit compatible avec le réseau routier actuel. Il est situé sur trois communes : Achères en premier lieu, Andrésy et dans une certaine mesure sur 1,5 % du territoire sur la commune de Conflans-Sainte-Honorine.

Le projet construit doit être compatible avec le réseau routier actuel et donc autoportant, c'est-à-dire qu'il fonctionne avec les infrastructures actuelles.

Ce projet a pour vocation de répondre à trois défis :

1. Etablir une chaîne logistique efficace et durable, en utilisant effectivement massivement le transport fluvial

Pourquoi utilise-t-on le transport fluvial ? Déjà parce que sur site actuellement il y a une carrière qui est en exploitation et l'un des objets d'un projet portuaire, c'est d'abord de reporter les trafics de la carrière vers le fleuve, et ensuite de développer les activités économiques qui l'accompagnent dans une logique d'économie circulaire.

Pour préciser mon propos, l'idée consiste à acheminer majoritairement par voie fluviale les granulats issus de la carrière mais aussi des éléments fabriqués sur place, préfabriqués, pour alimenter par exemple les chantiers du Grand Paris (transport mais aussi logement). Dans une logique d'économie circulaire, en retour, les déblais de ces mêmes chantiers pourraient ainsi revenir pour assurer le réaménagement de la plaine. Il s'agit bien dans ces cas-là de déblais inertes qui peuvent être utilisés pour le remblaiement de la carrière mais aussi, le cas échéant, pour de la revalorisation comme cela se fait toujours dans cette logique d'économie circulaire.

C'est le premier défi que nous considérons comme devant être rempli par un projet de port.

2. Réaménagement de la plaine d'Achères

Ce deuxième défi est très important localement. La plaine d'Achères présente un certain nombre de contraintes, en premier lieu, c'est un site qui est inondable et qui est historiquement pollué. Un réaménagement doit réussir à répondre à ces défis. Nous considérons qu'un projet de port, porté par Ports de Paris, est intéressant car c'est un savoir-faire de Ports de Paris dans le cadre des projets qu'il a portés historiquement et qu'il est susceptible de porter à l'avenir.

3. Contribution du port au développement économique du territorial

C'est un défi que nous rencontrons dans tous nos projets de port et toutes les exploitations portuaires. Un port doit contribuer au développement économique du territoire et apporter un élément économique au territoire.

Dans le projet en question avec la filière BTP envisagée sur le site, avec une exploitation vertueuse de la carrière, avec le développement d'activités économiques dans le secteur du BTP qui tirent parti de l'exploitation de cette carrière, nous sommes en mesure d'assurer le développement d'une filière économique locale qui va donc créer des emplois locaux et permettre ainsi au territoire de tirer parti de l'élément économique du Grand Paris. Il s'agit donc pour nous de transformer les contraintes qu'on a pu déterminer en atouts pour le territoire et pour son développement.

Présentation du projet

A quoi va-t-il ressembler ?

C'est un port qu'on envisage sur une surface de 100 ha environ (1kmx1km). L'une des principales caractéristiques du projet, c'est une répartition équitable entre les surfaces des activités économiques (50 ha) et les surfaces dédiées aux espaces publics, un tiers supplémentaire pour la darse (bassin intérieur), un tiers pour les surfaces végétalisées et un tiers sur les espaces de desserte ferroviaire ou routière.

La darse est un point important, car ce bassin intérieur est la garantie de la réalisation des activités économiques et des transbordements à l'intérieur du port, et donc la garantie également de la libération et de la préservation des périmètres, et singulièrement des berges qui ont donc vocation, comme le présente le plan, à être rendues au public, végétalisées et assurant ainsi une continuité écologique des berges.

Nous considérons que ce port doit être un port de nouvelle génération.

Qu'est-ce qu'un port de nouvelle génération dans notre esprit ?

C'est en fait un principe triple, un principe d'un port créé et élaboré avec les partenaires territoriaux. Le débat public est une première occasion pour entamer un processus de concertation qui doit se poursuivre pendant le développement du projet mais aussi pendant l'exploitation du port, s'il devait être réalisé.

C'est un port qui doit être intégré dans le paysage et ouvert sur la ville. L'ouverture sur la ville est pour nous un point important.

En parlant de port de nouvelle génération, c'est en référence à des ports plus anciens en exploitation actuellement, comme le Port de Gennevilliers construit il y a 100 ans ou le Port de Limay. Le Port de Gennevilliers n'a pas été conçu, comme vous pouvez l'imaginer, de la même façon, que les ports qu'on propose ici, qui sont respectueux de l'environnement et intégrés dans leur paysage en lien avec les partenaires locaux.

Ce port nouvelle génération est un port orienté vers le secteur de la construction et des travaux publics, avec des activités liées au secteur des travaux publics et de la construction : des activités d'extraction relatives à la carrière, des activités de transformation générant la valeur ajoutée des emplois et aussi des activités de valorisation pour le secteur du BTP ; et par ailleurs, des activités connexes qui ont plus vocation à être en lien avec la ville, donc dans des périmètres plus proches de la ville : des activités de services (location de matériel, ateliers, bureaux, laboratoires). Ces activités connexes travaillent en synergie avec les activités du port mais aussi avec les activités de la ville aux alentours.

Avancement du projet dans le temps

Le projet se fait au fur et à mesure de l'exploitation de la carrière actuelle. Au fur et à mesure qu'elle libère des terrains, le port se développe. Cette présentation prévoit deux horizons :

- ✓ Horizon 2025

C'est l'horizon de projection. Que verra-t-on en 2025 ? Nous aurons un début de port avec un début de darse, sur lequel des activités économiques (extraction mais également des activités de valorisation et de transformation) auront pu commencer à se développer avec des trafics fluviaux importants, significatifs, de l'ordre de 500 000 tonnes par an. Ce sont des tonnages provenant principalement de l'activité de la carrière, que ce soit en extraction ou en remblaiement.

Grâce à ce report modal, c'est-à-dire ce passage des matériaux de la route vers le fleuve, on aura un résultat positif sur le nombre de camions sur les routes, c'est-à-dire qu'il y aura une baisse de l'ordre de 65 camions par jour avec la seule exploitation de la carrière ouest actuelle.

On aura par ailleurs la création d'emplois, des emplois directs liés d'une part au chantier c'est-à-dire aux travaux de construction du port et bien sûr des emplois supplémentaires liés au développement des activités elles-mêmes.

Dès 2025, nous aurons la création des itinéraires cyclables, piétons en bord de darse avec la revégétalisation des berges de Seine.

✓ Horizon 2040

C'est l'horizon de fin d'exploitation de la carrière. En 2040, nous aurons une plateforme économique qui aura atteint son régime de croisière cette fois-ci avec des activités économiques pérennisées, des infrastructures finalisées, une végétalisation qui aura atteint sa maturité et qui jouera donc son rôle de barrière végétale complète.

On aura atteint le chiffre qu'on attend sur Port Seine-Métropole Ouest de 500 à 1000 emplois directs et évidemment la pérennisation des trafics fluviaux et le développement de trafic ferroviaire.

C'était la présentation du projet et du phasage.

Coût du projet

Il s'agit d'un investissement que Ports de Paris pourrait porter à hauteur de 110 millions d'euros, qui se répartit dans le temps, avec un soutien potentiel de co-financeurs qui nous aident déjà dans la réalisation des études que sont l'Union européenne et la Région Ile-de-France.

Calendrier prévisionnel

C'est un calendrier prévisionnel dans l'hypothèse où nous concluons après le débat public à l'opportunité de continuer l'opération. Les principales dates à retenir sont les suivantes :

- 2017 : Enquête publique
- 2018 : Réalisation des premiers travaux
- 2020 : Livraison des premiers équipements portuaires. Cette date correspond à la montée en puissance des chantiers du Grand Paris et au souhait de Ports de Paris d'accompagner ces chantiers pour offrir des solutions au territoire.

Je vais maintenant donner la parole à Mme GUILBERT qui fera un focus sur la thématique environnement, phasage et travaux.

Je vous remercie.

(Légers applaudissements.)

PRÉSENTATION DU FOCUS SUR LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX, DE TRAVAUX ET DE PHASAGE

Frédérique GUILBERT, Responsable environnement de Ports de Paris :

Bonsoir à toutes et à tous, je vais pour ma part vous parler des questions d'environnement en phase de conception du projet, des travaux et de l'exploitation.

Dès les premières études, Ports de Paris a souhaité réaliser un état des lieux complet et précis du site, portant sur le milieu physique, humain et naturel afin de bien connaître les enjeux environnementaux de la plaine d'Achères.

Ensuite, nous avons échangé avec le concepteur pour prendre en compte le mieux possible l'environnement dans le projet d'aménagement.

Enfin, nous avons réalisé une première évaluation des impacts du projet.

Cette démarche entre dans le cadre du système de management environnemental de Port de Paris qui a obtenu la certification ISO 14001 pour la création de Port Seine-Métropole Ouest.

La certification environnementale ISO 14001 apporte des garanties en termes de performance environnementale du projet, et ce d'autant plus que nous sommes chaque année soumis à un audit réalisé par un organisme indépendant.

Concrètement, dans le cadre de la certification, Ports de Paris a pris un certain nombre d'engagements forts portant sur :

- La poursuite de la concertation tout au long du projet,
- Un objectif de report modal important depuis la route vers le fleuve et le fer,
- L'intégration de mesures environnementales et paysagères dès la conception du projet.

Enjeux environnementaux du site et leur prise en compte dans le projet

Comme vous le savez, la plaine d'Achères a servi de site d'épandage des eaux usées de l'agglomération parisienne depuis de nombreuses années, raison pour laquelle les sols sont pollués en surface. Ces terres polluées vont être excavées lors de l'exploitation de la carrière qui est actuellement en cours. L'autorisation préfectorale délivrée aux carrières régleme les conditions de gestion de cette pollution et de stockage des terres en fin d'exploitation. Ainsi, les terres seront stockées sur place dans des conditions qui empêchent d'une part toute pollution de la Seine et de la nappe phréatique, et d'autre part vont permettre l'activité portuaire et une fréquentation sécurisée du site pour le public. Par ailleurs, la carrière sera également remblayée pour partie avec des matériaux inertes venant de l'extérieur. Port Seine-Métropole Ouest bien sûr respecterait les conditions de stockage de ces terres polluées.

Enjeu hydraulique

Dans la plaine d'Achères, le risque d'inondation est majeur. Cependant, dans le Plan de prévention du risque d'inondation des Yvelines (PPRI), qui est le document de référence, le secteur de la plaine d'Achères-Poissy a été identifié comme un secteur à fort enjeu économique, et c'est pourquoi les constructions et les aménagements ont été autorisés sous réserve de la mise en œuvre d'un Plan global d'aménagement. Ce plan vise à permettre le développement économique de la plaine, tout en garantissant l'équilibre hydraulique. Ainsi, la création du port, et en particulier le creusement du bassin intérieur (la darse) permettrait d'une part d'absorber une partie des crues et d'autre part permettrait de rendre constructibles des terrains à la fois sur le site et également en dehors du site.

Paysage

Depuis les coteaux de Conflans, d'Andrésey et la colline de l'Hautil, nous avons de nombreux points de vue sur la plaine. Le site est par ailleurs partiellement inscrit dans le périmètre de protection de deux monuments historiques : la demeure Rêve Cottage et l'église Saint-Germain à Andrésey. Les berges sont quant à elles situées dans une zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager.

Le projet de port prévoit de réserver 15 % des espaces à des espaces végétalisés et ouverts au public. La création du bassin intérieur va permettre de préserver les berges et de les renaturer sur une longueur d'un kilomètre. Ces berges végétalisées ainsi que la création d'écrans végétaux successifs avec une alternance de forêts alluviales, de prairies, de lisières vont permettre d'insérer de la meilleure manière possible le port dans son environnement, notamment depuis les coteaux.

Le milieu naturel

Le site ne se situe pas dans une zone naturelle d'intérêt ni à proximité d'une zone Natura 2000. Au niveau des trames vertes et bleues, il se situe entre la trame bleue au Nord, la Seine, et en limite Sud une trame verte liée à l'existence d'un corridor de prairies et de friches. Des inventaires écologiques ont été réalisés sur le terrain, ils ont permis de mettre en évidence que les enjeux écologiques sont relativement faibles sur une grande partie du site, qui correspond à l'exploitation de la carrière en cours. En revanche, sur les berges et sur les terrains en arrière des berges, les enjeux écologiques sont assez forts avec la présence notamment d'oiseaux et d'insectes. On a également recensé quelques espèces protégées.

Le port a pour objectif de réserver d'importantes surfaces pour les milieux naturels, de maintenir des corridors écologiques existants en parallèle à la Seine, de préserver et de renaturer les berges.

Enfin dernier enjeu, l'acoustique.

Nous avons réalisé un état des lieux acoustique, incluant la réalisation de mesures de bruit sur le site et au niveau des secteurs habités alentour. Globalement, les études ont mis en évidence que l'impact du port serait très limité en termes d'impact sonore pour les riverains, y compris dans un environnement proche.

Bien entendu, ces études seraient poursuivies et en particulier nous aurions une vigilance sur le positionnement des activités portuaires afin de limiter au maximum l'impact sonore pour les riverains.

Maîtrise des impacts en phase de travaux

Les travaux de Port Seine-Métropole Ouest débuteraient en 2018 et s'échelonnent sur une période d'environ 20 ans. À ce stade d'avancement des études, l'organisation des travaux n'est pas encore définie, mais on peut néanmoins avancer certains éléments issus notamment de notre retour d'expérience sur les autres ports et des enjeux environnementaux du site.

Nous aurions une vigilance particulière sur la gestion des eaux, notamment du fait du risque d'inondation et de la Seine à proximité avec un risque de pollution. La faune et la flore seraient à protéger des perturbations lors des travaux, en particulier nous pourrions adapter le planning des travaux ou faire suivre le chantier par un écologue. Nous aurions également une vigilance particulière pour la maîtrise des nuisances pour les riverains : le bruit, les poussières. Pour cela, nous pouvons imposer aux entreprises un certain nombre de prescriptions. Par exemple, pour limiter l'envol de poussière, on peut arroser les voiries. Nous aurions une vigilance sur le maintien des continuités et des cheminements tout au long des travaux.

Phase d'exploitation

Il est important que l'intégration environnementale du port soit poursuivie une fois que l'exploitation aura démarré. Pour cela, Ports de Paris dispose d'un certain nombre d'outils qu'il peut mettre en œuvre afin que les engagements pris soient respectés par Ports de Paris et par ses clients.

Nous pourrions donc mettre en place un Schéma d'orientation et de développement durable. L'enjeu de ce type de document est de formaliser et de partager avec les acteurs du territoire

les grandes orientations du port en termes d'aménagement, d'environnement, d'économie. Nous viserions également l'obtention de la certification ISO 14001 pour l'exploitation de la plateforme afin de s'engager dans une démarche d'amélioration continue. Nous aurions des prescriptions exigeantes vis-à-vis de nos clients, sachant que nous restons propriétaires des terrains, nous pourrions notamment avec les contrats de location que nous avons avec eux imposer à nos clients le respect d'un certain nombre de prescriptions en termes d'aménagement, par exemple des contraintes de constructibilité, des contraintes d'intégration paysagère, mais également en matière d'exploitation, notamment sur le respect d'horaires d'exploitation ou sur la maîtrise des mesures permettant de limiter les nuisances (bruit et poussières).

En conclusion, Port Seine-Métropole Ouest intègre d'ores et déjà les enjeux environnementaux dans sa conception et bien sûr, si nous sommes amenés à poursuivre ce projet, nous continuerons dans les études ultérieures, dans les travaux et tout au long de la vie de l'infrastructure portuaire de prendre en compte ces enjeux ainsi que les impacts sur l'environnement.

Je vous remercie de votre attention et je suis à votre disposition pour répondre à vos questions.

(Légers applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup et donc sans plus attendre j'invite Dominique DUVAL, Présidente de l'Association Ile-de-France Environnement, à rejoindre le pupitre pour son intervention.

POINT DE VUE D'UNE FÉDÉRATION DE PROTECTION DE LA NATURE ET DE L'ENVIRONNEMENT

Dominique DUVAL, Présidente de l'association Ile-de-France Environnement :

Bonjour à tous, j'interviens au nom d'Île-de-France Environnement, la fédération régionale d'Île-de-France et je tiens à préciser deux choses. Ce sont des remarques d'Île-de-France Environnement qui vont vous être exposées et non pas un avis. Nous travaillons sur un avis et nous le mettrons au sein d'un cahier d'acteurs.

Par ailleurs, ce que je vais vous dire maintenant, je l'ai soumis bien sûr en amont aux associations et collectifs qui sont sur le terrain du port d'Achères.

Oui au développement du transport fluvial et ferré. On ne peut être que pour, face à un transport par la route.

Oui à l'implantation sur 100 ha de terres polluées, qui de toute façon ne pourront pas revenir en surface agricole.

Oui au principe d'économie circulaire, à savoir extraire des granulats, les faire partir par voie d'eau et en retour faire revenir des déblais du Grand Paris pour boucher les trous.

Mais, attention aux nuisances (poussières et bruit) pour les riverains - même si j'ai bien écouté ce que vous avez dit tout à l'heure, Mme GUILBERT - parce qu'on parle quand même bâtiment dans le sens écoconstruction, recyclage des déchets inertes, cela peut vouloir dire concasseur, cela peut vouloir dire beaucoup d'activités qui peuvent entraîner des nuisances.

Plateformes de stockage pour les déchets inertes, cela implique bien sûr un contrôle de qualité des déchets internes. Et là j'ai une question à poser : où vont être contrôlés les déchets, avant d'être chargés sur les barges ou à l'arrivée sur le port d'Achères ? Auquel cas, que va-t-on faire si ces déchets inertes sont refusés, justement car non inertes ? On sait très bien que parfois des déchets inertes ne sont pas complètement inertes.

Report modal ferroviaire ? Pourquoi ce point d'interrogation ? Parce que je n'ai pas vu grand-chose dans le document présenté de bien précis sur ce fameux report ferroviaire. RFF, que j'ai eu l'occasion d'approcher, n'a pas l'air très précis non plus sur le projet de ce port d'Achères. Or, il est très important d'avoir aussi cette possibilité d'intermodalité avec le ferré.

Enfin, j'ai bien entendu que tout allait être très bien réaménagé, que tout serait super en 2040. *Mais il faut vraiment que l'on ait un paysagement conforme à la brochure.* Vous êtes, je pense, quelques-uns dans la salle à savoir que parfois les carriers font a minima. Là, j'ai bien entendu, ce ne sont pas les carriers mais Ports de Paris qui réaménage. Nous espérons vraiment fortement que ce sera très bien fait.

Mais en 2040, quel contrôle aurons-nous sur le site après l'exploitation de la carrière ? On nous explique qu'utiliser le fleuve va diminuer les nuisances des camions, mais en 2040 lorsque l'exploitation de la carrière sera terminée, qu'est-ce qui nous assure que les entreprises (écoconstruction, etc.) installées ici vont vraiment utiliser le fleuve ? Ne verra-t-on pas un développement justement toujours de nos fameux transports routiers ?

En conclusion, je ferai un petit clin d'œil en disant que vous menez une concertation exemplaire, Ports de Paris, sur ce sujet-là : Port Seine-Métropole Ouest.

J'ai vu dans la brochure un encart sur un autre port à quelques kilomètres, que je ne citerai pas, où je pense qu'une concertation aussi exemplaire serait nécessaire pour qu'il se fasse dans les meilleures conditions.

Je vous remercie.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup de cette intervention. Le débat est ainsi lancé. Je vous propose que nous commençons les échanges et que nous permettions à l'ensemble des participants d'intervenir. Je rappellerai la règle du jeu : pour intervenir, il faut attendre d'avoir un micro, bien vouloir s'identifier, ceci permettra la transcription du débat. Pour ceux qui n'y verraient pas d'inconvénient, je ne verrais que des avantages à ce que vous vous leviez pour être mieux entendus de l'ensemble de la salle. Enfin, je souhaiterais que vos interventions ne soient pas longues pour laisser un maximum d'intervenants la possibilité de le faire. Pour la bonne organisation de nos débats, peut-être que ceux qui ont des questions plus spécifiquement ciblées sur les prochains intervenants pourront se réserver pour la deuxième partie de notre soirée.

Qui souhaite intervenir ?

Laurent LANTOINE, porte-parole du COPRA 184 :

Avant de poser mes deux questions, et faire ma remarque, je voudrais apporter quelques précisions. Le COPRA 184 a toujours été un fervent défenseur du report modal depuis sa création, depuis 25 ans maintenant. Par ce principe, nous sommes plutôt favorables à une plateforme dite multimodale. C'est déjà un premier point important pour nous.

Nous sommes aussi favorables, comme l'ont dit certaines personnes lors de la réunion d'ouverture, au développement économique, mais pas à n'importe quel prix. On ne peut pas faire du développement économique pour faire du développement économique au détriment de la santé des habitants. Nous y serons donc vigilants.

Je voulais remercier le recadrage du directeur de Ports de Paris concernant la partie Ouest, car le débat porte bien uniquement sur la partie Ouest et la partie Est comme l'a précisé le Maire de Conflans ne fait à la fois pas partie du débat et n'aura peut-être pas les mêmes échos.

Mes deux questions s'adressent à Mme GUILBERT. Concernant la pollution chimique, des chiffres sont de plus en plus connus maintenant, et je vais vous en citer un : 42 000 morts prématurés liés à la pollution atmosphérique, selon l'étude Afecom de 2012. Comment allez-vous obtenir des garanties des clients de Ports de Paris qui seront installés ? Votre présentation était claire mais peut-être pas assez détaillée, il faudra nous dire exactement comment vous ferez pour contraindre vos clients à maintenir les excavations et les activités économiques autour des granulats sans pollution chimique.

Un chiffre sur la pollution sonore : 115 dBA, c'est le bruit d'un broyeur à cônes ou d'un concasseur à percussion. Ces deux outils seront utilisés par les personnes qui vont transformer ces granulats sur le site. 100 dBA, c'est le bruit d'un marteau-piqueur à 2 m. Je ne vous fais pas un cours de physique, mais l'échelle des décibels est logarithmique, cela veut dire que 3 dBA, c'est multiplier par deux le bruit. Donc, de 100 à 115 dBA, on multiplie par 5. En voyant un seul décibel d'écart entre l'existant et le futur port, j'émet des petits doutes ; donc, il faudra que vous puissiez nous apporter des confirmations sur le sujet.

Ma remarque concerne la taille de la plateforme, 100 ha (1kmX1km), cela ne parle pas forcément à beaucoup de gens, mais 100 ha représentent 200 terrains de football, c'est déjà relativement grand. On aimerait savoir si vraiment cela va s'arrêter là ou si par la suite, il y aura une PSME qui sera éventuellement la suite logique que l'on nous imposerait directement.

Jacques ROUDIER :

Je vais prendre plusieurs questions et après nous laisserons le maître d'ouvrage répondre.

Jean-François MICHEL, citoyen, Membre du groupe local d'Europe Ecologie Les Verts de l'Hautil :

Le Port Seine-Métropole Ouest se présente comme un port nouvelle génération qui va répondre aux critères du développement durable. Il faut souligner plusieurs points qui vont à l'encontre de cette affirmation. Le port doit d'abord servir à évacuer plusieurs dizaines de milliers de tonnes de granulats. Ce granulat qui est en voie d'épuisement devrait être considéré comme un bien commun et ne pas être bradé à une entreprise, GSM, qui va en tirer un profit considérable au prix de l'éventration de la plaine d'Achères. Tout ça pour permettre aux majors du BTP de bétonner à tout-va. Il va servir à fabriquer des milliers de tonnes de béton. Il n'y a aucune activité plus émettrice de gaz à effet de serre que la fabrication du ciment. En 2040 lorsque le port sera terminé, aura-t-on encore le droit de fabriquer du ciment ?

Nous redoutons par ailleurs que le Port Seine-Métropole Ouest soit l'avant-garde de la réalisation du Port Seine-Métropole Est. Quand on lit la brochure et qu'on écoute les élus lors de la première réunion et un certain nombre de décideurs, c'est évident. Donc, une fois réalisé ce Port Seine-Métropole Ouest, il sera très facile d'extraire le granulat de l'autre côté de la RN184, et par la suite de réaliser le Port Seine-Métropole Est. Cette plateforme logistique pour recevoir des containers qui seront pleins de produits fabriqués en Asie dans des pays où les normes environnementales et sociales sont très laxistes, voire inexistantes, cela ne va-t-il pas à l'encontre du développement durable ? Notion tant mise en avant par les concepteurs du port.

Pour terminer cette intervention, nous avons le sentiment d'une inégalité des franciliens devant les nuisances que le développement économique engendre : nuisances chimiques et sonores insupportables engendrées au-dessus de la confluence par le trafic aérien en direction de Roissy ; nuisances chimiques et sonores engendrées par cette véritable autoroute urbaine qu'est la RN184.

Enfin, notre territoire qui était le déversoir des eaux usées de la Ville de Paris depuis le XIXe siècle va maintenant devenir la poubelle à déchets du Grand Paris. On va faire venir des déchets dont on ne connaît pas vraiment la provenance, ni leur contenu d'ailleurs. Tout à

l'heure, la représentante d'IDFE a parlé de déchets inertes pas très inertes. Effectivement, qui va contrôler ? Donc, il serait peut-être temps que nos élus, ceux pour lesquels la population de la Confluence ont voté lors des récentes élections s'opposent à ces projets pharaoniques qui vont à l'encontre des intérêts de la santé et de la qualité de vie des populations qui vivent sur ce territoire.

J'en ai terminé.

(Applaudissements.)

Youssef ELFATHI, Conflans :

J'aimerais avoir quelques précisions concernant les nuisances sonores, vous parlez d'une augmentation de 1 dBA, cela concerne-t-il uniquement la phase d'exploitation ? Qu'en est-il de la phase construction ?

Jacques ROUDIER :

La maîtrise d'ouvrage, une réponse !

Etienne DEREU :

Déjà pour rappeler ce qui a pu être dit, si vous en êtes d'accord, à l'occasion de la première réunion publique, et vous citiez Monsieur l'intervention du Directeur général sur le sujet. Je confirme que le projet porté par Ports de Paris est bien le Port Seine-Métropole Ouest sur 100 ha. Vous parliez de 200 terrains de football, on peut vous certifier que pour nous c'est déjà un projet très important. Ports de Paris a un foncier, en tout et pour tout, de l'ordre de 1000 ha. Pour nous, porter un projet de 100 ha, c'est un projet qui est déjà déterminant et qui correspond effectivement à des réels besoins de nos clients dans le secteur du BTP. Effectivement, c'est bien le sujet qui nous concerne et qui nous occupe, et on se concentre sur ce sujet. Si je peux vous rassurer, il s'agit bien de réaliser Port Seine-Métropole Ouest qui est autoportant, qui a sa légitimité, qui a sa nécessité propre. Il n'y a pas d'arrière-pensées (et en tout cas je souhaite vous le confirmer), il ne s'agit pas d'envisager grâce à un premier port la réalisation d'un port ultérieurement. On est bien sur un port à l'Ouest. De toute façon, sachez-le, si tant est qu'il devait y avoir un aménagement à l'Est, il y aurait nécessairement un autre débat public. C'est un point important à préciser.

Pour les questions de nuisances sonores et de pollution, je vais laisser la parole à Mme GUILBERT.

Frédérique GUILBERT :

Concernant les pollutions atmosphériques, les activités de BTP sont susceptibles de générer des poussières, mais des poussières qui se voient, et celles-ci font plus de 10 microns et ce ne sont pas celles qui sont dangereuses pour la santé. Celles qui sont dangereuses pour la santé sont celles qui ne se voient pas, qui sont inférieures à 10 microns et qui sont notamment générées par le chauffage individuel au bois mais aussi le diesel. Or, notre projet sur ce point prévoit bien de diminuer le nombre de camions, il va donc dans le bon sens.

Pour les poussières liées au BTP, elles sont gênantes car elles salissent, elles créent des désagréments mais elles ne sont pas dangereuses pour la santé.

En ce qui concerne le bruit, effectivement les concasseurs font du bruit. L'avantage du Port Seine-Métropole Ouest est que l'on concentre les activités portuaires autour de la darse, ainsi elles sont éloignées des riverains. Ils sont à plus de 200 m pour les plus proches, et encore si on compte le fait que les activités portuaires seront au cœur de la darse, ils sont plus éloignés.

Nous avons réalisé des simulations acoustiques, en prenant des mesures de concasseurs sur le site pour voir l'émergence sur les riverains les plus proches, tout autour, c'est-à-dire le

bruit généré par le port proprement dit. C'est à partir de cela que nous sommes arrivés à 1 dBA, en prenant en compte le fait qu'on imposera aussi des mesures aux activités implantées pour qu'elles génèrent moins de bruit.

Etienne DEREU :

Un dernier complément, vous parliez des dispositifs dont Port de Paris dispose précisément pour donner les gages que nos clients respectent effectivement les prescriptions et les garanties en matière de limitation de nuisances. Nous disposons de deux types d'outils principalement qui ont été un peu cités. Le premier : le port est un acteur du territoire qui reste de façon pérenne sur le territoire et qui est propriétaire en principe des terrains. Par conséquent, nos clients sont des locataires, ils ont donc une convention qu'ils signent avec nous. Dans ces conventions, nous inscrivons ce type d'engagements réciproques. C'est ce que nous faisons sur toutes nos autres plateformes. Et bien entendu, nous serions susceptibles de le faire pour Port Seine-Métropole Ouest a fortiori.

Nous avons en matière d'activité dans le secteur du BTP des engagements et des dispositifs complémentaires, dont vous avez peut-être entendu parler : « la charte Sable en Seine ». Ce dispositif existe sur l'ensemble du réseau de ports, sur les 70 ports, pour tous nos clients du BTP qui s'engagent à respecter la réglementation des principes d'amélioration continue, de limitation de nuisances, d'insertion dans l'environnement avec une logique d'audit régulier, tout autant d'ailleurs pour les activités du port que bien entendu les adhérents signataires de la charte. Cela fait un nouveau dispositif de surveillance et de contrôle, qui se fait de façon pérenne pour ce qui concerne l'exploitation du port.

Une dernière question concernait les travaux.

Marc REIMBOLD :

J'avais noté une question sur la bonne utilisation des granulats de qualité de la plaine d'Achères. Effectivement, ce sont des granulats alluvionnaires qui servent à faire du béton de très bonne résistance, qu'il faut effectivement économiser pour construire les ouvrages d'art, les tunnels et ne pas utiliser à des fins moins nobles pour constituer des couches de roulement de chaussée ou autres. Bien évidemment, comme vous le savez et je vous invite à aller trouver sur le site de la DRIEE le Schéma départemental des carrières des Yvelines qui trace justement la bonne utilisation des matériaux et l'économie des matériaux de qualité. Assurément, on a des matériaux de très bonne qualité dans la plaine, il est bien prévu qu'ils soient réservés à des usages qualitatifs.

Un dernier point portait sur le constat, et nous partageons cette analyse, que l'on intervient sur un territoire qui a un historique relativement lourd en termes de contraintes, que ce soit des contraintes actuelles ou des contraintes passées. En même temps, Ports de Paris souhaite bien valoriser la plaine et faire un projet de qualité. Donc, la notion que vous avez abordée de « poubelle à déchets du Grand Paris », ce n'est clairement l'image que Ports de Paris souhaite donner. Nous souhaitons inscrire le port dans un nouveau paysage et véritablement avoir un aménagement qualitatif permettant de conserver le cadre de vie des habitants de la plaine d'Achères.

Je peux peut-être passer la parole à Frédérique sur les nuisances sonores de chantier.

Frédérique GUILBERT :

Une précision sur les conditions de remblaiement de la carrière, l'arrêté préfectoral du carrier comporte l'ensemble des dispositions prévues pour justement s'assurer que les matériaux qui viendront de l'extérieur seront bien inertes, donc non pollués, avec une traçabilité notamment par rapport aux chantiers qui alimenteront les remblaiements de la carrière.

Etienne DEREU :

Je suis désolé, les questions étaient assez riches, donc les réponses sont peut-être un peu longues. Pour ce qui concerne les nuisances de chantiers, c'est un sujet sur lequel nous sommes en mesure de travailler, nous faisons beaucoup de travaux sur nos ports, y compris dans des sites très urbains, par exemple dans la région la plus centrale métropolitaine de Paris. Ce sont des sujets sur lesquels nous avons une expertise, une capacité de régulation et de maîtrise de ces nuisances.

Jacques ROUDIER :

Avant de reprendre trois autres questions, je voudrais insister sur les propos tenus sur le périmètre du débat. La Commission particulière du débat public a au moins deux fonctions, la première est de s'assurer que le débat qui a bien lieu porte sur la question qui lui a été posée. La question posée, celle posée par le maître d'ouvrage, concerne l'aménagement de la partie Ouest de la plaine d'Achères.

La deuxième est de s'assurer, dans le cadre de ce débat, que l'ensemble des informations les plus complètes, sont données à l'ensemble du public, par tous les moyens qui ont été mobilisés de mise en ligne, de préparation de documents, etc. A ce titre, nous avons aussi la fonction de veiller à ce qu'il n'y ait pas d'informations cachées qui n'aient pas été révélées à l'ensemble du débat. Je puis vous assurer que nous y avons soigneusement veillé.

Y a-t-il d'autres interventions ?

Philippe PAILLET, Conseiller municipal de Triel-sur-Seine :

Je voulais savoir, puisque c'est un port assez conséquent, quel est l'intérêt pour Ports de Paris de faire un petit port à 4 km d'ici ?

Jacques ROUDIER :

Autre question ?

Philippe PAILLET :

Cela a jeté un blanc !

Jacques ROUDIER :

C'est une question !

Bernard CHAMPAGNE, Association « Construisons ensemble un Andrésy solidaire » :

Deux questions et une remarque. Un professeur de psychologie sociale a écrit un livre, que je vous invite à lire « Petit traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens ».

(Applaudissements.)

Dans ce livre, il développe un concept qui est celui du pied dans la porte. Alors, on entend bien ce que vous dites : oui, on est sur les 100 ha Ouest, on n'a pas besoin d'autre chose et on n'est surtout pas vers l'Est. Mais, il y a un pied dans la porte et cela précède un processus et un principe d'engagement. Une fois que l'on a mis un pied dans la porte, on passe le corps, et ça on n'aimerait pas. On a besoin de garanties pour que le corps dans la porte, ce ne soit pas 400 ha (100 + 300). Les déclarations absolues ne calment pas notre inquiétude. J'ai entendu M. BÉDIER, j'ai entendu le député de Cergy, j'ai entendu un certain nombre d'élus dire qu'ils les voulaient. Nous, nous n'en voulons pas des 300 ha !

(Applaudissements.)

Je suis allé me promener, et un certain nombre d'entre nous, sur les coteaux d'Andrésy et sur le CD55 : c'est un beau coin. Le point de vue configure déjà ce que sera le port d'Achères : ça zèbre, il y a du sable, on a l'impression de loin que ce sera la mer de sable, mais c'est le port d'Achères qui va se configurer là. Là aussi, on a du mal à vous croire,

comment allez-vous mettre des dimensions paysagères qui vont effectivement faire que l'on verra des arbres et non des tours, des bétonneuses ? Comment allez-vous préserver l'environnement ? Ne nous dites pas que ce sont des peupliers qui pourront le faire, parce que là on ne va pas y croire.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci. Une autre question ?

Philippe HEURTEVENT, Ile-de-France Environnement :

J'ai bien compris que l'activité serait en biseau, c'est-à-dire que vous allez évacuer par des camions, et de moins en moins de camions, ce que vous allez extraire. Pendant combien de temps ces camions vont-ils continuer à tourner ?

Avez-vous une idée de qui seront vos clients à la fin de l'exploitation de la carrière ? Quel genre d'activités vont-ils mettre en place, une fois que la carrière aura cessé son activité ?

Jacques ROUDIER :

Une réponse de la maîtrise d'ouvrage ?

Etienne DEREU :

Pour la question du pied dans la porte, je ne peux que répéter ce que j'ai dit, c'est-à-dire que le projet que nous portons est effectivement celui de 100 ha. S'il s'agissait d'avoir des garanties, et nous le comprenons tout à fait, je peux vous rappeler que dans l'hypothèse où il devrait y avoir un aménagement à l'Est, quel qu'il soit d'ailleurs, il y aurait de toute façon un autre débat public, si tant est qu'il devait y en avoir un s'il y avait un projet. Le port Ouest ne peut pas être considéré comme un pied dans la porte. En l'occurrence, il est autoportant, c'est-à-dire qu'il fonctionne en lui-même, il présente un intérêt propre, des fonctionnalités propres et répond à des besoins propres. Je peux difficilement dire plus de choses sur le sujet.

En ce qui concerne la proximité et les différentes fonctions portuaires du réseau de Ports de Paris en Ile-de-France, il a été rappelé qu'on possède à peu près 70 ports, une dizaine de plateformes multimodales, et le Port Seine-Métropole Ouest sera une plateforme multimodale, et une soixantaine de ports urbains qui sont au plus proche des lieux de consommation.

Par exemple, le port de Conflans Fin d'Oise est un port urbain, il continuera à desservir la rive droite. On a également le projet de port de Triel – ce que vous visiez dans votre intervention – il est de son côté aussi proche de lieux de production de granulats. Si l'on devait par exemple sortir les granulats de Triel pour passer par Achères, il faudrait encombrer les voiries par des camions qui feraient un brouettage de Triel jusqu'à Achères pour les remettre sur des bateaux. Donc, autant les mettre directement sur des bateaux.

Par ailleurs, bien évidemment, le port de Triel est aussi au cœur d'une zone de développement, en particulier tout ce qui concerne les techniques de l'éco-construction. Tout à l'heure, on a attiré l'attention sur le fait que peut-être que dans 20 ans, on ne construira plus avec autant de béton qu'aujourd'hui ; donc, assurément les nouveaux matériaux (le bois et d'autres matériaux végétaux) sont aussi des filières d'avenir. Le port de Triel quant à lui est clairement orienté vers cette filière, et il a toute sa place complémentaire dans le réseau de Ports de Paris.

Concernant le paysagement, quand on est sur les coteaux, on voit actuellement la carrière en exploitation qui est génératrice de sable, de graviers. Le projet de port, tel qu'il a pu vous être présenté, met clairement en exergue l'idée d'une concentration des activités de stockage, de transformation et de transbordement au cœur du port, justement autour du bassin intérieur pour précisément organiser des espaces végétalisés qui sont des espaces denses. Je souhaite vous rappeler les ordres de grandeur sur la berge, on envisage d'avoir une frontière végétalisée qui fait de l'ordre de 50 m, ce qui est effectivement une frontière importante et qui permettra d'assurer une véritable frontière visuelle, d'autant plus que sur le port, il n'y a pas qu'une seule frontière visuelle, mais une succession de fonctionnements arborés le long de la darse, puis sur la structure N°4 (du plan à l'écran) faisant elle-même 6 ha. En fait, cette juxtaposition d'alignements végétalisés...

(dans la salle : des coteaux, cela surplombe).

(autres commentaires de la salle hors micro)

Raison pour laquelle il y a une logique de juxtaposition des différentes frontières arborées justement pour donner cet effet, y compris vis-à-vis des hauteurs. Nous avons procédé à quelques simulations visuelles depuis précisément les points hauts des coteaux de l'Hautil. Cela donne à peu près les aspects topographiques.

Marc REIMBOLD :

Cette vue montre que l'on est quand même à des distances importantes depuis le point de vue panoramique de la RD55, on est à plus d'un km – 1,5 km du centre du port. En fait, les vues ne sont pas si plongeantes qu'on veut bien le penser. Le coteau est assez en arrière, on peut d'ailleurs penser que les vues sont aussi sensibles de la rue des Coutayes à Andrésy que depuis le RD55.

On voit par les vues données qu'en fait les protections aussi bien de l'île Nancy que de la berge, que du bord de la darse, avec une végétation qui peut monter autour de 15-20 m, voire dans certains cas 25 m, peuvent couvrir largement le bâti et les installations qui tournent plutôt assez régulièrement autour de 15 m, même s'il y a quelques émergences utiles pour les activités du BTP. Effectivement, c'est un exercice difficile mais sachez qu'on a prévu de le regarder dans le détail et d'organiser en particulier tous les préverdissements des espaces végétalisés de telle manière à ce qu'on vienne inscrire le port dans un paysage et non mettre le port et ensuite venir habiller par du végétal autour.

C'est véritablement comme l'a expliqué Frédérique GUILBERT tout à l'heure une conception d'ensemble, et dès l'origine, que l'on veut prévoir.

Etienne DEREU :

Sur la dernière question qui concernait effectivement ce qui se passerait en termes de camions après l'exploitation de la carrière, il faut noter que les activités économiques qui vont se développer pendant l'exploitation de la carrière, qui sont donc des activités économiques de transformation, de valorisation, ont vocation à rester sur site, y compris après l'extraction mais que l'origine des granulats qu'ils utiliseront ne sera plus la carrière mais pourrait être soit des granulats marins, soit des calcaires du Nord qui sont les produits les plus usuels. Dans les deux cas, ce sont des produits qui viennent naturellement - et c'est déjà le cas au port de Limay ou au port de Gennevilliers - par la voie d'eau très majoritairement et singulièrement par la voie ferroviaire. Vous avez noté le cas échéant que le canal Seine Nord Europe pourrait effectivement offrir des solutions s'il venait à être construit, donner des solutions également pour justement assurer le report modal pour les produits utilisés par les activités du site.

Jacques ROUDIER :

Je propose qu'on arrête cette phase de questions, on y reviendra tout à l'heure et que l'on demande à nos deux intervenants de procéder à leur présentation. Je vais demander à M. HAUCHARD de commencer sur les activités de GSM.

(revendication d'un auditeur qui souhaite prendre la parole, hors micro).

Jacques ROUDIER :

On fait le débat dans l'ordre, je vous redonnerai la parole tout à l'heure, mais on va laisser les intervenants s'exprimer.

(cet auditeur (hors micro): J'ai le droit de parler. On n'a pas besoin d'un micro, c'est vrai que c'est intéressant pour la voix. J'ai simplement posé une unique question : est-ce que c'est un projet ou n'est-ce pas l'arbre qui cache la forêt... ?

Cet auditeur pense que ce projet est déjà ficelé et signé).

Michel GAILLARD : Comme président de cette commission, je me sens un peu obligé d'intervenir. Il y a deux mots que je n'ai pas prononcés dans mon introduction, c'est le mot « neutralité » et le mot « indépendance ».

(commentaires dans la salle.)

La liberté est totale dans ce pays, vous êtes libre de ne pas le penser. Mais toujours est-il que la Commission nationale du débat public, les commissions particulières sont des organismes neutres et indépendants. Nous n'avons aucune relation avec les maîtres d'ouvrage, strictement aucune, on ne leur fait pas de « cadeau particulier » (et j'utilise de manière abusive ce mot). Quand on organise ces débats, on va au fond avec eux, on cherche à comprendre jusqu'au bout de quel projet il s'agit. Notre mission fondamentale, c'est bien d'apporter l'information complète sur les projets. Croyez-moi, cher Monsieur, si c'était signé, je ne serai pas là ce soir.

Donc, nous sommes très en amont de ce dossier, rien n'est décidé il y a ce débat public, il y a vos avis, il y a ce que vous en dites, il y a les propositions que vous allez faire et il appartiendra au maître d'ouvrage d'en tirer tous les enseignements.

Va-t-il poursuivre le projet ? On a vu des débats publics à la suite desquels les projets ont été abandonnés, et il y en a eu beaucoup. On a vu des projets qui ont été profondément modifiés après des débats publics. De mémoire, c'est deux tiers des projets qui passent en débat public qui sont soit abandonnés, soit profondément modifiés. Donc, ne dites pas des choses comme ça. Donc, il n'y a rien de signé. Vous me donnez l'occasion de dire autre chose, ce soir nous sommes en train de parler de Port Seine-Métropole Ouest.

(commentaires dans la salle.)

Je continue, si vous me le permettez, j'ai le micro. Nous ne sommes pas autistes, nous avons entendu les propos à la réunion d'ouverture.

(commentaires dans la salle.)

Non, absolument rien, mais je dis simplement que nous ne le sommes pas et nous avons entendu à la réunion d'ouverture les propos qui ont été tenus, ceux que vous rappelez d'ailleurs. Chacun dans ce pays, homme politique, décideur, a sa liberté de parole. La seule chose que nous savons, c'est que « oui » il y a un intérêt dans cette région de la part d'un certain nombre d'hommes politiques, d'un certain nombre d'acteurs économiques voire davantage de citoyens pour ce qui pourrait être à l'Est ensuite. Aujourd'hui, ce n'est pas le sujet, à l'Est il ne se passe rien. A l'Est, il y a des gens qui ont des idées, qui y ont pensé, mais aujourd'hui il se passe quelque chose à l'Ouest. Donc tout propos, toute intervention concernant l'Est ne fera pas progresser le débat d'un millimètre.

On a compris, et on le retiendra dans le compte rendu que la question de l'Est soulève des interrogations, soulèverait des difficultés. Bon, ça va, on l'a entendu ! Voilà ce que je voulais dire.

(commentaires dans la salle.)

On parle bien de l'Ouest.

EXPLOITATION DE CARRIÈRE- EXTRACTION DE GRANULATS

Thierry HAUCHARD, Chef du service Foncier et Environnement de GSM :

Bonsoir. Je me présente, Thierry HAUCHARD, je suis responsable foncier et environnement pour la société GSM et son secteur Île-de-France Ouest, et plus spécialement chargé des questions foncières et environnementales pour le site d'Achères.

Qui sommes-nous ? Qui est GSM ?

GSM est la filiale française pour la production de granulats du groupe italien Italcementi, qui est présent en France avec trois métiers :

- la production de ciment avec Calcia, connue autrefois sous le nom de Ciments français,
- le béton prêt à l'emploi avec Unibéton,
- la production de granulats avec GSM.

GSM en France, c'est 22 à 25 millions de tonnes par an commercialisées en fonction de la vitalité plus ou moins grande du marché du bâtiment et des travaux publics.

GSM en Île-de-France et en particulier dans les Yvelines comprend deux sites, Carrières-sous-Poissy et Achères.

Site autorisé

A Achères, la présence de GSM est assez ancienne. Cela fait plusieurs dizaines d'années que nous sommes présents dans la plaine. Je vais parler de l'arrêté préfectoral qui est en vigueur aujourd'hui, mais il faut bien comprendre qu'il s'agit d'une continuité par rapport à des exploitations anciennes.

Lorsque vous allez, Achérois, faire vos courses au centre commercial Leclerc, pour ne pas faire de publicité, vous êtes sur une ancienne carrière réaménagée et remblayée. Dans le secteur de la confluence, la base de loisirs de Cergy-Neuville est aussi une ancienne carrière GSM.

Le secteur entre la zone des Bauches, c'est-à-dire le petit plan d'eau que vous avez pu voir sur les plans de Ports de Paris avec un projet de parc d'Achères, c'est aussi une ancienne carrière réaménagée avec un plan d'eau central, avec un intérêt écologique.

Tout cela pour dire que les aménagements de carrières, au-delà de la remise en état strictement réglementaire, qui est obligatoire depuis 1972, sont aussi des opportunités pour des aménagements de territoire, et donc une vie après exploitation.

C'est un site autorisé pour l'exploitation de carrières et pour l'installation de production de granulats. Nous sommes soumis à la réglementation des installations classées au titre de la protection de l'environnement. À ce titre, les autorisations sont obtenues après une procédure, une instruction de dossiers, qui comprend une obligation de production d'études d'impact. Ce fut le cas ici, une étude d'impact environnemental avec de nombreuses annexes techniques (analyse des terres, hydraulique, hydrogéologie...). Cette procédure comprend également une enquête publique. Donc, le public a déjà été convié à participer sur notre projet, qui a abouti à une décision de M. le préfet des Yvelines le 18 août 2009, une autorisation d'exploitation. L'arrêté préfectoral a été modifié le 29 novembre 2012,

notamment pour tenir compte des perspectives d'aménagement pour le futur port. On le verra tout à l'heure, notre remise en état est aussi une préfiguration du port.

Le gisement, ce sont des sables et graviers alluvionnaires de vallée de Seine. L'emprise autorisée pour la partie carrière fait 142 ha et l'autorisation a été délivrée pour 30 ans, nous emmenant donc en 2039. La surface est un peu plus grande que le projet de port, puisque la carrière porte sur une emprise un peu plus large.

Conduite d'exploitation

La conduite d'exploitation d'une carrière alluvionnaire, comme à Achères est assez classique. Nous avons une partie, qui est en quelque sorte un chantier de terrassement d'une certaine façon, avec une première étape qui comprend le décapage des terres végétales et des stériles, décapage sélectif et stockage sélectif, avec une particularité sur le site d'Achères : la présence dans la partie supérieure du sol de matériaux pollués essentiellement aux métaux lourds, non lixiviables.

Une fois ces matériaux de couverture enlevés, on procède à l'extraction du gisement à l'aide d'engins mécaniques, puis un acheminement vers l'installation de traitement, et pour l'exploitation de la carrière, consécutivement à l'extraction de manière coordonnée, les terrains sont remis en état, ici pour Achères par un remblayage à l'aide de matériaux inertes issus essentiellement de chantiers de terrassement de la grande région Île-de-France.

En ce qui concerne l'installation de production de granulats, les opérations menées sont des opérations de traitement mécanique, aucune chimie là-dedans, du concassage, du criblage, du lavage, du tamisage, du stockage de matériaux et ensuite un chargement vente vers les points de clientèle.

Vous voyez ici quelques photos d'installation, on a parlé de concasseur, de criblage. Tous ces équipements effectivement bruyants sans mesure de précaution sont enfermés dans des bâtiments qui réduisent totalement les nuisances sonores.

Phasage d'exploitation et de remise en état.

L'exploitation de ces 142 ha se fait progressivement par phases d'extraction et de remise en état coordonnées, phases 1 et 2 qui nous amèneront vers 2019, phase 2b vers 2022 (vous pouvez voir la progression dans la plaine). Là, je parle simplement de l'emprise de la carrière qui recouvre l'espace du Port Seine-Métropole Ouest. Phase 3 : 2027, phase 4 : 2032 et phase 5 : 2035. C'était pour la partie strictement portuaire.

Parallèlement, nous travaillons aussi sur d'autres zones qui sont en dehors du port. Il y a une phase 6 qui est prévue aujourd'hui dans l'arrêté préfectoral au sud du site de la commune d'Achères, collé à Poissy : le secteur de Rocourt. Parallèlement, nous avons aussi des zones à extraire et à aménager autour du secteur portuaire. Tout cela nous emmène jusqu'en 2039.

Remise en état compatible avec le projet portuaire

La remise en État a été actée par l'arrêté modificatif de 2012. Nous avons donc des cotes altimétriques à restituer pour chacune des zones. Notre exploitation va conduire en tout cas à la création de la darse qui va être reprise ensuite pour le port, avec toutes les cotes altimétriques et donc par exemple la zone qui est collée à Achères, qui préfigure un futur parc urbain, et qui elle est remise en état à la cote du terrain naturel (22,50 m NGF).

En fait, dans ce secteur il y a deux zones particulières à aménager : la zone portuaire et le futur parc urbain.

Pour ce qui concerne la gestion des terres polluées, les prescriptions de l'arrêté préfectoral nous indiquent de gérer ces terres polluées en dehors de la zone d'influence de la nappe, plus clairement de stocker ces matériaux au-dessus de la cote des plus hautes eaux connues. Il a été déterminé de stocker ces terres dans la zone blanche du PPRI, donc aussi en dehors des zones à risques d'inondation et à risques d'écoulement.

Ensuite, la remise en place de ces terres se fait prioritairement dans la zone portuaire avec un confinement qui sera effectué, ceci en conformité certes avec notre arrêté préfectoral mais aussi avec la politique nationale de la gestion in situ des sols pollués, qui est établie par un texte réglementaire, une circulaire de 2007 notamment que nous suivons intégralement, avec le conseil de bureaux d'études spécialisés en la matière.

Prescriptions environnementales particulières

C'est un arrêté préfectoral, nous sommes une activité soumise à autorisations et aussi à contrôles par la police des installations classées : la DRIEE (l'unité territoriale des Yvelines) qui est en charge de la police des installations classées et qui doit vérifier notre conformité aux prescriptions qui ont été édictées par M. le préfet.

Je rappelle qu'au départ il y a une étude d'impact environnemental préalable faite en 2009. Cette étude d'impact est aussi une pièce réglementaire tout aussi importante que l'arrêté préfectoral lui-même.

Concernant la gestion des terres polluées, nous avons des plans de gestion qui sont établis avec nos bureaux d'études spécialisés et agréés en la matière : décapage sélectif, stockage temporaire, analyse des terres, cartographie, traçabilité. En fait, tout le site fait l'objet d'un carroyage pour déterminer où sont prises les terres et où elles sont remises. Donc, tout cela est suivi.

Concernant les apports de déblais inertes extérieurs, la question de la traçabilité administrative est prépondérante. Déjà ce ne sont pas tous types de matériaux inertes qui viennent dans la carrière, les deux types que nous prenons, ce sont des matériaux de terrassement essentiellement et aussi des gravats issus de la déconstruction qui sont inertes et qui sont mis en fait essentiellement en surface pour faire des pistes. Pour le reste, ce sont des matériaux qui viennent donc de chantiers de terrassement identifiés en amont et avec des contrôles à l'arrivée, avec des bordereaux de suivi, des pesées de l'ensemble des matériaux apportés, sans compter le suivi topographique fait suivant le même carroyage que pour la gestion des terres.

Pour le reste, les prescriptions de l'arrêté sont celles-ci :

- Sur la prévention des nuisances, nous avons des prescriptions sur le maintien de la propreté des voies publiques, des mesures de limitation des envols de poussière. Je rappelle que nous sommes dans une carrière alluvionnaire, donc pas du tout dans une carrière de roche massive. Il n'y a pas de facteur d'impact par exemple de tir de mine. Nous extrayons des matériaux en eau, donc naturellement humides et limitant les envols de poussière.
- Les stocks sont établis suivant des hauteurs relativement limitées. Nous avons aussi des moyens de résorption des nuisances avec les arrosages de piste notamment.
- Contrôles environnementaux : nous avons des contrôles environnementaux qui sont prescrits et suivis par des laboratoires externes indépendants, des mesures de bruit annuelles, des mesures de retombées atmosphériques par la méthode de plaquettes et enfin le suivi des eaux évidemment avec la piézométrie, la nappe, le suivi qualitatif pour connaître la qualité des eaux.

Avancement de l'exploitation : où en sommes-nous aujourd'hui ?

Le secteur à exploiter figure sur cette carte, l'extraction en cours se trouve dans le secteur Nord-est de la carrière à proximité de la voie ferrée. Les stockages de terre polluées et non polluées qui sont divisées sont faits à l'endroit établi par l'arrêté préfectoral.

Je vous remercie de votre attention.

(Timides applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci, Gilles CHÉRIER, à vous dans la foulée et en essayant de tenir dans les temps aussi.

LA RESTAURATION DES MILIEUX AQUATIQUES ET LE DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES

Gilles CHÉRIER, Chef de service Milieux aquatiques et Agriculture, Direction Territoriale des Rivières d'Ile-de-France de l'Agence de l'Eau Seine- Normandie :

Bonjour, Gilles CHÉRIER de l'Agence de l'eau Seine-Normandie. Je vais rapidement vous présenter ce qu'est cet établissement, c'est l'un des six établissements publics de l'État qui couvrent le territoire national et qui ont en charge l'animation, le bras armé du Comité de bassin : assemblée représentée par 40 % d'élus, 40 % d'usagers dont les industriels, les agriculteurs, les associations et 20 % de représentants de l'État, qui ont à mettre en place des programmes d'action sur six ans et pour bâtir le cercle vertueux du pollueur/payeur qui fonctionne en mutuelle, c'est-à-dire des redevances prélevées par les Agences de l'eau pour être redistribuées pour protéger la ressource et les milieux aquatiques à travers le financement des stations d'épuration et autres systèmes.

Ce schéma a été conforté par la directive-cadre européenne sur l'eau, qui a été validée par la Commission européenne en 2000. Elle a été traduite en droit français par la loi sur l'eau et les milieux aquatiques en 2006 et qui reprend ces notions d'objectifs par bassin versant. Donc, il y a des bassins internationaux maintenant parmi les 27 états membres. Et de créer une démarche, surtout mettre en place un système d'évaluation pour vérifier que ce que l'on dit on le fait, et que l'on fait bien ce que l'on avait dit, ce qui est parfois assez rare. C'est le modèle anglo-saxon qui impose cette vision très pragmatique des choses.

Au niveau des lois françaises, cette traduction de plans de gestion au niveau des bassins hydrographiques, c'est le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et son programme de mesures. Je tiens à vous signaler dès maintenant que le premier programme de SDAGE (2010-2015) qui a été validé dans le cadre de la directive européenne va arriver à son terme. Le nouveau SDAGE va être présenté et ouvert à la consultation du public. Donc, je vous invite à regarder ce document qui va être mis sur la table en consultation à partir de décembre 2014 jusqu'en juin 2015 pour permettre d'alimenter le débat au niveau du Bassin Seine Normandie sur les projets à venir pour atteindre les objectifs de ces projets. Ces objectifs étant bien sûr d'améliorer la qualité de l'eau et la protection des milieux aquatiques, mission qui incombe à l'établissement que je représente. Donc des programmes qui déterminent exactement ce qu'il faut faire et là je vais zoomer sur la raison de mon intervention ici.

En tant qu'animateur du comité de bassin, nous sommes en charge de faire en sorte que les objectifs que fixe le législateur au niveau européen et ensuite au niveau national, et qui se déclinent au niveau bassin, atteignent les objectifs poursuivis avec des indices et des évaluations sur des systèmes, à la fois sur la mesure écologique à partir de la physico-chimie, la biologie et également la chimie ; ce sont les grands enjeux qui sont devant nous.

Le constat a été que sur les quatre décennies qui nous précèdent, 100 milliards d'euros ont été investis pour protéger la ressource et les milieux aquatiques. On constate deux gros problèmes pour résumer sur un bassin comme Seine-Normandie, c'est la reconquête des écosystèmes, l'équilibre global des écosystèmes pour que le système revive intégralement au niveau de son équilibre, au niveau des rivières notamment, et qui alimente les nappes et donc la relation nappe-rivières, et le littoral bien évidemment. In fine, l'eau qui coule dans les rivières se termine dans les fleuves.

Donc, il y a l'aspect de retrouver ce fonctionnement d'un écosystème en équilibre, c'est-à-dire des milieux qui accueillent de la vie et permettent de développer cette vie et cette richesse, et l'aspect chimie.

Sur la chimie, c'est plutôt en modifiant nos pratiques, notre mode de vie qu'on intervient en amont pour éviter d'avoir des rejets de ces produits dans le milieu parce qu'ils sont de plus en plus difficiles à éliminer. Vous n'êtes pas sans ignorer tous les programmes en cours sur les phytosanitaires. Les objectifs poursuivis de diminuer la quantité de phytosanitaires utilisés aussi bien en agriculture mais aussi au niveau des collectivités et des particuliers, car nous sommes tous en partie responsable du rejet de ces produits. À ce titre, nous avons tous individuellement une responsabilité. Aujourd'hui, c'est l'hydromorphologie car effectivement le fleuve Seine est utilisé à un usage de transport, absolument indispensable pour le développement économique à la fois du bassin Seine, mais surtout du pays. À ce titre, les actions de protection de l'environnement doivent forcément accompagner les développements du pays dans ses démarches d'amélioration et de progrès. D'où la nécessité d'avoir cette hydromorphologie, c'est un terme un peu barbare pour qualifier la reconstitution d'un milieu normal où il y a des espaces où l'eau peut divaguer, des bancs alluviaux qui peuvent bouger, des corridors de liens entre la terre et l'eau. C'est ça la reconstitution d'un écosystème en équilibre dans un fleuve comme la Seine. Vous comprenez bien que selon les secteurs, il y aura des endroits où l'on pourra agir pour améliorer cet écosystème, d'autres pas.

Il y a un élément qui est très important, raison pour laquelle dans le projet présenté aujourd'hui par Ports de Paris, il y a un lieu très important : le lien terre-eau (écotone). C'est le secteur où l'on a la plus grande richesse au niveau de la biodiversité. Quand il y a une rupture entre les écosystèmes, on peut découvrir la richesse d'un écosystème, c'est pourquoi ce lien entre la rivière avec sa berge est très important, d'où le projet tel que nous le regardons de près, sera ce lien, comme quoi il va bien intégrer la reconstitution aujourd'hui qui n'est pas forcément faite de ce lien entre les deux.

Ce projet s'inscrit aussi dans une volonté de directives qui précédaient, même la directive-cadre européenne sur l'eau : recréer la continuité de l'ensemble de nos rivières, grands fleuves pour des poissons migrateurs (le saumon étant très connu) et sur lequel nous avons un opérateur VNF (Voies Navigables de France) qui investit pour faire des passes à poissons pour rendre franchissables les ouvrages qui barrent le fleuve pour permettre la navigation ; ces équipements permettent de reconstituer aussi à ce niveau-là la vie des grands migrateurs. Pour que ce système fonctionne dans sa globalité, il faut non seulement les péages pour les poissons mais il faut les stations-service, des milieux reconstitués. C'est un peu la volonté dans les zones très urbanisées de maintenir ou de reconquérir – et c'est là où l'on peut avoir dans l'espoir du projet présenté aujourd'hui - d'avoir l'opportunité de mettre en cohérence avec le schéma régional de cohérence écologique le long de la Seine, de recréer ces zones ou ces spots où l'on pourra refaire un équilibre entre l'eau et sa rive ; ce qui permettra effectivement de recréer cet espace de continuité pour les écosystèmes.

Ces opérations ne sont pas exceptionnelles, elles existent déjà. À Limay, il a été retravaillé sur le principe de ces berges et plus anciennement sur le port de Bonneuil-sur-Marne il y a eu des opérations qui ont été menées de la même façon.

L'espoir que l'on peut avoir dans ces projets, c'est qu'ils puissent conduire à améliorer la situation. Maintenant, on est dans un secteur très urbanisé avec des projets très importants qui sont devant nous. Il faut avoir en tête que la Seine est une toute petite rivière par rapport à l'impact et la pression qu'elle a, car nous sommes très nombreux sur une petite rivière. Si Paris était sur le Rhône, nous n'aurions pas les mêmes problèmes ; c'est pour cela qu'il est important que tous les nouveaux projets prennent en compte ces objectifs et les intègrent dès le départ dans leur projet.

(Légers applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Nous voilà arrivés à l'étape suivante qui consiste à nouveau à vous donner la parole.

Dominique DUVAL :

Je voulais reprendre la parole brièvement, car je suis un peu frustrée dans la mesure où j'ai posé quelques questions sur les diapositives et finalement je n'ai pas mes réponses.

Jacques ROUDIER :

Cela va venir.

Dominique DUVAL :

Parmi les deux questions importantes, il y avait celle sur les déchets inertes. J'ai entendu un contrôle au départ, un contrôle à l'arrivée. Que se passe-t-il s'il y a un problème à l'arrivée ? Où sont-ils prévus ? Verra-t-on un énorme monticule qui va se coupler à celui des terres polluées, qui sont des déchets dangereux ?

Ensuite, j'aimerais bien qu'on m'explique où en est le projet RFF ?

Jacques ROUDIER :

Le projet RFF n'est pas dans le champ du débat ; par contre, sans doute pourra-t-il y avoir un commentaire sur comment se fait la desserte ferroviaire sur le projet ?

Michel LEGRAND, Conflans :

J'aimerais savoir quels sont les accès voiries prévus pour ce grand port ? Si vous utilisez les voies actuelles, elles seront insuffisantes en 2040. Prévoyez-vous également un élargissement des voiries ou quelque chose du genre ?

Jacques ROUDIER :

Message entendu ! Encore une question et je passerai la parole au maître d'ouvrage, après nous reprendrons d'autres questions.

Sylvie PRODHOMME, Conflans :

J'habite à Conflans-Sainte-Honorine et je suis particulièrement intéressée par ce qui se passe sur le quai de l'Île Peygrand. Pour les Conflanais, l'Île Peygrand c'est le prolongement du quai de l'Île du Bac. Des gens habitent sur ce quai et des gens y travaillent. À la réunion d'Achères, vous avez déjà répondu aux gens qui habitent, c'est-à-dire les gens des bateaux-logements et les résidents en leur disant que vous achèteriez ou préempteriez leur terrain pour pouvoir vous installer. Je voudrais vous parler des gens qui travaillent puisqu'il y a plusieurs entreprises. Comment comptez-vous préserver leurs emplois ?

Par ailleurs, vous avez parlé de la création de 500 à 1000 emplois sur le port Ouest, cela me paraît beaucoup par rapport aux 100 ha concernés.

Jacques ROUDIER :

Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

Sur la question des emplois, les chiffres de 500 à 1000 que l'on affiche, sont des chiffres que l'on a déterminés par rapport à des ratios que l'on connaît sur les autres plateformes que nous exploitons actuellement, et dans les mêmes secteurs d'activité que ceux qui sont envisagés sur le site, à savoir les travaux publics et le secteur de la construction. Vous avez compris que sur le port de 100 ha, dont 50 ha sont dédiés aux activités économiques, effectivement, on a un ratio de 10 à 20 emplois à l'hectare. C'est un ratio que l'on retrouve par exemple sur le port de Limay ou sur le port de Gennevilliers, sur les activités d'extraction, de valorisation, de transformation dans le secteur du BTP. Ce sont des chiffres plutôt

prudents de façon générale, car nous ne souhaitons pas afficher des chiffres qui ne seront pas tenus.

Quant à la question de l'accessibilité à la voirie routière, je peux vous confirmer que le projet n'a pas besoin, y compris en 2040, d'augmentation de la capacité routière. La raison en est que le projet fait du report modal, c'est-à-dire assure que des quantités importantes de granulats et de remblais issus des chantiers du Grand Paris par exemple, qui devaient normalement passer par la route et qui passent actuellement par la route, vont effectivement être transportés par le fluvial, et par conséquent on arrive à un chiffre qui est négatif (même si c'est positif en soi) de nombre de camions sur la route, en l'occurrence – 65 par jour sur le réseau routier local. Effectivement, le réseau actuel va être plutôt désaturé. Donc, par conséquent il n'y a pas besoin d'un réseau routier différent, la RD30 et la RN184 pouvant assurer les flux qui, encore une fois et je le répète, seront moins importants que la situation actuelle.

Marc REIMBOLD :

Pour répondre à votre question sur : que se passe-t-il si un déchet est douteux, alors qu'il arrive sur le site avec un bon de sortie, car en fait il y a un double contrôle, celui qui envoie le déchet l'accompagne d'une description de sa nature et d'autre part à l'arrivée un contrôle sur ce matériau est effectué. Avant de le rentrer dans la carrière, potentiellement s'il y a des doutes, un contrôle est effectué. J'ai déjà vu des barges rester pendant quelques jours sur le site sans être déchargées, car souvent quand il y a une forte odeur d'hydrocarbures par exemple, il n'est pas nécessaire de faire plusieurs analyses pour repérer tout de suite que le matériau n'est pas tout à fait celui qui figure sur le bon de sortie. Oui, il peut y avoir des refus de matériau sur le site et à ce moment-là il faut trouver un autre moyen pour traiter le matériau, soit l'envoyer vers un centre de dépollution, soit le retourner à l'expéditeur s'il n'y a pas de solution immédiate qui peut être trouvée. GSM peut éventuellement apporter un complément d'information, mais c'est ce que j'ai pu constater de mon côté.

En ce qui concerne la plateforme trimodale, dès l'origine on a bien prévu que Port Seine-Métropole Ouest soit desservi par le fer. Il se trouve qu'il l'est déjà, puisqu'il existe déjà une voie ferrée qui dessert une entreprise sur le site. Donc, on a bien prévu de conserver cette partie multimodale et de desserte ferrée. En même temps pendant toute la période où les matériaux sont issus de la plaine, l'apport de matériau pour faire tourner les activités n'est pas nécessaire, hormis quelques matériaux qui existent déjà, c'est-à-dire des granulats plus durs que les matériaux alluvionnaires, en particulier pour les couches de chaussée qui ont besoin d'être particulièrement rugueuses, pour que les véhicules ne dérapent pas dessus quand il pleut. Comme ce ne sont pas des matériaux alluvionnaires, il faut les faire venir et ils arrivent sur le site déjà par la voie ferrée. Ils continueront si cette activité est maintenue sur le site à être approvisionnés par trains.

Ensuite, à la fin de la carrière, comme l'a expliqué Étienne DEREU, les activités pourront continuer avec de nouveaux apports. C'est dans ce cadre-là que l'embranchement ferré prendra toute sa place pour monter en puissance. Nous sommes sur des estimations à échéance 2040 de l'ordre de 500 000 tonnes, ce qui représente un train le matin et un train l'après-midi. En même temps, c'est tout à fait significatif. Aujourd'hui, le trafic de Ports de Paris représente 2 millions de tonnes en fer. Rajouter 500 000 tonnes, c'est tout à fait significatif et en même temps aussi significatif au titre de l'Île-de-France, puisque le trafic ferroviaire de l'ensemble de l'Île-de-France représente 10 millions de tonnes. Donc, on voit que la part multimodale ferrée de Port Seine-Métropole Ouest existera bien, elle existe déjà, même si a priori il n'est pas prévu de la mobiliser, ou uniquement ponctuellement, tant que le gisement est encore en exploitation.

Une question concernait également les personnes qui travaillent sur le site actuellement. Bien évidemment, il y a quelques entreprises que je ne connais pas forcément toutes, en particulier, il y a certainement des sociétés dont on ne voit pas leurs activités de l'extérieur. Il y en a deux principales aujourd'hui, une société de travaux publics qui est une agence. Pour

peu que l'entreprise réponde à nos critères, c'est-à-dire utiliser le transport fluvial, les emplois de cette entreprise de travaux publics resteront sur le site. Après, d'autres entreprises ont une taille relativement modeste en termes de surface. Je pense par exemple à une métallerie qui est sur un terrain de 3000 m². S'il s'agit de repositionner sur les 50 ha disponibles les 3000 m² de cette entreprise, ce sera tout à fait possible et on pourra assurer la continuité de l'exploitation par un phasage adapté du chantier. Donc, il y a des emplois sur le site, il est prévu qu'une certaine continuité puisse être assurée. Les entreprises qui ne pourront pas rester sur le site, dans tous les cas, seront indemnisées comme le seraient les particuliers qui sont aussi concernés par notre projet.

Je pense que l'on a épuisé l'ensemble des questions.

Danièle BARRÉ, Présidente d'ARJ Conflans :

ARJ Conflans est une association pour la défense des riverains concernant le projet RFF qui est à l'heure actuelle en cours. Mon intervention porte sur la défense des riverains contre les nuisances sonores et les vibrations que nous subissons sur nos maisons actuellement. Vous avez associé au fluvial le ferroviaire, pouvez-vous me dire quelle ligne va être impactée ? Ou s'il y en a plusieurs ? Si le projet fret RFF actuel est le projet qui est lié à votre projet de port ou s'il faut s'attendre à un autre projet, et m'expliquer pourquoi dans vos études, vous ne tenez pas compte de la protection environnementale de ces personnes impactées ?

Emmanuel DAULL, Conflans :

J'ai deux questions économiques, pouvez-vous m'indiquer quel est le niveau d'endettement que vous souhaitez mettre en place pour financer le port ? J'imagine que les 110 millions ne seront pas suffisants. Pouvez-vous indiquer si l'endettement fait recours à la maison-mère Ports de Paris ? Y a-t-il une garantie si le business plan ne fonctionne pas très bien et si dans le pire des cas les créanciers peuvent prendre le contrôle de l'activité ? Pouvez-vous indiquer si les actionnaires actuels du projet seront les actionnaires à l'avenir ? Y a-t-il des clauses contractuelles permettant de préserver le périmètre des actionnaires ?

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup, une autre question.

Une interlocutrice :

Je vais vous faire une demande qui est peut-être idiote, mais j'assume. Vous ne présentez un site industriel de grande envergure, hors activité. Pourriez-vous ajouter à votre étude une simulation virtuelle de ce site en activité, un film court de cinq minutes pour voir les incidences du trafic dans le site, et à côté : la poussière, les camions, etc. ? Je pense qu'il est possible de faire un tel petit film. Vous avez des experts, vous avez les moyens. Travailler dans un bureau d'études sur un tel projet est exaltant, mais vivre à côté de ce site (même si je ne suis pas concernée puisque je suis loin de ce site), il n'est pas nécessaire d'avoir une grande imagination pour voir l'inquiétude des riverains les plus proches. Ce film animé (son, mouvement), je crois que cela apporterait beaucoup à cette étude.

Jacques ROUDIER :

Merci bien, Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

Sur les questions financières, le seul actionnaire du port, établissement public, c'est l'Etat. C'est une forme de garantie sur la capacité de pérennité de l'action du port, y compris d'ailleurs dans le cas où il y ait défaillance.

En quelques mots, la structure financière du port. Le port fait 90 millions de chiffre d'affaires par an et c'est quasiment exclusivement des recettes issues des locations de ses terrains. Quand Port Seine-Métropole se développe, il génère effectivement des recettes liées à la location des terrains. Donc, ce sont des recettes pérennes, puisque liées à des locations dans la durée.

Sur les 90 millions de chiffres d'affaires du port, une fois les charges d'exploitation payées, le personnel, etc., le port est en mesure de dégager 40 millions par an de capacités d'investissement. Donc chaque année, il investit sur ses ports actuels car on reconstruit les ports dans une logique de plus grande densité mais aussi pour développer des nouveaux projets. Là, on est sur 110 millions d'euros à rapporter sur 20 ans à une capacité de financement de 40 millions théoriques par an. Évidemment, on ne fera pas que le financement de ce projet, il faut que l'on continue à investir sur l'ensemble du réseau de ports, mais cela peut vous donner une certaine garantie sur notre capacité, en plus avec le soutien potentiel des subventions européennes et des subventions régionales, à mener à bien notre projet, donc de ne pas faire défaut et donc de bien être présent sur le long terme justement pour rendre possible et vérifier les garanties que l'on a pu apporter aujourd'hui.

Sur la question du voir, entendre, l'idée du film, je me permets deux réponses. La première, nous avons effectivement réalisé une maquette en 3D. Ce sujet sera vraisemblablement étudié lors de l'atelier aménagement, et je me tourne vers les membres de la commission. À la limite, cela pourrait très bien faire l'objet d'une présentation, si vous le souhaitez. Elle est déjà disponible et la logique veut, comme toutes les maquettes, se promener sur le port pour donner à voir.

J'ai une autre recommandation, si je peux me permettre, le meilleur moyen peut-être de se rendre compte de visu et d'un point de vue sonore de l'exploitation d'un port, c'est de s'y rendre. Effectivement, Ports de Paris a proposé la visite du port de Limay. Je pense que c'est une bonne façon de voir le fonctionnement d'un port.

Pour terminer sur cette réponse, vous avez bien compris que l'on est pour l'instant au stade de l'opportunité, le débat public c'est bien d'envisager l'opportunité. Il y a beaucoup d'étapes ultérieures, telles que les études d'impact, si effectivement on concluait après le débat public à la nécessité ou l'intérêt de poursuivre le projet, nous serions conduits à faire une simulation plus précise. Pour le moment, je pense qu'une visite d'un port est un bon moyen de se rendre compte.

Marc REIMBOLD :

Je précise que nous avons choisi de faire la première visite à Limay le samedi 11 octobre, nous avons pensé que les habitants avaient plus de liberté pour participer le samedi après-midi à une telle visite. En même temps, s'il y a des demandes, on n'exclut pas de faire une autre visite en semaine lorsque le port est activé.

Concernant les trafics de voie ferrée qui viendraient desservir Port Seine-Métropole Ouest, principalement ce sont des trafics à raison de deux trains par jour, donc quatre mouvements, deux entrées et deux sorties. Pour nous, ce sont dans tous les cas des manoeuvres que l'on envisage de jours, et donc dans le flot normal des trains utilisant déjà réseau ferré de France, de telle manière que l'on minimise les impacts nocturnes pour les riverains des voies ferrées. Le trafic principal qui est imaginé est celui de calcaires venant du Nord-Pas-de-Calais. Ces trafics existent déjà par exemple pour desservir le port de Gennevilliers ou le port de Limay, c'est véritablement la source la plus probable une fois que les alluvionnaires seront terminés dans la plaine d'Achères. C'est une carrière qui a plus de 100 ans de réserves devant elle, assurément en 2040 on pourra toujours descendre par voie ferrée des calcaires du Nord-Pas-de-Calais, c'est donc principalement ce circuit qui sera utilisé.

Etienne DEREU :

Un dernier complément sur la desserte ferroviaire, on l'a dit en matière routière mais c'est également vrai en matière ferroviaire le Port Seine-Métropole Ouest n'a pas besoin pour fonctionner, tel que Marc a pu le décrire, d'une augmentation de la capacité ferroviaire donc Port Seine-Métropole Ouest est tout aussi indépendant de projets éventuels routiers que de projets ferroviaires

Jacques ROUDIER :

Je précise que les simulations en 3D qui ont été mentionnées sont à la fois visibles sur un écran qui se trouve à l'entrée et sur le site du débat public de cette commission.

Patrick RAULT, Conflans :

Bonsoir, certaines petites choses me tracassent dans votre projet. Vous ne tenez pas compte de la vitesse du vent, du brouillard et des projections éventuelles de sable. Moi j'habitais près des tours que j'appelle les tours « à merde » des parisiens, selon les périodes de l'année on est infecté par des mauvaises odeurs. Quand vous prenez la bretelle de la RN184 sur la A15, vous avez un stockage de sable. À chaque fois que je passe dessus, j'ai la gorge empâtée. Vous ne tenez pas compte de tout l'air ambiant de la pollution. C'est quelque chose qui me tracasse, comment pouvez-vous garantir la qualité de l'air ? À Conflans, selon le brouillard, il nous arrive aussi d'avoir des odeurs de produits chimiques.

Vous parlez beaucoup également de contrôles. Y aura-t-il une commission d'élus, créée pour avoir les résultats de tous les contrôles ? Cette commission aurait la possibilité, s'apercevant que quelque chose ne va pas, de décréter un arrêt. En ce qui me concerne, je n'ai pas très confiance, je n'ai rien contre vous mais il suffit de suivre l'actualité, il y a toujours eu des problèmes de pollution sur lesquels on ferme les yeux.

Donc ? Il faut que nous soyons au courant de tout ce qui se passe et que nous ayons le droit de saisir quelqu'un pour que l'émetteur de toute source de pollution cesse son activité polluante.

Attention, vous devez aussi simuler la vitesse du vent, le brouillard afin de connaître leur impact sur notre air. Vous n'en tenez pas compte, allez sur nos belles tours « à merde », pas loin de la rue des Longues Raies, vous constaterez que par moments c'est infect. Vous devrez en tenir compte, les normes ne suffisent pas, je connais les normes c'est mon métier, il faut savoir comment les appliquer.

Enfin, les organismes de contrôle ne devront pas forcément être uniquement choisis par vous, mais choisis également par le collectif des élus. Nous devons avoir un droit de regard sur les gens qui contrôlent.

(Applaudissements.)

C'est mon métier les normes, il faut faire attention, ce n'est pas quand tout sera finalisé...

Jacques ROUDIER :

Merci Monsieur, je crois que nous vous avons entendu. Encore deux questions, il y aura ensuite une réponse avant de reprendre une série de questions.

Patrick CHERRIER, Transporteur fluvial :

Ma question est la suivante : avez-vous contacté des bateliers sinon avez-vous l'intention de prendre en considération le savoir-faire des usagers de la voie d'eau pour ce qui est de l'entrée du port d'Achères en temps de crue car nous sommes quand même en amont d'un barrage au débit atteignant 1 100 m³/s avec des convois de 5 000 t et d'une longueur de 180 m ?

Jacques ROUDIER :

Merci.

Elisabeth DOUSSET, CEAS, AndréSy :

Je suis assez inquiète sur la manière dont est présenté ce projet parce qu'on ne parle pas du fond, on ne parle que de la forme, de la déco, comment on va y pallier. Il y a quand même une inquiétude de fond. Pourquoi à l'heure actuelle implanter une zone industrielle énorme aussi proche de trois centres villes ? En général, quand des zones industrielles se profilent, elles ne sont aussi rapprochées des centres-villes, je ne trouve pas cela très moderne comme idée. Autant développer le multimodal, le transport par bateau, c'est très bien très moderne mais si proche de centres villes, faire de l'exploitation de carrière, je ne suis pas sûre que cela soit très moderne. Pareil quand je vous entends dire que le BTP est réputé propre, non, le BTP n'est réputé pas propre du tout, vraiment pas propre du tout, il est faux de dire qu'il n'y aura pas de poussières, qu'il n'y aura que des gros galets et une propreté exemplaire autour. Évidemment la poussière et le vent, pour rejoindre l'inquiétude de Monsieur, c'est un vrai facteur à contrôler. Vos souhaits, on les entend bien, on a les mêmes que vous, mais ce ne sont pas des souhaits que nous voulons, c'est du vrai contrôle, ce n'est pas « on souhaiterait que », c'est « on est certain que » il se passera ça et il ne se passera pas ça. C'est un petit peu compliqué en vous entendant parce que je trouve qu'il y a aussi un manque évident sur le discours écologique. Financièrement c'est très bien, vous avez l'air de parfaitement contrôler le sujet mais du point de vue écologique, on n'a vraiment pas grand chose. La barrière d'arbres, on n'y croit pas, ce n'est pas possible, ça ne fonctionne pas, on connaît très bien les coteaux, même en dessous des coteaux comme vous le disiez, ce n'est pas vrai, la perspective n'est pas celle que vous dites, donc je trouve qu'il y a un manque sur ces questions-là.

Concernant le béton, si ça se trouve dans 40 ans ce sera complètement démodé, on a déjà 30 ans de retard sur nos pays voisins, je suis architecte donc je suis un peu sensible à cette question du BTP et des matériaux. Je trouve un petit peu dommage sur un projet aussi moderne, de prévoir une exploitation qui concerne du béton qui est un matériau ancien, bientôt complètement démodé et ce qui serait intéressant, c'est le projet à la « Cardo » dont on a parlé et qui est passé à la trappe, de développer parallèlement à ces ports multimodaux, de plus petite ampleur par ailleurs, des matériaux de demain, des matériaux d'avenir, des matériaux vraiment durables et non pas un matériau qui bientôt ne servira peut-être plus à grand-chose surtout que le chantier va être extrêmement long et qu'il faut se projeter dans 40 ans, 40 ans c'est un demi-siècle, que sera tout ça, que seront ces matériaux à base de granulats dans un demi-siècle ? Je me demande pourquoi la filière bois a été complètement oubliée dans ce projet-là alors qu'elle a été évoquée dans le port de Triel. Je me demande aussi pourquoi on prévoit un projet pharaonique alors que l'avenir c'est peut-être moins de transports, plus de transport fluvial mais dans une configuration de moins de transports en général, donc plusieurs petits ports et non pas forcément un port pharaonique. Donc moi je suis d'accord si vous faites un demi Triel en face de chez nous, avec plaisir même...

Jacques ROUDIER :

Je peux vous demander de conclure si vous voulez bien ?

Elisabeth DOUSSET :

Voilà, c'est encore une question ! Puis quand vous dites installations classées, cela ne va pas tellement avec les inquiétudes écologiques, surtout sur la santé des personnes, qu'on peut avoir. C'est sur toutes ces questions-là que j'aimerais avoir des garanties.

(légers applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Merci. Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

On comprend évidemment ce souhait de garanties et on essaie de les apporter. Je trouve que l'idée qui a pu être donnée à construire et à réfléchir, bien entendu, d'une assemblée soit d'élus, soit d'acteurs locaux, instance à définir, c'est une excellente idée. Lui donner des prérogatives qui consistent à challenger le port, à vérifier que le port fait son rôle de contrôle de façon régulière et que les clients du port respectent leurs engagements, c'est une idée qui nous semble assez naturelle et qui est dans la logique de ce qu'on a pu dire. Pour vous donner un exemple, ce sont des dispositifs qui existent déjà dans des assemblées qu'on appelle les Comités Locaux d'Information Portuaire qui sont des assemblées de partenaires dont la composition varie, ce sont souvent des associations locales, des riverains ou leurs représentants qui sont réunis une fois par an, cela dépend de la sensibilité mais bien entendu sur Port Seine-Métropole Ouest, on pourrait même augmenter les fréquences pour être dans une logique de rendu compte. Il y a la notion de contrôle des clients mais en fait on peut même élargir assez significativement l'intérêt de ce type de démarche sur des discussions par exemple sur quel type d'aménagements végétalisés, les circulations douces, l'accueil du public. On a peu parlé du fait qu'il y avait une logique de centre de vie dans le port qui permettait au public d'entrer dans le port pour établir des contacts avec les activités portuaires, tout autant de sujets sur lesquels une instance locale, mais qui reste à construire on pourra en discuter, doit pouvoir donner une part de garanties telles qu'attendues.

Marc REIMBOLD :

Il y avait une question de transport fluvial. Effectivement, l'entrée de Port Seine-Métropole Ouest est complexe et peu commune puisqu'on est à la confluence de la Seine et de l'Oise, avec des courants en périodes de crues, on est aussi, vous l'avez indiqué, immédiatement à l'amont du barrage et des écluses d'Andrésy. On a déjà fait un premier dégrossissage à l'aide du simulateur de bateau du Centre d'Études Techniques qui est installé à Compiègne et avec des professionnels. C'est un simulateur qui permet, dans un champ de courants, de faire entrer virtuellement un bateau dans le port, comme vous avez déjà vu certainement des simulateurs pour l'aviation, il existe également des simulateurs pour les bateaux. Si vous voulez, vous pouvez prendre contact avec le Centre de Compiègne et voir les simulations qui ont été faites. C'est effectivement complexe, c'est une entrée qui n'est pas simple sachant qu'on ne peut pas mettre la darse dans le prolongement normal, normalement on est face au courant et la darse se prolonge en remontant le courant, là on vient buter sur la voie du RER, on est obligé de décélérer en même temps qu'on entre dans le port, en même temps, pour être navigant, il ne faut pas trop décélérer, c'est un sujet complexe. Nous avons essayé de faire un premier pré-dimensionnement mais nous sommes à l'écoute des professionnels qui le cas échéant pourront nous donner des recommandations complémentaires.

Patrick CHERRIER :

En amont du port, juste à la sortie, il suffirait de couper l'angle pour que les bateaux puissent entrer avalant puisque dans le sens avalant avec le courant, il est impossible d'entrer dans votre darse. Pour un convoi de 180 m, c'est impossible, pour un convoi de 110 m ce serait très très dur car aucun bateau ne se manœuvre comme un autre, et même en faisant des études comme vous l'avez indiqué, il faut vraiment que les mariners soient présents, qu'ils donnent leur avis et ainsi cela devrait aller beaucoup mieux. Je vous remercie.

(légers applaudissements.)

Etienne DEREU :

Ce que je peux peut-être vous proposer, sur ce sujet précis, Monsieur, si vous le souhaitez car c'est une idée intéressante, c'est que l'on puisse travailler en bilatérale avec les

personnes qui pourraient nous apporter des éléments. Ce sont des sujets sur lesquels nous sommes tout à fait disposés à travailler mais peut-être dans un cadre plus restreint.

Frédérique GUILBERT :

Concernant les émissions atmosphériques et donc les nuisances liées aux éventuelles odeurs, produits chimiques etc., nous avons bien dit que c'est un port dédié aux activités BTP certes mais qui génère de la poussière. Quand on dit que le BTP est propre, c'est qu'il utilise la voie fluviale et c'est en ce sens-là que c'est propre, c'est lié à une logistique propre, et notamment toutes les centrales à béton qui sont dans Paris sont approvisionnées par voie fluviale bien heureusement, ce qui permet d'éviter un bon nombre de camions. Mais sur la prise en compte des poussières, nous savons que le BTP génère des poussières, comme le disait Étienne précédemment, nous avons mis en place la charte Sable en Seine qui est un outil intéressant qui permet d'auditer chaque année les installations de BTP implantées sur nos ports. Il permet de régler des problèmes qui pourraient survenir puisque les critères qui font partie de cette grille d'audit sont la qualité de l'entretien, les nuisances sonores, les poussières, les rejets dans l'eau, toutes les problématiques qui peuvent être gênantes pour les riverains.

Marc REIMBOLD :

Pourquoi faire un port dans la plaine d'Achères proche de trois centres villes ? On s'est interrogé, d'une part on veut faire une plateforme multimodale, on est assez bien situé sur l'axe Seine à grand gabarit et à l'aval de Paris, là où il y a plutôt un déficit aujourd'hui de plateformes portuaires, on est aussi à moins de 3 km de la gare d'Achères Grand Cormier donc potentiellement on peut aussi bénéficier pour faire attendre les trains de cette plateforme et donc avoir une vraie plateforme multimodale. Ensuite, ce site, c'est une carrière donc il vaut mieux faire un port à un endroit où il y a déjà un besoin, avec des matériaux qui sont sur place ce qui diminue déjà de 50 % les flux de camions puisqu'étant sur place, il n'est pas nécessaire d'amener les matériaux pour exploiter les activités. Quant au positionnement par rapport aux villes, nous pensons de notre côté que c'est un challenge, il y a un site unique pratiquement en Île-de-France pour créer cette plateforme et en même temps c'est un challenge parce qu'on est proche des centres villes. En même temps, nous avons des propositions alors que nous n'avons pas tellement développé, outre le centre de vie dont a parlé Étienne tout à l'heure, nous avons aussi le souhait de créer un nouvel accès pour les Achérois vers le barrage et vers la Seine par une avenue qui prolongerait l'avenue des Frères Lumière et prendrait naissance à la station de RER d'Achères Ville. Nous aurions donc là une allée, comme vous voyez les dimensions du port, qui n'est pas très loin du centre-ville, il y a un peu moins d'un kilomètre, puisqu'on a dit que le port faisait 1 km par 1 km, entre la gare RER et la Seine. Nous avons bien évidemment aussi le souhait de faire en sorte que l'ensemble des habitants de la plaine, qu'ils soient de la rive gauche ou de la rive droite, puissent aussi fréquenter les berges avec toutes sortes d'activités et donc c'est un tout complémentaire qui peut redonner un cadre de vie ou permettre de continuer à la fois des circulations douces et des promenades pour les riverains. Notre souhait c'est de trouver le moyen de satisfaire à la fois les besoins de transport et à la fois de préserver le cadre de vie des riverains. Ce site est vraiment un site unique et c'est ce qui a guidé notre choix.

Il y avait également des questions sur les matériaux, des matériaux modernes, de nouvelles perspectives de construction, des matériaux durables et que l'on puisse se projeter à 20 ans, 30 ans sur ce que seront les moyens de construction. On voit déjà que c'est une démarche qui est en cours, déjà, dans les matériaux on utilise pour construire d'autres matériaux que le béton. En même temps, aujourd'hui, pour faire des tunnels, on n'a encore rien trouvé de mieux que d'utiliser du béton. Donc aussi bien il y a des activités qui vont évoluer certainement comme le logement où l'on pourra pour des questions d'isolation faire plus appel à des filières bois et en même temps il y aura toujours un fond qui sera de l'utilisation de matériaux résistants comme le béton. Donc oui, vous avez raison, je ne suis pas bien capable de savoir comment on construira dans 20 ou 30 ans, on aura certainement des

matériaux plus durables et on saura s'adapter par rapport aux activités qui seront accueillies sur le port.

Jacques ROUDIER :

Merci. D'autres questions ?

Daniel LOUVET, Conseiller municipal d'Orgeval :

On sait très bien que la pollution s'arrête à nos frontières d'après les organismes officiels, là on nous dit ça s'arrête à la première couche de terre arable. Je veux bien mais j'ai toujours des doutes. À Orgeval, on voulait construire sur une ancienne décharge, on nous a dit ce n'est rien, on va mettre une petite couche de terre de 50 cm et on va faire des bâtiments dessus, sur de la pollution aux hydrocarbures. Il a fallu qu'on se batte pour qu'enfin ce soit extrait et traité dans des centres. Là, je vois d'après votre projet que vous allez ré-étaler au même endroit la terre polluée. Je suis quand même un peu inquiet de cette procédure. Il faudrait peut-être dépolluer la terre un petit peu avant. Comment sera-t-elle stockée ? Sera-t-elle vraiment en sûreté ? Merci.

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup.

Martine LEBARD, Association Conflans cadre de vie et environnement :

Il y a eu de gros travaux sur les berges de Conflans avec notamment le renforcement des berges dû au passage des péniches qui forment de petites vagues et creusent sur les berges. Avec le port Achères, y aura-t-il plus de bateaux, plus gros, que va-t-il se passer pour les berges ? Y a-t-il des bateaux maisons en face, quels seront les impacts pour eux ?

Jacques ROUDIER :

Merci beaucoup.

Dominique PRODHOMME, Conflans :

J'ai bien compris que ce projet est porté par Ports de Paris, entreprise entièrement capitalisée par l'État, est-ce que néanmoins vous avez l'exclusivité de ce projet ou est-ce qu'un opérateur tiers, concurrent européen ou privé, pourrait se situer sur ce projet ?

A propos de votre situation foncière, où en êtes-vous aujourd'hui, êtes-vous déjà propriétaire partiellement ou en presque totalité de la zone ? Parce que si vous n'êtes pas du tout propriétaire actuellement, quand on regarde le montant de vos investissements fonciers, 15 % du total, cela nous ramène à environ 16,5 € le mètre carré qui correspond au tarif de l'expropriation. Voilà, un peu mes inquiétudes.

Jacques ROUDIER :

Merci. Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

Sur la question de l'exclusivité du projet, je suis en mesure de vous le confirmer parce que par la loi, Ports de Paris a le monopole des ports publics en Île-de-France, c'est un principe qui est dans la loi, c'est même fondateur de notre statut donc un projet portuaire public tel que celui qui est proposé ici ne peut être réalisé que par Ports de Paris.

En ce qui concerne le risque qu'un nombre de bateaux supplémentaires nécessite des renforcements de berges parce que plus de bateaux implique donc plus de batillage c'est-à-dire plus de vaguelettes ou de vagues induites par les bateaux. Première réponse, on exploite déjà beaucoup de ports et c'est un sujet déterminant pour nous qu'on a beaucoup

travaillé avec Voies Navigables de France qui a une véritable expertise, comme vous pouvez le comprendre, sur le sujet. Il faut savoir qu'en réalité, ce qui génère de très loin le plus de dégradations, ce sont les crues beaucoup plus que les bateaux. Les dégradations de berges, il y en a, elles sont dans la plupart des cas générées par les crues et j'en arrive à la deuxième réponse, c'est que Ports de Paris qui est l'exploitant du site et qui je le répète comme sur l'ensemble de son réseau portuaire est conduit à faire des renforcements, des réhabilitations, de l'entretien de ses berges et il le fait de façon pérenne car il peut arriver que des crues fragilisent les berges et qu'il faille les réhabiliter. Par contre, pour conclure sur le sujet et pour vous donner un ordre de grandeur, le Port Seine-Métropole Ouest, en pleine capacité, ce sera de 2 à 4 bateaux en fonction de leur taille, par jour en plus, à comparer à une trentaine de bateaux qui circulent en ce moment au niveau du barrage. C'est une augmentation qui est notable mais qui ne va pas aller en principe dans le sens d'une dégradation très lourde des berges, en tout cas pas de façon aussi notable que ce peuvent générer les crues.

Frédérique GUILBERT :

En ce qui concerne la pollution des terres, celle-ci est gênante si elle présente un risque. Comme vous le disiez, si l'on a une pollution aux hydrocarbures et qu'on va mettre des habitations dessus, c'est gênant parce que les hydrocarbures peuvent dégager des gaz dangereux pour la santé. Dans le cas de la plaine d'Achères, on a une pollution aux métaux lourds. Les métaux lourds ne dégagent pas de gaz mais sont gênants si l'on y a accès directement, si l'on ingère directement la pollution. En l'occurrence là, nous avons bien un stockage des terres qui va se faire de manière sécurisée puisqu'elles vont être confinées, elles vont être au-dessus de la nappe phréatique et elles vont être au-dessous d'une couche de 30 cm de terre saine. Elles ne seront donc plus accessibles directement aux personnes qui vont se promener ou pour l'activité portuaire.

Marc REIMBOLD :

Le dernier point concernait la situation foncière. Le port fait une centaine d'hectares dont 70 relèvent de la carrière qui est aujourd'hui propriété de la ville d'Achères qui a passé un contrat avec la société GSM pour qu'ils soient exploités. Ports de Paris n'est propriétaire d'aucun terrain aujourd'hui sur l'emprise, nous attendons les résultats du débat public pour lancer une politique d'action foncière sur le site, même si nous mettons déjà en place un dispositif avec l'établissement Public Foncier des Yvelines pour ne pas insécuriser les propriétaires actuels qui voudraient vendre, et pouvoir se rendre acquéreurs le cas échéant s'il y a des demandes mais nous ne ferons pas de prospection foncière, dans l'attente que les décisions soient prises éventuellement à l'issue du débat public. Donc, une très grande partie (70 %) est couverte par la carrière et les 30 % restant sont des espaces plutôt en berges dont certains correspondent à des habitations mais relativement peu, 3 % de la surface des 7 lots bâtis. C'est un terrain qui, dans les autres avantages du site, - pourquoi faire un poer ici ? -, est peu urbanisé sachant que sur la centaine d'hectares, 70 sont aujourd'hui sans aucune habitation.

Jacques ROUDIER :

Très bien, merci.

Yann FOURNIER, Conflans :

Bonjour, simplement une petite remarque : vous nous dites qu'il va y avoir 2 bateaux en plus peut-être 3, 2 passages de train alors j'ai envie de dire mais à quoi ça sert de faire une réunion ce soir pour 2 trains, 4 bateaux et mettre plus de 100 millions d'euros ?

(Applaudissements.)

Je suis un peu étonné, peut-être que l'on rejoint la théorie du pied dans la porte mais il faudra m'expliquer pourquoi vous faites ce projet pour si peu de choses.

N'y a-t-il pas un risque d'avoir un port industriel après ? C'est ma deuxième question et là je suis beaucoup plus inquiet.

Gaël CALLONNEC, Conseiller municipal EELV Conflans :

Bonjour, vous avez choisi d'implanter votre projet sur un site qui est d'ores et déjà ravagé, les sols sont pollués, le paysage est saccagé il y a déjà des carrières en exploitation et elles évacuent leur sable par la route. A vous lire, votre projet n'apporte que des améliorations, difficile de s'y opposer. Mais le diable est souvent dans les détails. Là, c'est l'ingénieur de l'ADEME (Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) qui vous parle, cette agence est responsable de la dépollution des sites pollués en France. Moi, je n'ai pas tellement confiance dans les opérateurs privés, les chartes, les exposés de bons principes et de bons engagements, je sais de quoi je parle, mon agence est confrontée chaque année à des entreprises qui ne sont pas très regardantes sur le respect des normes. Vous avez évoqué, Monsieur DEREU, l'existence d'une charte. Qu'y a-t-il dedans concrètement ? Est-elle contraignante ? Vous nous dites que vous allez traiter les poussières, dites-nous comment, comment allez-vous traiter ces poussières ? Vous parlez des nuisances sonores, est-ce que les engins mécaniques seront dans des hangars ? Mais alors est-ce que ce sera d'immondes bâtiments en tôle ondulée comme on a l'habitude de les voir dans nos zones industrielles ou seront-ce des bâtiments de haute qualité environnementale ? Et s'il y a des bâtiments, quelle hauteur feront-ils parce que ce n'est pas un rideau d'arbres qui masquera la vue du port du haut des coteaux de l'Hautil ? Personne n'est dupe sur ce sujet. Êtes-vous prêts à prendre des engagements pour limiter la hauteur des bâtiments ? Des engagements écrits aujourd'hui ? Idem pour les terrils, quelle hauteur feront-ils ? Et pour éviter la prise au vent, quelles mesures concrètes prendrez-vous pour limiter les poussières ? On ne veut pas un exposé « nos engagements..., on est les meilleurs, ISO 14001, regardez ce qu'on fait ailleurs etc. », mais on ne sait même pas ce que vous faites ailleurs, donnez-nous des exemples concrets s'il vous plaît. Merci.

(Applaudissements.)

Jacques ROUDIER :

Dernier intervenant s'il vous plaît.

Jocelyne BOUET, Conflans :

Les travaux vont occasionner beaucoup de bruit et de pollution. Ces travaux seront-ils actifs 7 jours sur 7 ? Et jour et nuit ?

Jacques ROUDIER :

Merci. On va faire une dérogation, on va prendre 4 questions, puis vous répondrez globalement.

Un interlocuteur :

Merci à Gaël d'éviter que je joue bis-repetita. Dans le projet, un parc et un centre de vie sont envisagés donc il y a un certain nombre de choses qui ne sont pas des activités portuaires mais qui sont bien en revanche le fait de ce que vous êtes en train de tenter de nous persuader : que c'est un port dans la ville. Trois villes sont concernées, bien sûr Achères au premier chef mais n'oublions pas qu'Andrésy c'est juste à côté, c'est limitrophe, l'île Peygrand, c'est Andrésy, ce n'est pas Achères, l'île Nancy et la passe d'Andrésy, ce n'est pas loin du tout, Conflans c'est pareil. Alors ma question est la suivante : quels dispositifs d'élaboration de ces environnements parc et centre de vie envisagez-vous de mettre en œuvre pour que les villes, les associations et les habitants y participent de façon concrète, à

la différence de ce que nous connaissons à Andrésy, des consultations à l'issue des projets ? Comment envisagez-vous ces dispositifs pour que nous puissions à l'avance connaître ce que vous allez proposer ?

Jacques ROUDIER :

Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

Sur la question de l'intérêt de faire un projet de cette nature pour quelques bateaux et quelques trains, on peut rappeler quelques chiffres pour avoir bien conscience du degré de massification que permet soit la voie fluviale, soit le train. Un convoi de bateau est équivalent à 250 camions, c'est loin d'être négligeable, et 2 à 4 bateaux représentent à la fin de l'année entre 0,5 et 1 million de tonnes, volume considérable. Le gros intérêt des modes massifiés c'est qu'ils génèrent peu de nuisances en effet, quatre bateaux c'est peu mais cela évite un nombre très déterminant de camions. Sur nos autres plateformes les trafics sont de cette nature parce que le fonctionnement y est très optimisé.

Sur la question des modalités de co-construction des espaces publics, nous souhaitons travailler sur un sujet d'interface entre la ville et le port. C'est un sujet connu sur lequel nous travaillons beaucoup sur les autres plateformes mais, comme vous l'avez souligné, c'étaient des plateformes déjà existantes donc un travail en mode réactif. Ici, nous vous le confirmons, nous avons le souhait de travailler en amont et, si je puis me permettre, nous avons ce qui pourrait être une première étape, dans le cadre de ce débat public, l'organisation d'un atelier d'aménagement qui pourrait être une préfiguration d'une démarche de travail partenariale tout au long de l'élaboration et qui pourrait se poursuivre en phase d'exploitation. C'est une proposition que je vous fais, cet atelier pourrait commencer à évoquer ce type de piste.

Frédérique GUILBERT :

Comment contraindre les entreprises à respecter leurs engagements ? D'abord la plupart des activités qui s'implantent sont des installations classées pour la protection de l'environnement. Elles doivent, avant de s'installer, faire une étude d'impact, il y a une enquête publique et au final elles obtiennent un arrêté d'autorisation délivré par la préfecture et qui donne les règles du jeu et toutes les contraintes liées à son exploitation. Nous, en général, nous allons même plus loin puisque nous mettons en place sur nos ports des cahiers de prescription architecturaux, paysagers et environnementaux. Ce sont des documents qui aujourd'hui existent sur nos plateformes actuelles et qui comprennent des dispositions, comme vous disiez, en matière de hauteurs de bâtiments, de hauteurs de tas de sable, etc., et pour pouvoir s'implanter sur le port, l'entreprise doit démontrer qu'elle respecte bien le cahier de prescription. Nous avons également la possibilité de mettre en place une charte d'exploitation qui peut là aussi aller plus loin, on ne s'arrête pas à la phase d'aménagement, on va jusqu'à la phase d'exploitation et dans laquelle on peut fixer les horaires d'exploitation du port ainsi que différents dispositifs pour limiter les nuisances en cours d'exploitation.

Etienne DEREU :

Une chose importante, c'est que toutes les entreprises qui sont sur le site, vous l'avez compris, sont surveillées en premier chef par les équipes du port mais aussi par une police régaliennne qui est la police des installations classées, donc il y a un véritable contrôle sur le sujet.

Une question a été posée également, quel type de dispositif ? Je dirais qu'il n'y a pas des solutions uniques, on en connaît beaucoup, elles sont mises en œuvre quotidiennement sur tous nos ports parce que vous imaginez que les questions de nuisances ou de risques de nuisances existent sur toutes nos plateformes et donc il y a une diversité de possibilités. On

peut penser par exemple à des logiques que nos clients installent des dispositifs de confinement du bruit avec des logiques de murs antibruit, de coffrages qui permettent de limiter très significativement les diffusions de bruits dès leurs sources, ce sont des types de dispositifs concrets. Il y a en matière de poussières des dispositifs nombreux qui sont, en fonction du sujet, des diffusions d'eau, des confinements à la source avec par exemple des murets. Il est donc difficile de vous les décrire. Si vous faites la visite de Limay, vous aurez certainement l'occasion de voir ce type de dispositif et encore plus d'ailleurs sur le port de Gennevilliers qui possède beaucoup d'installations de ce type qui ont fait beaucoup de travail pour limiter les nuisances.

Marc REIMBOLD :

Il restait le point des horaires pour les travaux, ce n'est pas un chantier qui a priori va nécessiter de dépasser les horaires habituels d'un chantier. Donc, travailler le week-end, non, travailler la nuit, non, ce seraient des horaires normaux entre sept heures et dix-huit heures, en semaine. Voilà ce à quoi il faut s'attendre. De temps en temps il y a des travaux, il faut battre des palplanches, il y aura quelques heures difficiles à passer mais dans tous les cas ce sera fait pendant la journée.

Jacques ROUDIER :

Très bien, nous allons prendre la dernière série de questions.

Hélène BOISVERD, Conseillère municipale à Orgeval :

J'ai été déléguée pendant plusieurs années dans les syndicats d'eau, dont de l'eau potable. Monsieur CHERIER nous a fait remarquer tout à l'heure que la Seine n'était pas une grande rivière mais qu'il y avait beaucoup de monde autour et historiquement, on a utilisé l'eau de la Seine pour la rendre potable. Notre fournisseur, pour notre secteur, la Lyonnaise des Eaux dessert 1 million d'usagers. Notre fournisseur utilise une technique sophistiquée qui permet d'abord de faire un prétraitement de l'eau avant de réaliser son vrai traitement. Ces traitements sont calés et je pense que l'activité de votre port et celle de l'usine de granulats vont modifier considérablement la qualité des eaux et y déverser des polluants que vous ne pourrez pas gérer correctement. Je rappelle que sur Orgeval, comme le disait mon collègue, nous avons été légèrement échaudés par les mesures de pollution réalisées sur un site de décharge, où l'EPFY (Établissement Public Foncier des Yvelines), en accord avec la mairie, avait retenu, pour faire les prélèvements et les mesures de pollution, les services d'une société non agréée au ministère de l'environnement. Tout cela pour dire que nous ne sommes pas tout à fait confiants, comme le disait la personne de l'ADEME, dans les promesses que vous pouvez faire.

Je reviens sur le type de prélèvement qui est fait par la Lyonnaise. J'ai visité les usines du Pecq et de Flins, au Pecq un prélèvement est fait directement dans la Seine et des cellules détectent les nappes d'hydrocarbures en surface. L'hydrocarbure est un polluant qui de plus modifie le goût de l'eau sans aucun recours. Le prélèvement de l'eau s'arrête dès que la cellule détecte une petite flaque d'hydrocarbures. Je ne peux pas imaginer ...

Jacques ROUDIER :

Posez votre question s'il vous plaît !

Hélène BOISVERD :

J'ai déjà posé ma question à la précédente réunion, on ne m'a pas répondu. Pourriez-vous dès à présent travailler avec les fournisseurs d'eau, il n'y a sûrement pas que la Lyonnaise, de façon à vérifier la faisabilité de votre projet en sachant que pour le circuit F1, on avait oublié de faire travailler la Lyonnaise dès le départ...

Jacques ROUDIER :

Ce n'est pas le sujet !

Hélène BOISVERD :

Il n'empêche qu'une des raisons pour lesquelles le projet a été abandonné a été que le traitement des eaux du circuit très proche n'était pas gérable pas la Lyonnaise.

Jacques ROUDIER :

Merci.

Stéphane BORRA, habitant de Conflans :

J'ai une question toute simple. Tout à l'heure, on nous a parlé de 142 ha, jusqu'à présent c'était 100, d'où proviennent ces 42 ha supplémentaires ?

Autre question à laquelle vous n'avez pas répondu, que se passera-t-il concrètement s'il y a des nuisances écologiques constatées, est-ce qu'on pourra obtenir l'arrêt des entreprises qui provoquent ces nuisances ?

Jacques ROUDIER :

Merci. Dernière intervention !

Didier GUERCHE, Conseiller municipal à Conflans-Sainte-Honorine, Rassemblement Bleu Marine, Front National :

Ce sera plus une remarque qu'une question pour faire part de mon inquiétude vis-à-vis de l'orientation indiquée précédemment sur les 2 ou 3 bateaux et les 2 ou 3 trains. Je pense sincèrement qu'on aura une exploitation plus importante de ce site et que l'exploitation des granulats se terminera beaucoup plus tôt qu'indiqué. Pendant ce laps de temps, sera construit le canal qui permettra aux pays de l'Est de passer par l'Oise et pourrait permettre la transformation de ce port en un port industriel. Dans ce cas, on pourrait facilement se dire que Port Seine-Métropole Ouest, Port Seine-Nord Europe, la logique voudrait que l'on fasse du transport routier parce que dans ce cas des containers seraient stockés sur ce port et on pourrait facilement permettre l'élaboration d'une autoroute qui pourrait s'appeler l'A104.

Jacques ROUDIER :

Merci. Etienne DEREU !

Etienne DEREU :

Tout d'abord concernant les surfaces, Port Seine-Métropole est bien un projet de 100 ha, le chiffre de 142 représentait l'exploitation de l'ensemble des carrières actuelles de l'entreprise GSM sur le site. Port Seine-Métropole représente 70 ha d'exploitation de la carrière mais GSM exploite d'autres sites, en exploitait avant comme Monsieur l'indiquait, ce qui explique le différentiel entre les deux. Donc Port Seine-Métropole, c'est bien les 100 ha suivant le plan que l'on pourrait remettre qui est celui bordé par le RER A, la Seine et les frontières ouest et sud.

Autre question, que se passe-t-il en cas d'atteinte avérée à l'environnement d'une entreprise présente sur le site ? Alors il est évident que le Port, s'il était conduit à le signaler ou si des riverains le signalaient, ils pourraient s'adresser soit au Port, soit à la police de l'environnement qui a, c'est une prérogative du Préfet, toute une batterie d'armes pour contraindre l'entreprise à respecter ses obligations réglementaires, ce qui peut aller jusqu'à la fermeture de site. En tant que directeur du port de Gennevilliers jusqu'à il y a quelques mois encore, il m'est arrivé de signaler des problèmes à l'inspection des installations classées et cette inspection a pris les mesures qui convenaient.

Frédérique GUILBERT :

En ce qui concerne l'eau potable, nous sommes tout à fait disposés à travailler avec les fournisseurs d'eau potable, ce pourrait être le cas lors de l'étude d'impact si le projet doit se poursuivre. Mais ici, il n'y a pas de prise d'eau superficielle pour la fabrication d'eau potable, celle-ci est fabriquée à partir de forages à 600 m de profondeur dans une nappe qui est aujourd'hui protégée par des couches imperméables. En ce qui concerne les rejets d'eau générés par le port, sur des activités industrielles, quand il pleut on peut avoir lessivage de la surface qui peut entraîner soit des traces d'hydrocarbures soit des particules, des poussières ou du sable. Pour cela, il faut mettre en place des ouvrages de traitement ce qu'on fait sur tous nos ports et qu'on fera sur Port Seine-Métropole Ouest, ces ouvrages permettent d'abattre (*de supprimer*) cette pollution avant le rejet dans le milieu naturel. Par ailleurs s'il devait y avoir une pollution accidentelle dans la darse, on peut stopper la diffusion vers la Seine par la mise en place de barrages flottants, c'est déjà en place sur nos autres plateformes.

Marc REIMBOLD :

Le dernier sujet concernait la durée de l'exploitation des granulats dans la plaine d'Achères. Vous dites que potentiellement elle peut se terminer plus tôt ; oui, Ports de Paris le souhaiterait aussi, pourquoi pas, cela nous permettrait de finaliser le port et en particulier les promenades et les accès entre la ville et le port sans attendre 2040, donc oui, on pourrait aller plus vite. En même temps, si on allait plus vite, on n'augmenterait pas pour cela les trafics routiers puisque comme on vous l'a expliqué, les matériaux venant par le train ou par l'axe Seine de la façade maritime qui est aussi une substitution aux granulats alluvionnaires qui vont finir par s'épuiser un jour, ceux-là ayant été apportés dans les vallées par les rivières, bientôt il n'y en aura plus mais il y a d'autres sources d'approvisionnement qui continueraient à venir par trains ou par bateaux et certainement pas par camions. A priori on a bien prévu de pouvoir continuer l'activité du port mais sans surcharger le réseau routier existant et donc, puisque vous avez prononcé le mot, sans avoir besoin de l'A104.

Jacques ROUDIER :

Merci. On va donc s'arrêter là et je vais rendre la parole au président Michel GAILLARD pour la conclusion de cette séance.

Michel GAILLARD :

En fait de conclusion, rassurez-vous, je ne vais pas dresser une synthèse de la réunion, simplement deux ou trois messages importants.

La prochaine réunion se tiendra à Saint-Germain-en-Laye le 14 octobre et l'on va traiter de ce sujet qui est assez récurrent sur ces deux premières réunions, celui de l'intermodalité, notamment la question du rail, la question de la route même si l'on a bien compris que la route était très absente du dossier mais enfin, l'intermodalité c'est quand même le débat sur les trois modes.

J'en profite pour vous rappeler que la visite du port de Limay et du site du projet, c'est samedi 11 octobre. Inscrivez-vous ! De mémoire je crois qu'il doit y avoir à cet instant 17 inscrits, on peut être 45 dans ce bus et on en programmera un deuxième s'il y a du succès.

De même, inscrivez-vous à la réunion à Andrésy où il est prévu un atelier de réflexion sur ce sujet de l'insertion urbaine du projet.

N'hésitez pas, tout ceci est sur le site Web de la commission.

Merci à tous pour cette excellente réunion.

(Applaudissements.)